



Der Flughafen München und sein Umland Grundlagenermittlung für einen Dialog

Teil 2 Verkehrsgutachten

*Transver GmbH, München
Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung
TU München Univ. Prof. Dr./UCB Hartmut Keller*



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

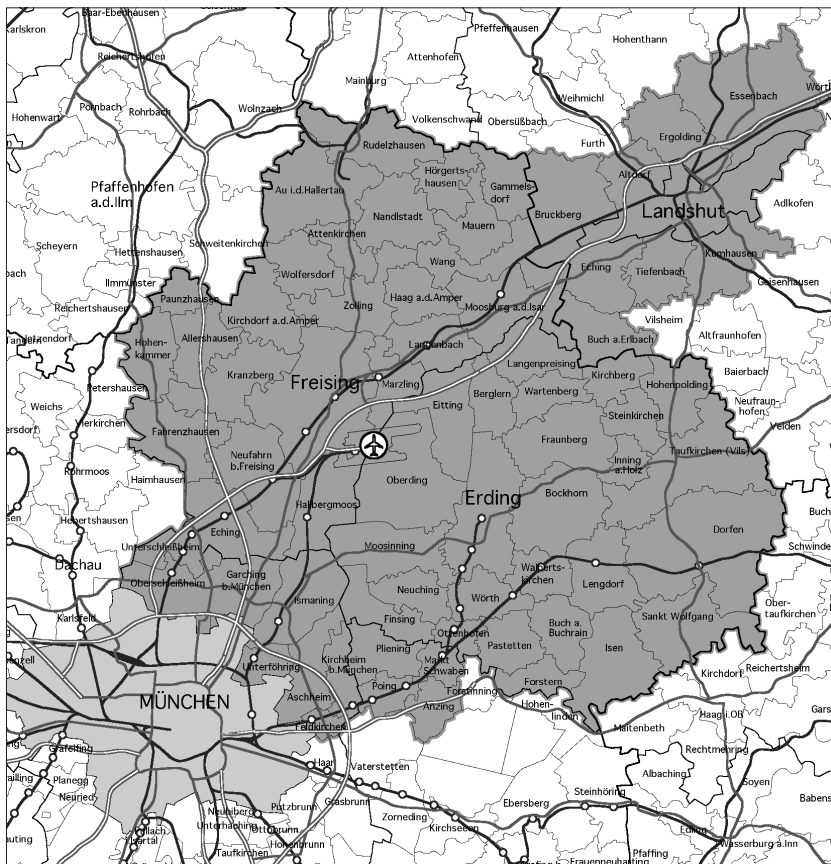
Juli 2002



Der Flughafen München und sein Umland Grundlagenermittlung für einen Dialog

Teil 2 Verkehrsgutachten

*Transver GmbH, München
Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung
TU München Univ. Prof. Dr./UCB Hartmut Keller*



Der Flughafen München und sein Umland Grundlagenermittlung für einen Dialog

Teil 2 Verkehrsgutachten

Zusammenfassung

Vorbemerkung

Das aus Repräsentanten der Flughafenlandkreise 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. Das Gutachten bildet die Grundlage für einen Dialogprozess im Flughafenumland.

Eine Auftraggebergruppe, bestehend aus dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, den Landkreisen Erding und Freising sowie der Flughafen München GmbH, hat im März 2001 die Arbeitsgemeinschaft Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München / ifo Institut mit der Erstellung eines Strukturgutachtens und Prof. Keller, Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung, TU München, zusammen mit dem Ingenieurbüro TRANSVER GmbH mit einem Verkehrsgutachten beauftragt.

Der Untersuchungsprozess ist zweistufig angelegt. In der ersten Stufe erfolgt

- ein Rückblick auf die Entwicklungen seit der Inbetriebnahme des Flughafens München,
- eine detaillierte Analyse der bestehenden Strukturen sowie
- ein Ausblick auf künftig zu erwartende Entwicklungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten und Verkehr.

Das Struktur- und Verkehrsgutachten untersucht einen Raum, der insgesamt 71 Städte und Gemeinden im Umland des Flughafens umfasst. 62 Kommunen dieses Untersuchungsgebiets gehören zur Planungsregion 14 (Region München), 9 zur Planungsregion 13 (Region Landshut). Das Untersuchungsgebiet bildet im wesentlichen das Haupteinzugsgebiet der Beschäftigten am Flughafen München ohne die Landeshauptstadt München ab.

Durch das Aktionsprogramm der Staatsregierung zum Ausbau des Straßennetzes zur großräumigen Erschließung des Flughafens sowie das Konzept der Staatsregierung für die Schienenanbindung des Flughafens München mit dem Planungshorizont 2015 waren wesentliche Infrastrukturplanungen für das Verkehrsgutachten vorgegeben. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt deshalb auf der Analyse, inwieweit die vorliegenden Planungen die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen abdecken können. Aus der Problemanalyse der absehbaren verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens München auf sein Umland wurde der Hand-

lungsbedarf zur regionalen Erschließung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Öffentlichen Verkehr formuliert.

Bestandsanalyse

Pendlerverflechtungen und Verkehrsbeziehungen

Bei der Untersuchung der Verkehrsbeziehungen kommt den Pendlerverflechtungen besondere Bedeutung zu. Diese bilden in der Regel den größten Anteil am Gesamtverkehr zu den maßgebenden verkehrlichen Spitzenzeiten (werktäglicher Berufsverkehr in den Morgen- und Nachmittagsspitzen).

Konzentration auf die Städte

Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist bei den Binnenverkehrsverflechtungen eine deutliche Konzentration der Pendlerbeziehungen auf die Kreisstädte Freising und Erding sowie im Raum Landshut auf die kreisfreie Stadt Landshut festzustellen. Für die Stadt Freising ist zu berücksichtigen, dass die Flughafenbeschäftigten gänzlich dem Arbeitsamtsbezirk Freising zugeordnet sind. Des Weiteren finden innerhalb des Untersuchungsgebietes größere Pendlerbewegungen entlang der Schienenachse Landshut – Moosburg – Freising – Neufahrn b. Freising – Unterschleißheim – Oberschleißheim statt.

Starke Orientierung nach München

Bei den Pendlerbewegungen zu Zielen außerhalb des Untersuchungsgebietes ist insgesamt eine starke Orientierung nach München erkennbar. Dies gilt vor allem für den westlichen Teil des Untersuchungsgebietes sowie für Gemeinden, die über eine attraktive Bahnanbindung nach München verfügen. Zwischen der Stadt München und den Umlandgemeinden im Landkreis München bestehen starke wechselseitige Pendlerverflechtungen. Deutlich sichtbar ist auch die Bedeutung der kreisfreien Stadt Landshut als Arbeitsort für den umgebenden Stadt-Umland-Bereich. Die landkreisüberschreitenden Pendlerverflechtungen zwischen den Landkreisen Erding und Landshut sind im Vergleich dazu gering.

Wohnorte der Flughafenbeschäftigten

Der Einzugsbereich des Flughafens München hinsichtlich der Wohnorte der dort Beschäftigten konzentriert sich vor allem auf die Landkreise Erding, Freising und Landshut sowie die Stadt und den Landkreis München. Dort wohnten im Jahr 2000 etwa drei Viertel der Flughafenbeschäftigten. Auf Gemeindeebene haben etwa ein Viertel der 20.180 am Flughafen Beschäftigten ihren Wohnsitz in der Stadt München, knapp die Hälfte im Untersuchungsgebiet. Die wichtigsten Wohnorte innerhalb des Untersuchungsgebietes sind die Städte Freising, Erding und Moosburg a. d. Isar sowie die Gemeinde Hallbergmoos.

Straßenverkehr

Die Verkehrssituation im Straßennetz weist folgende Problembereiche auf:

Überlastung der Haupttrouten

- Im großräumigen Straßennetz sind vor allem die hohen Verkehrsbelastungen auf der A 92 westlich des Flughafens München und im weiteren Verlauf auf der A 9 in beiden Richtungen sowie auf dem Ostabschnitt des Autobahnringes A 99 zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und dem Autobahnkreuz München-Süd problematisch. Aufgrund der Überlastungen weichen Verkehrsteilnehmer zeitweise auf das nachgeordnete Straßennetz aus.

Fehlende Lückenschlüsse

- Neben der A 9 und A 92 als Rückgrat der Flughafenerschließung, besteht östlich der Isar eine derzeit umwegige Verbindung zum Flughafen entlang der B 388, der St 2053 und der FS 44.
- Die derzeitige Anbindung des südostbayerischen Raumes an den Flughafen München über die mit hohem Schwerverkehrsanteil stark belastete B 12 sowie im weiteren Verlauf über die St 2084 zur Flughafentangente-Ost kann als mangelhaft bezeichnet werden.

Nadelöhr Innenstadt

- In den Städten Freising, Erding und Landshut führen wichtige Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sternförmig auf die Stadtzentren zu. Dort überlagern sich Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehre und verursachen hohe Verkehrsbelastungen mit zeitweise entsprechenden Verkehrsproblemen.
- In Erding treffen die wichtigsten Verbindungen aus dem Osten, die B 388, die St 2084 und die St 2331 aufeinander, die vor allem in der Ortsdurchfahrt Erding entlang der St 2084 (Anton-Bruckner-Straße) sowie am Knotenpunkt St 2331/B 388 Probleme verursachen. Dabei spielt der flughafenbedingte Durchgangsverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Auf den genannten Straßen liegen die Anteile an Quell-/ Zielverkehr Stadtgebiet Erding bei 50% und mehr.
- In Freising treffen neben der B 301 als Hauptverbindungsachse des nördlichen Landkreises Freising, die neben dem flughafenbedingten Verkehr auch ein Großteil der Verkehre in Richtung München und Erding bündelt, mehrere bedeutsame Verkehrsachsen im Stadtgebiet aufeinander mit der Folge täglich wiederkehrender Staus.
- Hauptursache für die Verkehrsprobleme im Bereich Landshut ist vor allem der Quell- und Zielverkehr im Stadt-Umland-Bereich von Landshut und der Durchgangsverkehr entlang der B 15 und B 299, die durch das Stadtgebiet führen.

Leistungsgpässe an höhengleichen Bahnübergängen

- Im Stadtzentrum Moosburg besteht im Zuge der St 2085, die der Anbindung an die B 11 bzw. A 92 und im weiteren Verlauf an den Flughafen München dient, ein beschränkter Bahnübergang mit der Bahnlinie München-Landshut. Die Kapazität ist dadurch stark eingeschränkt. Aufgrund der

bestehenden Problembereiche in den Städten Freising und Moosburg weichen Verkehrsteilnehmer zum Teil alternativ auf die Kreisstraße FS 13 aus, auf der über Langenbach und Gaden der Flughafen erreichbar ist. In Langenbach besteht mit dem beschränkten Bahnübergang ebenfalls ein Leistungsengpass.

Hohe Verkehrsbelastungen im Westen des Flughafens

- Hinsichtlich der absoluten Verkehrsmengen ist vornehmlich das Straßennetz im Westen des Flughafens am stärksten belastet. Vor allem die hohen Auslastungen auf den Haupteinfallstraßen führen im Stadt-Umland-Bereich München zu täglich wiederkehrenden Verkehrssituationen mit Staus.

Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr im Untersuchungsgebiet ist durch folgende wesentliche Merkmale gekennzeichnet:

Fehlende Fernbahnanbindung

Das Hauptproblem bezüglich der Erreichbarkeit des Flughafens über die Schiene besteht derzeit in der fehlenden Fernanbindung und in der einseitigen Ausrichtung nach Westen. Der Flughafen München ist nur über die beiden S-Bahn-Linien S 1 und S 8 an das Schienennetz angebunden. Hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit ist das vorhandene Angebot auf diesen beiden Linien als gut zu bewerten, jedoch ist die lange Reisezeit zu bemängeln. Die reine Fahrzeit zwischen dem zentralen Schienenverknüpfungspunkt München Hauptbahnhof und dem Flughafen München beträgt rund 40 Minuten.

Flughafenbus 635 als positives Beispiel

Um Reisenden aus Ostbayern (aus Richtung Landshut / Regensburg / Deggendorf / Passau) eine direkte Verbindung zum Flughafen anbieten zu können, wurde am Bahnhof Freising eine Buslinie (635) eingerichtet, die täglich im 20 Minuten-Takt, werktags in der Hauptverkehrszeit sogar im 10 Minuten-Takt zum Flughafen verkehrt. Der notwendige Umsteigevorgang von der Bahn auf den Bus mindert jedoch den Reisekomfort.

Für Flughafenbeschäftigte aus Freising bietet diese Linie für sich alleine betrachtet eine sehr gute Angebotsqualität, da auch an Wochenenden ein durchgehender 20 Minuten-Takt angeboten wird.

Busangebot im Allgemeinen nicht konkurrenzfähig

Hingegen wird im Landkreis Erding die Buslinie 512 auf der Strecke Erding - Flughafen nur werktags in der Zeit zwischen 5.00 Uhr und 20.00 Uhr im Stundentakt bzw. zu den Hauptverkehrszeiten im 40 Minuten-Takt bedient. Samstags, sonn- und feiertags verkehrt diese Linie nicht. Flughafenbeschäftigte, die zum Großteil im Schichtbetrieb und auch an den Wochenenden arbeiten, finden daher im bestehenden Busangebot der Linie 512 keine Alternative zum Pkw.

Insgesamt ist das Busangebot im Untersuchungsgebiet nur sehr bedingt mit dem Pkw konkurrenzfähig, unter anderem auch dadurch, weil die Buslinien an Wochenenden - mit Ausnahme vereinzelter Fahrten – nicht bedient werden.

Verkehrsprognose

Vorgehensweise

Die Verkehrsnachfrage für 2015 wurde auf Basis der prognostizierten Entwicklungen im Strukturgutachten ermittelt. Zur Berechnung des landseitigen Verkehrsaufkommens des Flughafens dienten als Eingangsgrößen die Prognosen zum Fluggastaufkommen, zu den direkt am Flughafen Beschäftigten sowie zu den flughafeninduzierten Entwicklungen und Eigenentwicklungen im Untersuchungsgebiet hinsichtlich Erwerbstätigen und Einwohnern.

Die künftige räumliche Verteilung der Flughafenbeschäftigten, der anderen Erwerbstätigen und der Einwohner wurde für die Verkehrsprognose entsprechend der derzeitigen Verteilung und den Entwicklungen in den Jahren 1987 bis 2000 angenommen. Die Verflechtungsbeziehungen zwischen den bis 2015 zusätzlich entstehenden Arbeitsplätzen und den Wohnorten der Erwerbstätigen wurden entsprechend der bestehenden Pendlerverflechtungen angenommen.

Die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die einzelnen Verkehrsmittel wurde anhand des bestehenden Verkehrsverhaltens der einzelnen Nutzergruppen sowie unter Berücksichtigung der voraussichtlich bis 2015 realisierten Maßnahmen im Straßen- und Schienennetz abgeschätzt.

Um die künftigen Verkehrsbeziehungen des Untersuchungsgebietes mit den angrenzenden Räumen und Regionen sowie die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsgebiet in ihrer Gesamtheit abzuschätzen, wurden zudem die Prognoseberechnungen der Bundesverkehrswegeplanung zur Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland für 2015 (Integrations-Szenario) verwendet.

Die so ermittelten Verkehrsnachfragebeziehungen wurden dem für das Jahr 2015 zu erwartenden Verkehrsangebot im Straßenverkehr und im Öffentlichen Verkehr gegenübergestellt und die sich daraus ergebenden Verkehrsbelastungen der Wegenetze interpretiert.

Angebotsplanung bis 2015

Folgende Angebotsplanungen im Öffentlichen Verkehr wurden gemäß 'Konzept der Staatsregierung für die Schienenanbindung des Flughafens München' bis 2015 zugrundegelegt:

- Transrapid West: München Hauptbahnhof - Flughafen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S 1 (Expreß-S-Bahn light als mögliche Übergangslösung bis Realisierung Transrapid)
- Expreß-S-Bahn auf Transrapid-West-Trasse (im Falle der Nichtrealisierung Transrapid)
- Erdinger Ringschluss
- Ostbayernanbindung (Marzlinger Spange, Pullinger Spange, Neufahrner Kurve)
- Messe-Anbindung (Spange Daglfing, Shuttle Flughafen - Messe)
- S6 Erding - Markt Schwaben: 10 Minuten-Takt
- S6 Markt Schwaben - München: 10 Minuten-Takt
- S8 Ausbau Unterföhring
- Ertüchtigung der Stammstrecke (520 Mio. DM Programm)
- Bau einer 2. Röhre Stammstrecke
- Ausbaustrecke München - Augsburg
- Ausbaustrecke München - Ingolstadt

Für das Straßennetz wurde eine mit der Obersten Baubehörde und den Landkreisen abgestimmte Angebotsplanung erstellt, wobei angenommen wird, dass sie bis 2015 realisiert ist. Sie umfasst vor allem folgende Punkte:

- 6-streifiger Ausbau der A 92 zwischen Anschlussstelle Flughafen und Autobahnkreuz Neufahrn,
- 8-streifiger Ausbau der A 9 zwischen Autobahnkreuz Neufahrn und Autobahnkreuz München-Nord,
- Fertigstellung der A 94 zwischen Forstinning und Markt
- Fertigstellung der Isarparallele durch den Neubau der B388a zwischen der B 388 und der FS 44
- Fertigstellung der Flughafentangente-Ost bis zur A 94
- Ortsumfahrungen im Zuge der Bundesstraßen B 13, B 301, B 388 Fahrenzhausen, Au i. d. Hallertau, Freising, Taufkirchen a. d. Vils
- Südtangente und der Westumfahrung Freising
- Nordumfahrung Erding
- Umgehung Allershausen im Zuge der St 2084
- Bahnübergangsbeseitigung in Moosburg
- Umfahrung Langenbach

Ergebnisse

Bis zum Jahr 2015 wird sich der Quell- und Zielverkehr des Flughafens durch das steigende Passagier- und Beschäftigtenaufkommen gegenüber heute auf etwa 176.000 Personenfahrten pro Tag verdoppeln. Durch die bis 2015 voraussichtlich realisierten Maßnahmen im Schienennetz wird das flughafenbedingte Verkehrsaufkommen im Öffentlichen Verkehr um etwa 150 Prozent, das flughafenbedingte Kfz-Aufkommen hingegen um etwa 85 Prozent zunehmen. Auch in Zukunft werden etwa knapp zwei Drittel des flughafenbedingten Personenverkehrs mit dem Pkw abgewickelt werden.

	Pers. Fahrten/ Werktag			Lkw-Fahrten/ Werktag		
	2015	2000	Zuwachs bis 2015	2015	2000	Zuwachs bis 2015
Quell- und Zielverkehr des Flughafens	176.500	88.450	88.170	5.100	1.660	3.440
Verkehr aus flughafenbedingter Entwicklung	161.200	74.200	87.000	18.700	7.700	11.000
Verkehr aus Eigenentwicklung	1.083.500	1.030.000	53.500	53.500	49.500	4.000
Summe	1.421.200	1.192.650	228.670	77.300	58.860	18.440
	+20 %			+30%		

Aufgrund der Flughafenentwicklung, der flughafenbedingten und der Eigenentwicklung im Untersuchungsgebiet ist ein Verkehrszuwachs von etwa 20 Prozent im Personenverkehr und etwa 30 Prozent im Güterverkehr gegenüber dem Bestand im Jahr 2000 zu erwarten.

Hohe Verkehrszuwächse im Straßennetz

Bis zum Jahr 2015 ist vor allem im großräumigen Straßennetz weiterhin mit einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Auf der A 92 westlich des Flughafens beträgt die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung etwa 130.000 Kfz gegenüber etwa 85.000 Kfz im Jahr 2000.

Starke Zuwächse von etwa 10.000 Kfz pro Tag sind auf der Flughafentangente-Ost zu erwarten. Auf der Isarparallele ist nach Fertigstellung der B 388a mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 20.000 Kfz/24h zu rechnen. Im Südosten des Untersuchungsgebietes ist auf der St 2331 nördlich der A 94 ein Verkehrsaufkommen von etwa 14.000 Kfz/24h zu erwarten.

Der flughafenbedingte Verkehr aus Westen bündelt sich vor allem auf der A 92 und der Isarparallele. Der Flughafenverkehr aus Osten benutzt vor allem die A 92, die A 94 und im weiteren Verlauf die St 2331 sowie die B 388 und im weiteren Verlauf die geplante Nordumfahrung Erding. Aus Norden sammelt sich der Flughafenverkehr vor allem auf der B 301 und der FS 13. Die flughafenbedingte Verkehrsbelastung auf der Flughafentangente-Ost liegt im nördlichen Abschnitt bei ungefähr 10.000 bis 12.000 Kfz pro Tag.

Im regionalen Straßennetz ist die ED 5 zwischen der St 2584 und Schwaig flughafenbedingt mit etwa 5.000 Kfz/Tag belastet. Für die Erschließung des nördlichen Landkreises Erding ist die Verbindung von Wartenberg über die ED 2 und im weiteren Verlauf über die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Berglern und Eitting zur ED 19 von wichtiger Bedeutung hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens München.

Starke Steigerung der Nachfrage im Öffentlichen Verkehr

Im Öffentlichen Verkehr ergibt sich allein durch das flughafenbedingte Fahrgastaufkommen im Jahr 2015 bereits eine Steigerung der Verkehrsnachfrage an den S-Bahnstationen Flughafen-Terminal und Besucherpark, die um etwa 50 Prozent über der derzeitigen Gesamtverkehrsnachfrage an den beiden S-Bahnstationen liegt. Die Überlagerung des flughafenbedingten Verkehrs mit dem werktäglichen Verkehr kann auf den Linien S 1 und S 8 der Strecke Innenstadt – Flughafen dazu führen, dass S-Bahn-Fahrgäste zum Flughafen keinen Sitzplatz vorfinden.

Bei der Magnetschnellbahn ist der Auslastungsgrad nicht die bestimmende Qualitätsgröße. Der Gesamtplatzausnutzungsgrad beträgt im Durchschnitt etwa 25 Prozent, in der maßgeblichen Spitzenstunde etwa knapp 55 Prozent (Quelle: Machbarkeitsstudie für Magnetschnellbahnstrecken in Bayern und Nordrhein-Westfalen, Kurzfassung, 2002, eigene Berechnungen). Ebenso verursacht das flughafenbedingte Personenfahraufkommen bei der Ostbayernanbindung im Regelfall keine Kapazitätsprobleme.

Handlungskonzepte

Auf der Basis der Verkehrsprognose 2015 werden für den Individualverkehr und den Öffentlichen Verkehr folgende Handlungskonzepte vorgeschlagen.

Straßenverkehr

Obwohl bis 2015 erhebliche Investitionen in die Straßeninfrastruktur getätigt werden, ist damit zu rechnen, dass das Fernstraßennetz vor allem im Westen des Flughafens zu Zeiten des Spitzenverkehrs überlastet sein wird. Des Weiteren sind in den Stadtbereichen bzw. Stadt-Umland-Bereichen von München, Landshut, Freising und Erding sehr hohe Auslastungen zu erwarten.

Zur Behebung der sich abzeichnenden Kapazitätsengpässe im Straßennetz sind über die bis 2015 unterstellten Projekte hinaus weitere Maßnahmen im Straßennetz erforderlich. Neben dem 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahnen A 99 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz München-Süd und dem Autobahnkreuz München-Nord, dem 8-streifigen Ausbau der A 9 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und dem Autobahndreieck Holledau und dem 6-streifigen Ausbau der A 8 Ulm – München, wird der Bau der B 15neu als Alternative zur Entlastung des Fernstraßennetzes um München für notwendig erachtet. Folgende Maßnahmen werden im regionalen Straßennetz für erforderlich angesehen:

Flughafenzubringer

- Überplanung bzw. Anpassung der Knotenpunkte im Zuge der Isarparallele an die prognostizierten Verkehrsstärken, vor allem der Knotenpunkte B 471/ M 3, B 471/B 388, FS 44/FS 12, FS 44/ Ludwigstraße; Möglichkeit für einen vierstreifigen Ausbau der Isarparallele von der B 471 bis zur FS 44 und im weiteren Verlauf bis zur Anschlussstelle Hallbergmoos vorhalten
- St 2584 Erdinger Allee: 4-streifiger Ausbau, Modifikation Knotenpunkt St 2584/ED 5
- Herstellen einer leistungsfähigen Verbindung im Zuge der Strecken von der A 94 (Anschlussstelle Pastetten) über die St 2331, B 388 und Flughafentangente-Ost zur ostseitigen Straßenerschließung des Flughafens. Unter dieser Voraussetzung ist eine zusätzliche Verbindung von der Anschlussstelle Lengdorf zum Flughafen, die im Osten von Erding und im weiteren Verlauf über die geplante Nordumfahrung Erding verläuft, wie sie von den Ostbündnisgemeinden im Aktionsprogramm Straßenerschließung Flughafen München gefordert wurde, nicht notwendig. Zur regionalen Erschließung des östlichen Landkreises Erding ist die Nordumfahrung Erding von hoher Bedeutung.

Stadt-Umland-Bereich Landshut

- Auch zur Entlastung des Stadt-Umlandbereichs vom Durchgangsverkehr, speziell vom Schwerverkehr, wird die B 15neu erforderlich

Bereich Moosburg

- FS 15: Westumfahrung Moosburg mit höhenfreiem Bahnübergang

Bereich Freising

- Modifikation Knotenpunkte B 11/FS 44, FS 44/Ismaninger Straße, Knotenpunkt an der B 11 westlich Marzling
- Umgestaltung Anschlussstelle Freising-Ost

Bereich Erding

- Verlegung der B 388 im Osten von Erding u.a. zur Entlastung des Knotenpunktes mit der St 2084
- Höhenfreier Ausbau der Knotenpunkte B 388/Flughafentangente-Ost und B 388/St 2331
- St2331: Bahnübergangsbeseitigung in Hörlkofen bzw. Ortsumfahrung mit höhenfreiem Bahnübergang

Sonstige Bereiche

- B 471 im Bereich zwischen B 13 und B 388: Modifikation der Knotenpunkte B 471/B 13, B 471/Zepplinstraße, B 471/B 11 (ggf. durch Ortsumfahrung Garching mit Untertunnelung der B 471), B 471/St 2053, 4-streifiger Ausbau der B 471 im Bereich zwischen B 11 und B 13.
- Knotenpunkt B 471/St 2342 in Oberschleißheim: Verlegung der St 2342 parallel zur A 92, Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der B 471
- Dorfen: Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der B 15

Des weiteren sind lokale Problembereiche vor allem im Zuge von Ortsdurchfahrten durch den leistungsfähigen Ausbau vor allem der kritischen Kreuzungen bzw. durch Ortsumfahrungen, soweit erforderlich, zu beseitigen.

Diese Infrastrukturmaßnahmen sind gegebenenfalls zu ergänzen um Maßnahmen des Verkehrsmanagements, wie statische Beschilderungen, dynamische Wegweisung, Netzbeeinflussung und Streckenbeeinflussungsanlagen sowie intermodale Verkehrsauskunftssysteme.

Öffentlicher Verkehr

Das Handlungskonzept für den Öffentlichen Verkehr wurde unter Berücksichtigung der Ziele der Regionalplanung für die Regionen München und Landshut, der Zentralität der Orte, der Ergebnisse aus den Gemeindebefragungen sowie anhand der vorhandenen Verflechtungsbeziehungen im Untersuchungsgebiet für den Prognosehorizont 2015 entwickelt.

6-Ebenen-Konzept

Ergänzend zu den geplanten Maßnahmen im Schienenverkehr gemäß dem 'Konzept der Staatsregierung für die Schienenanbindung des Flughafens München' wurde für den Öffentlichen Verkehr ein Gesamtkonzept entwickelt. Dieses beinhaltet eine Hierarchie von unterschiedlichen Ebenen von ÖPNV-Qualitäten, abgestimmt auf die unterschiedliche Nachfrageintensität.

Ebene 1

Die Ebene 1 bildet das Grundgerüst des Öffentlichen Verkehrs und bietet leistungsfähige Verbindungen unter anderem zwischen den zentralen Orten untereinander und dem Flughafen München. Um gegenüber dem Individualverkehr ein konkurrenzfähiges Angebot zu bieten, sind günstige Reisezeiten bei gleichzeitig ausreichenden Beförderungskapazitäten und Bedienhäufigkeiten erforderlich, was vornehmlich durch Verbindungen im Schienennetz erfüllt werden kann.

Busnetze ergänzen als flexible Systeme das Schienennetz zur Erschließung weiterer Bereiche des Untersuchungsgebietes. Als zentrale Halte- und Umsteigepunkte werden vorgeschlagen für die:

- Bahnstrecke Landshut - München / S1 Freising - München
 - Landshut / Moosburg / Freising / Oberschleißheim
- Bahnstrecke Ingolstadt - Pfaffenhofen / S2 Petershausen - Dachau - München
 - Petershausen / Dachau
- S8 München - Flughafen
 - Ismaning
- Bahnstrecke Mühldorf - München / S6 Markt Schwaben - München
 - Dorfen / Markt Schwaben

Ebene 2

Die Ebene 2 ist geprägt durch leistungsfähige Busverbindungen zwischen den Hauptachsen des Schienenverkehrs. Es werden folgende Verbindungskorridore für den Öffentlichen Verkehr vorgeschlagen:

- (Dachau -) Oberschleißheim - Garching - Ismaning - Aschheim - Feldkirchen
- (Petershausen -) Allershausen - Freising - Flughafen

Ebene 3

Ebene 3 erschließt einerseits den Raum zwischen den Verbindungskorridoren der Ebene 2. Andererseits werden Klein-/ Unterzentren an das nächstgelegene Mittel-/Oberzentrum bzw. an eine dorthin führende günstige Schienenanbindung angebunden. Kriterien für die Festlegung dieser Zubringer sind direkte Buslinienverbindungen sowie bedeutsame Pendlerbeziehungen.

Ebene 4

Buslinien auf der Ebene 4 dienen als Zubringer zum nächstgelegenen zentralen Ort. Bedienungshäufigkeiten sind vor allem auf die Hauptverkehrszeiten ausgerichtet.

Ebene 5

Ebene 5 bildet die flächendeckende Grundversorgung vor allem für Schüler / Auszubildende.

Ebene 6

In Bereichen mit geringer Verkehrsnachfrage, zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage sowie an Wochenenden sollte auf dieser Ebene ein minimales ÖPNV-Angebot in Form von flexiblen, nachfrageorientierten Betriebsweisen angeboten werden.

Verkehrsplanung und Strukturveränderung

Offenkundig ist die Interdependenz von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Nachfolgend werden daher Handlungsansätze skizziert, die auf gezielte und deutliche Verbesserungen im Netz des öffentlichen Verkehrs abstellen. Hierdurch sollen die zu erwartenden Engpässe im Straßennetz möglichst so reduziert werden, dass auch zukünftig eine gute Verkehrsabwicklung im Individualverkehr ohne zusätzliche umfangreiche Neubaumaßnahmen erzielt werden kann. Da eine solche Strategie nur im langfristigen Kontext und unter Einbezug der Siedlungsstruktur erfolgreich sein kann, soll das Augenmerk auch auf die Gestaltung der räumlichen Entwicklung gelenkt und mögliche Handlungsspielräume für eine integrierte Verkehrs- und Raumplanung im Flughafenumland aufgezeigt werden. Die folgenden Punkte sprechen deshalb bewusst auch Maßnahmen an, die im langfristigen Horizont als diskussionswürdig erscheinen, auch wenn sie mittelfristig als wenig realistisch eingestuft werden müssen.

Einbindung des Flughafens in den Schienenfernverkehr

Ein Beispiel hierzu ist die bessere Vernetzung des Fernverkehrs der Deutschen Bahn mit dem Flughafen. Vorbildfunktion haben hier die Flughäfen Frankfurt/ Main und Schiphol/ Amsterdam. Für den Flughafen München bieten sich die Verbindungen sowohl von Norden (Nürnberg, Würzburg) bzw. von Osten (Walpertskirchener Spange, Raum Mühldorf, Salzburg) als auch von Westen (Pasinger Spange, Raum Augsburg, Ulm, Stuttgart) an. Soweit nicht durch den Transrapid vom Münchner Hauptbahnhof die direkte und kurzzeitige Verbindung von und zum Flughafen an das Fernbahnnetz der Deutschen Bahn gewährleistet werden kann, sind vorgenannte Vernetzungen anzustreben.

Walpertskirchener Spange

Für Reisende aus Südostbayern bräuchte eine direkte Fernbahnanbindung von der Mühldorfer Bahnstrecke über die Walpertskirchener Spange und den Erdinger Ringschluss zum Flughafen München eine Reisezeitersparnis von etwa 50 Minuten gegenüber dem derzeitigen Angebot (Umsteigemöglichkeit am Ostbahnhof zur Flughafen-S-Bahn Linie 8). Durch die Realisierung der Walpertskirchener Spange würde eine im Vergleich zum Individualverkehr konkurrenzfähige Schienenverbindung aus dem südostbayerischen Raum realisiert, die auch den Raum im Osten des Flughafens als Wohnort für Beschäftigte des Flughafens attraktiv machen würde. Durch einen solchen Impuls und die dadurch zu erwartende Verlagerung von Erwerbstätigen und Einwohnern würde auch die Verkehrsnachfrage von der westlichen auf die östliche Seite des Flughafens verlagerbar sein, was eine gewünschte Entlastung der Straßennetze im Westen des Flughafens zur Folge hätte. Dieser Lückenschluss erschließt nicht nur den Siedlungsraum im Osten

des Flughafens besser, sondern eröffnet auch erhebliche bessere Verkehrsfernverbindungen für potenzielle Fluggäste aus dem Salzburger Raum.

Ebenso bestünden Möglichkeiten, die Schienenverbindungen zum Flughafen aus dem Südosten (aus Richtung Mühldorf) bzw. Süden (aus Richtung Markt Schwaben) nach Fertigstellung des Erdinger Ringschlusses über Erding nach Freising weiterzuführen und damit eine neue Netzstruktur zu ermöglichen.

Verbesserungen auf regionaler Ebene

Auf regionaler Ebene würde sich die Attraktivitätssteigerung im Öffentlichen Verkehr vornehmlich in einer erheblichen Komfortverbesserung und Verdichtung der Taktangebote der Buslinien ausprägen, was allerdings aller Erfahrung nach nicht kostendeckend erreicht werden kann. Hier kann nur eine Konzentration auf wenige effiziente Relationen in Verbindung mit der Stärkung von siedlungsstrukturellen Entwicklungsachsen langfristig bessere Rahmenbedingungen schaffen.

Eine Verlängerung der U-Bahn von Garching zum Halt der S1 in Neufahrn bzw. eine Verknüpfung beider Verkehrssysteme könnte im betroffenen Raum die Attraktivität des ÖV zugunsten einer Entlastung der Autobahnen A 92/A 9 erhöhen und ebenso Impulse für eine stärker schienenverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung in sich bergen.

Eine gezielte Vernetzung von Flughafen und Messe wäre sowohl mit dem Transrapid über den Münchner Hauptbahnhof als auch über die Daglfinger Spange und dem Shuttlebetrieb zwischen Flughafen und Messe gesichert. Sollte eine Express-S-Bahn als Alternative realisiert werden, könnte eine direkte Einbindung der Messe und der Messestadt Riem in das S-Bahnnetz und die direkte Vernetzung zum Flughafen die Verkehrsmittelwahl entscheidend beeinflussen und damit auch zu einer Entlastung des Fernstraßennetzes zum Flughafen führen.

Notwendiger Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur

Auch unter der Annahme einer zukünftig erhöhten Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs bleibt die strategische Entwicklung des Straßennetzes von großer Bedeutung. Durch den Bau der B 15neu wäre eine Entlastung des Straßennetzes im Westen des Flughafens, im wesentlichen der A 9 und des Fernstraßenrings im Osten von München, vornehmlich vom Schwerlastverkehr zu erwarten. Maßnahmen, die zu einer Entlastung des Fernstraßenrings im Nord-Osten von München führen, sollten sorgfältig geprüft werden.

Nach Fertigstellung der B 15neu bis zur A 94 bzw. A 8 könnten diese Routen sowohl hinsichtlich der statischen Beschilderung als auch der dynamischen Wechselwegweisung in ein strategisches Verkehrsmanagementkonzept eingebunden werden. Durch die statische bzw. dynamische Beschilderung könnte der Fernverkehr großräumig um den Ballungsraum München gelenkt werden, wodurch Entlastungseffekte erzielt werden könnten. Nach Realisierung der B 15neu könnte langfristig gesehen der Fernverkehr im Bereich zwischen Autobahndreieck Inntal bis Autobahnkreuz Nürnberg unter Einbeziehung der A 9/A 92/A 93/A 99/A 94/A 8/B 15neu mittels Netzbeeinflussung großräumig gelenkt werden.

Der Flughafen München und sein Umland

Grundlagenermittlung für einen Dialog

Teil 2 Verkehrsgutachten

Abschlussbericht

Auftraggeber

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
(Federführung)
Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Landkreise Erding und Freising
Flughafen München GmbH

Auftragnehmer

TRANSVER GmbH, Verkehrsforschung und Beratung, München
Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung
Univ.-Prof. Dr./UCB Hartmut Keller
Technische Universität München

Erstellt durch

Dipl.-Ing. Jürgen Berlitz
Dr.-Ing. Rupert Bobinger
Dipl.-Ing. (FH) Ralf Engelhardt
Dipl.-Ing. Oliver Fakler
Univ.-Prof. Dr./UCB Hartmut Keller

München, Juli 2002

INHALTSVERZEICHNIS

KARTEN-, TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

1	KONTEXT UND AUFGABENSTELLUNG	1
2	AUSGANGSDATEN	2
2.1	PROGNOSE FLUGHAFENENTWICKLUNG	2
2.2	FACHLICHE PLÄNE	3
2.3	VERKEHRSERHEBUNGEN.....	5
3	UNTERSUCHUNGSGEBIET.....	7
4	UNTERSUCHUNGSMETHODIK	8
5	AUFNAHME DES DERZEITIGEN VERKEHRSANGEBOTES	10
5.1	STRASSENNETZ.....	10
5.2	SCHIENENNETZ UND ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR	15
6	ERMITTLUNG DER DERZEITIGEN VERKEHRSNACHFRAGE	23
6.1	QUELL- UND ZIELVERKEHR AM FLUGHAFEN.....	23
6.2	ZIEL-, QUELL- UND BINNENVERKEHR IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	36
6.3	DARSTELLUNG DER VERKEHRSELASTUNG.....	43
7	ANALYSE UND BEWERTUNG	57
7.1	ANALYSE UND BEWERTUNG AUS SICHT DER KOMMUNEN - ERGEBNISSE AUS DEN GEMEINDEBEFRAGUNGEN	57
7.2	STRASSENNETZ	60
7.3	ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR	63
8	ANGEBOTSPLANUNG BIS 2015	69
8.1	VORHANDENE PLANUNGEN ZUM ANGEBOT IM STRASSENNETZ.....	69
8.2	VORHANDENE PLANUNGEN ZUM ANGEBOT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR.....	75

9	VERKEHRSPROGNOSE BIS 2015	85
9.1	VORGEHENSWEISE	85
9.2	QUELL- UND ZIELVERKEHR AM FLUGHAFEN	85
9.3	VERKEHR AUS FLUGHAFENBEDINGTER ENTWICKLUNG	100
9.4	VERKEHR AUS EIGENENTWICKLUNG	101
9.5	ZUSAMMENSTELLUNG DER VERKEHRSENTWICKLUNG BIS 2015	102
9.6	ERSTELLUNG DER FAHRTENMATRIX UND VERKEHRSUMLEGUNG	102
9.7	DARSTELLUNG DER VERKEHRSELASTUNGEN 2015	105
10	ANALYSE DER ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSSITUATION IM STRASSENNETZ UND HANDLUNGSKONZEPT	113
10.1	GROSSRÄUMIGES UND ÜBERREGIONALES WEGENETZ	113
10.2	REGIONALES STRASSENNETZ	114
10.3	BEDARFSANALYSE UND HANDLUNGSKONZEPT	117
11	HANDLUNGSKONZEPT FÜR DEN ÖFFENTLICHER VERKEHR	125
11.1	GRUNDLAGEN.....	125
11.2	HANDLUNGSKONZEPT.....	134
11.3	ZUSAMMENFASSUNG	147
12	BEITRÄGE DER VERKEHRSPLANUNG ZUR STRUKTURVERÄNDERUNG	148

KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: Straßennetz im Bestand	13
Karte 2: Bestand im öffentlichen Verkehr (Werktag).....	19
Karte 3: Bestand im öffentlichen Verkehr (Samstag).....	20
Karte 4: Bestand im öffentlichen Verkehr (Sonntag).....	21
Karte 5: Beschäftigtenverkehrsspinne zum Flughafen je Richtung (Gesamtfahrten)	37
Karte 6: Beschäftigtenverkehrsspinne zum Flughafen je Richtung (Gesamtfahrten) (Auswahl)...	38
Karte 7: Relationen innerhalb des Untersuchungsgebietes mit einem Pendleraufkommen größer 200 Personenfahrten/ Richtung und Tag	39
Karte 8: Relationen von innerhalb zu Zielen außerhalb des Untersuchungsgebietes (Auspendler) mit einem Pendleraufkommen größer 200/ Richtung und Tag	40
Karte 9: Relationen von außerhalb zu Zielen innerhalb des Untersuchungsgebietes (Einpendler) mit einem Pendleraufkommen größer 200/ Richtung und Tag	41
Karte 10: Flughafenverkehr 2000	45
Karte 11: DTV 2000	46
Karte 12: DTV 1995	47
Karte 13: Verkehrsveränderung 2000 – 1995.....	48
Karte 14: DTV 1990	49
Karte 15: Verkehrsveränderung 2000 – 1995.....	50
Karte 16. Fahrgastaufkommen im öffentlichen Verkehr 1998.....	53
Karte 17: Veränderung des Fahrgastaufkommens im öffentlichen Verkehr 1998-1992	54
Karte 18: Planungsvorhaben im Straßennetz bis 2015.....	73
Karte 19: Planungsvorhaben im Schienennetz bis 2015.....	83
Karte 20: Prognostizierter Flughafenverkehr 2015	107
Karte 21: Prognostizierter Gesamtverkehr 2015.....	108
Karte 22: Verkehrszuwachs 2000-2015.....	109
Karte 23 a - c: Zu erwartende Auslastungen auf den Streckenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes 2015.....	119
Karte 24: Einzugsbereiche der Haltestellen entlang der Schienenachsen	137
Karte 25: Handlungskonzept für den öffentlichen Verkehr.....	145

Karte 26: Erreichbarkeit des Flughafen München (Analysezustand)	153
Karte 27: Erreichbarkeit des Flughafen München (2015)	154
Karte 28: Erreichbarkeit des Flughafen München (Walpertskirchener Spange)	155

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 2-1: Lage der Verkehrserhebungsstellen im näheren Flughafenumfeld	6
Abbildung 3-1: Untersuchungsgebiet.....	7
Abbildung 5-1: Schienennetz im Bestand	16
Abbildung 6-1: Herkunftsverteilung der 5,3 Mio. Quelleinsteiger (Werte gerundet).....	24
Abbildung 6-2: Herkunftsverteilung der Quelleinsteiger aus Bayern (Hinflug) (Werte gerundet) ..	24
Abbildung 6-3: Herkunftsverteilung der Quelleinsteiger (Hinflug) aus dem Untersuchungsgebiet (Werte gerundet).....	25
Abbildung 6-4: Anreiseverkehrsmittel der 8,35 Mio. Originäreinsteiger (Werte gerundet).....	26
Abbildung 6-5: Anreiseverkehrsmittel der Passagiere aus Bayern (Werte gerundet).....	27
Abbildung 6-6: zuletzt genannte Anreiseverkehrsmittel der Passagiere aus Bayern nach Bezirken.....	27
Abbildung 6-7: Anreiseverkehrsmittel der Passagiere aus München (Werte gerundet).....	28
Abbildung 6-8: Wohnstandorte der Flughafenbeschäftigten (Werte gerundet).....	30
Abbildung 6-9: Flughafenbeschäftigte im Untersuchungsgebiet nach Gemeinden	31
Abbildung 6-10: werktätliches Fahrgastaufkommen [Fahrgäste/ 24 h] auf der S 1 und S 8	55
Abbildung 9-1: Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen.....	104
Abbildung 11-1: Auszüge aus den Regionalplänen Region München (14) und Region Landshut (13), 2001	127
Abbildung 11-2: Gemeindebefragung Problembereiche des Öffentlicher Verkehr	128
Abbildung 11-3: Gemeindebefragung Planungsvorschläge öffentlicher Verkehr.....	129
Abbildung 11-4: Verflechtungsbeziehungen: innerhalb des Untersuchungsgebiets,	131
Abbildung 11-5: Verflechtungsbeziehungen: Untersuchungsgebiet + München,	133
Abbildung 12-1: Einbindung des Flughafens München in das Schienennetz	150

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1: Entwicklung des Flughafens bis zum Planungshorizont 2015: Passagier- und Luftfrachtaufkommen sowie Beschäftigte	2
Tabelle 2-2: Prognose – Strukturentwicklung Flughafenumland bis 2015: Entwicklung der Beschäftigten und Einwohner im Flughafenumland	3
Tabelle 6-1: Ergebnisse der Fluggastbefragung 2000	23
Tabelle 6-2: Originärpassagieraufkommen am Flughafen München an einem Normalwerktag je Richtung, Jahr 2000	29
Tabelle 6-3: Verkehrsmittelwahl der Flughafenbeschäftigten (Werte gerundet).....	32
Tabelle 6-4: Verkehrsaufkommen der Flughafenbeschäftigten je Richtung an einem Normalwerktag, Jahr 2000	33
Tabelle 6-5: Landseitiges Gesamtverkehrsaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag (24 Stunden), Jahr 2000.....	35
Tabelle 9-1: Prognostiziertes Fluggastaufkommen für das Jahr 2015	85
Tabelle 9-2: Prognostiziertes landseitiges Fluggastaufkommen für das Jahr 2015.....	86
Tabelle 9-3: Nachfrageprognose für den landseitigen Zubringerverkehr der Fluggäste	87
Tabelle 9-4: Ostbayernanbindung – Nachfrage im Segment Fluggäste	88
Tabelle 9-5: Reisezeitenvergleich	89
Tabelle 9-6: Originärpassagieraufkommen am Flughafen München an einem Normalwerktag je Richtung (nur Magnetschnellbahn unterstellt) im Jahr 2015	90
Tabelle 9-7: Originärpassagieraufkommen am Flughafen München an einem Normalwerktag je Richtung (Magnetschnellbahn + Ostbayernanbindung unterstellt) im Jahr 2015.....	91
Tabelle 9-8: Originärpassagieraufkommen am Flughafen München an einem Normalwerktag je Richtung (Magnetschnellbahn+Ostbayernanbindung+Erdinger Ringschluss unterstellt) im Jahr 2015.....	92
Tabelle 9-9: Prognose der am Flughafen München Beschäftigten für das Jahr 2015	93
Tabelle 9-10: Nachfrageprognose für die Beschäftigten auf dem Flughafengelände	94
Tabelle 9-11: Ostbayernanbindung – Nachfrage im Segment Beschäftigte	95
Tabelle 9-12: prognostiziertes Verkehrsaufkommen der Flughafenbeschäftigten je Richtung an einem Normalwerktag für 2015	97
Tabelle 9-13: Prognostizierte Entwicklung des Luftfrachtaufkommen bis 2015:.....	98

Tabelle 9-14: Prognostiziertes landseitiges Gesamtverkehrsaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag (24 Stunden) für 2015 (Werte gerundet).....	99
Tabelle 9-15: Landseitiges Gesamtverkehrsaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag (24 Stunden), Jahr 2000 (Werte gerundet).....	99
Tabelle 9-16: Zunahme des landseitigen Verkehrsaufkommens je Richtung im Zeitraum 2000 bis 2015.....	100
Tabelle 9-17: Prognose – Strukturentwicklung Flughafenumland (=Untersuchungsgebiet) bis 2015: Entwicklung der Beschäftigten und Einwohner im Flughafenumland	100
Tabelle 9-18: Verkehrsentwicklung 2015 / 2000	102
Tabelle 9-19: S-Bahn, durchschnittlich tägliches flughafenbedingtes Fahrgastaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag im Jahr 2015.....	111
Tabelle 9-20: Bus, durchschnittlich tägliches flughafenbedingtes Fahrgastaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag im Jahr 2015.....	111
Tabelle 9-21: Magnetschnellbahn, durchschnittlich tägliches flughafenbedingtes Fahrgastaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag im Jahr 2015.....	112
Tabelle 9-22: Bahn (Ostbayernanbindung), durchschnittlich tägliches flughafenbedingtes Fahrgastaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag im Jahr 2015.....	112
Tabelle 11-1: Wesentliche Nutzergruppen im öffentlichen Verkehr im Untersuchungsgebiet.....	129
Tabelle 12-1: Erreichbarkeit des Flughafen Münchens mit dem öffentlichen Verkehr - Reisezeitenvergleich.....	149

1 KONTEXT UND AUFGABENSTELLUNG

Für den Flughafen München ist für das Jahr 2015 ein deutliches Wachstum von Passagierzahlen und Frachtaufkommen prognostiziert. Bedingt durch diese Entwicklung ist auch mit einem deutlichen Zuwachs des landseitigen Passagier-, Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehrs zu rechnen.

Das aus Repräsentanten der Flughafenlandkreise und -gemeinden, der örtlichen Wirtschaft und der Flughafen München GmbH bestehende Flughafen-Forum 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 das Planungsbüro Transver GmbH zusammen mit dem Fachgebiet Verkehrstechnik und Verkehrsplanung der Technischen Universität mit einem Verkehrsgutachten (Teil 2 des Gutachtens) beauftragt.

Die Aufgabenstellung beinhaltet mehrere Aspekte, die eine angepasste Methodik bei der Verkehrsplanung erfordern. Folgende Punkte sind bei diesem Gutachten bei der Vorgehensweise zu berücksichtigen:

- Nachdem die vorangegangenen integrierten Struktur- und Verkehrsgutachten kurz vor der Eröffnung des Flughafens erstellt worden waren, konnten diese Studien von 1989 nicht auf einen Zeitraum der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit Flughafen München zurückgreifen, sondern waren in vielen Fällen auf Prognosen und Entwicklungsszenarien angewiesen. Da die bisherige Entwicklung sehr viele Anhaltspunkte für die zukünftige Entwicklung liefern kann, wird nun die Bestandsanalyse um einen Analyseteil zur vergangenen Entwicklung erweitert.
- Bei dem Gutachten sind die verschiedenen Verkehre des Raumes in ihrem jeweiligen Bezug zum Flughafen einzeln zu betrachten. Hierbei ist insbesondere zu unterscheiden zwischen
 - Flughafenverkehr, der mit dem Luftverkehr einen Teil der Transportkette für Personen oder Güter bildet.
 - Flughafenverkehr der durch Aktivitäten am Flughafen (Arbeitsplätze, Dienstleistungen, etc.) erzeugt wird und
 - Verkehr durch Aktivitäten, die nicht auf den Flughafen bezogen sind,
- Der in der Untersuchung zu ermittelnde künftige Bedarf an Verkehrserschließungen (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) muss im Rahmen einer Gesamtschau der zukünftigen Maßnahmen ermittelt werden, da sich die Notwendigkeit eines bestimmten Teiles des Verkehrsnetzes nur im Kontext eines bestimmten Gesamtnetzes ergibt. Es werden hierzu alle beschlossenen Maßnahmen aufgenommen und in die Bewertung einbezogen.

2 AUSGANGSDATEN

2.1 PROGNOSE FLUGHAFENENTWICKLUNG

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung sind einerseits Prognosewerte zur Entwicklung des Flughafens München (Fluggäste, Luftfracht, Beschäftigte), andererseits Prognosen zur Entwicklung des Flughafenumlandes (Arbeitsplätze und Einwohner sowie die räumliche Verteilung und Zuordnung der das Umland betreffenden Verkehrsquellen und -ziele).

Das in diesem Gutachten als Flughafenumland bezeichnete Untersuchungsgebiet besteht aus 71 Städten und Gemeinden. Die genauere Definition des Untersuchungsgebietes erfolgt in Abschnitt 3.

Wesentliche Ausgangsdaten zur Flughafen- und Strukturentwicklung sind in den folgenden Tabellen aufgeführt.

Tabelle 2-1: Entwicklung des Flughafens bis zum Planungshorizont 2015: Passagier- und Luftfrachtaufkommen sowie Beschäftigte

Jahr	Passagiere im gewerbl. Verkehr (an+ab+1x Transit) [Mio./ Jahr]	Umsteigeranteil [%]	Luftfrachtumschlag ohne Trucking [1000 t/ Jahr]	Luftfrachtumschlag inkl. Trucking [1.000 t/ Jahr]	am Flughafen Beschäftigte
1993	12,7	ca. 15	59	106	ca. 15.000
1995	14,9	ca. 20	65	131	ca. 16.000
2000	23,1	27	125	236	20.180
2005	32,8	35	231	381	28.000
2010	43,4	40	290	525	36.000
2015	55,9	44	430	725	45.000

Quelle: Angaben der FMG, Stand: Juli 2001

Tabelle 2-2: Prognose – Strukturentwicklung Flughafenumland bis 2015: Entwicklung der Beschäftigten und Einwohner im Flughafenumland

Jahr	Erwerbstätige insgesamt im Untersuchungsgebiet	Arbeitsplätze am Flughafen	Indirekte und induzierte Arbeitsplätze durch den Flughafen	Erwerbstätige unabhängig vom Flughafen	Einwohner insgesamt	Davon flughafen-induziert
1987		-	-		407.920	-
1992		-	-		455.320	-
2000	300.000	20.180	13.400	266.500	505.160	39.800
2010	346.700	36.300	24.100	286.300	546.000	69.000
2015	364.200	45.800	30.400	288.000	565.900	85.700

Quelle: Angaben der FMG, Strukturgutachten, Berechnungen ifo-Institut, Stand: März 2002

Unter dem Begriff „indirekte und induzierte Arbeitsplätze durch den Flughafen“ sind diejenigen Arbeitsplätze zu verstehen, die aufgrund der Nachfrage des Flughafens in Unternehmen außerhalb des Flughafengeländes (z.B. in Zuliefererbetrieben) entstehen. Zudem entstehen weitere Arbeitsplätze durch die am Flughafen Beschäftigten, die ihre Löhne und Gehälter für den Konsum von Gütern und Dienstleistungen verwenden.

Unter den „flughafeninduzierten Einwohnern“ sind jene zu verstehen, die direkt am Flughafen, oder indirekt oder induziert durch den Flughafen erwerbstätig sind, und in den Gemeinden des Untersuchungsgebietes leben. Zu den „flughafeninduzierten Einwohnern“ zählen auch die im Haushalt des Erwerbstätigen lebenden Personen.

2.2 FACHLICHE PLÄNE

Folgende für das Untersuchungsgebiet relevante Planungsvorgaben wurden in den Fachbeitrag Verkehr einbezogen:

- Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) (Bundesministerium für Verkehr)
- Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 (BMVBW)
- Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes in den Jahren 1998 bis 2002 (Bundesministerium für Verkehr)
- Bedarfsplan für die Bundesschienenwege des Bundesschienenwegeausbaugesetzes 1993, abgeleitet aus dem Bundesverkehrswegeplan
- Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen des Bundesfernstraßenwegeausbaugesetzes 1993, abgeleitet aus dem Bundesverkehrswegeplan
- Gemeldete Fernstraßenprojekte (Bayern) für Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, Oberste Baubehörde im StMI (Stand: August 2000)

- Anti-Stau-Programm, BMVBW
- Gemeldete Projekte Schiene (Bayern) für Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, August 2000)
- LEP Bayern, Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, 1994
- Teilfortschreibung LEP Bayern (in Kraft seit 01.05.2000) (StMLU)
- Gesamtverkehrsplan Bayern 1994; Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
- Regionalplan München (14) (in Kraft seit 15.02.1987, Fünfte Änderung, Teil 1, Fortschreibung 2/91 „Verkehr“ (in Kraft seit 01.11.1997))
- Regionalplan Region Landshut (18) (in Kraft seit 01.11.1985, Erste und Dritte Änderung)
- 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen, Oberste Baubehörde im StMI (Stand: 1.1.2001)
- Aktionsprogramm Straßenerschließung Flughafen-München (Stand: September 2001), OBB
- Konzept Schienenverkehrsanzbindung Flughafen München, 2001, StMWVT
- Schienennahverkehrsplan 1999/ 2000, StMWVT
- Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan 2000, LHM
- Fahrpläne 2000/ 2001 der Landkreise Erding, Freising, Landshut, München und der DB AG
- Ergebnisse einschlägiger Gutachten
 - Gutachten „Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen des neuen Flughafen München auf sein Umland“, Juni 1989, im Auftrag des StMWVT und der OBB im StMI,
 - Fachübergreifendes Konzept für das Umland des Flughafens München, im Auftrag des StMLU, 1992
 - Wirtschaftsfaktor Flughafen München und seine Perspektiven, 1997/1998, im Auftrag der FMG und des StMWVT
 - Vorstudie Magnetschnellbahn Flughafen München, Untersuchungsbericht, 2001
 - Verkehrsuntersuchung Kfz-Verkehr Flughafen München Prognose 2015, im Auftrag der FMG, Dezember 2000
 - Konzeptstudie Ruhender Verkehr Flughafen München, Teilberichte Ergänzende Fluggastbefragung und Beschäftigtenbefragung, im Auftrag der FMG, Februar 2001
 - Verkehrsuntersuchung nördlicher Landkreis Erding 2000, im Auftrag des Lkr. Erding und des SBA München
 - Verkehrsuntersuchung östlicher Landkreis Freising mit Westtangente Moosburg 2001, im Auftrag des SBA München
 - Verkehrsuntersuchung A 94 München – Mühldorf – Pocking, Prognose 2015, im Auftrag der ABDS
 - Verkehrsuntersuchung Flughafentangente Ost 2000, im Auftrag des SBA München

2.3 VERKEHRSERHEBUNGEN

Im Rahmen des Gutachtens wurden zur Verdichtung der Datengrundlage ergänzende Verkehrserhebungen durchgeführt. Die Erhebungen fanden an folgenden Tagen statt:

Dienstag, 20.11 – Donnerstag, 22.11.2001 jeweils in der Zeit von
6.30 Uhr – 10.30 Uhr und 15.00 – 19.00 Uhr.

Dabei wurden Verkehrszählungen (15-Minuten-Intervalle, 6 Fahrzeugklassen) an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

1. Knotenpunkt ED 19/ GV-Straße zwischen Eitting und Berglern
2. Knotenpunkt ED 5 (Freisinger Str.)/ ED 30 (Hallbergmooser Str.) nördlich Schwaig
3. Knotenpunkt B 388 (Erdinger Str.)/ ED 5 (Freisinger Str.) in Moosinning
4. Knotenpunkt St2082 (Münchner Str.)/ ED 5 (Moosinninger Str.) westl. Isarkanal (Gde. Neuching)
5. Knotenpunkt B 388 (Münchner Str.)/ Abzw. Zengermoos (Goldacher Str.) westl. Eichenried
6. Knotenpunkt FS 12 (Hauptstr.)/ Abzw. Zengermoos (Schönstr.) in Goldach
7. Knotenpunkt FS 12 (Hauptstr.)/ FS 11 (Freisinger Str.) in Goldach
8. Knotenpunkt FS 11 (Theresien Str.)/ Ludwigstr. (Abzw. Gewerbegebiet Hallbergmoos)
9. Knotenpunkt FS 44/ Ludwigstr. (Abzw. Gewerbegebiet Hallbergmoos)
10. Knotenpunkt FS 44/ Freisinger Allee (beim Kammermüllerhof)
11. Knotenpunkt B 388 (Erdinger Str.)/ ED 3 (Dorfstr.) in Moosinning

Parallel zu den Zählungen wurde am Knotenpunkt

12. Moosinning: B 388 (Ismaninger Str.) westl. ED 3 (Dorfstr.)

eine Kurzbefragung in Fahrtrichtung Westen/ München durchgeführt. Dabei wurde nach Herkunft, Ziel, sowie nach Fahrtzweck gefragt. Zusätzlich wurde die Uhrzeit, die Fahrzeugart und die Zahl der Insassen notiert.

In Abbildung 2-1 sind die Verkehrserhebungsstellen eingezeichnet.

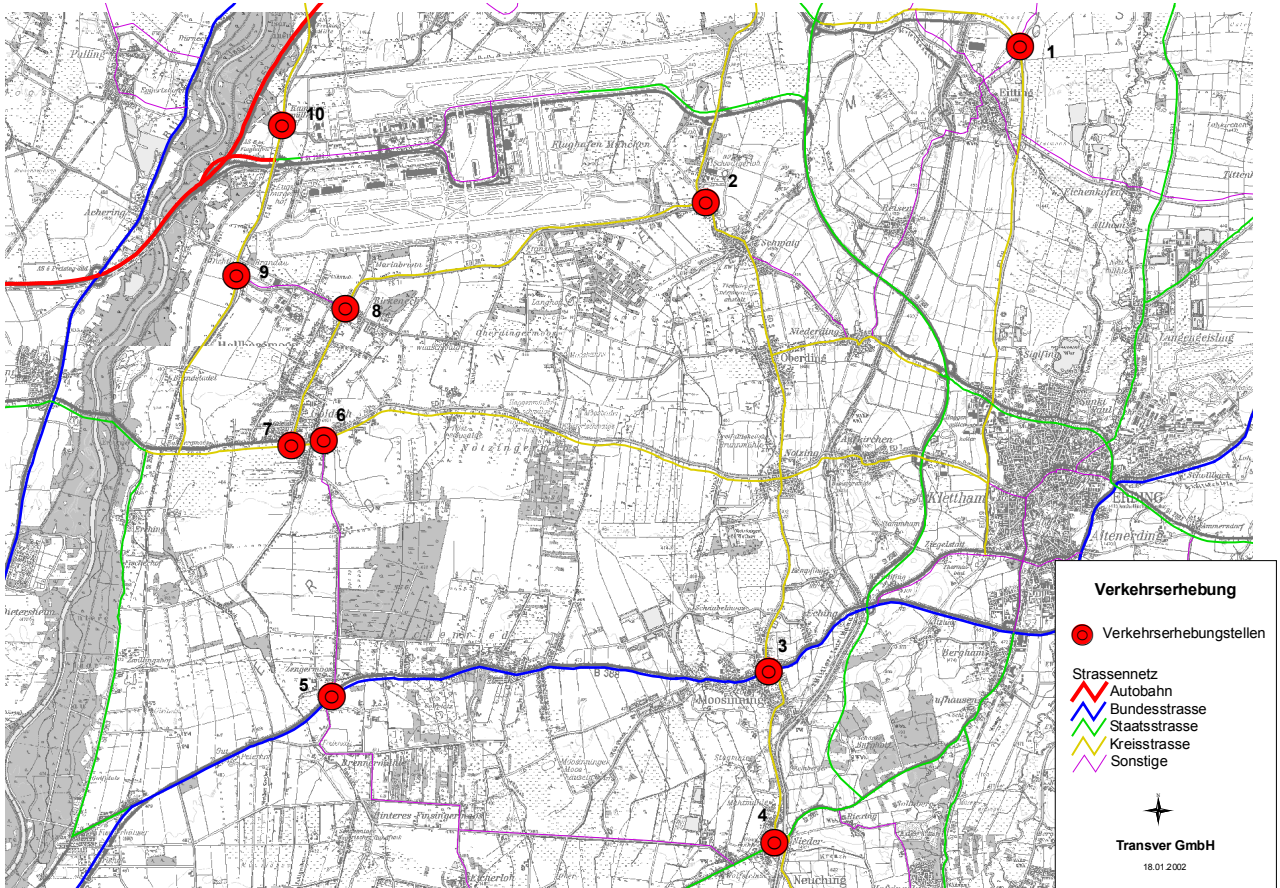


Abbildung 2-1: Lage der Verkehrserhebungsstellen im näheren Flughafenumfeld

3 UNTERSUCHUNGSGEBIET

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Landkreise Erding und Freising, den nördlichen Landkreis München, vier Gemeinden im nordwestlichen Landkreis Ebersberg, sowie den westlichen Stadt-Umland-Bereich Landshut. Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet 71 Gemeinden und Städte enthalten. Das Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 3-1 dargestellt.

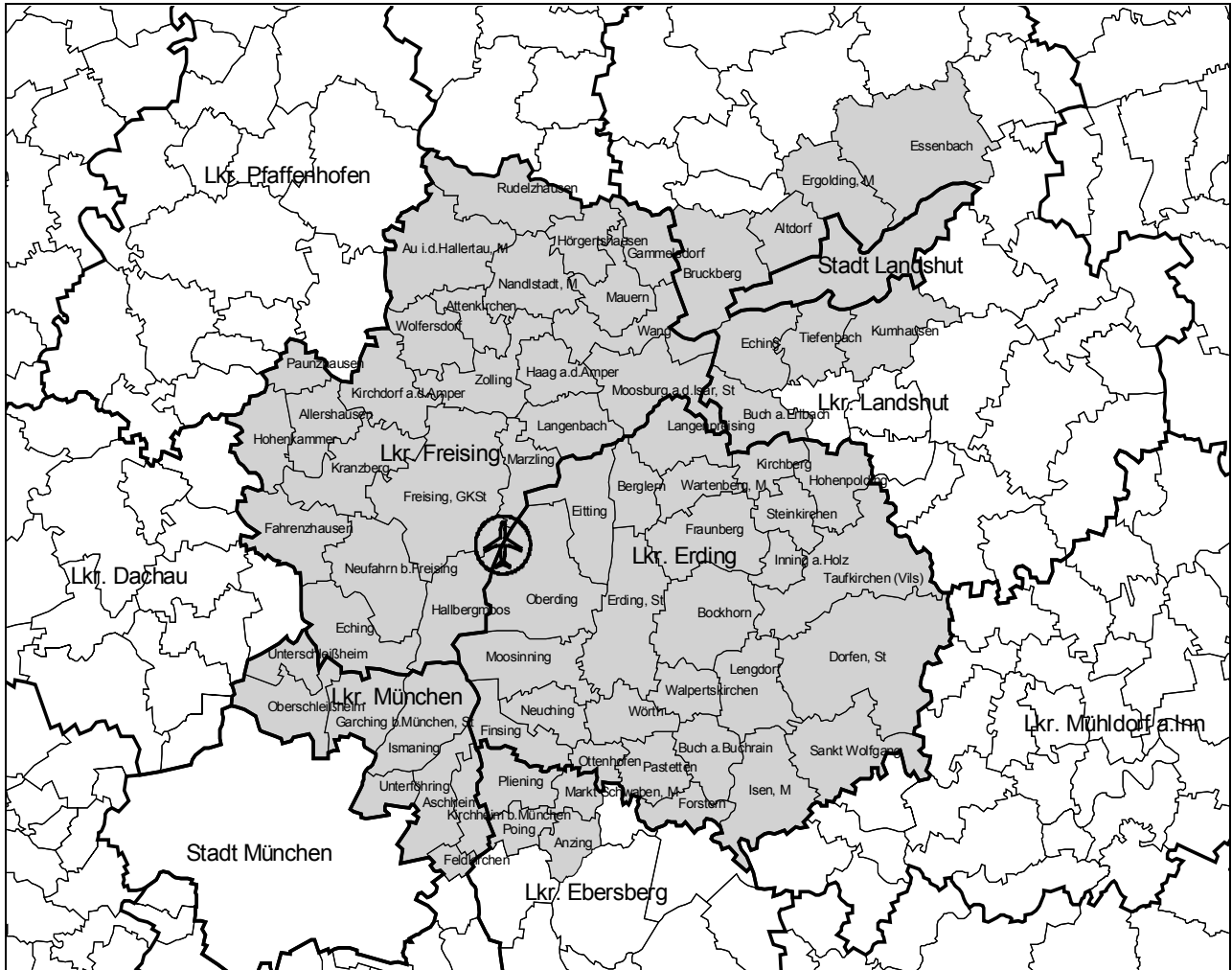


Abbildung 3-1: Untersuchungsgebiet

4 UNTERSUCHUNGSMETHODIK

• Analyse der bisherigen Entwicklungen und des Bestandes

- Sichtung vorhandener Unterlagen und Aufbereitung der vorhandenen Daten (insb. aus vorangegangenen Gutachten und aus der amtlichen Statistik)
- Durchführung von Verkehrserhebungen
- Analyse des Passagier- und Luftfrachtaufkommens des Flughafens Münchens
- Analyse der Verkehrsnachfrage inkl. der Entwicklung der Vergangenheit
- Verkehrsmengen und Auslastungen
- Herkunft-/ Zielbeziehungen
- Fahrtzwecken (z.B. Berufs- und Freizeitverkehr), qualitativ
- Aufnahme des Verkehrsangebotes im Individualverkehr und Öffentlicher Verkehr
- Aufbau eines Verkehrsmodells und Kalibrierung des Modells

• Prognose und Problemanalyse

- Aufnahme und Aufbereitung der Prognose der künftigen Siedlungs- und Gewerbeentwicklung am und um den Flughafen
- Aufnahme und Modellierung der bisherigen Angebotsplanungen (insb. das Aktionsprogramm Straße und das Stufenprogramm Schiene)
- Prognose der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsbelastungen
- Analyse zukünftiger Probleme (Engpässe) im Verkehrsnetz

• Bedarfsanalyse und Bewertung

- Analyse und Darstellung des künftigen Bedarfes an Verkehrserschließung und Verkehrsinfrastruktur für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr im Kontext der zukünftigen Maßnahmen.
- Darstellung von Maßnahmenkonzepten im Individualverkehr und Öffentlichen Verkehr vor dem Hintergrund des Bedarfs und unter besonderer Berücksichtigung folgender Aspekte:
 - Optimierung der Schienenanbindung im Nah- und Fernverkehr
 - Einbindung des Flughafenverkehrs in ein multimodales Verkehrskonzept
 - Verträglichkeit der Verkehrserschließung mit Siedlungsentwicklung, Landschaft und Ökologie

- Innovative Verkehrssysteme im Kontext der Anforderungen der Flughafenerschließung
- Großräumige Vernetzung des Flughafens mit der Verkehrsinfrastruktur in Bayern und den angrenzenden Ländern
- Analyse der Wirkungen der vorgegebenen Maßnahmenkonzepte und deren möglichen Anteil an der Erfüllung des Bedarfs (Bedarfsdeckungspotential), insbesondere im Hinblick auf mögliche Defizite im regionalen Netz der Erschließungsstraßen, im Schienennetz und im regionalen Busnetz.
- Qualitative Beurteilung der voraussichtlichen Entwicklung von Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot unter Bezugnahme auf bestehende Qualitätsstandards.
- Ableitung von möglichen Handlungskonzepten zur Erfüllung der Bedarfsdeckung.

Das Bezugsjahr für die Prognose ist 2015, es werden aber auch qualitative Aussagen zur zeitlichen Entwicklung von Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage im Zeitraum bis 2015 gemacht.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde eine Fragebogenaktion und eine darauf aufbauende Gemeindebereisung aller im Untersuchungsgebiet gelegenen Gemeinden einschließlich der Kreisstädte Freising und Erding, sowie der kreisfreien Stadt Landshut durchgeführt. Dabei wurden die Themenbereiche Straßennetz und öffentlichen Verkehr aus kommunaler Sichtweise abgefragt. Die Ergebnisse dienen zur

- Identifikation der Problembereiche im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr und
- Aufnahme der gemeindliche Planungsvorstellungen

Des Weiteren wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme Gespräche mit folgenden Fachstellen durchgeführt: StMWVT (Bereich Schiene), Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), Obersten Baubehörde im StMI, Autobahndirektion Südbayern, Straßenbauamt München (zuständig für die Landkreise München, Freising, Erding und Ebersberg), Flughafen München GmbH, Landratsämter Freising und Erding, Stadtentwicklungsamt Landshut.

5 AUFNAHME DES DERZEITIGEN VERKEHRSANGEBOTES

5.1 STRASSENNETZ

5.1.1 Äußere Anbindung des Flughafens an das Autobahnnetz

Die wichtigste Straßenverbindung zum Flughafen besteht über die Bundesautobahn A 92 (München-Landshut-Deggendorf), die nördlich des Flughafens verläuft. Nach Osten in Richtung Deggendorf ist der Flughafen über die Anschlussstellen Erding und Freising-Mitte an die A 92 angebunden. Nach Westen ist der Flughafen direkt über die Anschlussstelle Flughafen-München an die A 92 angeschlossen. Im weiteren Verlauf der A 92 besteht am AK Neufahrn eine Verknüpfung mit der A 9 (München – Nürnberg) sowie am AD Feldmoching eine Verknüpfung mit dem Autobahnring A 99. Seit Fertigstellung der Eschenrieder Spange ist eine direkte Verbindung von der A 99 zur A 8 nach Stuttgart hergestellt. Der letzte Abschnitt des Autobahnringes zur A 96 (München – Lindau) soll bis zum Jahr 2005 fertiggestellt werden. Die Autobahn A 8 ist vom Flughafen aus über die A 92, die A 9 und die A99 erreichbar. Eine direkte Verbindung vom Flughafen zur A 94 soll voraussichtlich bis 2006 über die Flughafentangente Ost (FTO) hergestellt werden. Flughafenverkehre von der Garmischer Autobahn (A 95) werden auch mittel- bis langfristig über das Stadtgebiet München (Mittlerer Ring) geführt.

5.1.2 Regionale Erschließung des Flughafens

5.1.2.1 Anbindung Münchens an den Flughafen

Die Hauptverbindung vom Flughafen nach München führt generell über die A 92 und die A9. Als Alternativroute steht die Bundesstraße B 11 zur Verfügung.

Östlich der Isar existiert eine weitere Verbindung vom Flughafen nach München. Sie führt vom Flughafen über die Kreisstraße FS 44 und die St2053 nach Fischerhäuser. Von dort besteht eine derzeit noch umständliche Verbindung zur B 388 neu, die in die B 471 mündet. Im weiteren Verlauf der B 471 erreicht man die M 3, die eine Verbindung zum Föhringer Ring herstellt bzw. die Anschlussstelle Aschheim an der A 99. Die Verbindungsvariante östlich der Isar ist vor allem für Ziel- bzw. Quellverkehre im Nordosten und Osten der Stadt interessant. Dies gilt vor allem auch für den Messeverkehr, der ab der Anschlussstelle Aschheim über die A 99 und die A 94 das Messegelände erreicht.

Eine Anbindung des Westens der Landeshauptstadt München an die Autobahn bzw. an den Flughafen besteht im Nordabschnitt des Autobahnringes A 99 über die Anschlussstelle M.-Ludwigsfeld zur Dachauer Straße (B 304), sowie über das AK München West (A 99/ A 8) zur Anschlussstelle M.-Obermenzing (A 8). Für den Münchner Westen besteht über die Anschlussstelle M.-Lochhausen (A 99) eine Autobahnanbindung an den Flughafen München.

5.1.2.2 Ostseitige Anbindung an den Flughafen

Flughafenverkehre aus den Gemeinden des östlichen Landkreises München, des westlichen Landkreises Erding und den Ebersberger Gemeinden, aber auch aus dem Münchner Osten (u.a. Messeverkehr) bzw. Südosten benutzen derzeit vor allem die St 2082, die auch eine wichtige Verbindung zwischen München und dem Erdinger Raum darstellt, und die St 2580 (FTO), sowie die Kreisstraße ED 5 zwischen Schwaig und Ottenhofen. Des weiteren ist für die Verkehrsbeziehungen zwischen Ebersberg und Flughafen/ Erding die St 2331 von wichtiger Bedeutung.

Die wichtigsten Verbindungen aus dem östlichen Landkreis Erding zum Flughafen bestehen über die B 388, die St2084 und die St2331 und im weiteren Verlauf über die St2580 und St2584. Neben ihren bedeutenden Erschließungsfunktionen für den östlichen Raum Erding übernehmen diese Achsen auch wichtige überregionale Verbindungsfunktionen.

5.1.2.3 Anbindung des Freisinger Raumes an den Flughafen

Die Hauptverbindungsachse des nördlichen Landkreises Freising zum Flughafen besteht über die B 301. Auf dieser bündelt sich jedoch nicht nur der flughafenbedingte Verkehr, sondern auch ein Großteil der Verkehre in Richtung München und Erding. Der Flughafen ist im weiteren Verlauf entweder über die Staatsstraßen St2084/ St2584, vor allem aber auch über die Kreisstraße FS 44 erreichbar. Entlang der Kreisstraße FS 44 bestehen aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen Probleme an den Knotenpunkten mit der B 11 und der Ismaninger Straße, sowie an den Anschlussstellen Freising-Mitte und Hallbergmoos.

Die zweite wichtige Nord-Süd-Achse im Landkreis Freising ist die St 2085. Sie dient der Anbindung an die B 11 bzw. A 92 und im weiteren Verlauf über die St2584 an den Flughafen München. Alternativ kann auf der Kreisstraße FS 13/ ED 19 der Flughafen über Gaden erreicht werden.

Weitere bedeutsame Verkehrsachse ist die St 2084 von der A 9 (AS Allershausen) über Freising zum Flughafen.

5.1.2.4 Anbindung des Landshuter Raumes an den Flughafen

Die Anbindung des Landshuter Raumes ist vor allem über die A 92 sichergestellt. Daneben existiert über die B 11 eine weitere wichtige Verbindung zum Flughafen. Dies gilt vor allem für den südlichen Stadt-Umland-Bereich von Landshut.

Karte 1: Straßennetz im Bestand

5.2 SCHIENENNETZ UND ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR

5.2.1 Schienenpersonenverkehr

Folgende Schienenverbindungen bestehen derzeit:

- (Passau-) Plattling - Landshut - Freising – München Hbf (RE/RB)
- Regensburg - Landshut - Freising – München Hbf (RE/RB/IR)

ab Freising mit Umsteigemöglichkeit zum Bus (Linie 635) zum Flughafen München.

- Mühldorf - München Ost – München Hbf (RE/RB)
- Salzburg-Rosenheim-München Ost- München Hbf (RE/RB und EC)

ab München Ost mit Umsteigemöglichkeit zur S 8 bzw. ab München Hbf zur S 8 und S 1

Für die Regional- (RE/RB) bzw. Fernverkehrsverbindungen (IR/IC/EC/ICE)

- Miesbach/-Bad Tölz – Holzkirchen - München Hbf
- Garmisch-Partenkirchen - Weilheim- München Hbf
- Lindau – Memmingen/ Kempten – Buchloe - München Hbf
- Stuttgart - Augsburg - München Hbf
- Nürnberg - Ingolstadt - München Hbf

besteht ab München Hbf die Umsteigemöglichkeit zur S 8 und S 1 zum Flughafen.

Die S-Bahnlinien S 1 und S 8 verkehren auf folgenden Streckenabschnitten:

- S 1 München-Ost – München Hbf – Laim – Feldmoching (Anschluss U2) – Neufahrn (Abzw. nach Freising bzw. zum Flughafen) – Flughafen bzw. Freising (20 min-Takt)
- S 8 Nannhofen - Pasing – München Hbf - München-Ost - Flughafen (20 min-Takt)

Verknüpfungspunkte innerhalb des S-Bahn-Netzes mit Umsteigemöglichkeit zur S 1 und S 8 bestehen an den Haltestellen entlang des Streckenabschnitts Ostbahnhof - Laim (S 1) bzw. Pasing – Leuchtenbergring (S 8). Wichtigste Verknüpfungspunkte sind die Haltepunkte Laim (aus Richtung Dachau, Starnberg, Tutzing, Fürstenfeldbruck) und Ostbahnhof (aus Richtung Holzkirchen, Ebersberg/ Grafing, Markt Schwaben).

Die Fahrzeit vom M-Hbf zum Flughafen beträgt 40 Minuten, vom Ostbahnhof 30 Minuten.

Daneben verkehrt im Untersuchungsgebiet die S-Bahn-Linie

- S 6 Erding – Markt Schwaben – München-Ost nach München Hbf (– Pasing – Tutzing)

Die Verbindung zwischen Erding und München wird werktags zu den Hauptverkehrszeiten alle 20 Minuten, in den Nebenverkehrszeiten abwechselnd alle 20 bzw. 40 Minuten bedient. Der Streckenabschnitt ab Markt Schwaben wird durchgehend alle 20 Minuten bedient.

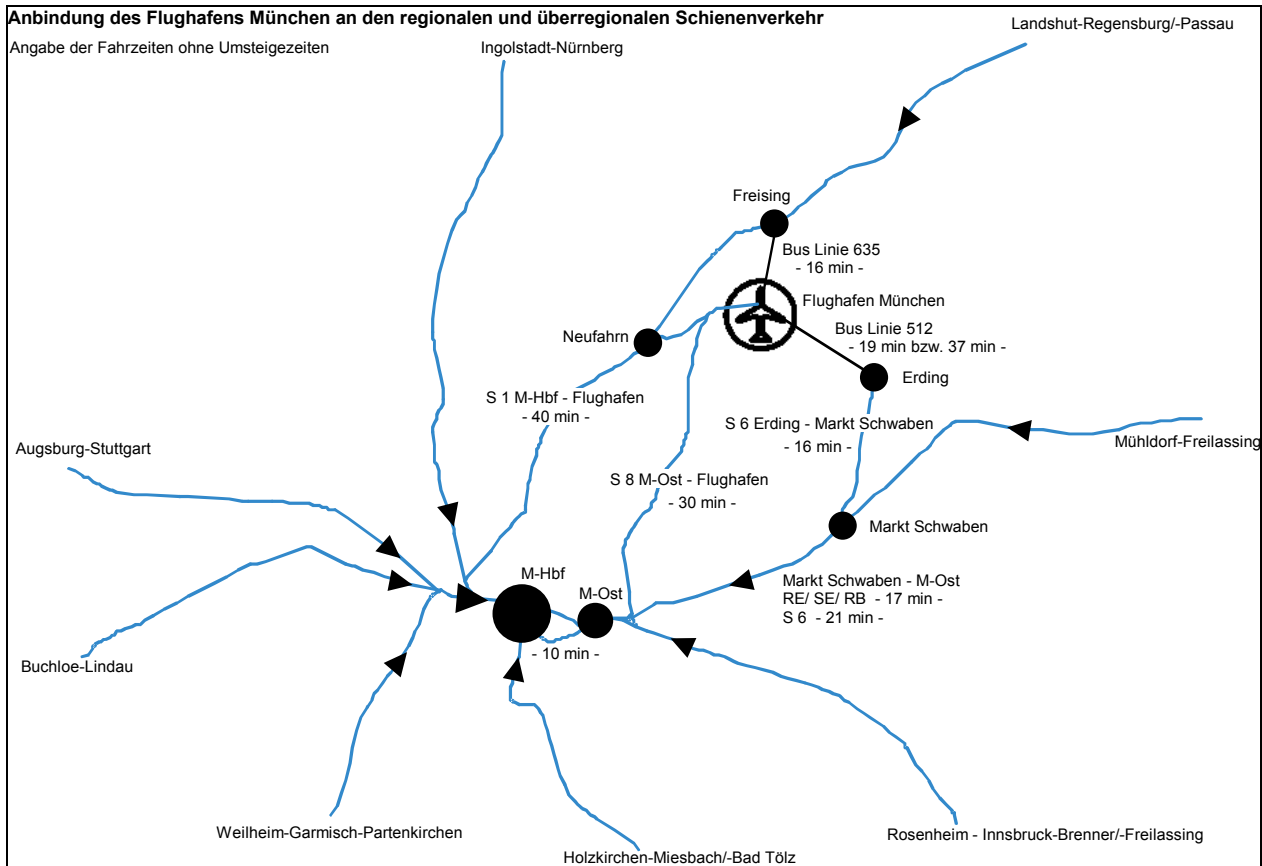


Abbildung 5-1: Schienennetz im Bestand

5.2.2 Straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Busverkehr in den Landkreisen Erding, Freising, Ebersberg und München ist in den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) eingebunden. Außerhalb des Verbundes werden noch einige Relationen von Privatlinien bedient. Die ÖPNV-Kooperation Stadt und Landkreis Landshut ist ein Zusammenschluss der Stadtwerke Landshut und des Landkreises.

Die Stadt- bzw. Ortszentren der Gemeinden des Untersuchungsgebiets sind durch ein Buslinien-netz miteinander verknüpft, das im wesentlichen werktags zwischen 6.00 und 20.00 Uhr bedient wird.

Die Bedienung des Busliniennetzes kann hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit in folgende Kategorien unterteilt werden:

- Busnetz mit 31 – 65 Fahrtenpaaren pro Werktag (20 min-Takt)
- Busnetz mit 21 – 30 Fahrtenpaaren pro Werktag (mindestens Stundentakt)
- Busnetz mit 12 - 20 Fahrtenpaaren pro Werktag (angenäherter Stundentakt)
- Busnetz mit 7 - 12 Fahrtenpaaren pro Werktag
- Ergänzungsnetz mit 1 - 6 Fahrtenpaaren pro Werktag

Unter der Kategorie Ergänzungsnetz ist z. B. der vor allem auf die Berufspendler und Schüler ausgerichtete Busverkehr zu verstehen. Das im dünn besiedelten nordöstlichen Landkreis Erding eingeführte Rufbussystem entlang der Linien 502, 561, 562, 564R und 590 fällt ebenfalls unter diese Kategorie. Einige Haltestellen werden dabei nur bei Bedarf bedient. Fahrtwünsche von einer Bedarfshaltestelle müssen etwa 30 Minuten vor Fahrtantritt telefonisch in der Rufbus-Zentrale angemeldet werden. Der Ausstiegswunsch an einer Bedarfshaltestelle ist dem Busfahrer beim Einsteigen in den Bus mitzuteilen.

Im Untersuchungsgebiet werden lediglich die Linienabschnitte folgender Regionalbuslinien im 20min-Takt bedient:

- Freising (S) – Flughafen München (S) (635) (10 min-Takt in der Zeit zwischen 6.30 Uhr und 8.30 Uhr, sowie 15.00 Uhr und 18.30 Uhr)
- Garching – Ismaning (S) (230)
- Unterföhring – Ismaning (231)
- Garching-Hochbrück (U) – Oberschleißheim (S) – Unterschleißheim (S) (219)
- Messestadt (U) – Riem (S) - Aschheim – Kirchheim b. München – Feldkirchen (S) (263)
- Garching - Garching-Hochbrück (U) (290)
- Garching-Hochbrück (U) – Oberschleißheim (S) (292)
- Ortsverkehr Hallbergmoos (698)

Die folgenden Linien werden in der HVZ im 20min-Takt und in der NVZ im 40min- bzw. im Stunden-Takt bedient

- Messestadt–Ost (U) – Feldkirchen (S) – Aschheim – Ismaning (S) (228)
- Neufahrn (S) – Garching – Garching-Hochbrück (U) (690)

Die Linienabschnitte, die im 20 bzw. 40 min-Takt bedient werden, liegen zum Großteil im Landkreis München und stellen wichtige Anbindungen zu den bestehenden S- und U-Bahnhaltestellen sicher und sind zudem oftmals wichtige Querverbindungen zwischen S-Bahn-Haltestellen bzw. zwischen S-Bahn und U-Bahn-Haltestellen. So stellt z. B. die Flughafenlinie 635 auch die Anbindung Freising an den Osten der LH München sicher. Problematisch sind dabei die Beeinträchtigungen durch den Individualverkehr, so dass der Anschluss zur S-Bahn Linie 8 nicht immer hergestellt werden kann.

Im Landkreis Freising wird nur die Buslinie 635 zum Flughafen im 20 min-Takt (durchgehend zwischen 5.00 und 0.30 Uhr) bedient. Die Buslinie

Erding (S) – Flughafen (S) (512)

wird zu den Hauptverkehrszeiten alle 40 Minuten, ansonsten im Stundentakt bedient. Die Bedienung erfolgt zwischen 5.00 und 20.00 Uhr.

Die Linienabschnitte die angenähert im Stundentakt bedient werden, übernehmen ebenfalls wichtige Bahn-Zubringerfunktionen. Die Linienabschnitte sind im folgenden aufgeführt:

- Wartenberg – Fraunberg - Eichenkofen – Erding (S) (501)
- St. Wolfgang - Dorfen (DB) (567)
- Mainburg – Rudelzhausen – Au i. d. Hallertau – Attenkirchen - Zolling – Freising (S) (602)
- Pastetten – Markt Schwaben (S) (505)
- Finsing – Markt Schwaben (S) (568)
- Forstinning – Markt Schwaben (S) (469)
- Poing (S) – Pliening – Grub – Poing (S) (460, 463)
- Anzing - Poing (S) (461)
- Anzing – Feldkirchen (S) (465)

Eine Gesamtübersicht über die Bedienungshäufigkeiten auf den Linienabschnitten der Regionalbuslinien (ohne Stadtverkehre Erding, Freising und Landshut) ist in Karte 2 bis Karte 4 dargestellt.

An Wochenenden ist das Busangebot im Untersuchungsgebiet sehr stark reduziert. Lediglich auf den wichtigsten Linien werden einige wenige Busverbindungen angeboten. Dabei ist das Angebot generell so konzipiert, dass Busverbindungen zu den S-Bahnhaltestellen bestehen. Die Busverbindungen sind dabei fahrplanmäßig mit der S-Bahn verknüpft.

Das Busangebot auf der Linien 635 zwischen Freising und dem Flughafen ist gegenüber wochentags unverändert, die Linie 512 zwischen Erding und Flughafen verkehrt samstags, sonn- und feiertags nicht.

Karte 2: Bestand im öffentlichen Verkehr (Werktag)

Karte 3: Bestand im öffentlichen Verkehr (Samstag)

Karte 4: Bestand im öffentlichen Verkehr (Sonntag)

6 ERMITTLUNG DER DERZEITIGEN VERKEHRSNACHFRAGE

6.1 QUELL- UND ZIELVERKEHR AM FLUGHAFEN

Bezüglich des Verkehrsaufkommens am Flughafen München kann nach folgenden Nutzergruppen unterschieden werden:

- Fluggäste/ Passagiere
 - Einsteiger/ Aussteiger
 - Hinreise
 - Rückreise
 - Umsteiger
- Begleiter (Bringer/ Abholer)
- Besucher
- Beschäftigte am Flughafen
- Wirtschaftsverkehr (Fracht- und Güterverkehr)

6.1.1 Fluggäste/ Passagiere

Tabelle 6-1: Ergebnisse der Fluggastbefragung 2000

Gesamtaufkommen: 23,1 Mio. Passagiere
 davon 11,4 Mio. Einsteiger
 Umsteigeranteil: 27%
 verbleiben 8,35 Mio. Originäreinsteiger am Flughafen München,
 davon befanden sich 36% auf dem Rückflug nach Hause,
 verbleiben also 5,3 Mio. Quelleinsteiger, die sich auf dem Hinflug befinden.

Quelle: Kontinuierliche Fluggastbefragung der FMG, 2000.

Die räumliche Verteilung (Herkunft) der 5,3 Mio. Quelleinsteiger ist in folgender Abbildung dargestellt.

Die Ursprungsdaten der in den folgenden Abbildungen (Abbildung 6-1 bis Abbildung 6-7) dargestellten Ergebnisse stammen aus „Kontinuierliche Fluggastbefragung“ der FMG des Jahres 2000.

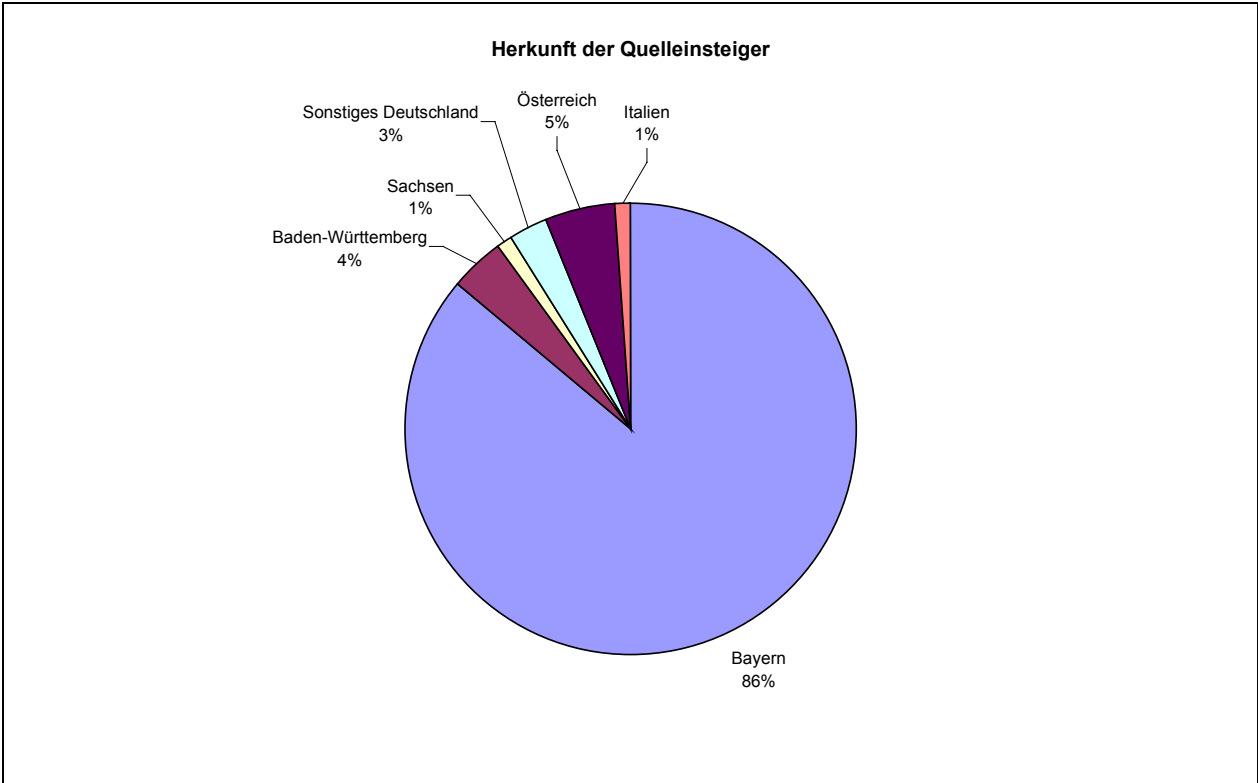


Abbildung 6-1: Herkunftsverteilung der 5,3 Mio. Quelleinsteiger (Werte gerundet)

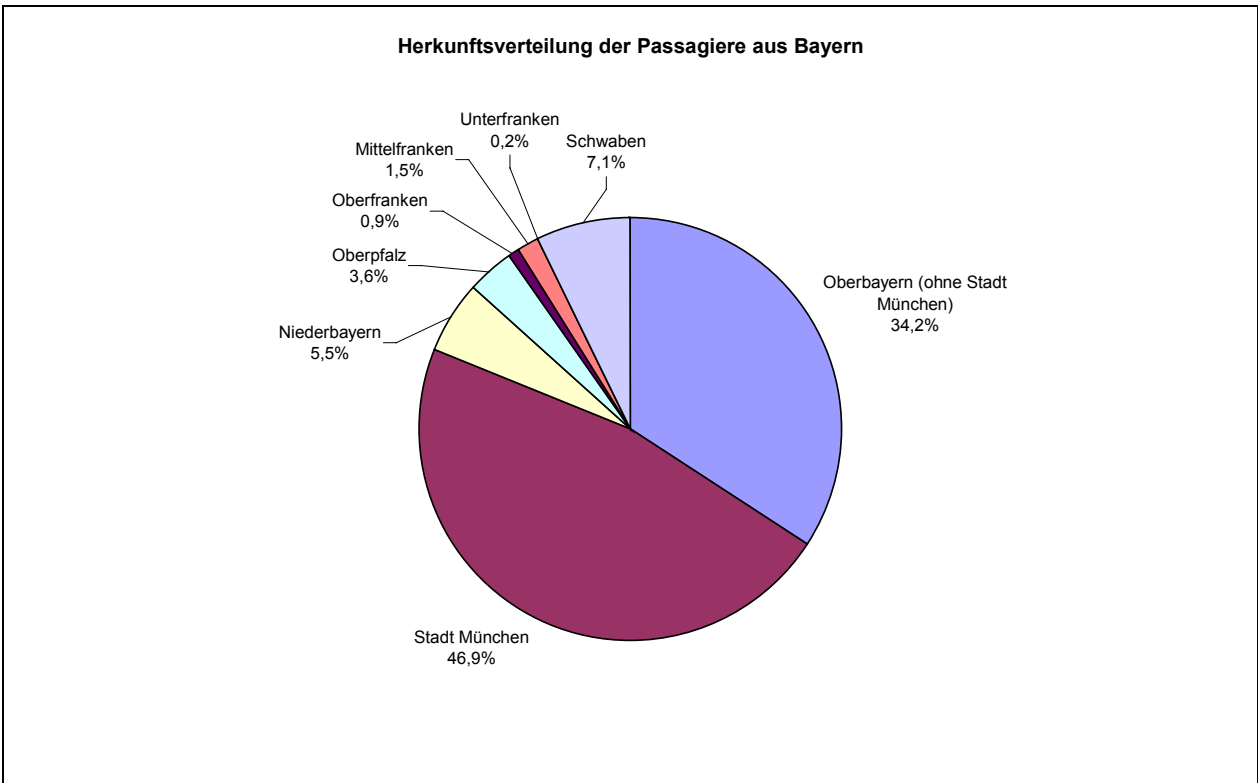


Abbildung 6-2: Herkunftsverteilung der Quelleinsteiger aus Bayern (Hinflug) (Werte gerundet)

Auf das Untersuchungsgebiet entfallen 7,6% aller 8,35 Mio. Originäreinsteiger.

Die Verteilung jener 635.000 Passagiere ist im Folgenden dargestellt.



Abbildung 6-3: Herkunftsverteilung der Quelleinsteiger (Hinflug) aus dem Untersuchungsgebiet (Werte gerundet)

Bei den sonstigen Gemeinden im Untersuchungsgebiet liegt der Anteil bei jeweils unter 3%.

Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

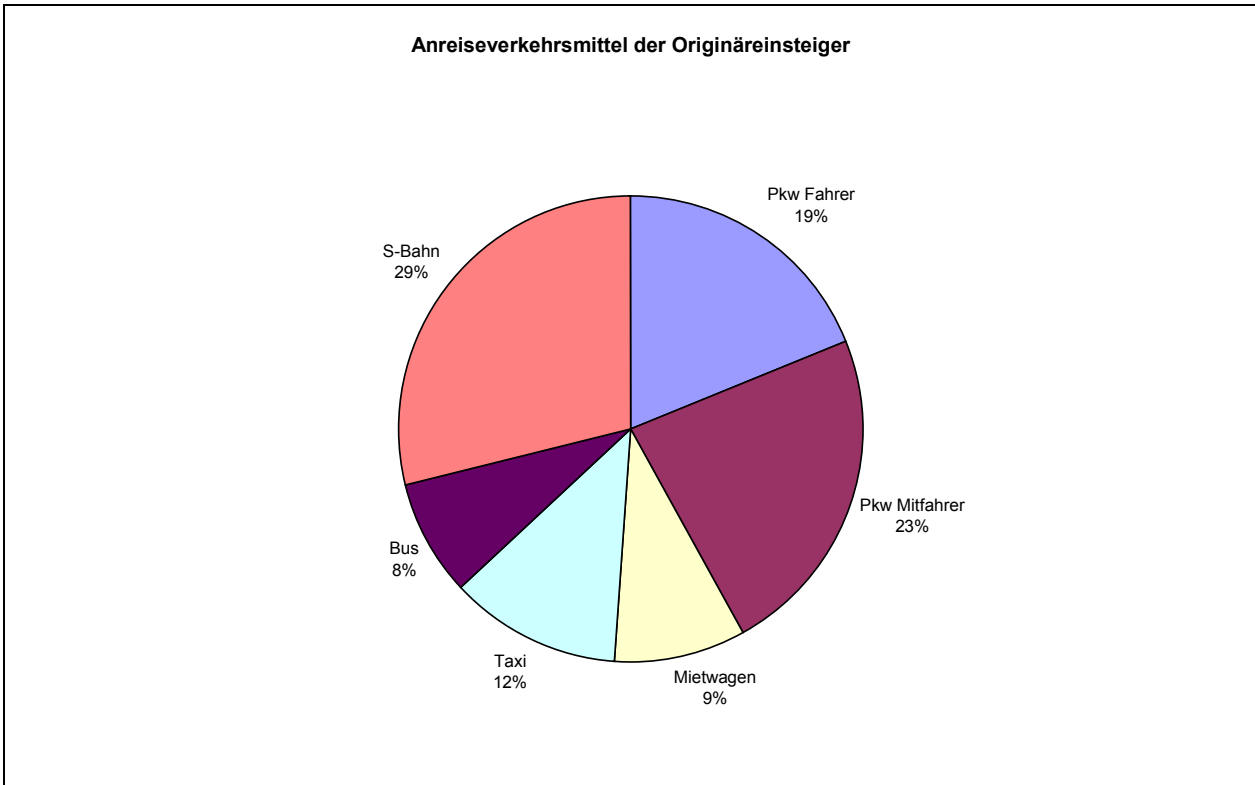


Abbildung 6-4: Anreiseverkehrsmittel der 8,35 Mio. Originäreinsteiger (Werte gerundet)

Im Rahmen einer Befragung wurden Fluggäste nach dem zuletzt benutzten Verkehrsmittel gefragt (Konzeptstudie Ruhender Verkehr Flughafen München, Teilbericht Ergänzende Fluggastbefragung, Oktober 2000, im Auftrag der Flughafen München GmbH). Unter die Kategorie „Bus“ fallen Regional-, Reise-, Zubringerbusse, u.a. der Linienbus 635 vom Bahnhof Freising.

Insgesamt haben 23% der Befragten angegeben, als Mitfahrer mit dem Pkw zum Flughafen gekommen zu sein. Etwa 65% der Mitfahrer sind eigens zum Flughafen gebracht worden, das sind etwa 15% der Originäreinsteiger.

In den folgenden Abbildungen ist die Verkehrsmittelwahl der Passagiere für Bayern insgesamt, für Bayern getrennt nach Regierungsbezirken sowie für die Landeshauptstadt München dargestellt.

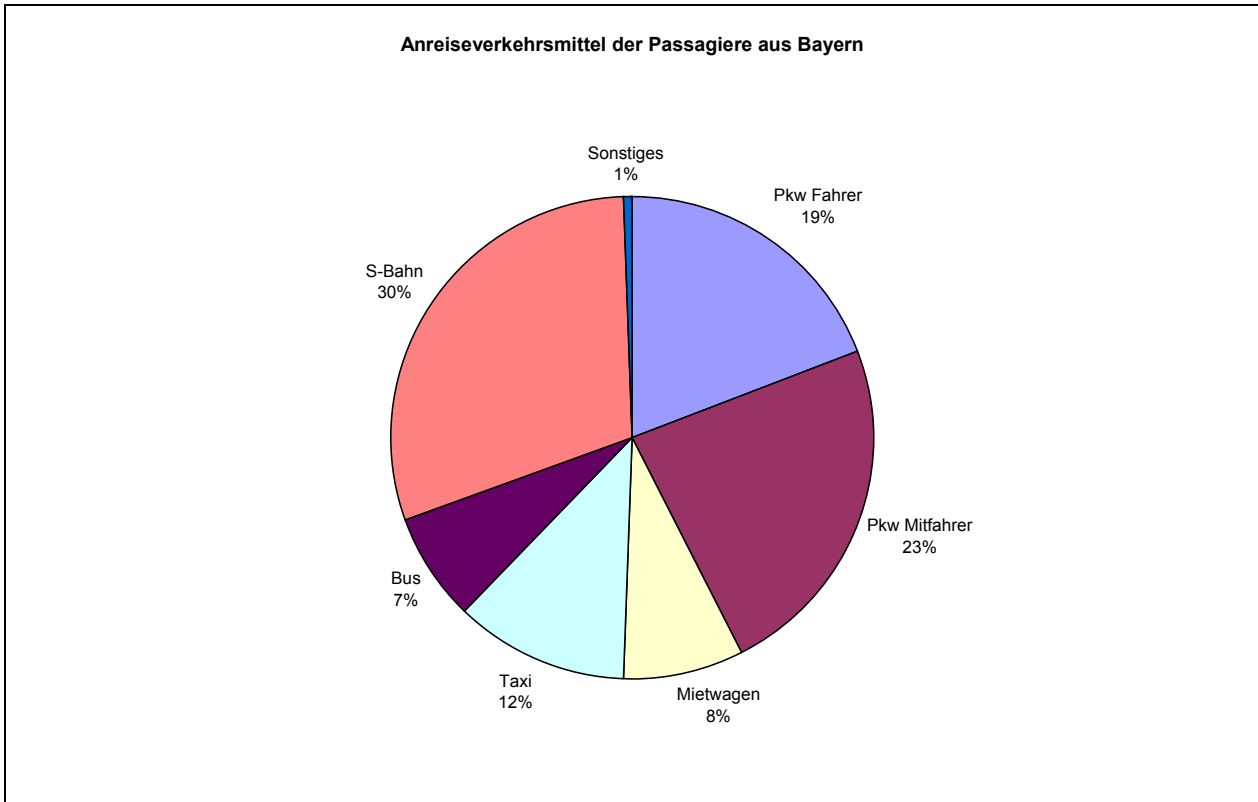


Abbildung 6-5: Anreiseverkehrsmittel der Passagiere aus Bayern (Werte gerundet)

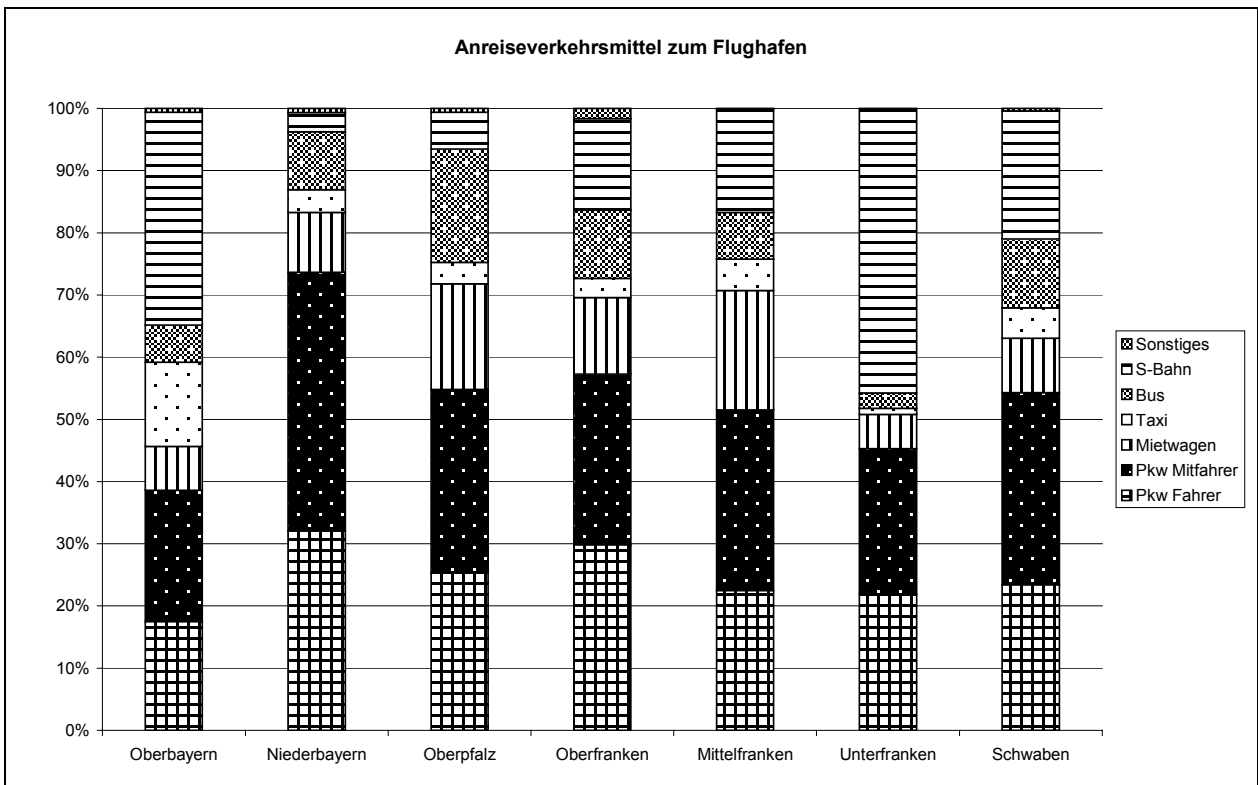


Abbildung 6-6: zuletzt genannte Anreiseverkehrsmittel der Passagiere aus Bayern nach Bezirken

Es ist anzumerken, dass den oben dargestellten Säulen in Abbildung 6-6 aufgrund des jeweiligen Passagieraufkommens im Regierungsbezirk (s. Abbildung 6-2) sehr unterschiedliche Grundgesamtheiten zugrunde liegen.

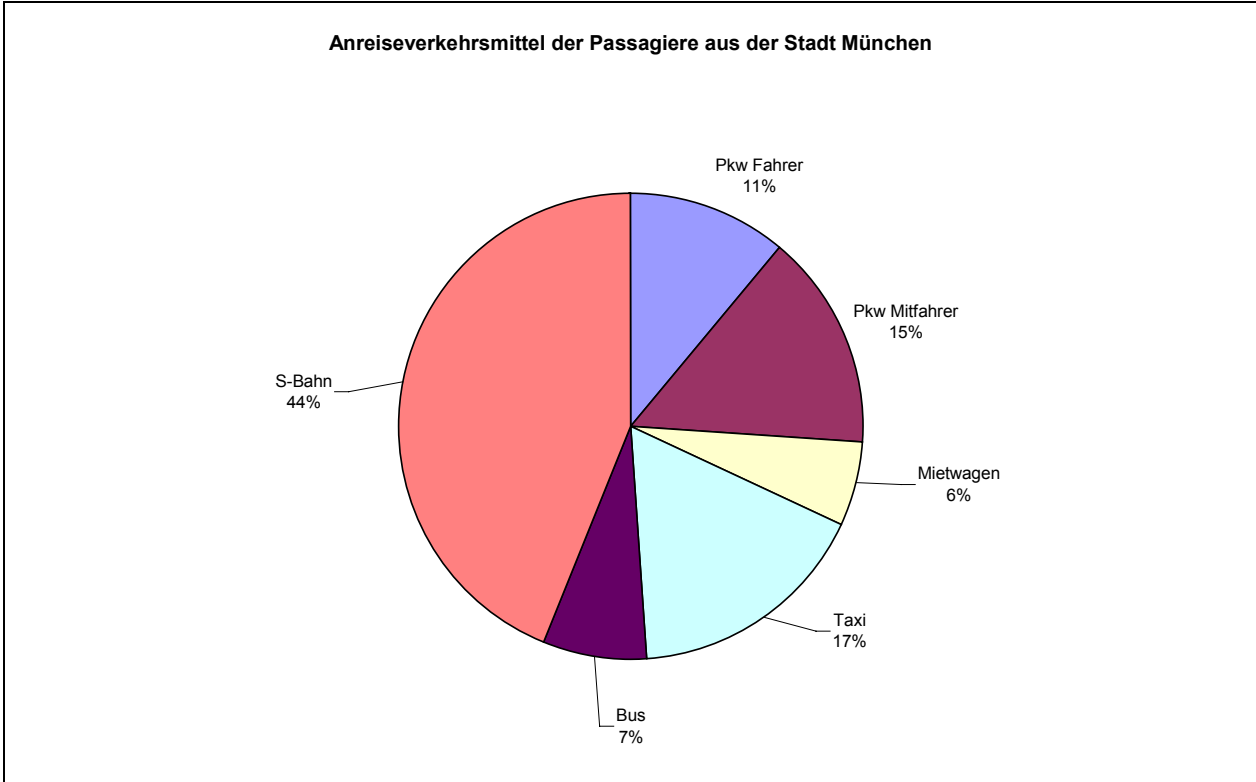


Abbildung 6-7: Anreiseverkehrsmittel der Passagiere aus München (Werte gerundet)

Der S-Bahn-Anteil bei den Passagiere aus München liegt mit 44% deutlich über dem Durchschnitt im Vergleich zu den Gesamtpassagieren (29%).

Gesamtpassagieraufkommen

An einem Normalwerktag ist am Flughafen München mit etwa einem Fluggastaufkommen von etwa 1/360 des Jahresaufkommens zu rechnen (Quelle: Auswertungen der FMG, 2001). Das Passagieraufkommen an einem Normalwerktag liegt bei etwa 32.000 (Einsteiger) bzw. 64.000 (Ein- und Aussteiger). Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch die Umsteiger miteingerechnet sind. Daraus ergibt sich ein Originärpassagieraufkommen je Richtung von etwa 23.350. Als Normalwerktag gelten nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 91, Ausgabe 1991, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen) Werktag Dienstag bis Donnerstag in Wochen ohne Feiertage und außerhalb der Schulferienzeiten.

Tabelle 6-2: Originärpassagieraufkommen am Flughafen München an einem Normalwerktag je Richtung, Jahr 2000

	Absolut	in % von Gesamt	Kfz-Fahrten	ÖV Pers.-Fahrten
Originäreinsteiger bzw. -aussteiger	23350			
Pkw Fahrer	4437	19%	4437	
Pkw Mitfahrer*	5371	23%	3503	
Mietwagen	2101	9%	2101	
Taxi	2802	12%	2802	
Bus	1868	8%		1868
S-Bahn	6771	29%		6771
Gesamt	23350	100%	12843	8639

*bei den Mitfahrern gehen nur 15 % (65% von 23%) als verkehrserzeugend ein

Durch die Mitfahrer, die eigens zum Flughafen gebracht oder abgeholt werden (etwa 65 % der Pkw-Mitfahrer), wird zusätzlicher flughafeninduzierter Verkehr durch Rückfahrt bzw. Anfahrt der Holer bzw. Bringer erzeugt (s. Kap. 6.1.2).

6.1.2 Bringer und Holer

Etwa 65% der Pkw-Mitfahrer, das sind etwa 15 % der Originäreinsteiger bzw. der Aussteiger werden als Pkw-Mitfahrer eigens mit dem Pkw zum Flughafen gebracht bzw. vom Flughafen abgeholt. Zusätzlich zu den Kfz-Fahrten, bei denen der Passagier im Pkw mitfährt, wird durch Bringer und Abholer eine Ab- bzw. Anfahrt erzeugt. An einem Normalwerktag sind dies zusätzlich etwa 7.000 Kfz-Fahrten/Tag je Richtung der Bringer und Holer.

Im öffentlichen Verkehr werden lediglich 2% der S-Bahn-Nutzer begleitet. Das sind insgesamt pro Tag etwa 540 Pers.-Fahrten (hin und rück) der Begleitpersonen.

6.1.3 Beschäftigte

Im Jahr 2000 waren am Flughafen München 20.180 Personen beschäftigt. Im Rahmen einer Arbeitsstättenenerhebung wurden 12.178 Personen bezüglich ihrer Herkunft befragt. Die Ergebnisse dieser Befragung sind im Folgenden dargestellt. Aufgrund des großen Stichprobenumfangs (12.178 befragte Personen) ist das Ergebnis der Stichprobenerhebung repräsentativ für die Grundgesamtheit (20.180 Beschäftigte).

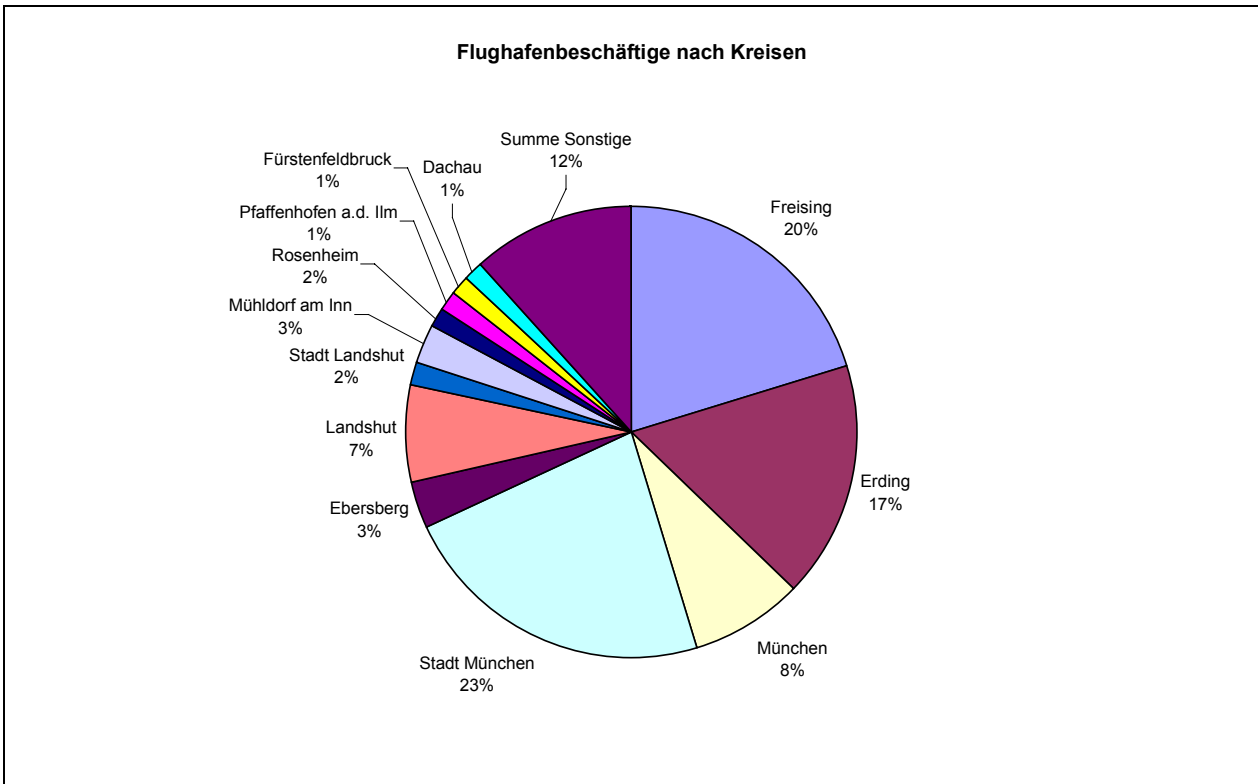


Abbildung 6-8: Wohnstandorte der Flughafenbeschäftigten (Werte gerundet), Quelle: Arbeitsstättenenerhebung 2000, FMG

48 % der Beschäftigten wohnen im Untersuchungsgebiet, 23 % der Beschäftigten in der Stadt München.

Die Beschäftigten, die im Untersuchungsgebiet wohnhaft sind, verteilen sich folgendermaßen auf die Gemeinden:

Verteilung der Flughafenbeschäftigten im Untersuchungsraum auf die Gemeinden

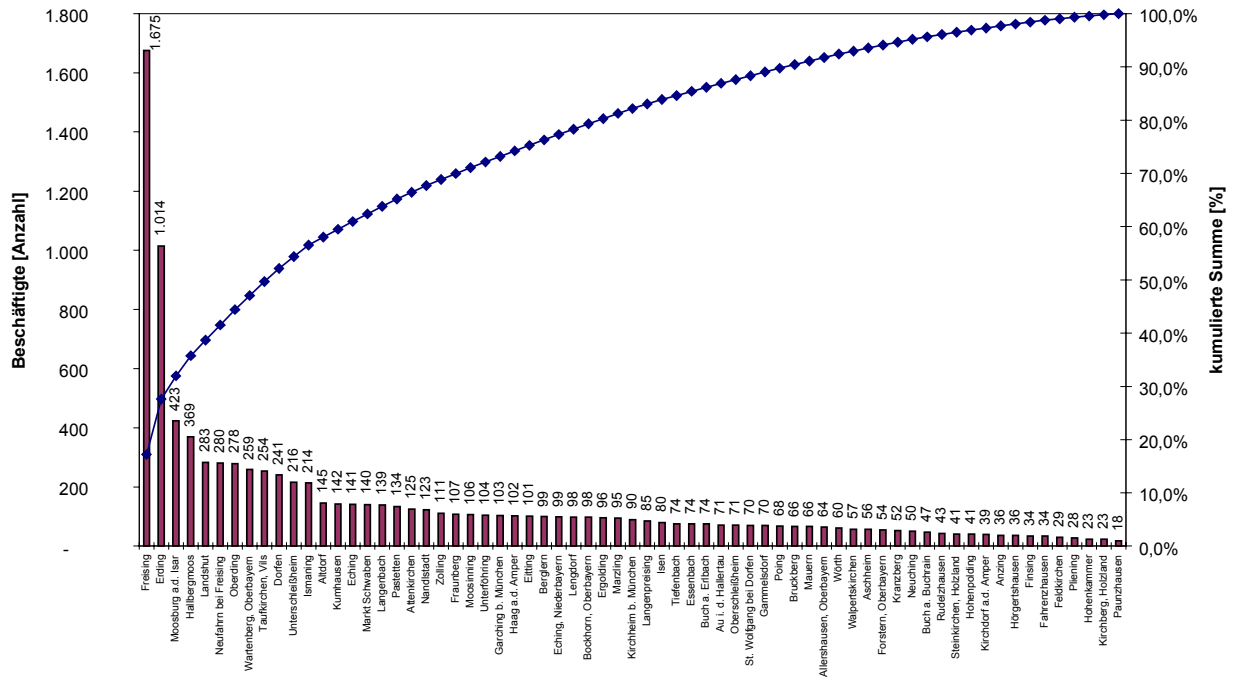


Abbildung 6-9: Flughafenbeschäftigte im Untersuchungsgebiet nach Gemeinden, Quelle: Arbeitsstättenenerhebung 2000, FMG und eigene Berechnungen

Verkehrsmittelwahl der Flughafenbeschäftigten

Tabelle 6-3: Verkehrsmittelwahl der Flughafenbeschäftigten (Werte gerundet)

Wichtige Orte	Beschäftigte absolut	Anteil der Beschäftigten an gesamt [%]	S-Bahn-Anteil [%]	Bus [%]	Fahrrad/Krad [%]	Pkw als Mitfahrer [%]	Pkw als Fahrer [%]
LH München gesamt	4551	22,6	39	1	1	5	54
München West	2033	10,1	28	1	1	6	64
München Ost	2518	12,5	47	1	1	5	46
Freising	1675	8,3	2	12	4	3	79
Erding	1014	5,0	1	2	1	8	88
Hallbergmoos	369	1,8	1	-	6	5	88
Oberding	278	1,4	-	-	-	3	97
Moosburg	423	2,1	-	4	-	10	86
Wartenberg	259	1,3	-	-	-	12	88
Ismaning	214	1,1	39	-	-	-	61
Unterschleißheim	216	1,1	15	-	-	2	83
Neufahrn	280	1,4	15	-	-	2	83
Taufkirchen	254	1,3	-	-	2	17	81
Dorfen	241	1,2	-	-	-	20	80
Stadt Landshut	283	1,4	-	2	-	16	82
Langenbach	139	0,7	-	3	-	9	88
Sonstige	9984	49,5	3	1	1	10	86
Summe	20180	100	11	2	1	8	78

Quelle: Konzeptstudie Ruhender Verkehr Flughafen München, Teilbericht Beschäftigtenbefragung, im Auftrag der FMG, 2000

Deutlich erkennbar aus der Übersicht zum Modal-Split ist insgesamt die Dominanz des Pkw in der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten am Flughafen. Da 72% der Beschäftigten im Schichtbetrieb arbeiten, ist der öffentliche Verkehr generell nur eingeschränkt konkurrenzfähig. Nur an Wohnorten, wo ein S-Bahnanschluss verfügbar und der Flughafen mit der S-Bahn schnell erreichbar ist, kann der öffentliche Verkehr mit dem Individualverkehr konkurrieren. Dies gilt für den Stadtbezirk München, sowie für die Gemeinden, die entlang der S 1 (Neufahrn, Unter- und Oberschleißheim) und S 8 (Ismaning) gelegen sind. Ausnahme ist Hallbergmoos an der S 8, da aufgrund der kurzen Entfernung zum Flughafen und der relativ weit vom Ortskern gelegenen S-Bahnhaltestelle die Reisezeiten im Vergleich zum Pkw sehr ungünstig sind.

Beschäftigte, die von Freising zum Flughafen wollen, steht die Buslinie 635 zur Verfügung. Da die Reisezeit nur 16 Minuten beträgt, wird daher die S-Bahn kaum genutzt, da ein Umsteigen über Neufahrn notwendig ist.

Das Verkehrsmittel Bus spielt bei der Verkehrsmittelwahl ansonsten nur eine untergeordnete Rolle. Ausnahme ist, wie bereits erwähnt, die Flughafenbuslinie zwischen Freising und Flughafen, die Beschäftigten speziell aus Freising aufgrund der sehr guten Angebotsqualität (tägliche Bedienung durchgehend im 20 min-Takt in der Zeit zwischen 5:00 Uhr und 1:00 Uhr mit Taktverdichtung zu den werktäglichen Hauptverkehrszeiten (6.30 - 8.30 Uhr und 15.00 - 18.30 Uhr), sowie vier weitere Fahrtmöglichkeiten in der Zeit zwischen 1:00 Uhr und 5:00 Uhr) eine Alternative zum Pkw bietet.

Gesamtverkehrsaufkommen der Beschäftigten nach Verkehrsmittel

Unter Berücksichtigung eines Anwesenheitsfaktors von etwa 0,8 errechnet sich eine Anwesenheit von etwa 16.200 Beschäftigten/ Normalwerktag.

Tabelle 6-4: Verkehrsaufkommen der Flughafenbeschäftigten je Richtung an einem Normalwerktag, Jahr 2000

	Absolut	in % von Gesamt	Kfz-Fahrten	ÖV Pers.-Fahrten
Beschäftigtenaufkommen Normalwerktag	16200			
Pkw Fahrer	12636	78	12636	
Pkw Mitfahrer*	1296	8		
Bus	324	2		324
S-Bahn	1782	11		1782
Fahrrad/ Krad	141	1		
k.A.	21	0		
Gesamt	16200	100	12636	2106

*Mitfahrer erzeugen keinen zusätzlichen Verkehr

6.1.4 Besucher

Das Besucheraufkommen am Flughafen München pendelte sich in den letzten Jahren bei etwa 500.000 Besuchern pro Jahr ein. Derzeit entspricht dies einem Anteil von etwa 6 % der Originäreinsteiger am Flughafen.

An Wochenenden ist das Verkehrsaufkommen aufgrund des Freizeitcharakters des Besucherparks gewöhnlich höher als an Werktagen. An allen 5 Wochentagen zusammen besuchen etwa ebenso viele Personen den Park wie an den beiden Wochenendtagen zusammen. Da das Besucheraufkommen während der Wochentage annähernd gleich verteilt ist, liegt das werktägliche Besucheraufkommen bei durchschnittlich 900 Personen.

Aus Verkehrserhebungen ist bekannt, dass werktags etwa je 350 Kfz-Fahrten/24 h vom bzw. zum Besucherpark durchgeführt werden. Insgesamt sind dies etwa 700 Kfz-Fahrten/Normalwerktag. Im Freizeitverkehr ist ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,5 bis 2,0 üblich. Daraus ergibt sich unter Annahme eines Pkw-Besetzungsgrades von 1,75 ein Kfz-Anteil von 68%. Daraus ergeben sich für den öffentlichen Verkehr etwa 290 Pers.-Fahrten je Richtung. Unter Annahme einer Aufteilung im öffentlichen Verkehr zu 75% S-Bahn und 25% Bus (Reise- und Linienbus) ergeben sich je Werktag und Richtung 216 Personenfahrten mit der S-Bahn und 72 Personenfahrten mit dem Bus.

Im Hinblick auf das Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen ist der Besucherverkehr jedoch von untergeordneter Bedeutung.

6.1.5 Wirtschaftsverkehr

Folgendes Fracht- und Güteraufkommen wurde im Jahr 2000 am Flughafen München registriert:

- Frachturnschlag (einschließlich Umladungen): 236.000 t
 - davon landseitig zum Flughafen antransportiert: 123.057 t
 - davon landseitig vom Flughafen abtransportiert: 107.972 t

- Transit: 8.000 t

Die Fracht wird nach der Zwischenlandung im gleichen Flugzeug weiterbefördert, d.h es fällt kein landseitiger An- bzw. Ablieferungsverkehr per Lkw an (Transportkette Luft-Luft).

- Luftpost (einschließlich Umladungen): 23.000 t

Die Luftpost wird landseitig per Lkw an- bzw. abtransportiert (Transportkette Land-Luft bzw. Luft-Land) bzw. umgeladen (Transportkette Luft-Luft).

- Anlieferung und Abholung von Gütern

Ver- und Entsorgung der Flughafeneinrichtungen und der Betriebe am Flughafen

Aus Verkehrserhebungen ist bekannt, dass werktäglich etwa je 830 Lkw-Fahrten zum bzw. vom Flughafen durchgeführt werden. Der größte Anteil entfällt auf den Fracht- und Wartungsbereich südlich der Zentralallee. Etwa 325 Lkw wurden im Rahmen einer Verkehrszählung und Verkehrsbefragung an einem Werktag je Richtung erfasst.

6.1.6 Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen

Tabelle 6-5: Landseitiges Gesamtverkehrsaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag (24 Stunden), Jahr 2000

	Pers. Fahrten Gesamt	Kfz-Fahrten	Pers.-Fahrten S- Bahn	Pers.-Fahrten Bus
Passagiere	23.350	12.843	6.771	1.868
Begleiter (Bringer und Holer)	3.773	3.503	270	
Besucher	900	350	216	72
Beschäftigte	16.200	12.636	1.782	324
Wirtschaftsverkehr (Lkw) Fracht und Güter		830		
Summe	44.223	30.162	9.039	2.264

Quelle: eigene Berechnungen

6.2 ZIEL-, QUELL- UND BINNENVERKEHR IM UNTERSUCHUNGSGBIET

Bei der Untersuchung der Verkehrsnachfrage kommt dem Pendlerverkehr besondere Bedeutung zu, da der Pendlerverkehr in der Regel den größten Anteil am Gesamtverkehr zu den maßgebenden verkehrlichen Spitzenzeiten (werktäglicher Berufsverkehr in den Morgen- und Nachmittagspitzen) ausmacht. Auf der Grundlage von Pendlerstatistiken, die die sozialversicherungspflichtig und geringfügig beschäftigten Arbeitnehmer beinhalten, lassen sich die Verkehrsbeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebiets bzw. von und zu den benachbarten Landkreisen abschätzen. Die Pendlerzahlen sind unabhängig von der Art des Verkehrsmittels. Aus zahlreichen Untersuchungen ist jedoch bekannt, dass sich die Pendler im ländlichen Bereich zu etwa 80 – 90 % mit dem Pkw fortbewegen. In Stadt- und Umlandbereichen verschiebt sich der Pkw-Anteil zugunsten des ÖPNV-Anteils. Der Besetzungsgrad eines Pkws liegt dabei im Durchschnitt bei etwa 1,1 bis 1,3 Personen pro Pkw. Aus diesen Kenngrößen lassen sich die Verkehrsströme bzw. Nachfragepotentiale im Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr ableiten.

In den folgenden Abbildungen sind die bedeutendsten Pendlerbeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebietes sowie die Pendlerbeziehungen vom Untersuchungsgebiet zu den wichtigsten Zielen außerhalb bzw. von außerhalb zu den wichtigsten Zielen innerhalb des Untersuchungsgebietes dargestellt.

Bei den Binnenverkehrsverflechtungen (Karte 7) innerhalb des Untersuchungsgebietes ist eine deutliche Konzentration der Pendler auf die jeweiligen Kreisstädte Freising und Erding, sowie im Raum Landshut auf die kreisfreie Stadt Landshut erkennbar. Bei Freising ist anzumerken, dass die Konzentration der Pendlerströme mit durch den Flughafen bedingt ist, da die Flughafenbeschäftigten dem Arbeitsort Freising zugeordnet werden. Des weiteren finden größere Pendlerbewegungen entlang der Schienenachse Landshut – Moosburg – Freising - Neufahrn b. Freising - Unterschleißheim – Oberschleißheim statt.

Bei den Pendlerbewegungen zu Zielen außerhalb des Untersuchungsgebietes (Karte 8) ist generell eine starke Ausrichtung nach München erkennbar. Dies gilt vor allem für den westlichen Teil des Untersuchungsgebietes sowie für Gemeinden, die über eine günstige Bahnanbindung nach München verfügen. Zwischen der Stadt München und den Umlandgemeinden im Landkreis München bestehen starke wechselseitige Pendlerverflechtungen. Deutlich erkennbar ist auch die Bedeutung der kreisfreien Stadt Landshut als Arbeitsort für den umgebenden Stadt-Umland-Bereich. Die landkreisüberschreitenden Pendlerverflechtungen zwischen den Landkreisen Erding und Landshut sind im Vergleich dazu unbedeutend.

Karte 5: Beschäftigtenverkehrsspinne zum Flughafen je Richtung (Gesamtfahrten)

Karte 6: Beschäftigtenverkehrsspinne zum Flughafen je Richtung (Gesamtfahrten) (Auswahl)

Karte 7: Relationen innerhalb des Untersuchungsgebietes mit einem Pendleraufkommen größer 200 Personenfahrten/ Richtung und Tag

Karte 8: Relationen von innerhalb zu Zielen außerhalb des Untersuchungsgebietes (Auspendler) mit einem Pendleraufkommen größer 200/ Richtung und Tag

Karte 9: Relationen von außerhalb zu Zielen innerhalb des Untersuchungsgebietes (Einpendler) mit einem Pendleraufkommen größer 200/ Richtung und Tag

6.3 DARSTELLUNG DER VERKEHRSELASTUNG

6.3.1 Straßennetz

In den folgenden Kartenabbildungen sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen [Kfz/ 24h] im Straßennetz für die Jahre 2000, 1995 und 1990 dargestellt. Des Weiteren sind die Verkehrszu- bzw. -abnahmen [%] in den 5-Jahres-Zeiträumen 2000/1995 und 1995/1990 dargestellt.

In Karte 10 ist die flughafeninduzierte Belastung im Straßennetz durch das landseitige Passagier-, Besucher- und Begleiteraufkommen für das Jahr 2000 dargestellt (Datengrundlage: Arbeitsstätten- und Fluggastbefragungen 2000, Ergänzende Fluggastbefragung 2000 der FMG).

Im Zeitraum 1990-2000 waren im Straßennetz generell hohe Verkehrszuwächse zu verzeichnen. Insbesondere im näheren Flughafenumfeld waren diese Zuwächse vor allem durch die Eröffnung des Flughafens im Jahr 1992 bedingt. Hohe Verkehrszunahmen ergaben sich auf der A 92 im Bereich zwischen der AS Flughafen und dem AD Feldmoching. Sehr hohe Verkehrsteigerungen traten vor allem auf dem Straßenzug entlang der FS 44, der St 2053 und der B 471 zwischen der AS Freising-Mitte und der AS Aschheim ein. Im Osten des Flughafens stiegen die Verkehrsbelastungen vor allem auf der ED 5 und der ED 19 im Bereich zwischen dem Flughafen und Erding, sowie auf der FTO im Bereich zwischen der A 92 und Erding an. Südlich von Erding stieg die Verkehrsbelastung vor allem auf der St 2080 an.

Karte 10: Flughafenverkehr 2000

Karte 11: DTV 2000

Karte 12: DTV 1995

Karte 13: Verkehrsveränderung 2000 – 1995

Karte 14: DTV 1990

Karte 15: Verkehrsveränderung 2000 – 1995

6.3.2 Öffentlicher Verkehr

In Karte 16 ist das Fahrgastaufkommen im Verbund (S-Bahn, Ergänzungszüge und Bezirkszüge) auf den Streckenabschnitten der S 8, S 6 und S 1 sowie für die Buslinien 512 und 635 für das Jahr 1998 dargestellt. In Karte 17 ist die Veränderung des Fahrgastaufkommens in den Jahren 1992 bis 1998 dargestellt (Quelle: MVV-Verkehrsforschung). Die Auswertungen zu den aktuellsten Fahrgastzählungen lagen zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht vor.

Karte 16: Fahrgastaufkommen im öffentlichen Verkehr 1998

Karte 17: Veränderung des Fahrgastaufkommens im öffentlichen Verkehr 1998-1992

Querschnittszählung S1 und S8

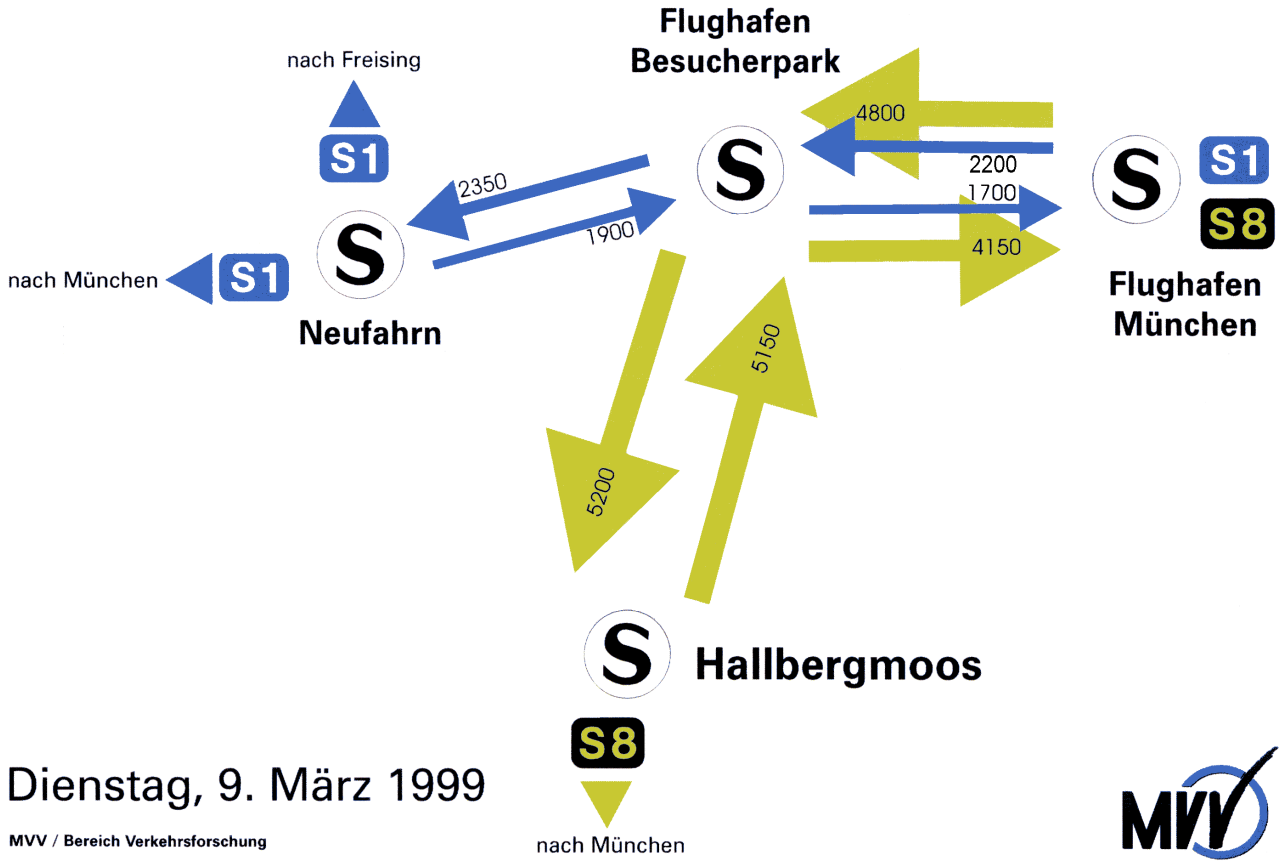


Abbildung 6-10: werktägliches Fahrgastaufkommen [Fahrgäste/ 24 h] auf der S 1 und S 8,
 Quelle: MVV-Verkehrsforschung, 1999

7 ANALYSE UND BEWERTUNG

7.1 ANALYSE UND BEWERTUNG AUS SICHT DER KOMMUNEN - ERGEBNISSE AUS DEN GEMEINDEBEFRAGUNGEN

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden in Ergänzung zur Auswertung statistischen Datenmaterials mit allen 71 Städten und Gemeinden des Untersuchungsgebietes Gespräche geführt. Ziel der Gespräche war es, die kommunale Sichtweise zu den verkehrlichen Entwicklungen in den letzten zehn Jahren, zu den Auswirkungen des Flughafens München und zur zukünftigen Einschätzung der Verkehrssituation, speziell vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums von Fluggastzahlen und Frachtaufkommen zu erfahren.

Die Gespräche mit den Kommunen wurden im Zeitraum Juni bis September 2001 durchgeführt. Teilnehmer seitens der Kommunen waren die Ersten Bürgermeister. Mehrheitlich wurden die geschäftsleitenden Beamten und/ oder die Bauamtsleiter hinzugezogen.

Die Gespräche fanden in der Gemeinde bzw. Verwaltungsgemeinschaft statt und wurden seitens der Gutachter jeweils von einem Vertreter des Planungsverbandes und des Ingenieurbüros TRANSVER wahrgenommen.

Die wichtigsten Ergebnisse aus den Gemeindebereisungen sind im folgenden aufgeführt:

- Im Bereich Straßennetzes wurden von den Befragten am häufigsten die Themenfelder „Mangelnde/ Fehlende Anbindungen“ (17 Gemeinden), „hohe flughafenbedingte Verkehrsbelastungen“ (15 Gemeinden) sowie generell die Themen „Durchgangsverkehrsprobleme“ (27 Gemeinden) und „Verkehrsüberlastung“ (30 Gemeinden) genannt.
- Bei Betrachtung der Teilräume zeigt sich ein differenzierteres Bild:
 - Im Landkreis Freising wurden vor allem hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens das Problem „Nadelöhr Freising“ bzw. auf eine fehlende Umfahrung im Zuge der B 301 hingewiesen. Des weiteren wurden vor allem die häufigen Überlastungen auf der A 9 in Richtung München, sowie die damit verbundenen „Schleichverkehre“ im nachgeordneten Straßennetz genannt. Als weiterer Problempunkt wurde der Bahnübergang in Moosburg a. d. Isar ausgemacht. Auf das hohe flughafenbedingte Verkehrsaufkommen auf der FS 44 wies die Gemeinde Hallbergmoos hin. Gemeinden, die im Zuge der B 301 (Au i. d. Hallertau, Attenkirchen, Rudelzhausen), B 13 (Hohenkammer, Fahrnzhausen), der St 2084 (Allershausen), St 2054 (Allershausen, Hohenkammer, Zolling), St 2085 (Moosburg a. d. Isar), FS 6 (Fahrnzhausen), FS 8 (Kirchdorf a. Amper), FS 16 (Wolfersdorf), der FS 13 (Langenbach) und FS 22 (Haag a. d. Amper), sowie an der FS 44 (Hallbergmoos) gelegen sind, äußerten sich betroffen von den negativen Auswirkungen des Verkehrs.
 - Im östlichen Landkreis Erding wurde vor allem die mangelhafte Anbindung an den Flughafen genannt. Die Verbindungen über die B 388, St 2084 und St 2331 führen alle über das „Nadelöhr“ Erding. Als Problembereich in Erding wurde häufig die An-

ton-Bruckner-Straße im Zuge der St 2084 genannt, sowie der Knotenpunkt der St 2331 mit der B 388 bei Pretzen. Über hohe Verkehrsbelastungen und gestiegenes Verkehrsaufkommen beklagten sich die Gemeinden entlang der St 2331 (Berglern, Buch a. Buchrain, Forstern, Pastetten) St 2084 (Dorfen), St 2080 (Ottenhofen) der St 2082 (Finsing, Neuching), sowie auf den Kreisstraßen ED 5 (Ottenhofen, Neuching, Moosinning, Oberding), sowie auf der ED 2 in Berglern.

- In den Gemeinden des Landkreises Ebersberg gaben die Gemeinden Markt Schwaben und Pliening, die jeweils im Schnittpunkt zweier sich kreuzenden Staatsstraßen liegen, an, von hohen Verkehrsbelastungen betroffen zu sein. Die Gemeinde Poing verzeichnet seit Eröffnung des Möbelmarktes Segmüller in Parsdorf gestiegenes Verkehrsaufkommen im Ortsteil Grub, sowie „Schleichverkehr“ bei großen Messeveranstaltungen.
- Die Fertigstellung der FTO bis zur A 94 wird von den Gemeinden Eitting, Finsing, Markt Schwaben, Moosinning, Neuching, Oberding, Ottenhofen, Pastetten, Pliening und Wörth als vordringlich erachtet. Die Gemeinden erhoffen sich dadurch eine Entlastung vom Verkehr. Die Gemeinde Anzing befürchtet hingegen eine Zunahme des Verkehrs auf ihrem Gemeindegebiet und wünscht sich eine Planung, die eine mögliche Verlängerung der FTO nach Süden westlich von Anzing vorsieht.
- Die Gemeinden des Landkreise München beklagen vor allem die Durchgangsverkehre im Zuge der Bundesstraßen 11, 13 und 471, die einerseits aufgrund der Überlastungen auf den Autobahnen, speziell der A 99 (Ostring) und A 9, andererseits aber auch wegen des Flughafenverkehrs gestiegen seien. Die Gemeinde Oberschleißheim äußerte sich über die missliche Verkehrssituation aufgrund der Lage im Schnittpunkt der B 471 und der St 2342 und des beschränkten Bahnübergangs im Zuge der B471. Tägliche Stauungen sind die Folge, zudem wird für die Zukunft eine weitere Zunahme des Verkehrs befürchtet. Die Verlegung der St 2342, sowie der Ausbau der A 92 werden als erforderlich angesehen, um Verkehr aus dem Ort fernzuhalten. Die Gemeinden Unterföhring und Ismaning befürchten bei Nichtausbau der A 9 im Bereich zwischen der AS Schwabing und dem AK Neufahrn einen Anstieg der Verkehrsbelastung auf der St 2053.
- Von den Gemeinden des Untersuchungsgebietes, welche im Landkreis Landshut gelegen sind, wurden vor allem die Probleme, die im Zusammenhang mit den Bundesstraßen B 15 und B 299 bestehen, herausgestellt. Weitere Ursache für die Verkehrsprobleme im Stadt-Umland-Bereich Landshut sind die starken Pendlerverflechtungen in diesem Raum, die zu einem hohen Verkehrsaufkommen führen. Für die südlich der Stadt Landshut gelegenen Gemeinden ist die Anbindung an die B 11 und im weiteren Verlauf an den Flughafen München problematisch, da diese durch das Stadtgebiet Landshut oder durch mehrere Ortsdurchfahrten im Zuge von Kreisstraßen (LA 17, LA 21) führen.
- Im Bereich Öffentlicher Verkehr wurden von den Befragten am häufigsten die Themenfelder „Mängel/ Mangelhaftes Angebot im Allgemeinen“, „Mangelhafte Anbindung an den Flughafen“ und „Mangelhafte Anbindung an die Kreisstadt“ genannt.

- Auch hier zeigt sich bei näherer Betrachtung ein differenzierteres Bild:
 - Im Landkreis Erding wurde vor allem das mangelhafte Angebot zum Flughafen München genannt, da selbst nah am Flughafen gelegene Gemeinden ein nur schlechtes Angebot vorfinden. Mit Ausnahme der Buslinie 507 (Markt Schwaben – Flughafen) führen alle Verbindungen über Erding. Durch die Umwegigkeit und die notwendigen Umsteigevorgänge sei der ÖPNV umständlich. Zudem wird angemerkt, dass für die vielen Schichtarbeitenden am Flughafen nicht einmal auf der Linie 512 (Erding – Flughafen München) ein adäquates Angebot vorzufinden sei, da die Linie werktags nicht häufig genug, sowie samstags, sonn- und feiertags überhaupt nicht bedient werde.
 - Im Landkreis Freising wurde vor allem der Mangel im ÖPNV-Angebot hinsichtlich der Verbindungen in die Kreisstadt genannt. Dort besteht die Umsteigemöglichkeit zur Bahn bzw. Flughafenbuslinie 635. Das Angebot der Linie 635 wurde hinsichtlich des Angebotes generell als gut bezeichnet. Jedoch sehen die Gemeinden vor allem Probleme hinsichtlich des bestehenden ÖPNV-Angebotes (Fahrzeiten, Bedienungshäufigkeit) um nach Freising zu gelangen.
 - Im Landkreis Ebersberg wurde vor allem auf die derzeit umständlichen Verbindungen zum Flughafen München hingewiesen. Trotz der geographischen Nähe sind die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr nicht mit dem Pkw konkurrenzfähig.
 - Die Gemeinden im Landkreis München, die im Einzugsbereich der S 6 liegen, bemängelten v.a. das derzeitige Angebot auf der Linie S 6 (Wagenmaterial, Verspätungen, etc.) und fordern eine Verbesserung, auch hinsichtlich Taktverdichtung, sowie eine direkte Schienenanbindung an den Flughafen über den „Erdinger Ringchluss“. Die Gemeinden an der S 1 sind vor allem betroffen von den Lärmemissionen der Bahn, da dort neben der S-Bahn auch Regionalzüge und Güterzüge verkehren.
 - Die Gemeinden im Landshuter Raum wünschen sich vor allem eine bessere Anbindung an den Bahnhof Moosburg (abgestimmte Buszubringerverkehre) und eine direkte Schienenanbindung an den Flughafen München.

7.2 STRAßENNETZ

7.2.1 Äußere Anbindung des Flughafens an das übergeordnete Straßennetz

Problematisch hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens sind die hohen Verkehrsbelastungen auf der A 92 westlich der AS Flughafen München und im weiteren Verlauf auf der A 9 in beiden Richtungen. Daraus resultieren tägliche Überlastungserscheinungen mit langen Staus. Ebenfalls häufig überlastet ist der Ostabschnitt des Autobahnringes A 99 zwischen dem AK M-Nord und dem AK M-Süd.

Die Überlastungserscheinungen auf den Autobahnen haben zur Folge, dass Verkehrsteilnehmer auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen. Betroffen hiervon sind vor allem die Bundesstraßen B 11 und B 13, sowie die Kreisstraße FS 6, die parallel zur A 9 verlaufen, des weiteren die B 471 im Bereich zwischen Putzbrunn und Aschheim, sowie die St 2084 als großräumige Verbindungssachse A 9 (AS Allershausen) – Freising - A 92 – Flughafen – Erding - B12.

Betroffen vom Durchgangsverkehr sind vor allem die Gemeinden Hohenkammer und Fahrenzhausen entlang der B 13, die Stadt Garching (B 11), Aschheim (B 471) sowie Allershausen entlang der St 2084 gelegen.

Nach Osten ist der Flughafen entweder über die Anschlussstelle Freising-Süd oder die AS Erding an die A 92 angeschlossen. Hinsichtlich der Verkehrsbelastungen auf der A92 ist östlich der AS Flughafen München ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen festzustellen.

Die Anbindung des südostbayerischen Raumes stellt ein besonderes Problem dar. Neben der mangelhaften Anbindung über die mit hohem Schwerverkehrsanteil stark belastete B 12 (München - Mühldorf – Pocking), verläuft die Verbindungssachse von der B 12 zum Flughafen über die St 2084 (B 12 - Schwindegg – Dorfen – Erding - Flughafen), die sich in einem schlechtem Fahrbahn- und Ausbauzustand befindet. Des weiteren sind entlang der St 2084 im Zuge der Ortsdurchfahrten Dorfen und Erding (Anton-Bruckner-Straße) innerstädtische Problembereiche vorhanden. Verkehre aus Richtung Passau, die über die B 388 zum Flughafen gelangen, fahren zum Teil ebenfalls über die Anton-Bruckner-Straße. Im Zuge der B 388 befindet sich zudem eine stark belastete Ortsdurchfahrt in Taufkirchen (Vils).

7.2.2 Regionale Erschließung des Flughafens

7.2.2.1 Anbindung Münchens an den Flughafen

Die Hauptverbindung vom Flughafen nach München führt generell über die A 92 und die A9. Bereits durch das Einfädeln des Verkehrs aus Richtung Flughafen in die A 9 treten Probleme und Rückstauerscheinungen auf der A 92 auf. Aufgrund der häufigen Überlastungen im Autobahnnetz weichen Verkehrsteilnehmer auf das nachgeordnete Straßennetz aus. Als Alternativroute steht die Bundesstraße B 11 zur Verfügung. Entlang der B 11 liegen zahlreiche Siedlungsgebiete, die

vom Durchgangsverkehr stark beeinträchtigt werden. Hier ist vor allem die Ortsdurchfahrt Garching und der Ortsteil Dietersheim zu nennen.

Östlich der Isar existiert eine weitere Verbindung vom Flughafen nach München. Sie führt vom Flughafen über die Kreisstraße FS 44 und die St2053 nach Fischerhäuser. Von dort besteht eine derzeit noch umständliche Verbindung zur B 388a, die nördlich von Ismaning in die B 471 mündet. Im weiteren Verlauf der B 471 erreicht man die M 3, die eine Verbindung zum Föhringer Ring herstellt bzw. die Anschlussstelle Aschheim an der A 99.

Derzeit besteht das Problem, dass Verkehrsteilnehmer aus Richtung Flughafen kommend die Abzweigung an der St2053 zur B 388a bei Fischerhäuser verpassen und weiter entlang der St2053 durch Ismaning und Unterföhring zum Föhringer Ring gelangen. In umgekehrter Richtung besteht das Problem, dass Verkehrsteilnehmer die Abzweigung an der B 388a zur St2053 verpassen mit der Folge von Durchgangsverkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Zengermoos und Goldach, sowie auf dem Teilstück der FS 12 zwischen Goldach und der FS 44.

Zur Lösung des oben beschriebenen Problems ist eine durchgehende Verbindung vom Flughafen bis zur B 471 geplant, die durch die Fertigstellung der B 388a im Bereich zwischen der FS 12 und der B 388 hergestellt werden soll.

Die Verbindungsvariante östlich der Isar ist vor allem für Ziel- bzw. Quellverkehre im Nordosten und Osten der Stadt interessant. Dies gilt vor allem auch für den Messeverkehr, der ab der Anschlussstelle Aschheim entweder über die A 99 und die A 94, aber auch oftmals aufgrund der Überlastungen im Ostabschnitt des Autobahnringes A 99 über die B 471 (mit Ortsdurchfahrten in Aschheim) das Messegelände anfährt.

Mit dem zweibahnigen Ausbau des Föhringer Rings zwischen M 3 und A 9 könnte diese Verbindung auch für Ziele im Nordwesten bzw. Westen der Stadt attraktiv werden. Jedoch besteht westlich der A 9 das Problem, dass der Frankfurter Ring nicht mehr ausreichend leistungsfähig ist. Eine Auffahrt von der St 2088 (Föhringer Ring) auf die A 9 in und aus Richtung München ist nicht möglich.

Eine Anbindung des Westens der Landeshauptstadt München an die Autobahn bzw. an den Flughafen besteht von der Anschlussstelle M.-Obermenzing (A 8) über das AK München West (A 99/ A 8), des weiteren für den Münchner Westen über die Anschlussstelle M.-Lochhausen (A 99). Die Anbindung des Nordens bzw. Nordwestens der Landeshauptstadt München an die Autobahn bzw. an den Flughafen besteht im Nordabschnitt des Autobahnringes A 99 über die Anschlussstellen M.-Neuherberg und M.-Ludwigsfeld. Für Verkehre aus Richtung Innenstadt bzw. aus den nördlichen Stadtteilen Lerchenau und Ludwigsfeld besteht die Alternativroute über die St2342. Davon betroffen ist vor allem die Gemeinde Oberschleißheim, da erst ab der Anschlussstelle Oberschleißheim im Westen der Gemeinde eine Verknüpfung zur A 92 besteht. Der Neubau einer Anschlussstelle Feldmoching an der A 92 könnte die Gemeinde vom Durchgangsverkehr entlasten. Aufgrund der zu geringen Abstände zum bestehenden AD Feldmoching ist dies jedoch verkehrstechnisch nicht machbar. Eine direkte Weiterführung der A 92 zur Landshuter Allee (Mittlerer Ring) wird von der LH München abgelehnt.

7.2.2.2 Ostseitige Anbindung an den Flughafen

Flughafenverkehre aus den Gemeinden des östlichen Landkreises München, des westlichen Landkreises Erding und den Ebersberger Gemeinden, aber auch aus dem Münchner Osten (unter anderem Messeverkehr) bzw. Südosten benutzen derzeit vor allem das Straßennetz entlang des Korridors Flughafen – Moosinning – Neuching – Pliening. Verkehrszunahmen sind vor allem in den Ortsdurchfahrten Neuching, Neufinsing, Pliening und Kirchheim b. München entlang der St 2082, die eine wichtige Verbindung zwischen München und dem Erdinger Raum darstellt, auf der St2080 zwischen Erding und der A 94 mit hohen Verkehrsbelastungen in Markt Schwaben, aber auch im Kreisstraßennetz v.a. entlang der ED 5 zwischen Schwaig und Ottenhofen feststellbar. Des weiteren ist im Verflechtungsbereich Ebersberg – Erding – Flughafen eine starke Zunahme auf der St 2331 zu verzeichnen. Betroffen ist entlang dieser Achse vor allem die Ortsdurchfahrt Hörlkofen.

Von regionaler aber auch überregionaler Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Fertigstellung der St 2080 neu, auch als Flughafentangente Ost (FTO) bezeichnet. Der Abschnitt von der A92 (Anschlussstelle Freising –Ost) bis zur St2082 ist bereits unter Verkehr. Die Bauabschnitte zur südlichen Verlängerung der FTO bis zur A 94 bei Markt Schwaben sind im Planungsverfahren und könnten, keine langwierigen Rechtsstreitigkeiten vorausgesetzt, bis 2006 fertiggestellt werden.

Die wichtigsten Verbindungen aus dem östlichen Landkreis Erding bestehen über die B 388, die St2084 sowie die St2331, die auch den Verkehr von der ED 14 und aus Pretzen beinhaltet. Alle drei Achsen führen sternförmig auf Erding zu. Dort überlagern sich Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehre, die vor allem in der Ortsdurchfahrt Erding entlang der St2084 (Anton-Bruckner-Straße), sowie am Knotenpunkt St2331/ B388 große Probleme verursachen. Dabei liegt der flughafenbedingte Durchgangsverkehrsanteil auf der B 388 östlich Erding bei nur etwa 4 %, auf der St2084 südöstlich Erding bei etwa 12% und auf der St2331 südlich Erding bei ca. 10 % der Gesamtbelastung. Dagegen liegen auf den genannten Straßen die Anteile an Quell-/ Zielverkehr Stadtgebiet Erding bei 50% und mehr.

7.2.2.3 Anbindung des Freisinger Raumes an den Flughafen

Die Hauptverbindungsachse des nördlichen Landkreises Freising zum Flughafen besteht über die B 301. Auf dieser bündelt sich jedoch nicht nur der flughafenbedingte Verkehr, sondern auch ein Großteil der Verkehre in Richtung München und Erding. Die Verkehrsbelastungen auf der B 301 beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität in Siedlungsgebieten entlang der Bundesstraße. Besonders betroffen ist vor allem die Gemeinde Au i. d. Hallertau.

Das Hauptproblem liegt jedoch im Bereich der Stadt Freising. Hier treffen sich neben der B 301 mehrere bedeutsame Verkehrsachsen im Stadtgebiet, so die B 11 (Landshut- Freising-München), die St 2084 als großräumige Verbindungsstraße A 9 (AS Allershausen) – Freising- A 92 – Fluga-

fen- Erding-B12. In Freising überlagern sich Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre mit der Folge täglich wiederkehrender Staus.

Die zweite wichtige Nord-Süd-Achse im Landkreis Freising ist die St 2085. Sie dient der Anbindung an die B 11 bzw. A 92 und im weiteren Verlauf an den Flughafen-München. Problematisch ist der Stadtbereich Moosburg. Im Stadtzentrum besteht im Zuge der St2085 ein beschränkter Bahnübergang mit der Bahnlinie München-Landshut. Die Kapazität ist dadurch stark eingeschränkt.

Aufgrund der bestehenden Problembereiche in den Städten Freising und Moosburg weichen Verkehrsteilnehmer zum Teil alternativ auf die Kreisstraße FS 13, auf der der Flughafen über Gaden erreichbar ist, aus. Betroffen ist vor allem die Gemeinde Langenbach, die entlang der FS 13 gelegen ist. In Langenbach besteht mit dem beschränkten Bahnübergang ein Leistungsengpass.

7.2.2.4 Anbindung des Landshuter Raumes an den Flughafen

Die Anbindung des Landshuter Raumes ist vor allem über die A 92 sichergestellt. Daneben existiert über die B 11 eine weitere wichtige Verbindung zum Flughafen. Dies gilt vor allem für den südlichen Stadt-Umland-Bereich von Landshut. Problematisch hinsichtlich der Flughafenanbindung ist vor allem das hohe Verkehrsaufkommen entlang der B 15 im Bereich Kumhausen. Verkehre Richtung Flughafen bzw. nach München weichen daher aufs nachgeordnete Straßennetz aus. Hauptursache für die Verkehrsprobleme im Bereich Landshut ist aber weniger der Flughafenverkehr, als vielmehr der Quell- und Zielverkehr im Stadt-Umland-Bereich von Landshut und der Durchgangsverkehr entlang der B 15 und B 299, die durch das Stadtgebiet führen. Entlastung vor allem vom Schwerverkehr erhofft man sich vom Bau der B 15 neu, deren Verkehrswirksamkeit jedoch nur bei Fertigstellung bis zur A 8, mindestens bis zur A 94 erreicht werden kann.

7.3 ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR

7.3.1 Schienenanbindung an den Flughafen

Das Hauptproblem hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens über die Schiene besteht derzeit in der fehlenden Fernanbindung und in der einseitigen Ausrichtung nach Westen. Der Flughafen München ist nur über die beiden S-Bahn-Linien S1 und S8 an das Schienennetz angebunden ist. Die S-Bahnverbindungen von der Münchner Innenstadt zum Flughafen verkehren je Linie alle 20 Minuten. Daraus ergeben sich stündlich 6 Fahrtmöglichkeiten zum Flughafen. Hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit ist das vorhandene Angebot als gut zu bewerten, jedoch ist die lange Reisezeit zu bemängeln. Die reine Fahrzeit zwischen dem zentralen Schienenverknüpfungspunkt München Hbf und dem Luftdrehkreuz Flughafen München beträgt 40 Minuten. Unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten und der Wartezeiten beträgt die Gesamtreisezeit zwischen beiden Punkten etwa eine Stunde.

Für Bahnreisende aus Südostbayern (aus Richtung Mühldorf) besteht am Ostbahnhof die Umsteigemöglichkeit zur Flughafen-S-Bahn Linie 8 (Fahrzeit: etwa 30 Minuten) bzw. S 1 (Fahrzeit: etwa 50 Minuten) bzw. am Hauptbahnhof zu den S-Bahn Linien 1 und 8 (Fahrzeit etwa 40 Minu-

ten). Für Reisende aus Südostbayern brächte eine direkte Fernbahnanbindung von der Mühldorfer Bahnstrecke zum Flughafen München eine Reisezeitersparnis von etwa 50 Minuten.

Um Reisenden aus Ostbayern (aus Richtung Landshut) eine direkte Verbindung zum Flughafen anbieten zu können, wurde am Bahnhof Freising eine Buslinie (635) eingerichtet, die täglich im 20 min-Takt, werktags in der Hauptverkehrszeit (6.30 - 8.30 Uhr und 15.00 - 18.30 Uhr) sogar im 10 min-Takt zum Flughafen verkehrt (Fahrzeit: 16 min). Der damit verbundene notwendige Umsteigevorgang von der Bahn auf den Bus mindert jedoch den Reisekomfort.

Lediglich der Raum München ist zufriedenstellend über die bestehenden S-Bahn-Verbindungen angebunden, wobei die Messe-Riem etwas umständlich und zeitaufwendig erreichbar ist. (zweimaliges Umsteigen von der S 8 am Ostbahnhof zur U 5 und am Innsbrucker Ring zur U 2, Fahrt-dauer: ca. 45 Minuten bzw. einmaliges Umsteigen von der S 1 am Hauptbahnhof zur U 2, Fahrt-dauer: ca. 60 Minuten). Bei Großmessen bestehen in der Zeit zwischen 8.00 und 19.30 Uhr direkte Busverbindungen zwischen Flughafen und der Messe-Riem (30 min-Takt, Fahrzeit: 45 Minuten).

Die Bewohner im Landkreis Erding sind vollständig, die im Landkreis Freising nahezu vollständig auf die vorhandenen Busverbindungen angewiesen, um zum Flughafen zu gelangen. Lediglich die Siedlungsgebiete im Korridor entlang der Achse Landshut – Moosburg – Freising können bis Freising auf die Schienenverbindung und ab dort auf den Flughafenbus zurückgreifen. Für Reisende aus den Ebersberger Gemeinden besteht die Möglichkeit mit der S 6 Richtung Innenstadt und ab Ostbahnhof mit der S 8 zum Flughafen zu gelangen. Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch die deutlich längere Fahrzeit im Vergleich zum Pkw.

7.3.2 Straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

7.3.2.1 Anbindung und Erschließung des südwestlichen Flughafenumlandes an den Flughafen (Achse München)

Neben den S-Bahn-Verbindungen bestehen für diesen Teilraum mehrere Regionalbuslinien, die unter anderem als wichtige Zubringer zu den S-Bahnlinien S1 und S8 fungieren. Dies sind vor allem folgende Linienabschnitte, die im 20min-Takt bedient werden

- Garching – Ismaning (S8) (230)
- Garching-Hochbrück (U) – Oberschleißheim (S1) – Unterschleißheim (S1) (219)

bzw. folgende Linienabschnitte, die in der HVZ im 20min-Takt bzw. in der NVZ im 40min-Takt bedient werde

- Messestadt–Ost (U) – Feldkirchen (S) – Aschheim – Ismaning (S8) (228)
- Neufahrn (S1) – Garching – Garching-Hochbrück (U) (690)

Aufgrund des bestehenden ÖPNV-Angebotes ist für diesen Raum eine im Allgemeinen gute Anbindung an den Flughafen München gewährleistet. Jedoch ist einschränkend zu erwähnen, dass das Angebot an den Wochenenden reduziert ist. Die Buslinie 228, die zwischen Aschheim und

dem S-Bahn-Halt in Ismaning verkehrt, die Linie 230 zwischen Garching und Ismaning, sowie die Linie 690 zwischen Garching und Neufahrn (S 1) werden an Wochenenden nicht bedient.

In der Gemeinde Kirchheim besteht keine Busverbindung zur S 8, sondern nur zum S-Bahn-Halt Heimstetten (S 6). Aufgrund der notwendigen Umsteigevorgänge und des damit verbundenen Zeitbedarfs ist das Angebot im ÖPNV im Vergleich zum Pkw unattraktiv.

7.3.2.2 Anbindung und Erschließung des südlichen und südöstlichen Flughafen-umlandes (Erdinger und Ebersberger Raum)

Im Landkreis Erding wird nur die Buslinie 512 zwischen der Stadt Erding und Flughafen werktags in der Zeit zwischen 5.00 Uhr und 20.00 Uhr im Stundentakt bzw. zu den Hauptverkehrszeiten im 40 min-Takt bedient, samstags, sonn- und feiertags verkehrt diese Linie nicht. Insgesamt ist das Angebot im öffentlichen Personenverkehr in diesem Raum hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens in keiner Weise mit dem Pkw konkurrenzfähig. Zum einen liegt dies an den zum Teil deutlich höheren Reisezeiten, zum anderen am Fahrplanangebot. Die Buslinien werden wochentags nur in der Zeit zwischen etwa 5.00 Uhr und 19.00 Uhr, an Wochenenden - mit Ausnahme vereinzelter Fahrten – überhaupt nicht bedient. Flughafenbeschäftigte, die zum Großteil im Schichtbetrieb und auch an den Wochenenden arbeiten, können daher im bestehenden Busangebot keine Alternative zum Pkw vorfinden.

Für Fahrgäste aus den Ebersberger Gemeinden besteht die Möglichkeit mit der S 6 Richtung Innenstadt und ab Ostbahnhof mit der S 8 zum Flughafen zu gelangen. Es besteht generell ein zufriedenstellendes, an Wochenenden jedoch reduziertes Busangebot zu den Halten der S-Bahn-Linie 6. Zu berücksichtigen ist jedoch insgesamt die deutlich längere Reisezeit zum Flughafen im Vergleich zum Pkw.

7.3.2.3 Anbindung und Erschließung des nordöstlichen Flughafen-umlandes (Achse Landshut)

Für das nordöstliche Flughafen-umland wäre nur eine direkte Schienenverbindung zum Flughafen konkurrenzfähig zum Pkw. Durch das notwendige Umsteigen ab Freising auf den Bus erhöht sich die Reisezeit, gleichzeitig sinkt damit die Attraktivität. Falls zusätzlich zur Bahn- und Busfahrt noch eine Anfahrt zum Bahnhof Landshut bzw. Moosburg notwendig ist, liegt die Reisezeit im öffentlichen Verkehr meist sehr deutlich über der des Pkw.

Lediglich die Buslinie 71 von Landshut zum Flughafen bietet eine relativ gute Verbindung zum Flughafen. Da diese Linie nur werktags zu unregelmäßigen Zeiten bedient wird, wird sie von den Beschäftigten am Flughafen nur sehr bedingt nachgefragt.

7.3.2.4 Anbindung und Erschließung des nordwestlichen Flughafen-umlandes (nördlicher Freisinger Raum)

Im Landkreis Freising wird nur die Buslinie 635 vom Freisinger Bahnhof zum Flughafen im 20 min-Takt bzw. werktags in der Hauptverkehrszeit im 10 min-Takt bedient. Diese Linie bietet für sich alleine betrachtet eine sehr gute Qualität. Das Angebot besteht auch an den Wochenenden

gegenüber wochentags unverändert. Ansonsten ist das ÖPNV-Angebot in diesem Teilraum nur bedingt mit dem Pkw konkurrenzfähig. Dies gilt für die Stadt Moosburg, an der Bahnlinie gelegen, und für die Buslinie 602 zwischen Mainburg und Freising, die werktäglich etwa zwölfmal zwischen Mainburg und Freising verkehrt. An Wochenenden ist das Angebot auf der Linie 602 jedoch deutlich reduziert.

7.3.2.5 Reisezeitvergleich Öffentlicher Verkehr zu Individualverkehr

Da neben der Bedienungshäufigkeit vor allem die Reisezeit ein wichtiges Qualitätskriterium des ÖPNV ist, wurden die Reisezeitverhältnisse für die wichtigsten Pendlerrelationen mit einem Pendleraufkommen von größer 200 Personenfahrten/ Tag, sowie für die Pendlerrelationen zum Flughafen München mit einem Pendleraufkommen von größer 100 Personenfahrten/ Tag untersucht.

Beim Reisezeitvergleich für die bedeutendsten Pendlerbeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebietes bzw. zu den wichtigsten Zielen außerhalb des Untersuchungsgebietes zeigte sich, dass bei Wahlfreiheit des Verkehrsmittels nur die Schienenverbindungen sowie einige wenige Busverbindungen ein konkurrenzfähiges Angebot zum Individualverkehr bieten können. Für Pendlerbeziehungen zwischen Orten bzw. Städten, die an Haltepunkten entlang der Schienenachsen Landshut – Moosburg – Freising – München und Mühldorf – Dorfen – Markt Schwaben - München liegen bzw. einen S-Bahn-Haltepunkt haben, bestehen im Regional- bzw. S-Bahnverkehr in der Regel sehr günstige bis günstige Reisezeitverhältnisse für den Öffentlichen Verkehr. Im Busverkehr sind mit der Ausnahme von einigen wenigen Verbindungen die Reisezeitverhältnisse mittel bis ungünstig für den ÖPNV.

Zum Flughafen München bestehen innerhalb des Untersuchungsgebietes günstige Verbindungen mit der S 1 von Neufahrn b. Freising, sowie von Unterföhring und Ismaning mit S 8. Die S-Bahnverbindungen von Unterschleißheim und Eching, sowie die Busverbindungen von Freising und Erding sind im Reisezeitverhältnis zum Individualverkehr mittel. Die übrigen Verbindungen zum Flughafen weisen zumeist ein ungünstiges Reisezeitverhältnis für den Öffentlichen Verkehr auf. Aufgrund des notwendigen Umsteigevorgangs ist selbst die Verbindung von Landshut über Freising zum Flughafen nur von mittlerer Qualität.

7.3.3 Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens sind im großräumigen Straßennetz vor allem die hohen Verkehrsbelastungen auf der A 92 westlich der AS Flughafen München und im weiteren Verlauf auf der A 9 in beiden Richtungen, sowie auf dem Ostabschnitt des Autobahnringes A 99 zwischen dem AK M-Nord und dem AK M-Süd problematisch. Aufgrund der Überlastungen weichen Verkehrsteilnehmer zeitweise auf das nachgeordnete Straßennetz aus. Der entsprechende Ausbau des Bundesfernstraßennetzes könnte diesem Verhalten mit den daraus resultierenden negativen Folgen entgegenwirken.

Die derzeitige Anbindung des südostbayerischen Raumes über die mit hohem Schwerverkehrsanteil stark belastete B 12, sowie im weiteren Verlauf über die St 2084 kann als mangelhaft bezeichnet werden. Entlang der St 2084 im Zuge der Ortsdurchfahrten Dorfen und Erding (Anton-

Bruckner-Straße) sind zudem innerstädtische Problembereiche vorhanden. Verkehre aus Richtung Passau, die über die B 388 zum Flughafen gelangen, fahren zum Teil ebenfalls über die Anton-Bruckner-Straße. Eine ortsdurchfahrtsfreie Verbindung für die ostseitige Erschließung des Flughafens wird mit der Fertigstellung der St 2080 neu, auch als Flughafentangente Ost (FTO) bezeichnet, hergestellt.

Verkehrszunahmen sind vor allem in den Ortsdurchfahrten entlang der St2082, auf der St2080 zwischen Erding und der A 94, aber auch im Kreisstraßennetz v.a. entlang der ED 5 zwischen Schwaig und Ottenhofen feststellbar. Des weiteren ist eine starke Zunahme auf der St 2331 zu verzeichnen. Von regionaler aber auch überregionaler Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die FTO. Die Bauabschnitte zur südlichen Verlängerung der FTO bis zur A 94 bei Markt Schwaben sind im Planungsverfahren und könnten, keine langwierigen Rechtsstreitigkeiten vorausgesetzt, bis 2006 fertiggestellt werden.

Die wichtigsten Verbindungen aus dem östlichen Landkreis Erding über die B 388, die St2084 sowie die St2331, führen sternförmig auf Erding zu. Dort überlagern sich Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehre, die vor allem in der Ortsdurchfahrt Erding entlang der St2084 (Anton-Bruckner-Straße), sowie am Knotenpunkt St2331/ B388 große Probleme verursachen. Dabei liegt der flughafenbedingte Durchgangsverkehrsanteil auf der B 388 östlich Erding bei nur etwa 4 %, auf der St2084 südöstlich Erding bei etwa 12% und auf der St2331 südlich Erding bei ca. 10 % der Gesamtbelastung. Dagegen liegen auf den genannten Straßen die Anteile an Quell-/ Zielverkehr Stadtgebiet Erding bei 50% und mehr.

Die Hauptverbindungsachse des nördlichen Landkreises Freising zum Flughafen besteht über die B 301. Auf dieser bündelt sich jedoch nicht nur der flughafenbedingte Verkehr, sondern auch ein Großteil der Verkehre in Richtung München und Erding. Das Hauptproblem hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens liegt im Bereich der Stadt Freising. Dadurch, dass in Freising mehrere bedeutsame Verkehrsachsen im Stadtgebiet aufeinander treffen überlagern sich Quell-, Ziel-, Durchgangs- und Binnenverkehre mit der Folge täglich wiederkehrender Staus. Die zweite wichtige Nord-Süd-Achse im Landkreis Freising ist die St 2085, die der Anbindung an die B 11 bzw. A 92 und im weiteren Verlauf an den Flughafen-München dient. Im Stadtzentrum Moosburg besteht im Zuge der St2085 ein beschränkter Bahnübergang mit der Bahnlinie München-Landshut. Die Kapazität ist dadurch stark eingeschränkt. Aufgrund der bestehenden Problembereiche in den Städten Freising und Moosburg weichen Verkehrsteilnehmer zum Teil alternativ auf die Kreisstraße FS 13, auf der der Flughafen über Langenbach und Gaden erreichbar ist, aus. In Langenbach besteht mit dem beschränkten Bahnübergang ein Leistungsengpass. Neben der Beseitigung der Bahnübergänge in Moosburg und Langenbach ist in Freising durch Bau von Tangentialverbindungen eine Entflechtung der Verkehrsströme anzustreben.

Die Anbindung des Landshuter Raumes ist vor allem über die A 92 und B 11 sichergestellt. Hauptursache für die Verkehrsprobleme im Bereich Landshut ist aber weniger der Flughafenverkehr, als vielmehr der Quell- und Zielverkehr im Stadt-Umland-Bereich von Landshut und der Durchgangsverkehr entlang der B 15 und B 299, die durch das Stadtgebiet führen. Entlastung vor allem vom Schwerverkehr erhofft man sich vom Bau der B 15neu, deren Wirksamkeit für den Fernverkehr erst voll erreicht werden kann, wenn sie bis zur A 94 bzw. A 8 durchgängig hergestellt ist.

Für Verkehre aus Richtung Innenstadt bzw. aus den nördlichen Stadtteilen Lerchenau und Ludwigsfeld besteht eine Alternativroute zum Flughafen über die St2342. Davon betroffen ist vor allem die Gemeinde Oberschleißheim, da erst ab der Anschlussstelle Oberschleißheim im Westen der Gemeinde eine Verknüpfung zur A 92 besteht. Hier könnte die Verlegung der St2342 die Gemeinde teilweise vom Durchgangsverkehr entlasten.

Das Hauptproblem hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens über die Schiene besteht derzeit in der fehlenden Fernanbindung und in der einseitigen Ausrichtung nach Westen. Der Flughafen München ist nur über die beiden S-Bahn-Linien S1 und S8 an das Schienennetz angebunden ist. Hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit ist das vorhandene Angebot auf diesen beiden Linien als gut zu bewerten, jedoch ist die lange Reisezeit zu bemängeln. Die reine Fahrzeit zwischen dem zentralen Schienenverknüpfungspunkt München Hbf und dem Luftdrehkreuz Flughafen München beträgt 40 Minuten. Unter Berücksichtigung der Umsteigezeiten und der Wartezeiten beträgt die Gesamtreisezeit zwischen beiden Punkten etwa eine Stunde.

Eine direkte und schnelle Verbindung zwischen den beiden zentralen Knotenpunkten des Schienenverkehrs und des Luftverkehrs könnte die Anbindung des Flughafens ans Schienenverkehrsnetz wesentlich verbessern. Der Transrapid als Punkt-zu-Punkt Verbindung zwischen München-Hauptbahnhof und Flughafen erfüllt diese Voraussetzungen.

Für Reisende aus Südostbayern brächte eine direkte Fernbahnanbindung von der Mühldorfer Bahnstrecke über die Walpertskirchener Spange und den Erdinger Ringschluss zum Flughafen München eine Reisezeitersparnis von etwa 50 Minuten gegenüber dem derzeitigem Angebot (Umsteigemöglichkeit am Ostbahnhof zur Flughafen-S-Bahn Linie 8).

Die Realisierung der Ostbayernanbindung erhöht die Beförderungsqualität vor allem hinsichtlich des Reisekomforts durch die Herstellung einer direkten Schienenverbindung aus den Räumen Landshut/ Regensburg sowie Deggendorf/ Passau. Der derzeit notwendige Umsteigevorgang in Freising auf den Flughafenbus 635, der täglich im 20 min-Takt, werktags in der Hauptverkehrszeit sogar im 10 min-Takt, verkehrt, entfielen.

Für Flughafenbeschäftigte aus Freising bietet diese Linie für sich alleine betrachtet eine sehr gute Angebotsqualität, da die Linie auch an den Wochenenden durchgehend im 20 min-Takt bedient wird. Hingegen wird im Landkreis Erding die Buslinie 512 auf der Relation Erding - Flughafen nur werktags in der Zeit zwischen 5.00 Uhr und 20.00 Uhr im Stundentakt bzw. zu den Hauptverkehrszeiten im 40 min-Takt bedient. Samstags, sonn- und feiertags verkehrt diese Linie überhaupt nicht. Flughafenbeschäftigte, die zum Großteil im Schichtbetrieb und auch an den Wochenenden arbeiten, können daher im bestehenden Busangebot der Linie 512 keine Alternative zum Pkw vorfinden.

Ansonsten ist das Busangebot im Untersuchungsgebiet nur sehr bedingt mit dem Pkw konkurrenzfähig, unter anderem dadurch, dass die Buslinien an Wochenenden - mit Ausnahme vereinzelter Fahrten – überhaupt nicht bedient werden.

8 ANGEBOTSPLANUNG BIS 2015

8.1 VORHANDENE PLANUNGEN ZUM ANGEBOT IM STRAßENNETZ

Im Folgenden sind die Projekte im Untersuchungsgebiet zusammengestellt, die voraussichtlich bis 2015 fertiggestellt werden. Die aufgeführte Übersicht wurde in Abstimmung mit der Obersten Baubehörde im StMI, den Straßenbauämtern München und Landshut, sowie den Landratsämtern Erding, Freising und Landshut erstellt (Stand: Dezember 2001).

8.1.1 Bundesautobahnen

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

8.1.2 Bundesstraßen

19.	B 13	OU Fahrenzhausen
20.	B 15n	Saalhaupt (A 93) - Neufahrn (ST 2142)
21.	B 299	OU Weihmichl
22.	B 299	OU Neuhausen
23.	B 301	OU Freising
24.	B 301	OU Au i. d. Hallertau
25.	B 388a	Neubau zwischen B 388 und FS 44 (Isarparallele)
26.	B 388	OU Taufkirchen a. d. Vils

8.1.3 Staatstraßen

1. Dringlichkeit (2001-2010)

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

1. Dringlichkeit, Reserve (2011-2015)

<u>Lkr. Ebersberg</u>		
45.	St2080	Erneuerung der Bahnüberführung nördlich Markt Schwaben
46.	St2081	Ausbau südlich Oberpframmern
47.	St2081	Ausbau nördlich Wolfesing
48.	St2332	Erneuerung der Bahnüberführung in Markt Schwaben
49.	St2079	Ausbau östlich Emmering
<u>Lkr. Erding</u>		
50.	St2085	OU Langenpreising
<u>Lkr. Landshut</u>		
51.	St2085	Ausbau östlich Altfraunhofen

8.1.4 Kreisstraßennetz und sonstiges Straßennetz

<u>Lkr. Ebersberg</u>		
52.	EBE 1/ EBE 2	Nordumfahrung Poing (in kommunaler Baulast)
<u>Lkr. Erding</u>		
53.		Nordumfahrung Erding (Kommunale Entlastungsstraße)
<u>Lkr. Freising</u>		
54.		Südtangente Freising: Lückenschluss zwischen B 11 und St 2084
55.		Westumfahrung Freising
56.	FS 13	Ostumfahrung Langenbach oder Westumfahrung Langenbach (Ostumfahrung aufgrund von Wasseranlagen problematisch)
57.		Erschließungsstraße GE Eching/FS
<u>Stadt Landshut</u>		
58.		Erschließungsstraße West: Verbindung der Innenstadt mit dem Stadtteil West durch neue Isarquerung (Realisierung in ca. 5 Jahren)
<u>Lkr. Landshut</u>		
59.	LA 52	Verlegung Altdorf Süd
60.	LA 17	Umgehung Tiefenbach
61.	LA 17	Umgehung Ast (Gemeinde Tiefenbach)
62.		Umgehung Altdorf Nord

Karte 18: Planungsvorhaben im Straßennetz bis 2015

8.2 VORHANDENE PLANUNGEN ZUM ANGEBOT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Für den Prognosehorizont 2015 ist für das zugrundezulegende Angebotsszenario von folgenden baulichen und betrieblichen Maßnahmen auszugehen. Die aufgeführte Übersicht wurde in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie erstellt (Stand: Dezember 2001).

1. Transrapid – West

Zweck des Vorhabens: Herstellen einer schnellen Direktverbindung zwischen dem Hauptbahnhof München und dem Flughafen München

Kurzbeschreibung: Geplanter Trassenverlauf: München Hauptbahnhof (oben) - Dachauer Straße (unterirdisch) - Richtung Norden parallel zur Landshuter Allee - westlich entlang der A 92 – Flughafen München

Geplanter Ausbauzustand: 2 Fahrwege (teilweise untertunnelt)

Fahrzeit: 10 min (ohne Zwischenhalt); 10 min-Takt möglich

Problembereiche: Trassenführung im Bereich der LH München, Querung der Isarauen

Sachstand: Machbarkeitsstudie liegt vor, Entscheidung 2002, Trassenkorridor im LEP-Entwurf freigehalten

Vorhabensträger: Projektgesellschaft Transrapid

Finanzierungsträger: Bund, Freistaat Bayern teilweise

Fertigstellung: frühestens 2008

2. Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S 1

Zweck des Vorhabens: Verbesserung der Schieneninfrastruktur der S 1 ermöglicht auch eine Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme des Transrapid

Kurzbeschreibung: Expres-S-Bahn light (z. B. 20 Minuten-Takt auf der Strecke der S1: Hbf oben – Feldmoching – Neufahrn – Flughafen. Expres-S-Bahn fährt nach der S 1 am Hauptbahnhof ab. In Neufahrn besteht dadurch Umsteigemöglichkeit von der S1 (Richtung Freising) auf die Expres-S-Bahn. Dafür entfällt das Flügeln der S1 zum Flughafen. Der 20 min-Takt der S1 bleibt bestehen.)

Fahrzeit: ca. 30 Minuten

Problem: relativ geringe Einsparung an Reisezeit und wieder nur 20-Minuten-Takt möglich, Umsteigeerfordernis für Fahrgäste der Unterwegshalte

<u>Sachstand:</u>	Im Zuge der Betriebsqualitätsverbesserung entlang der Strecke wird der Abschnitt Neulustheim - Moosach so ausgebaut, daß die vorhandenen 3 Gleise flexibel vom Schienenverkehr genutzt werden können. Zusätzlich wird in Feldmoching das Gleis 1 als durchgehendes Gleis reaktiviert.
<u>Vorhabensträger:</u>	Deutsche Bahn AG
<u>Finanzierungsträger:</u>	Bund, (Restfinanzierung aus Mitteln der Neufahrner Spange)
<u>Fertigstellung:</u>	2005

3. Expreß-S-Bahn auf Transrapid-West-Trasse

<u>Zweck des Vorhabens:</u>	Herstellen einer schnellen Verbindung zum Flughafen München sofern der Transrapid nicht realisiert wird
<u>Kurzbeschreibung:</u>	Trassenverlauf analog Transrapid-Trasse (München Hauptbahnhof (oben) - Dachauer Straße (unterirdisch) - Richtung Norden parallel zur Landshuter Allee - westlich entlang der A 92 – Flughafen München) (verschiedene Varianten) Geplanter Ausbauzustand: 2-gleisig, elektrifiziert Für die vorgesehene Bedienung im 10 Minuten-Takt ist ein eigenes Gleis notwendig. Fahrzeit: rd. 20 Minuten, evtl. Halt in Feldmoching. Die S1 nach Freising würde separat davon auf den bestehenden S-Bahngleisen verkehren.
<u>Sachstand:</u>	Machbarkeit wird geprüft
<u>Vorhabensträger:</u>	Deutsche Bahn AG
<u>Finanzierungsträger:</u>	Bund, Freistaat Bayern teilweise
<u>Fertigstellung:</u>	frühestens 2008 (Finanzierung offen)

4. Erdinger Ringschluss

<u>Zweck des Vorhabens:</u>	S-Bahn-Ringschluss zwischen Erding und dem Flughafen München
<u>Kurzbeschreibung:</u>	Durchschleifung der S 8 oder S 1 vom Flughafen nach Markt Schwaben möglich Geplanter Ausbauzustand: 2-gleisig inkl. Erding – Markt Schwaben, elektrifiziert
<u>Sachstand:</u>	Trasse raumgeordnet
<u>Vorhabensträger:</u>	Deutsche Bahn AG
<u>Finanzierungsträger:</u>	Bund, Freistaat Bayern teilweise

Fertigstellung: nach 2010

5. Ostbayernanbindung

Zweck des Vorhabens: Schienenanbindung des ostbayerischen Raumes zum Flughafen München

Kurzbeschreibung: mögliche Trassenvarianten und (noch nicht abschließend geklärt) Streckenführungen:

-Neufahrner Kurve: Abzweigung von der Bahnstrecke Landshut – München östlich Neufahrn; Züge fahren von Landshut kommend über Freising zum Flughafen München, anschließend nach München

-Pullinger Spange: Abzweigung von der Bahnstrecke Landshut – München bei Pulling; Züge fahren von Landshut kommend über Freising zum Flughafen München, anschließend nach München

-Marzlinger Spange: Abzweigung von der Bahnstrecke Landshut – München bei Marzling (östlich Freising); Züge werden in Landshut oder Moosburg geflügelt; ein Zugteil fährt von Landshut kommend zum Flughafen München, der andere Zugteil fährt nach München Hbf

Geplanter Ausbauzustand: 1-gleisig, elektrifiziert

Problem: Wirtschaftlichkeit aufgrund der Fahrgastprognosen fraglich (Nachfragepotential bei allen Varianten in etwa gleich), komplizierte Betriebsführung

Sachstand: Potentialanalyse wurde erstellt

Raumordnungsverfahren soll eingeleitet werden, das drei Varianten zum Gegenstand hat. Das Ergebnis wird je Variante dargestellt.

Vorhabensträger: Deutsche Bahn AG

Finanzierungsträger: Bund, Freistaat Bayern teilweise

Fertigstellung: angestrebt ab 2010

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

Zweck des Vorhabens: Herstellen einer direkten und schnellen Schienenverbindung zwischen dem Flughafen München und der Messe Riem

Kurzbeschreibung: -Spange Daglfing

Abzweigung von der S 8 bei Daglfing zur Messe Riem

Problem: Überlagerung von Personen- und Güterverkehr auf dem Streckenabschnitt der S 8 zwischen Johanneskirchen und Daglfing. Zur Lö-

sung diese Problems ist der Ausbau zwischen Johanneskirchen und Daglfing unerlässlich.

-Shuttle Flughafen - Messe

Shuttle-Verbindung zwischen dem Flughafen und der Messe Riem

Einrichtung eines bedarfsgerechten Shuttleservice in den Hauptverkehrszeiten von Großmessen im 20 Minuten-Takt

Sachstand: Machbarkeit wird geprüft; geprüft wird auch Anbindung der Messe an die S-Bahn-Stammstrecke

Vorhabensträger: Deutsche Bahn AG

Finanzierungsträger: Bund, Freistaat Bayern teilweise

Fertigstellung: ca. 2010 mit Ausbau der S 6 Ost

7. S 6 Erding – Markt Schwaben: 10 Minuten-Takt

Zweck des Vorhabens: Verbesserung des ÖV-Angebots durch Taktverdichtung

Kurzbeschreibung: Einführung des 10 Minuten-Taktes auf der S 6 zwischen Erding und Markt Schwaben

Voraussetzung ist der 2-gleisige Ausbau des Streckenabschnittes

Sachstand: Der Ausbau des Streckenabschnittes Erding – Markt Schwaben setzt die Fertigstellung des Streckenabschnittes Markt Schwaben – München voraus

Vorhabensträger: Deutsche Bahn AG

Finanzierungsträger: Bund, Freistaat Bayern teilweise

Fertigstellung: bis 2015

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

Zweck des Vorhabens: Verbesserung des ÖV-Angebots durch Taktverdichtung

Kurzbeschreibung: Einführung des 10 Minuten-Taktes der S 6 zwischen Markt Schwaben und München

Voraussetzung ist der drei- bis viergleisige Ausbau des Streckenabschnittes bis Markt Schwaben und der zweigleisige Ausbau bis Erding.

Sachstand: Der Ausbau des Streckenabschnittes bis Markt Schwaben verzögerte sich durch die Rückstellung der ABS München-Mühldorf. Der S-Bahnausbau soll evtl. vorgezogen werden.

Vorhabensträger: Deutsche Bahn AG

Finanzierungsträger: Bund, Freistaat Bayern teilweise

Fertigstellung: ca. 2010

9. S 8 Ausbau Unterföhring

Zweck des Vorhabens: Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Kurzbeschreibung: Zweigleisiger Ausbau der S 8 im Bereich Unterföhring

Sachstand: Der Ausbau erfolgt parallel zum 520 Mio. DM Paket.

Vorhabensträger: Deutsche Bahn AG

Finanzierungsträger: Bund, Freistaat Bayern teilweise, Gemeinde Unterföhring (Mehrkosten Tunnel)

Fertigstellung: Ende 2004

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

Zweck des Vorhabens: Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Verringerung der Systemanfälligkeit

Kurzbeschreibung:

- Umbau Bf. München Ost (S-Bahn-Teil) für dichtere Zugfolge
- Neubau eines elektronisches Stellwerks für die Stammstrecke
- Zweigleisiger Ausbau der S2 Ost zwischen Giesing und Deisenhofen
- Ausbau S2 West: Zwei zusätzliche Gleise bis/ab Dachau, nördlich Dachau ein- oder zweigleisig
- Kleinere Infrastrukturanpassungen für 10-Minuten-Takte Weißling [S5] und Maisach [S8]
- Entflechtung des S-Bahnknotens Berg am Laim (Regional-/S-Bahn-Betrieb)
- Erweiterung des S-Bahnbetriebswerkes Steinhausen
- Anpassung der Bahnstromversorgung an dichtere Zugfolge
- Beschaffung weiterer moderner Fahrzeuge (ET 423)
- Nach Abschluss der Maßnahmen ist ein 10-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten vorgesehen von/nach
 - + Dachau
 - + Maisach
 - + Weißling
 - + Deisenhofen
 - + Zorneding.

Sachstand: Maßnahmen werden ergriffen

Vorhabensträger: Deutsche Bahn AG

Finanzierungsträger: Bund, Freistaat Bayern teilweise

Fertigstellung: Ende 2004

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

<u>Zweck des Vorhabens:</u>	Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Münchner S-Bahnsystems Takterhöhung auf den S-Bahn-Linien Verringerung der Systemanfälligkeit
<u>Kurzbeschreibung:</u>	2. S-Bahn-Tunnel zwischen Laim und Ostbahnhof, weiterer Ausbau der Außenäste
<u>Sachstand:</u>	Machbarkeitsstudie durchgeführt, detailliertere Untersuchungen laufen
<u>Vorhabensträger:</u>	Deutsche Bahn AG
<u>Finanzierungsträger:</u>	Bund, Freistaat Bayern teilweise
<u>Fertigstellung:</u>	bis 2015 möglich

12. ABS München - Augsburg

<u>Zweck des Vorhabens:</u>	Verbesserung der Leistungsfähigkeit Reduzierung der Reisezeit
<u>Kurzbeschreibung:</u>	Viergleisiger Ausbau der bestehenden Strecke Augsburg - München im Zuge der NBS/ABS Stuttgart - München Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h
<u>Sachstand:</u>	Baubeginn 1998, Augsburg – Kissing in Bau
<u>Vorhabensträger:</u>	Deutsche Bahn AG
<u>Finanzierungsträger:</u>	Bund (Finanzierungsvereinbarung Bund – DB AG ist abgeschlossen für Gesamtstrecke)
<u>Fertigstellung:</u>	bis 2008

13. ABS München - Ingolstadt

<u>Zweck des Vorhabens:</u>	Verbesserung der Leistungsfähigkeit Reduzierung der Reisezeit
<u>Kurzbeschreibung:</u>	Ausbau der bestehenden Strecke im Zuge der NBS/ABS Nürnberg - München Geplanter Ausbauzustand: zweigleisige Strecke zwischen Ingolstadt und München (Geschwindigkeit 200 km/ h), dazu zwischen Petershausen und Laim zwei- bzw. eingleisiger Bau separater S-Bahngleise
<u>Sachstand:</u>	Bauarbeiten laufen

Vorhabensträger: Deutsche Bahn AG
Finanzierungsträger: Bund, Freistaat Bayern teilweise
Fertigstellung: bis 2007

Karte 19: Planungsvorhaben im Schienennetz bis 2015

9 VERKEHRSPROGNOSE BIS 2015

9.1 VORGEHENSWEISE

Die Prognose der Verkehrsnachfrage für 2015 wurde auf Basis der prognostizierten Entwicklungen im Strukturgutachten ermittelt. Zur Berechnung des landseitigen Verkehrsaufkommens des Flughafens dienten als Eingangsgrößen die Prognosen zum Fluggastaufkommen, zu den direkt am Flughafen Beschäftigten sowie zu den flughafeninduzierten Entwicklungen und Eigenentwicklungen im Untersuchungsgebiet hinsichtlich Erwerbstätigen und Einwohnern.

Die künftige räumliche Verteilung der Flughafenbeschäftigten, der Erwerbstätigen und Einwohner wurde im Rahmen einer Trendprognose hinsichtlich der derzeitigen Verteilung und der Entwicklungen in den Jahren 1987 bis 2000 angenommen. Die Verflechtungsbeziehungen zwischen den bis 2015 zusätzlich entstehenden Arbeitsplätzen und den Wohnstandorten der Erwerbstätigen wurden ebenfalls entsprechend der bestehenden Pendlerverflechtungen angenommen.

Die Aufteilung der Verkehrsnachfragebeziehungen auf die Verkehrsmittel wurde anhand des bestehenden Verkehrsverhaltens der einzelnen Nutzergruppen sowie unter Berücksichtigung der voraussichtlich bis 2015 realisierten Maßnahmen im Straßen- und Schienennetz abgeschätzt.

9.2 QUELL- UND ZIELVERKEHR AM FLUGHAFEN

9.2.1 Fluggastaufkommen

Für das Passagieraufkommen im Jahr 2015 wird von folgenden Ausgangsdaten (FMG, 2001) ausgegangen.

Tabelle 9-1: Prognostiziertes Fluggastaufkommen für das Jahr 2015

	2000	2015
Fluggäste insgesamt	23,1 Mio.	55,9 Mio.
Umsteigeranteil	27 %	44 %
Originäraufkommen	16,7 Mio.	31,3 Mio.

Quelle: Flughafen München GmbH, 2001

Bei den Originärpassagieren, die landseitig zum bzw. vom Flughafen an- bzw. abreisen, entspricht dies gegenüber dem Jahr 2000 einer Zunahme um 87%. Die landseitige Verkehrsnachfrage steigt von 16,7 Mio. Personenfahrten im Jahr 2000 auf 31,3 Mio. Personenfahrten im Jahr 2015.

Hinsichtlich der räumlichen Herkunftsverteilung des Passagieraufkommens wird das Aufteilungsverhältnis MVV-Raum / Fernrelationen entsprechend der Vorstudie Magnetschnellbahn Flughafen München angenommen.

Für die Passagiernachfrage ergibt sich folgende Prognose:

- Die Nachfrage aus dem MVV-Raum steigt in der Summe über alle Verkehrsmittel um etwa 65 % an, d.h. von 9,6 Mio. Personenfahrten im Jahr 2000 auf 15,8 Mio. Personenfahrten im Jahr 2015.
- Bei den Fernrelationen steigt die Nachfrage auf mehr als das Doppelte an, d.h. von 7,1 Mio. Personenfahrten im Jahr 2000 auf 15,4 Mio. Personenfahrten im Jahr 2015, dies entspricht einem Zuwachs von 116%. Der Zuwachs ist auf die Ausdehnung des Einzugsbereiches des Flughafen München zurückzuführen.

Tabelle 9-2: Prognostiziertes landseitiges Fluggastaufkommen für das Jahr 2015

Passagieraufkommen Flughafen München	2000 [1000 Pers.Fahrten /Jahr]	2000 [%]	2015 [1000 Pers.Fahrten /Jahr]	2015 [%]
Landseitiges Ver- kehrsaufkommen	16.700	100	31.300	100
Davon MVV-Raum	9.600	57	15.800	51
Davon Fernrelationen	7.100	43	15.400	49

Quellen: Flughafen München GmbH; Vorstudie Magnetschnellbahn Flughafen München, Untersuchungsbericht, 2001; eigene Berechnungen

Verkehrsmittelwahl

Aufgrund der zugrundegelegten Realisierung der **Magnetschnellbahn (MSB)** ergibt sich entsprechend der Vorstudie Magnetschnellbahn Flughafen München folgende Prognose für das landseitige Fluggastaufkommen.

Tabelle 9-3: Nachfrageprognose für den landseitigen Zubringerverkehr der Fluggäste

		2015 [Mio. Pers.fahrten /Jahr]	2015 [%]
Pkw	MVV-Raum	5,50	34,8
	Fernrelationen	6,78	44
	Summe	12,27	39,3
Mietwagen	MVV-Raum	0,92	5,8
	Fernrelationen	1,86	12,1
	Summe	2,78	8,9
Taxi	MVV-Raum	1,82	11,5
	Fernrelationen	0,62	4
	Summe	2,43	7,8
Bus	MVV-Raum	0,95	6,0
	Fernrelationen	1,83	11,9
	Summe	2,78	8,9
S-Bahn	MVV-Raum	4,17	26,4
	Fernrelationen	0,82	5,3
	Summe	4,99	16
MSB	MVV-Raum	2,45	15,5
	Fernrelationen	3,50	22,7
	Summe	5,94	19,1
Summe	MVV-Raum	15,8	100,0
	Fernrelationen	15,4	100,0
	Gesamt	31,3	100,0

Quellen: FMG; Vorstudie Magnetschnellbahn Flughafen München, Untersuchungsbericht, 2001 und eigene Berechnungen

Bezüglich des landseitigen Fluggastaufkommens führt die Magnetschnellbahn zu einer Erhöhung des ÖV-Anteils (Transrapid, S-Bahn, Bus) auf etwa 44% gegenüber 36% im Bezugsfall ohne Transrapid. Durch den Transrapid, mittels dem eine schnelle und häufig bediente Verbindung zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen München hergestellt wird, werden pro Jahr etwa 1,75 Mio. Personenfahrten mit dem Pkw und etwa 750.000 Personenfahrten mit dem Taxi vermieden und stattdessen mit dem Transrapid abgewickelt (Quelle: Vorstudie Magnetschnellbahn Flughafen München, und eigene Berechnungen).

Die zugrundegelegte Realisierung der **Ostbayernanbindung** (Marzlinger Spange, Pullinger Spange oder Neufahrner Kurve), die komplementär zur Magnetschnellbahnverbindung realisiert werden soll, führt entlang des Einzugsbereiches der Schienenverbindungen

- (Hof -) Regensburg – Landshut – Moosburg - (Freising -) Flughafen München und
- Nürnberg – Regensburg – Landshut – Moosburg - (Freising -) Flughafen München und
- Passau – Plattling – Landshut - Moosburg - (Freising -) Flughafen München

beim landseitigen Passagieraufkommen zu einer Erhöhung des ÖV-Anteils auf etwa 30% gegenüber 15,5% im Bezugsfall ohne Ostbayernanbindung (Quelle: Anbindung Ostbayerns an den Flughafen München, itp, 2001). Dies entspricht einer Verlagerung von der Straße auf den Öffentlichen Verkehr in Höhe von etwa 830.000 Personenfahrten im Jahr 2015.

Tabelle 9-4: Ostbayernanbindung – Nachfrage im Segment Fluggäste

	Summe aller Verkehrsmittel [1000 Pers.Fahrten /Jahr]	Individualverkehr [1000 Pers.Fahrten /Jahr]	Öffentlicher Verkehr [1000 Pers.Fahrten /Jahr]	ÖV - Anteil [%]
Ist-Zustand 2000	2.578,9	2.180,4	398,5	15,5
Bezugsfall 2015 (Ohne-Fall)	5.670,3	4.764,5	905,8	16,0
Mit/ ohne Durchbindung nach Hof	5.649,3	4.803,0	864,3	15,0
Planfall 2015 (Marzlinger Spange)	6.049,3	4.142,2	1.907,1	31,5
Mit/ ohne Durchbindung nach Hof	5.990,3	4.182,5	1.807,8	30,2
Planfall 2015 (Pullinger Spange)	6.028,3	4.197,9	1.830,4	30,4
Mit/ ohne Durchbindung nach Hof	5.970,3	4.241,9	1.728,4	28,9
Planfall 2015 (Neufahrner Kurve)	6.019,3	4.272,8	1.746,5	29,0
Mit/ ohne Durchbindung nach Hof	5.962,3	4.316,7	1.645,6	27,6

Quelle: Anbindung Ostbayerns an den Flughafen München, itp, 2001

Der **Erdinger Ringschluss**, der den Lückenschluss im Schienennetz zwischen Erding und dem Flughafen München herstellt, hat hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Passagiere voraussichtlich folgende Auswirkungen:

- In den Fernrelationen auf der Achse Flughafen - Mühldorf (Landkreise Mühldorf, Altötting, Rottal-Inn, Traunstein) verkürzt sich die Reisezeit im Öffentlichen Verkehr um etwa 25 Minuten, da zukünftig bereits ab Markt Schwaben in die S-Bahn Linie 6 Richtung Erding und im weiteren Verlauf in die S-Bahn zum Flughafen München umgestiegen werden kann. Gleichzeitig ist zu beachten, dass auf dieser Achse auch das straßenseitige Angebot durch den Weiterbau der A 94 bis zum Prognosehorizont verbessert wird, so dass sich die Auswirkungen insgesamt kompensieren dürften und der Modal-Split etwa unverändert bleibt.
- Hinsichtlich der MVV-Relationen ergibt sich eine Verbesserung im Öffentlichen Verkehr. Die Reisezeiten auf wichtigen Relationen reduzieren sich teilweise deutlich:

Tabelle 9-5: Reisezeitenvergleich

Relation	Ist-Zustand 2000 Reisezeit [min]	Prognose 2015 Reisezeit [min]	Pkw Reisezeit [min] bei freiem Verkehr
Dorfen – Flughafen	80 (DB-Regio und S 8 oder Buslinien 564 und 512)	55 (DB-Regio und S 6 ab Markt Schwaben)	40
Markt Schwaben - Flughafen	46 bzw. 63 (S 6 und Linie 512) ca. 45 (Linie 507)	25 (S-Bahn)	30
Erding – Flughafen	20 bzw. 37 (Buslinie 512)	10 (S-Bahn)	15

Im Einzugsbereich der DB-Linie Linie S 6, vor allem entlang des bestehenden Streckenabschnitts Poing – Erding, sowie im Abschnitt Markt Schwaben – Dorfen der DB-Strecke 940 dürfte sich durch den Ringschluss der ÖV-Anteil im Nachfragesegment Fluggäste deutlich erhöhen. Vor allem durch Verlagerungen vom Pkw auf die S-Bahn dürfte der zukünftige ÖV - Anteil im Einzugsbereich der S 6 (derzeit zwischen 9% (Erding) und 34 % (Anzing)) auf durchschnittlich etwa 40% ansteigen, sowie im Einzugsbereich des DB-Streckenabschnittes (derzeit 0% – 3%) auf etwa 10%. Für den Prognosefall ergibt sich dadurch im Nachfragesegment Fluggäste eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene in Höhe von etwa 90.000 Personenfahrten pro Jahr.

Für Reisende aus Südostbayern brächte eine direkte Bahnanbindung von der Mühldorfer Bahnstrecke über die Walpertskirchener Spange und den Erdinger Ringschluss zum Flughafen Mün-

chen eine Reisezeitersparnis von etwa 50 Minuten gegenüber dem derzeitigem Angebot (Umsteigemöglichkeit am Ostbahnhof zur Flughafen-S-Bahn Linie 8).

Im Vergleich zur Variante Erdinger Ringschluss (Lückenschluss im Schienennetz zwischen Erding und Flughafen) brächte die direkte Bahnanbindung von der Mühldorfer Bahnstrecke über die Walpertskirchener Spange und den Erdinger Ringschluss zum Flughafen München eine Reisezeitersparnis von etwa 25 Minuten. Zudem entfielen das notwendige zweimalige Umsteigen in Markt Schwaben auf die S 6 und in Erding auf die S 1 bzw. S 8 (s auch Tabelle 12-1 und Karte 26 bis Karte 28).

Für die folgenden Prognoseberechnungen für den Prognosehorizont 2015 wurde hinsichtlich der Südostbayernanbindung nur der Erdinger Ringsschlusses als realisiert zugrundegelegt.

Normalwerktägliches Gesamtpassagieraufkommen

An einem Normalwerktag ist am Flughafen München mit einem Fluggastaufkommen von etwa 1/360 des Jahresaufkommens zu rechnen (Quelle: Auswertungen der Flughafen München GmbH, 2001). Das für 2015 prognostizierte Passagieraufkommen liegt bei 55,9 Mio., demnach an einem Normalwerktag bei etwa 155.000 Ein- und Aussteigern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch die Umsteiger (44% Anteil) miterfasst sind. Dies berücksichtigt, ergibt sich ein Originärpassagieraufkommen je Richtung von etwa 43.350. Als Normalwerktag gelten nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 91, Ausgabe 1991, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen) Werktag Dienstag bis Donnerstag in Wochen ohne Feiertage und außerhalb der Schulferienzeiten.

Tabelle 9-6: Originärpassagieraufkommen am Flughafen München an einem Normalwerktag je Richtung (nur Magnetschnellbahn unterstellt) im Jahr 2015

	Absolut	in % von Gesamt	Kfz-Fahrten	ÖV Pers.-Fahrten
Originäreinsteiger	43350			
Pkw Fahrer	7716	17,8	7716	
Pkw Mitfahrer*	9320	21,5	6069	
Mietwagen	3858	8,9	3858	
Taxi	3381	7,8	3381	
Bus	3858	8,9		3858
S-Bahn	6936	16,0		6936
MSB	8280	19,1		8280
Gesamtpassagiere (ohne Umsteiger)	43350	100%	21024	19074

*bei den Mitfahrern gehen nur 14 % (65% von 21,5%) als verkehrserzeugend ein

Durch die Mitfahrer, die eigens zum Flughafen gebracht oder abgeholt werden (etwa 65 % aller Pkw-Mitfahrer), wird zusätzlicher flughafeninduzierter Verkehr durch Rückfahrt bzw. Anfahrt der Holer bzw. Bringer erzeugt (s. Kap. 6.1.2).

In Tabelle 9-7 ist das Originärpassagieraufkommen unter Berücksichtigung der Ostbayernanbindung berechnet. Die hier dargestellten Modal-Split-Anteile ergeben sich analog der Aufteilung nach Verkehrsmitteln wie in Tabelle 9-6 dargestellt, unter zusätzlicher Berücksichtigung der Ostbayernanbindung. Durch die direkte Schienenanbindung ergibt sich ein Anteil der Bahn am Gesamtverkehr von etwa knapp 4 %. Der ÖV-Anteil (Transrapid, Bahn, S-Bahn, Bus) im landseitigen Passagieraufkommen erhöht sich durch die Realisierung gegenüber dem Ohne-Fall von 44 % auf etwa 46,5 %.

Tabelle 9-7: Originärpassagieraufkommen am Flughafen München an einem Normalwerktag je Richtung (Magnetschnellbahn + Ostbayernanbindung unterstellt) im Jahr 2015

	Absolut	in % von Gesamt	Kfz-Fahrten	ÖV Pers.-Fahrten
Originäreinsteiger	43350			
Pkw Fahrer	7283	16,8	7283	
Pkw Mitfahrer*	8843	20,4	5748	
Mietwagen	3858	8,9	3858	
Taxi	3165	7,3	3165	
Bus	3381	7,8		3381
Bahn (Ostbayernanbindung)	1604	3,7		1604
S-Bahn	6936	16,0		6936
MSB	8280	19,1		8280
Gesamtpassagiere (ohne Umsteiger)	43350	100	20054	20201

*bei den Mitfahrern gehen nur etwa 13 % (65% von 20,4%) als verkehrserzeugend ein

Durch die Mitfahrer, die eigens zum Flughafen gebracht oder abgeholt werden (etwa 65 % aller Pkw-Mitfahrer), wird zusätzlicher flughafeninduzierter Verkehr durch Rückfahrt bzw. Anfahrt der Holer bzw. Bringer erzeugt (s. Kap. 6.1.2).

Tabelle 9-8: Originärpassagieraufkommen am Flughafen München an einem Normalwerktag je Richtung (Magnetschnellbahn+Ostbayernanbindung+Erdinger Ringschluss unterstellt) im Jahr 2015

	Absolut	in % von Gesamt	Kfz-Fahrten	ÖV Pers.-Fahrten
Originäreinsteiger	43350			
Pkw Fahrer	7239	16,7	7239	
Pkw Mitfahrer*	8757	20,2	5692	
Mietwagen	3858	8,9	3858	
Taxi	3165	7,3	3165	
Bus	3381	7,8		3381
Bahn (Ostbayernanbindung)	1604	3,7		1604
S-Bahn	7066	16,3		7066
MSB	8280	19,1		8280
Gesamtpassagiere (ohne Umsteiger)	43350	100	19954	20331

*bei den Mitfahrern gehen nur etwa 13 % (65% von 20,2%) als verkehrserzeugend ein

Durch die Mitfahrer, die eigens zum Flughafen gebracht oder abgeholt werden (etwa 65 % aller Pkw-Mitfahrer), wird zusätzlicher flughafeninduzierter Verkehr durch Rückfahrt bzw. Anfahrt der Holer bzw. Bringer erzeugt (s. Kap. 6.1.2).

9.2.2 Bringer und Holer

Etwa 65% der Pkw-Mitfahrer werden eigens mit dem Pkw zum Flughafen gebracht bzw. vom Flughafen abgeholt. Zusätzlich zu den Kfz-Fahrten, bei denen der Passagier im Pkw mitfährt, wird durch Bringer und Abholer eine Ab- bzw. Anfahrt erzeugt. An einem Normalwerktag sind dies zusätzlich etwa 11.500 Kfz-Fahrten/Tag der Bringer und Holer. Unterstellt wurde, das bis 2015 die Magnetschnellbahn, die Ostbayernanbindung und der Erdinger Ringschluss realisiert werden.

Im öffentlichen Verkehr werden lediglich 2% der Bahn-Nutzer (S-Bahn, Bahn, MSB) begleitet. Das sind insgesamt pro Tag etwa 1.350 Pers.-Fahrten (hin und rück) der Begleitpersonen.

9.2.3 Flughafenbeschäftigte

Die prognostizierte Zahl der direkt am Flughafen Beschäftigten für das Jahr 2015 liegt bei 45.800 (Quelle: ifo-Institut, 2002). Dies entspricht gegenüber dem Jahr 2000 einer Zunahme der Flughafenbeschäftigten um 127%.

Tabelle 9-9: Prognose der am Flughafen München Beschäftigten für das Jahr 2015

	2000	2015
Beschäftigte am Flughafen	20.180	45.800

Quelle: ifo-Institut, 2002

Hinsichtlich der räumlichen Herkunftsverteilung der bis 2015 zusätzlich am Flughafen Beschäftigten wird prognostiziert (Quelle: ifo-Institut, 2002), dass 50% der Beschäftigten im Untersuchungsgebiet wohnhaft sind. Hinsichtlich der Verteilung auf Gemeindeebene wird sowohl für innerhalb als auch außerhalb eine Fortschreibung des Status-Quo (Quelle: Arbeitsstättenenerhebung 2000, FMG) zugrundegelegt.

Demnach ergibt sich auf Kreisebene für das Jahr 2015 folgende Verteilung der Flughafenbeschäftigten:

	Anzahl Flughafenbeschäftigte 2015	Anteil 2015 in %
Freising	9489	20,7
Erding	7945	17,3
München	3677	8,0
Stadt München	10230	22,3
Ebersberg	1549	3,4
Landshut	3131	6,8
Stadt Landshut	655	1,4
Mühldorf am Inn	1266	2,8
Rosenheim	681	1,5
Pfaffenhofen a.d. Ilm	636	1,4
Fürstenfeldbruck	629	1,4
Dachau	614	1,3
Summe Sonstige	5298	11,6
Summe	45800	100,0

Verkehrsmittelwahl

Bei der zugrundegelegten Realisierung der **Magnetschnellbahn**, ergeben sich folgende Prognosen für die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten (Quelle: Vorstudie Magnetschnellbahn Flughafen München).

Tabelle 9-10: Nachfrageprognose für die Beschäftigten auf dem Flughafengelände

	2015 [Mio. Pers.fahrten /Jahr]	2015 [%]
MIV	15,1	82,5
MSB	1,0	5,5
S-Bahn	1,6	9,0
Bus	0,4	2,0
Fahrrad/ Krad	0,2	1,0
Summe	18,3	100,0

Quelle: Vorstudie Magnetschnellbahn Flughafen München, Untersuchungsbericht, 2001 und eigene Berechnungen

Die zugrundegelegte Realisierung der **Ostbayernanbindung** (Marzlinger Spange, Pullinger Spange oder Neufahrner Kurve) führt entlang des Einzugsbereiches der Schienenverbindung

- (Regensburg -) Landshut - Moosburg - (Freising -) Flughafen München

bei der Nutzergruppe Beschäftigte zu einer Erhöhung des ÖV-Anteils von derzeit knapp 7% auf etwa 10% (Quelle: Anbindung Ostbayerns an den Flughafen München, itp, 2001). Je nach Planvariante ergeben sich aufgrund der damit jeweils verbundenen Verbesserungen hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens auf Kreisebene unterschiedliche Verlagerungseffekte.

Tabelle 9-11: Ostbayeranbindung – Nachfrage im Segment Beschäftigte

	Summe aller Verkehrsmittel [1000 Pers.Fahrten /Jahr]	Individualverkehr [1000 Pers.Fahrten /Jahr]	Öffentlicher Verkehr [1000 Pers.Fahrten /Jahr]	ÖV - Anteil [%]
Ist-Zustand 2000	2.610,6	2.431,2	179,3	6,9
Stadt Landshut	318,2	295,4	22,9	7,2
Landkreis Landshut	468,5	453,1	15,4	3,3
Landkreis Freising	1.603,3	1.470,6	132,7	8,3
Fernrelationen	220,1	212,1	8,4	3,8
Bezugsfall 2015 (Ohne-Fall)	5.207,2	4.849,3	357,8	6,9
Stadt Landshut	634,9	589,3	45,6	7,2
Landkreis Landshut	934,7	904,0	30,7	3,3
Landkreis Freising	3.198,6	2.933,8	264,7	8,3
Fernrelationen	439,0	422,2	16,8	3,8
Planfall 2015 (Marzlinger Spange)	5.207,2	4.656,1	551,1	10,6
Stadt Landshut	634,9	504,7	130,2	20,5
Landkreis Landshut	934,7	857,1	77,6	8,3
Landkreis Freising	3.198,6	2.901,1	297,5	9,3
Fernrelationen	439,0	393,2	45,8	10,4
Planfall 2015 (Pullinger Spange)	5.207,2	4.662,5	544,6	10,5
Stadt Landshut	634,9	525,7	109,2	17,2
Landkreis Landshut	934,7	870,2	64,5	6,9
Landkreis Freising	3.198,6	2.865,9	332,7	10,4
Fernrelationen	439,0	400,8	38,2	8,7
Planfall 2015 (Neufahrner Kurve)	5.207,5	4.702,5	504,7	9,7
Stadt Landshut	634,9	537,8	97,1	15,3
Landkreis Landshut	934,7	877,7	57,0	6,1
Landkreis Freising	3.198,6	2.881,9	316,7	9,9
Fernrelationen	439,0	405,1	33,9	7,7

Quelle: Anbindung Ostbayerns an den Flughafen München, itp, 2001

Der **Erdinger Ringschluss**, der den Lückenschluss im Schienennetz zwischen Erding und dem Flughafen München herstellt, hat hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der am Flughafen Beschäftigten folgende Auswirkungen:

- Für die Beschäftigten aus dem Landkreis Mühldorf und fernere Herkunft verkürzt sich die Reisezeit im Öffentlichen Verkehr um etwa 25 Minuten, da bereits ab Markt Schwaben auf die S 6 Richtung Flughafen München (über Erding) umgestiegen werden kann. Gleichzeitig ist zu beachten, dass auf dieser Achse auch das straßenseitige Angebot durch den Weiterbau der A 94 bis zum Prognosehorizont verbessert wird, so dass sich die Auswirkungen insgesamt kompensieren dürften.
- Hinsichtlich der MVV-Relationen ergibt sich eine Verbesserung im Öffentlichen Verkehr. Durch die teilweise deutliche Reduzierung der Reisezeiten dürfte sich im Einzugsbereich der DB-Linie Linie S 6, vor allem entlang des bestehenden Streckenabschnitts Poing – Erding, sowie im Abschnitt Markt Schwaben – Dorfen der DB-Strecke 940 durch den Ringschluss der ÖV-Anteil im Nachfragesegment Flughafenbeschäftigte erhöhen. Vor allem durch Verlagerungen vom Pkw auf die S-Bahn dürfte der zukünftige ÖV-Anteil im Einzugsbereich der S 6 - entsprechend des Verkehrsmittelwahlverhaltens der Beschäftigten im Einzugsbereich der S 1 und S 8 mit vergleichbaren Bedingungen - bei etwa durchschnittlich 30% liegen, im Einzugsbereich des DB-Streckenabschnitts - aufgrund des notwendigen zweimaligen Umsteigens und dem auch nach Realisierung des Erdinger Ringschlusses immer noch relativ ungünstigen Reisezeitverhältnisses im Vergleich zum Pkw - bei lediglich etwa 5% - 10%.

Bei Angebot der direkten Verbindung des Flughafens in Richtung Mühldorf (Walpertskirchener Spange) würde für den bayerischen Südosten eine sehr attraktive Schienenverbindung möglich sein, die zudem auch den Osten des Flughafens als Wohnstandort für Flughafenbeschäftigte attraktiv machen würde (s. auch Tabelle 12-1 und Karte 26 bis Karte 28).

Im Vergleich zur Variante Erdinger Ringschluss (Lückenschluss im Schienennetz zwischen Erding und Flughafen) brächte die direkte Bahnanbindung von der Mühldorfer Bahnstrecke über die Walpertskirchener Spange und den Erdinger Ringschluss zum Flughafen München eine Reisezeitersparnis von etwa 25 Minuten. Zudem entfielen das notwendige zweimalige Umsteigen in Markt Schwaben auf die S 6 und in Erding auf die S 1 bzw. S 8 (s. auch Tabelle 12-1 und Karte 26 bis Karte 28).

Für die folgenden Prognoseberechnungen für den Prognosehorizont 2015 wurde hinsichtlich der Südostbayernanbindung nur der Erdinger Ringschlusses als realisiert zugrundegelegt. Es wurde weiterhin, entsprechend den Vorgaben aus dem Strukturgutachten, davon ausgegangen, dass sich die Wohnstandortwahl der Flughafenbeschäftigten proportional der derzeitigen Verteilung weiterentwickelt.

Gesamtverkehrsaufkommen der Beschäftigten nach Verkehrsmittel

Unter Berücksichtigung eines Anwesenheitsfaktors von etwa 0,8 errechnet sich eine Anwesenheit von etwa 36.500 Beschäftigten/ Normalwerktag.

Tabelle 9-12: prognostiziertes Verkehrsaufkommen der Flughafenbeschäftigten je Richtung an einem Normalwerktag für 2015

	Absolut	in % von Gesamt	Kfz-Fahrten	ÖV Pers.-Fahrten
Beschäftigtenaufkommen Normalwerktag	36640			
Pkw Fahrer	26491	72,3	26491	
Pkw Mitfahrer*	2711	7,4		
Bus	550	1,5		550
S-Bahn	4104	11,2		4104
Bahn	403	1,1		403
MSB	2015	5,5		2015
Fahrrad/ Krad	366	1,0		
Gesamt	36640	100,0	26491	7072

*Mitfahrer erzeugen keinen zusätzlichen Verkehr

9.2.4 Besucher

Das jährliche Besucheraufkommen am Flughafen München wird im Prognosefall voraussichtlich bei etwa 1 Million pro Jahr liegen (Quelle: Vorstudie Magnetschnellbahn Flughafen München, FMG). Daraus resultieren bei je einer Hin- und Rückfahrt 2 Millionen Personenfahrten pro Jahr.

An Wochenenden ist das Verkehrsaufkommen aufgrund des Freizeitcharakters des Besucher-parks gewöhnlich höher als an Werktagen. An allen 5 Wochentagen zusammen besuchen etwa ebenso viele Personen den Park wie an den beiden Wochenendtagen zusammen. Da das Besucheraufkommen während der Wochentage annähernd gleich verteilt ist, liegt das werktägliche Besucheraufkommen bei durchschnittlich 1900 Personen.

Unter Annahme des ermittelten Modal-Split aus der Vorstudie zur Magnetschnellbahn und der Studie zur Ostbayernanbindung ergibt sich für den Prognosefall folgendes Besucherverkehrsaufkommen:

Die etwa 1.900 Personenfahrten je Richtung und Tag verteilen sich auf

- etwa 825 Kfz-Fahrten, unter Annahme eines durchschnittlichen Pkw-Besetzungsgrades von 1,75
- etwa 135 Personenfahrten mit der S-Bahn

- etwa 40 Personenfahrten mit der Bahn
- etwa 180 Personenfahrten mit der MSB
- etwa 100 Personenfahrten mit dem Bus

Im Hinblick auf das Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen bleibt der Besucherverkehr von untergeordneter Bedeutung.

9.2.5 Wirtschaftsverkehr

Folgendes Fracht- und Güteraufkommen wird für den Flughafen München prognostiziert (Quelle: FMG, 2001):

Tabelle 9-13: Prognostizierte Entwicklung des Luftfrachtaufkommen bis 2015:

Jahr	Luftfrachtumschlag ohne Trucking [1000 t/ Jahr]	Luftfrachtumschlag inkl. Trucking [1.000 t/ Jahr]
1993	59	106
1995	65	131
2000	125	236
2005	231	381
2010	290	525
2015	430	725

Quelle: Flughafen München GmbH, 2001

Von 2000 bis 2015 erhöht sich der Frachtumschlag um etwa das Dreifache. Davon ausgehend kann mit einem Wirtschaftsverkehrsaufkommen von etwa 2550 Lkw-Fahrten je Richtung gerechnet werden.

9.2.6 Gesamtverkehrsaufkommen am Flughafen

Im Folgenden ist das prognostizierte Gesamtverkehrsaufkommen 2015 je Richtung für einen durchschnittlichen Normalwerktag dargestellt. Unterstellt ist der Fall, das bis 2015 die Magnet-schnellbahn, die Ostbayernanbindung und der Erdinger Ringschluss realisiert werden.

Tabelle 9-14: Prognostiziertes landseitiges Gesamtverkehrsaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag (24 Stunden) für 2015 (Werte gerundet)

	Pers. Fahrten	Kfz-Fahrten	Pers.-Fahrten Bahn	Pers.-Fahrten S-Bahn	Pers.-Fahrten MSB	Pers.-Fahrten Bus
Passagiere	43.350	19.950	1.600	7.050	8.300	3.400
Begleiter (Bringer und Holer)	6.420	5.700	60	280	330	
Besucher	1.900	825	40	135	180	100
Beschäftigte	36.640	26.500	400	4.100	2015	550
Wirtschaftsverkehr (Lkw) Fracht und Güter		2550				
Summe	88.310	55.575	2.100	11.565	10.825	4.050

Tabelle 9-15: Landseitiges Gesamtverkehrsaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag (24 Stunden), Jahr 2000 (Werte gerundet)

	Pers. Fahrten Gesamt	Kfz-Fahrten	Pers.-Fahrten S-Bahn	Pers.-Fahrten Bus
Passagiere	23.350	12.850	6.775	1.875
Begleiter (Bringer und Holer)	3.775	3.500	270	
Besucher	900	350	225	75
Beschäftigte	16.200	12.625	1.775	325
Wirtschaftsverkehr (Lkw) Fracht und Güter		830		
Summe	44.225	30.155	9.045	2.275

Bei Gegenüberstellung der Prognosezahlen mit der Ist-Analyse 2000 ergeben sich folgende zu erwartende Zunahmen beim landseitigen Verkehrsaufkommen am Flughafen München.

Tabelle 9-16: Zunahme des landseitigen Verkehrsaufkommens je Richtung im Zeitraum 2000 bis 2015

	Pers. Fahrten		Kfz-Fahrten		Pers.-Fahrten ÖV	
	Abs.	[%]	Abs.	[%]	Abs.	[%]
Passagiere	20.000	86%	7.200	56%	11.700	135%
Begleiter (Bringer und Holer)	2.600	69%	2.200	63%	400	148%
Besucher	1.000	111%	475	136%	155	52%
Beschäftigte	20.440	126%	13.865	110%	4.960	235%
Wirtschaftsverkehr (Lkw) Fracht/ Güter			1.720	207%		
Summe	44.040	100%	25.460	84%	17.215	152%

9.3 VERKEHR AUS FLUGHAFENBEDINGTER ENTWICKLUNG

Die Grundlage zur Ermittlung der flughafenbedingten Verkehrsnachfrage bilden die Prognoseausgangsdaten aus dem Strukturgutachten (ifo-Institut, 2001).

Tabelle 9-17: Prognose – Strukturentwicklung Flughafenumland (=Untersuchungsgebiet) bis 2015: Entwicklung der Beschäftigten und Einwohner im Flughafenumland

Jahr	Erwerbstätige insgesamt im Untersuchungsgebiet	Arbeitsplätze am Flughafen	Indirekte und induzierte Arbeitsplätze durch den Flughafen	Erwerbstätige unabhängig vom Flughafen	Einwohner insgesamt	Davon flughafen-induziert
1987	-	-	-	-	407.920	-
1992	-	-	-	-	455.320	-
2000	300.000	20.180	13.400	266.500	505.160	39.800
2010	346.700	36.300	24.100	286.300	546.000	69.000
2015	364.200	45.800	30.400	288.000	565.900	85.700

Quelle: Angaben der FMG, Strukturgutachten, Berechnungen ifo-Institut, Stand: März 2002

Bis zum Jahr 2015 wird eine Neuansiedlung von etwa 25.500 Arbeitsplätzen direkt am Flughafen, sowie eine flughafenbedingte Neuansiedlung von weiteren 17.000 Arbeitsplätzen und etwa 46.000 Einwohnern (davon 28.500 flughafendirekt) im Untersuchungsgebiet prognostiziert. Dabei wurde angenommen, dass etwa je 50% der Beschäftigten innerhalb des Untersuchungsgebietes wohnen.

Die Ermittlung des Berufsverkehrs der Flughafenbeschäftigten wurde bereits im Kapitel 9.2.3 dargestellt und wird im Folgenden nicht mehr behandelt. Dagegen muss deren sonstiger Verkehr (z.B. Ausbildung, Einkaufs- und Freizeitverkehr) in die Ermittlung des Neuverkehrs im Flughafen-Umland mit aufgenommen werden. Dabei sind folgende Verkehrsarten zu unterscheiden:

- Berufs-Binnenverkehr der für 8.500 Arbeitsplätze (50% von 17.000 Arbeitsplätzen) zuziehenden 17.400 Einwohner. Es wird eine Anwesenheitsquote von 80 % unterstellt. Je Arbeitsplatz werden zwei Fahrten pro Werktag (Hin- und Rückfahrt) durchgeführt. In der Summe ergibt dies eine Anzahl von 13.600 Fahrten/ Werktag.
- Nicht-Berufsverkehr der für die 8.500 Arbeitsplätze im Flughafen-Umland und die 25.500 Arbeitsplätze am Flughafen zuziehenden 46.000 Einwohner. Es wird ein durchschnittliches Verkehrsverhalten mit durchschnittlich täglich etwa 2,8 Wegen/ Person bzw. 1,7 Fahrten/ Person im motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr (KONTIV 89) unterstellt. Nach Abzug des Berufsverkehrs (0,65 Wege/ Person) verbleiben noch 2,15 Wege pro Person und Tag bzw. etwa 1,3 Fahrten pro Person und Tag im motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr. Dies ergibt in der Summe etwa 99.000 Wegen/ Tag bzw. etwa 60.000 Fahrten/ Tag.
- Berufs-Einpendlerverkehr zu den 8.500 Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet, deren Beschäftigte außerhalb des Untersuchungsgebietes wohnen. Es wird eine Anwesenheitsquote von 80 % unterstellt. Je Arbeitsplatz werden zwei Fahrten pro Werktag (Hin- und Rückfahrt) durchgeführt. In der Summe ergibt dies eine Anzahl von 13.600 Fahrten/ Werktag. Der Nicht-Berufsverkehr wird in diesem Falle vernachlässigt, da die Beschäftigten außerhalb des Untersuchungsgebietes wohnen.
- Der zusätzliche Güterverkehr im Untersuchungsgebiet durch die prognostizierten 17.000 Arbeitsplätze beträgt etwa 8.500 Lkw-Fahrten und durch die etwa zusätzlichen 46.000 Einwohner im Flughafen-Umland etwa 2.300 Lkw-Fahrten.

9.4 VERKEHR AUS EIGENENTWICKLUNG

Entsprechend des Strukturgutachtens entstehen bis 2015 aus der Eigenentwicklung zusätzlich 21.500 Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet. Daneben ist mit einer Erhöhung der Einwohnerzahl um weitere 14.800 Einwohner zu rechnen. Aufgrund der zusätzlichen Arbeitsplätze entstehen etwa 34.400 werktägliche Fahrten. Der Nicht-Berufsverkehr liegt bei etwa 19.000 Fahrten/ Tag im motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr. Der Güterverkehr wird mit etwa 4.000 zusätzlichen Lkw-Fahrten abgeschätzt.

9.5 ZUSAMMENSTELLUNG DER VERKEHRSENTWICKLUNG BIS 2015

Tabelle 9-18: Verkehrsentwicklung 2015 / 2000

	Pers. Fahrten/ Werktag			Lkw-Fahrten/ Werktag		
	2015	2000	Zuwachs bis 2015	2015	2000	Zuwachs bis 2015
Quell- und Zielverkehr zum Flughafen	176.500	88.450	88.170	5.100	1.660	3.440
Verkehr aus flughafenbedingter Entwicklung	161.200	74.200	87.000	18.700	7.700	11.000
Verkehr aus Eigenentwicklung	1.083.500	1.030.000	53.500	53.500	49.500	4.000
Summe	1.421.200	1.192.650	228.670	77.300	58.860	18.440

Quelle: eigene Berechnungen

Aufgrund der Entwicklungen im Untersuchungsgebiet, die vor allem flughafenbedingt sind, ist mit einem Verkehrszuwachs von etwa 20% im Personenverkehr und etwa 30% im Güterverkehr gegenüber dem Bestand im Jahr 2000 zu rechnen.

9.6 ERSTELLUNG DER FAHRTENMATRIX UND VERKEHRSUMLEGUNG

Die Prognose der Verkehrsnachfrage für 2015 wurde auf Basis der prognostizierten Entwicklungen im Strukturgutachten ermittelt. Dabei wurde unterschieden nach Aktivitäten, die mit dem Luftverkehr einen Teil der Transportkette für Personen und Gütern bilden, die flughafenbedingt bzw. flughafeninduziert sind, und solchen, die nicht auf den Flughafen bezogen sind. Zur Berechnung des landseitigen Verkehrsaufkommens des Flughafens dienen als Eingangsgrößen die Prognosen zum Fluggastaufkommen, zu den direkt am Flughafen Beschäftigten sowie zu den flughafeninduzierten Entwicklungen und Eigenentwicklungen im Untersuchungsgebiet hinsichtlich Erwerbstätigen und Einwohnern. Die Prognose von Beschäftigten, Erwerbstätigen und Einwohnern im Untersuchungsgebiet, wurde von den Strukturgutachtern zunächst als Trendprognose, hinsichtlich deren räumlicher Verteilung wie im Jahr 2000, durchgeführt. Aufbauend darauf wurde die Prognose des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsraum erstellt. Die Ergebnisse der Prognose für diese Verkehre sind in den Abschnitten 9.2 bis 9.4 dargestellt.

Um die künftigen Verkehrsbeziehungen des Untersuchungsgebietes mit den angrenzenden Räumen und Regionen, sowie die Verkehrsbeziehungen durch das Untersuchungsgebiet in ihrer Gesamtheit abzuschätzen, wurden zudem die Prognoseberechnungen der Bundesverkehrswegeplanung zur Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland für 2015 (Integrations-Szenario) verwendet. Im „Verkehrsbericht 2000“ wird eine Zunahme der Personenverkehrsleistung um 20% und der Güterverkehrsleistung um 64% im Zeitraum 1997 bis 2015 prognostiziert. Der mengenmäßig weitaus größte Zuwachs entfällt dabei auf den Straßenverkehr. Für den Straßengütertransitverkehr, insbesondere im grenzüberschreitenden Güterverkehr, werden Zuwachsraten von über 100% vorhergesagt. Diese Entwicklung hat zur Folge, dass das im Untersuchungsgebiet gelegene Bundesfernstraßennetz, vor allem die Autobahnen A 9 und A 99, durch steigenden Lkw-Transitverkehr belastet wird.

Aus den ermittelten Verkehrsprognosedaten und unter Verwendung der Prognoseberechnungen der Bundesverkehrswegeplanung wurde eine Fahrtenmatrix erstellt. Die Aufteilung der Verkehrsnachfragebeziehungen auf die Verkehrsmittel wurde anhand des bestehenden Verkehrsverhaltens der einzelnen Nutzergruppen sowie unter Berücksichtigung der voraussichtlich bis 2015 realisierten Maßnahmen im Straßen- und Schienennetz abgeschätzt.

Diese Matrix wurde in einem Verkehrsmodell auf das für das Jahr 2015 zugrundegelegte Verkehrsnetz umgelegt. Als Ergebnis erhält man die zu erwartenden Belastungen im Verkehrsnetz.

Der Untersuchungsraum wurde für die räumliche Analyse in sogenannte Verkehrszellen gegliedert, um die Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Teilräumen abbilden zu können. Das Verkehrsmodell umfasst insgesamt 255 Verkehrszellen. Das Untersuchungsgebiet mit 71 Städten und Gemeinden wurde dabei in 144 Verkehrszellen eingeteilt.



Abbildung 9-1: Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen

Das Straßennetz wurde im Verkehrsmodell abstrahiert, um Reisezeiten und Kapazitäten auf den einzelnen Netzelementen abbilden, ermitteln und visualisieren zu können. Für den Straßenverkehr wurde die prognostizierte Verkehrsnachfrage auf den Netzgraphen umgelegt und daraus die künftig zu erwarteten Verkehrsqualitäten ermittelt und soweit erforderlich, ein Handlungskonzept entwickelt.

In diesem Verkehrsgutachten wurden für die Berechnung der Verkehrsnachfrage für 2015 die aktuellen Prognosedaten zum Fluggastaufkommen entsprechend der Verkehrsprognose der Flughafen München GmbH vom Juli 2001, sowie die aktuellen Prognosedaten zur Flughafenbe-

schäftigten-, Erwerbstätigen- und Einwohnerentwicklung im Untersuchungsgebiet entsprechend den Vorgaben des Strukturgutachtens (ifo Institut, PV, 2002) zugrundegelegt. Daraus ergibt sich, dass sich das Ergebnis dieses Gutachtens nicht vollständig mit den Ergebnissen bereits vorhandener Gutachten decken kann.

9.7 DARSTELLUNG DER VERKEHRSELASTUNGEN 2015

9.7.1 Strassennetz

In den folgenden Kartendarstellungen sind die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2015 dargestellt. In Karte 20 sind die durchschnittlich täglichen Verkehrsbelastungen [Kfz/ 24h] aufgrund des Prognoseverkehrsaufkommens am Flughafen dargestellt. In Karte 21 sind die durchschnittlich täglichen Gesamtverkehrsbelastungen [Kfz/ 24h], und in Karte 22 der absolute Verkehrszuwachs [Kfz/ 24h] im Vergleich zum Analysejahr 2000 dargestellt.

Bis zum Jahr 2015 ist vor allem im großräumigen Straßennetz weiterhin mit einem starken Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Auf der A 92 westlich des Flughafens beträgt die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung etwa 130.000 Kfz gegenüber etwa 85.000 Kfz im Analysefall.

Starke Zuwächse von etwa 10.000 Kfz pro Tag sind auf der FTO zu erwarten. Entlang der Isarparallele ist nach Fertigstellung der B 388a mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 20.000 Kfz/ 24h zu rechnen. Auf der B 301 nördlich Freising erhöht sich das derzeitige Verkehrsaufkommen um etwa 6.000 Kfz pro Tag, auf der B 15 nördlich Landshut um etwa knapp 10.000 Kfz. Im Südosten des Untersuchungsgebietes ist auf der B 15 im Bereich Dorfen mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 19.000 Kfz/ 24h, auf der St2331 nördlich der A 94 von etwa 14.000 Kfz/ 24h zu erwarten.

Der flughafenbedingte Verkehr (s. Karte 20) aus Westen bündelt sich vor allem auf der A 92 (etwa 55.000 Kfz/ 24h westlich der AS Hallbergmoos) und der Isarparallele (etwa knapp 10.000 Kfz/ 24h). Der Flughafenverkehr aus Osten benutzt vor allem die A 92 (etwa 11.500 Kfz/ 24h östlich der AS Erding), die A 94 (etwa 3.000 Kfz/Tag östlich der AS Pastetten) und im weiteren Verlauf die St2331 (etwa 4.000 Kfz/ Tag), sowie die B 388 (etwa 2.500 Kfz/ Tag westlich Taufkirchen a. d. Vils) und im weiteren Verlauf die geplante Nordumfahrung Erding (etwa 3.500 Kfz/ Tag östlich Eitting). Aus Norden sammelt sich der Flughafenverkehr vor allem auf der B 301 (etwa 3.000 Kfz/ Tag) und der FS 13 (etwa 2.500 Kfz/Tag). Die flughafenbedingte Verkehrsbelastung auf der FTO liegt im nördlichen Abschnitt bei ungefähr 10.000 bis 12.000 Kfz pro Tag.

Im regionalen Straßennetz ist die ED 5 zwischen der St 2584 und Schwaig flughafenbedingt mit etwa 5.000 Kfz/ Tag belastet. Für die Erschließung des nördlichen Landkreises Erding ist die Verbindung von Wartenberg über die ED 2 und im weiteren Verlauf über die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Berglern und Eitting zur ED 19 von wichtiger Bedeutung hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens München. Die flughafenbedingte Belastung liegt entlang dieses Streckenzugs bei etwa 1.500 Kfz/ Tag.

Karte 20: Prognostizierter Flughafenverkehr 2015

Karte 21: Prognostizierter Gesamtverkehr 2015

Karte 22: Verkehrszuwachs 2000-2015

9.7.2 Öffentlicher Verkehr

Das für das Jahr 2015 zu erwartende flughafenbedingte Fahrgastaufkommen bei den einzelnen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs ist im Folgenden zusammenfassend dargestellt. Die Ermittlung erfolgte im Abschnitt 9.2.

Tabelle 9-19: S-Bahn, durchschnittlich tägliches flughafenbedingtes Fahrgastaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag im Jahr 2015

	Pers.-Fahrten S-Bahn
Passagiere	7.050
Begleiter (Bringer und Holer)	280
Besucher	135
Beschäftigte	4.100
Summe	11.565

Quelle: eigene Berechnungen

In der Summe ist je Normalwerktag mit einem flughafenbedingten Verkehrsaufkommen von 11.565 Personenfahrten pro Tag und Richtung zu rechnen.

Allein durch das flughafenbedingte Fahrgastaufkommen im Jahr 2015 ergibt sich bereits eine Steigerung der Verkehrsnachfrage an den S-Bahnstationen Flughafen-Terminal und Besucherpark, die um etwa 50% über der derzeitigen Gesamtverkehrsnachfrage an den beiden S-Bahnstationen liegt. Durch die Überlagerung des flughafenbedingten Verkehrs mit dem werktäglichen Verkehr kann es auf den Linien S 1 und S 8 in der Relation Innenstadt - Flughafen dazu kommen, dass S-Bahn-Fahrgäste zum Flughafen keinen Sitzplatz vorfinden.

Tabelle 9-20: Bus, durchschnittlich tägliches flughafenbedingtes Fahrgastaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag im Jahr 2015

	Pers.-Fahrten Bus
Passagiere	3.400
Begleiter (Bringer und Holer)	-
Besucher	100
Beschäftigte	550
Summe	4.050

Quelle: eigene Berechnungen

Im Verkehrssystem Bus spielt die Auslastung im Normalfall keine Rolle. Hier bestimmt das zur Verfügung stehende Angebot (Bedienungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit, Reisezeit) auf den einzelnen Relationen die Qualität des Verkehrsmittels.

Tabelle 9-21: Magnetschnellbahn, durchschnittlich tägliches flughafenbedingtes Fahrgastaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag im Jahr 2015

	Pers.-Fahrten MSB
Passagiere	8.300
Begleiter (Bringer und Holer)	330
Besucher	180
Beschäftigte	2.015
Summe	10.825

Quelle: eigene Berechnungen

Bei der Magnetschnellbahn ist der Auslastungsgrad ebenfalls nicht die bestimmende Qualitätsgröße. Der Gesamtplatzausnutzungsgrad beträgt im Durchschnitt etwa 25%, in der maßgeblichen Spitzenstunde etwa knapp 55 % (Quelle: Machbarkeitsstudie für Magnetschnellbahnstrecken in Bayern und Nordrhein-Westfalen, Kurzfassung, 2002, eigene Berechnungen).

Ebenso verursacht das flughafenbedingte Pers.-Fahrtenaufkommen bei der Ostbayernanbindung im Regelfall keine Kapazitätsprobleme.

Tabelle 9-22: Bahn (Ostbayernanbindung), durchschnittlich tägliches flughafenbedingtes Fahrgastaufkommen je Richtung an einem Normalwerktag im Jahr 2015

	Pers.-Fahrten Bahn
Passagiere	1.600
Begleiter (Bringer und Holer)	60
Besucher	40
Beschäftigte	400
Summe	2.100

Quelle: eigene Berechnungen

10 ANALYSE DER ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSSITUATION IM STRASSENNETZ UND HANDLUNGSKONZEPT

10.1 GROSSRÄUMIGES UND ÜBERREGIONALES WEGENETZ

Die wichtigsten Verbindungen zum Flughafen bestehen auch im Jahr 2015 in erster Linie über das Bundesfernstraßennetz. Dabei fungieren vor allem die Autobahnen A 92 und A 9 als Rückgrat der Flughafenerschließung. Auf diesen treten auch die höchsten flughafenbedingten Verkehrsbelastungen auf. Auf der A 92 westlich der AS Flughafen liegt das prognostizierte flughafenbedingte Verkehrsaufkommen bei durchschnittlich täglich etwa knapp 60.000 Kfz/ Tag. Das prognostizierte flughafenbedingte Verkehrsaufkommen auf der A 92 aus Richtung Osten liegt bei gut 10.000 Kfz/ Tag.

Bis zum Jahr 2015 ist auf den Autobahnen weiterhin mit einer deutlichen, zum Teil flughafenbedingten Zunahme der Verkehrsbelastung zu rechnen. Dies wirkt sich auch problematisch hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens München aus.

Die zusätzlichen Kapazitäten durch den sechsstreifigen Ausbau auf der A 92 zwischen AK Neufahrn und der AS Flughafen München werden allein durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen von etwa 55.000 Kfz/ Tag ausgelastet.

Auf der A 9 südlich des AK Neufahrn werden durch den 8-streifigen Ausbau bis zum AK München Nord zwar ebenfalls zusätzliche Kapazitäten geschaffen, trotzdem kann auch auf diesem Streckenabschnitt aufgrund der gleichzeitig steigenden Verkehrsbelastung auf bis zu durchschnittlich 180.000 Kfz/Tag im Vergleich zu heute nicht mit einer Verbesserung der Verkehrsqualität gerechnet werden.

Durch den Anstieg des Verkehrsaufkommens ist auf der A 9 nördlich des AK Neufahrn und südlich des AK München–Nord, sowie vor allem auf dem Ostabschnitt des Autobahnringes A 99 zwischen dem AK M-Nord und dem AK M-Süd mit einer Verschlechterung der Verkehrssituation zu rechnen. Auf dem Ostring ist im Bereich zwischen dem AK Ost und der AS Aschheim ist eine durchschnittliche tägliche Belastung von etwa knapp 150.000 Kfz/ Tag zu erwarten.

Auf der A 92 im Bereich zwischen dem AD Feldmoching und dem AK Neufahrn ist mit einem Anstieg der Verkehrsbelastung auf Werte bis zu 75.000 Kfz pro Tag zu rechnen.

Die hohen Belastungen auf den Autobahnen haben unter anderem zur Folge, dass Verkehrsteilnehmer auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen. Nach Fertigstellung der Isarparallele durch den Bau der B 388a und der Fertigstellung der FTO bis zur A 94 wird ein Teil des Flughafenverkehrs aus südlicher Richtung seinen Weg über diese beiden Routen wählen. Die Achsen A 99/ B 388/ FS 44 und A 99/ A 94/ FTO werden in Zukunft wichtige Erschließungsfunktion für den aus Süden kommenden Flughafenverkehr haben.

Aber auch andere Verkehre in Nord-Süd-Richtung werden aufgrund der Verkehrsbelastungen und -überlastungen im Autobahnnetz die alternativen Verbindungen zwischen der A 92 und A 99 bzw. A94 wählen. Im Zuge der FS 44 sind mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von etwa

20.000 Kfz/ 24h gegenüber 15.000 Kfz/ 24h im Analysefall voraussichtlich sehr hohe Auslastungen zu erwarten, die speziell an den Knotenpunkten Probleme verursachen werden. Hier werden Modifikationen notwendig sein. Im südlichen Abschnitt der Isarparallele (B 388a/ B 388) im Bereich zwischen der FS 44 und der AS Aschheim sollten höhenfreie Knotenpunkte zum Einsatz kommen, da auch aus den jeweiligen Querrichtungen hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist.

Auf der FTO werden die höchsten Auslastungen im Bereich zwischen der Flughafenzufahrt und Erding Nord erwartet. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen steigt gegenüber dem Jahr 2000 um etwa 10.000 Fahrzeuge auf ungefähr 25.000 Kfz pro Tag an. Durch die FTO wird der Verkehr gebündelt und entlastet vor allem die St 2080 zwischen Erding und Markt Schwaben, sowie die St2082 im Bereich zwischen Neuching und Pliening.

Durch die Überlastungserscheinungen auf den Autobahnen werden, wie bereits schon heute, auch weiterhin die Bundesstraßen B 11 und B 13, sowie die Kreisstraße FS 6, die parallel zur A 9 verlaufen, sowie des weiteren die B 471 im Bereich zwischen Putzbrunn und Aschheim zum Teil als Ausweichrouten gewählt.

Durch den Weiterbau der A 94 auf der Trasse Dorfen bis Ampfing wird die Anbindung des südostbayerischen Raumes verbessert. Die Folgen der Maßnahme sind vielschichtig. Einerseits wird die derzeit stark belastete B 12 (München - Mühldorf) im Bereich zwischen Heldenstein und Forstinning, sowie die Verbindungsachse von der B 12 zum Flughafen über die St 2084 (B 12 - Schwindegg – Dorfen – Erding - Flughafen) um etwa 1.000 Kfz/ Tag entlastet, andererseits nimmt das Verkehrsaufkommen auf Querverbindungen zwischen der A 94 und dem Flughafen zu. Die flughafenbedingten Zuwächse ergeben sich vor allem auf der St 2331 zwischen der AS Pastetten und der B 388 und im weitem Verlauf auf der FTO. Der zu erwartende Gesamtverkehrszuwachs liegt bei etwa 6.000 bis 8.000 Kfz/ Tag, die zu erwartende Gesamtbelastung bei etwa 13.000 bis 15.000 Kfz/ Tag. Betroffen davon ist vor allem die Ortsdurchfahrt Hörlkofen. Verkehre aus Richtung Passau, die über die B 388 zum Flughafen fahren, gelangen am günstigsten über die Nordumfahrung Erding dorthin. Diese wird 2015 voraussichtlich mit etwa 6.000 bis 7.000 Kfz pro Tag belastet sein.

Durch den Bau der A 94 verliert die B 388 als regionale und überregionale Verbindung etwas an Bedeutung. Aufgrund der schnellen Autobahnverbindung über die A94 ergeben sich Verkehrsverlagerungen im Untersuchungsgebiet. Vor allem auf den Nord-Süd gerichteten Verbindungen zu den Anschlussstellen Pastetten, Lengdorf und Dorfen werden die Verkehrsbelastungen zunehmen. Dies betrifft die Nord-Süd-Verbindung entlang der B 15 zur Anschlussstelle Dorfen, die Verbindung entlang der Kreisstraße ED 12 zur Anschlussstelle Lengdorf und die Verbindung entlang der St2331 zur Anschlussstelle Pastetten.

10.2 REGIONALES STRASSENNETZ

10.2.1 Raum München

Die wichtigsten Hauptverbindung vom Flughafen nach München führt auch im Prognosejahr 2015 weiterhin über die A 92 und die A9. Die zu erwartenden Probleme im Autobahnnetz wurden be-

reits in Abschnitt 10.1 beschrieben. Durch den Weiterbau der A 99 bis zur A 96 wird die Anbindung des Südwestens der Landeshauptstadt München und der Umlandgemeinden an die Autobahn bzw. an den Flughafen deutlich verbessert.

Die Bundesstraße B 11 wird weiterhin als Alternativroute von Bedeutung sein. Die Bundesstraßen B 13 und B 471 sind vor allem als Autobahnzubringer für die Gemeinde Unterschleißheim, Oberschleißheim und Garching von Bedeutung. Die Flughafenverbindung über die Isarparallele ist vor allem für Ziel- bzw. Quellverkehre im Münchner Osten interessant. Hier ist aufgrund der zu erwartenden Situation auf dem Autobahnring A 99 weiterhin mit relativ hohem flughafenbedingtem Verkehr entlang der B 471 zu rechnen. Der Anteil liegt bei etwa knapp 20%.

Ansonsten ist das regionale Straßennetz aufgrund des Flughafenverkehrs nur eher gering belastet. Die zu erwartenden Gesamtverkehrssteigerungen fallen mit Ausnahme des Teilabschnitts der B 471 im Bereich zwischen der AS Aschheim und der B 388 insgesamt noch moderat aus.

10.2.2 Südöstlicher Untersuchungsraum

Flughafenverkehre aus den Gemeinden des östlichen Landkreises München, des westlichen Landkreises Erding und den Ebersberger Gemeinden, aber auch aus dem Münchner Osten bzw. Südosten finden nach Fertigstellung der FTO eine verbesserte Verkehrsanbindung an den Flughafen München vor. Durch die FTO findet eine Bündelung des Verkehrs statt unter gleichzeitiger Entlastung der St 2082 und der St 2080. Auf dem nördlichen Abschnitt der FTO ist mit einem hohen flughafenbedingtem Verkehrsaufkommen von etwa 40% südlich der St2584 bzw. 60% nördlich der St2584 zu rechnen.

In Markt Schwaben wird auch nach Fertigstellung der FTO mit einem flughafenbedingtem Verkehrsaufkommen von etwa 1.500 Kfz/ Tag aus Richtung Ebersberg gerechnet werden müssen. Auf der ED 5 ist im Bereich zwischen der St 2584 und Schwaig ebenfalls weiterhin mit flughafenbedingtem Verkehrszuwachs von etwa 3.000 Kfz/ Tag zu rechnen.

Die wichtigsten regionalen Verbindungen aus dem östlichen Landkreis Erding zum Flughafen bestehen auch in der Zukunft über die B 388, die St2084 und die St2331. Alle drei Achsen führen sternförmig auf Erding zu. Durch die Nordumfahrung Erding wird Verkehr von der B 388 zum Flughafen, nach Freising und zur A 92 von Erding ferngehalten. Die Belastung auf der Nordumfahrung liegt 2015 voraussichtlich bei etwa 6.000 bis 7.000 Kfz pro Tag.

Der flughafenbedingte Verkehr mit etwa 1.000 Kfz/ Tag auf der St 2084 aus Richtung Dorfen wird gegenüber heute etwa konstant bleiben, da die St 2084 überregional als Verbindungsachse von der B 12 zum Flughafen München durch den Weiterbau der A 94 an Bedeutung verliert.

Durch den Ausbau der A 94, wird unter anderem der Flughafenverkehr aus Richtung Osten gebündelt. Im weiteren Verlauf ist vor allem auf der St 2331 ein deutlicher Verkehrszuwachs zu erwarten (etwa 6.000 bis 8.000 Kfz/ Tag). Betroffen ist entlang dieser Achse vor allem die Ortsdurchfahrt Hörkofen. Von der St 2331 gelangt der Flughafenverkehr im weiteren Verlauf am günstigsten über die B 388 und die FTO dorthin. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass der Verkehr reibungslos abgewickelt werden kann. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Knoten-

punkte St2331/ B388 und B 388/ St2580 (FTO). Engpässe entlang dieser Verbindung könnten dazu führen, dass ein Teil des Verkehrs von der St 2331 alternativ über die Ortsdurchfahrt Erding entlang der St2084 (Anton-Bruckner-Straße) fährt.

Durch den Bau der A 94 ergeben sich insgesamt Verkehrsverlagerungen im Untersuchungsgebiet. Vor allem auf den Nord-Süd gerichteten Verbindungen zu den Anschlussstellen Pastetten, Lengdorf und Dorfen werden die Verkehrsbelastungen zunehmen. Dies betrifft die Nord-Süd-Verbindung entlang der B 15 zur Anschlussstelle Dorfen, die Verbindung entlang der Kreisstraße ED 12 zur Anschlussstelle Lengdorf und die Verbindung entlang der St2331 zur Anschlussstelle Pastetten. Entlang der B 15 ist vor allem im Bereich zwischen Taufkirchen und Dorfen mit einem Verkehrszuwachs von etwa 5.000 Kfz/ Tag zu rechnen.

Bedingt durch die zu erwartenden hohen Verkehrsbelastungen auf dem Ostabschnitt des Autobahntrags A 99 und der A 9, ist zu erwarten, dass ein Teil des Verkehrs aus Richtung Mühldorf mit den Zielen Freising, A 92 bzw. A 9 (Richtung Nürnberg) bereits ab der Anschlussstelle Pastetten von der A 94 auf das nachgeordnete Netz ausweicht um im weiteren Verlauf über die St2331 und die FTO günstig dorthin zu gelangen.

Im nördlichen Landkreis Erding ergibt sich auf der Verbindung entlang der ED 2 zwischen Warthenberg und Berglern, und im weiteren Verlauf auf der Gemeindeverbindungsstraße nach Eitting zur ED 19 eine relativ hohe, vor allem flughafenbedingte Verkehrsbelastung, von etwa 2.000 Kfz/ Tag.

10.2.3 Nördlicher Untersuchungsraum

Die wichtigste Hauptverbindungsachse des nördlichen Untersuchungsgebietes besteht mit der B 301. Auf dieser bündelt sich neben dem flughafenbedingten Verkehr, ein Großteil der Verkehre in Richtung Freising, München und Erding. Durch den Bau der Ortsdurchfahrten in Au i. d. Hallertau und Kratzerimbach, sowie die Verlegung bei Zolling nimmt die Leistungsfähigkeit zu. Die Belastung südlich Zolling wird 2015 voraussichtlich auf etwa knapp 23.000 Kfz/ 24h gegenüber 13.000 Kfz/ 24h im Jahr 2000 zunehmen.

Im Bereich der Stadt Freising ist vor allem auf der B 301 im Bereich zwischen Zolling und der A 92, entlang der Westtangente und im weiteren Verlauf auf der FS 44 bzw. auf der Südtangente, sowie auf der B 11 mit hohen Verkehrszuwächsen in der Größenordnung von etwa 10.000 Kfz/ Tag zu rechnen. Hier sind vor allem die Knotenpunkte als kritisch anzusehen. Die BAB Anschlussstellen Freising-Süd und Freising-Mitte sind für das Jahr 2015 als bereits modifiziert zugrundegelegt. Die Knotenpunkte entlang der Westtangente mit der St2084, St2339 und der B 11 sowie mit der FS 44, sowie des weiteren der Knotenpunkt der B 11 westlich Marzling und die AS Freising-Ost sind ebenfalls entsprechend den zu erwartenden Verkehrsbelastungen zu gestalten bzw. zu modifizieren.

Im Bereich der Stadt Moosburg ist ebenfalls mit hohen Verkehrssteigerungen im Zuge der B 11 (Zunahme um etwa 5.500 Kfz/ Tag auf etwa 23.000 Kfz/ Tag) und der St 2085 (Zunahme um etwa 2.500 Kfz/ Tag auf etwa 18.000 Kfz/ Tag) zu rechnen. Die Beseitigung des beschränkten Bahnübergangs entlang der St 2085 zur Beseitigung des bereits heute schon bestehenden Eng-

passes. Zur Entlastung vom Durchgangsverkehr wird der Bau der Westumfahrung Moosburg mit höhenfreier Bahnquerung als notwendig erachtet.

Die Kreisstraße FS 13 bzw. ED 19 als dritte Anbindung des nördlichen Untersuchungsgebiets an die A 92 bzw. an den Flughafen wird voraussichtlich einen Verkehrszuwachs von knapp 7.000 Kfz/ Tag verzeichnen. Hiervon betroffen sind vor allem die Ortsteile Oberhummel und Gaden.

10.2.4 Stadt-Umland-Bereich Landshut

Im Raum Landshut dienen im nördlichen Landkreis vor allem die Bundesstraßen 15 und 299, sowie im südlich der A 92 gelegenen Stadt-Umland-Bereich die B 11 als wichtige Autobahnzubringer zur A 92 und im weiteren Verlauf zum Flughafen.

Im Stadt-Umland-Bereich von Landshut sind auf den Einfallstraßen, vor allem auf der B 15, B 299 und B 11 hohe Steigerungen zu erwarten. Diese liegen entlang der B 11 bei etwa 6.000 Kfz/ Tag, auf der B 15 bei knapp 10.000 Kfz/ Tag und auf der B 299 bei etwa 5.000 Kfz/ Tag. Für die Staatsstraße St2045 wird ein Zuwachs von etwa 6.500 Kfz/ Tag prognostiziert.

Der Flughafenverkehr ist hinsichtlich der Verkehrszuwächse bzw. -probleme im Bereich Landshut jedoch insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Der Quell- und Zielverkehr, sowie der Durchgangsverkehr im Stadt-Umland-Bereich von Landshut, vor allem auf der B 15 und B 299, verursachen die weitaus größeren Probleme.

10.3 BEDARFSANALYSE UND HANDLUNGSKONZEPT

Bei gleichzeitiger Betrachtung der für 2015 prognostizierten Gesamtverkehrsbelastungen und der Kapazitäten im zukünftigen Straßennetz (s. auch Abschnitt 8.1) ergeben sich kritische Bereiche. Generell ist im großräumigem Wegenetz mit sehr hohen Auslastungen (s. Karte 23 a – 23 c), die zeitweise zu Überlastungserscheinungen und Staus führen, zu rechnen. Des weiteren treten in den Stadtbereichen bzw. Stadt-Umland-Bereichen von München, Landshut, Freising und Erding sehr hohe Auslastungen auf. Dort ist Handlungsbedarf angezeigt.

Während die Verkehrsprognose in klassischer Weise in der Dimension durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV / 24h) an einem Normalwerktag ermittelt wurde, hat diese Größe wenig Aussage, wenn die zu erwartende Verkehrsqualität betrachtet wird. Dazu dient als Orientierung im allgemeinen die Auslastung der Straße während der Spitzenstunden des Tages als Verhältnis von Verkehrsstärke zur Kapazität der Verkehrsanlage, wobei die Kapazität in der Dimension Kfz/Stunde angegeben wird.

Als Kapazitätsgrenze für die Streckenabschnitte des Straßennetzes wurde die maximale Verkehrsstärke gewählt, bei der noch eine ausreichende Verkehrsqualität (stabiler Verkehrsfluss, Qualitätsstufe D nach HBS) gewährleistet ist. Für die Autobahnen wurde dabei eine maximale Verkehrsstärke von 6.000 Kfz/h je Richtung bei vierstreifigen Richtungsfahrbahnen, von 4.800 Kfz/h je Richtung bei dreistreifigen Richtungsfahrbahnen bzw. von 3.400 Kfz/h je Richtung bei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen gewählt. Bei zweistreifigen Landstraßen wurde eine maxima-

le Verkehrsstärke von 2.100 Kfz/h – 1.800 Kfz/ h im Querschnitt (RQ 10,5 und RQ 9,5) bzw. 1.800 - 1.600 Kfz/h im Querschnitt bei geringerem Ausbaustandard gewählt.

Der Anteil der Spitzenstunde an der Gesamtverkehrsmenge eines Tages wird im allgemeinen mit 10% angegeben, ist aber neben dem künftigen Verhalten der Verkehrsteilnehmer von weiteren Faktoren auf die Verkehrsnachfrage beeinflusst. Es wird deshalb im Sinne einer Sensitivitätsanalyse ein Bereich von 8 % bis 12 % gewählt. Das Ergebnis prägt sich dann in höheren Auslastungsgraden, d.h. schlechteren Verkehrsqualitäten bei 12 % und geringeren Auslastungsgraden, sprich besseren Verkehrsverhältnissen bei 8 % aus. Die Auslastungen der Streckenabschnitte bei 10 % Spitzenstundenanteil sind in Karte 23 b dargestellt.

In den Karten 23 a – c sind die Auslastungsgrade für die unterschiedlichen Spitzenstundenanteile zwischen 8 % und 12 % im Sinne einer Sensitivitätsanalyse dargestellt. Dabei liegen folgende Stufen der Auslastung zugrunde:

Stufe 1: niedrige Auslastung < 55 %, dargestellt in blau

Stufe 2: mittlere bis hohe Auslastung < 75 %, dargestellt in grün

Stufe 3: hohe Auslastung < 90 %, dargestellt in gelb

Stufe 4: sehr hohe Auslastungen an der Kapazitätsgrenze < 100 %, dargestellt in orange

Stufe 5: Überlastungen > 100 %, dargestellt in rot

Nachfolgend werden die zum Prognosejahr 2015 auf dem Straßennetz zu erwartenden Verkehrsbelastungen als Auslastungen, das heißt als Verkehrsqualitäten dargestellt. Unterstellt ist dabei das Straßennetz, das in Abschnitt 8.1 dargestellt ist und das im wesentlichen den Planungen des Bundes und des Freistaats Bayern und der Landkreise entspricht.

Auf Streckenabschnitten mit zu erwartenden Auslastungen der Stufen 4 und 5 ist speziell zu den Spitzenstunden mit Staus zu rechnen. Außerhalb der Spitzenstunden steigen die Leistungsreserven. Das bedeutet für das Straßennetz, dass sich die Verkehrsqualität verbessert und in der Regel um mindestens eine Stufe besser sein dürfte.

Die aus den Karten 23 a – c ablesbaren streckenbezogenen Auslastungen für das Jahr 2015 liefern Hinweise, einerseits für den notwendigen Handlungsbedarf im Straßennetz, andererseits für mögliche Handlungsansätze zur Siedlungsentwicklung in anderen Entwicklungsräumen.

Aus der Bewertung und Interpretation der Verkehrsverhältnisse, die sich aus diesen Darstellungen ergeben, wird nachfolgend ein Handlungskonzept für das Straßennetz abgeleitet.

*Karte 23 a: Zu erwartende Auslastungen auf den Streckenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes
2015*

*Karte 23 b: Zu erwartende Auslastungen auf den Streckenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes
2015*

*Karte 23 c: Zu erwartende Auslastungen auf den Streckenabschnitten des klassifizierten Straßennetzes
2015*

Aus der Problemanalyse ergibt sich über die bereits bis 2015 zugrundegelegten Maßnahmen und in Abschnitt 8.1 dargestellten Maßnahmen das Handlungskonzept für das Straßennetz. Das Konzept ist in erster Linie darauf angelegt, die bestehenden Kapazitätsengpässe durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen zu beseitigen. Unter Berücksichtigung der bestehenden Kapazitäten bzw. der Möglichkeiten zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten im Straßennetz, ist es Aufgabe der Verkehrsplanung, den Bedarf an notwendiger Infrastruktur zu ermitteln. Dieser Bedarf ist im Folgenden aufgelistet.

Des weiteren sollte die Verkehrsplanung jedoch auch eine aktive Rolle im Sinne einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung übernehmen, um in Räumen, in der ein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten leistungsfähiges Verkehrsnetz hergestellt werden kann, eine aktive Siedlungsentwicklung einzuleiten bzw. zu stärken. Dies kann zugunsten von Räumen erfolgen, in der die vergangene, derzeitige oder zukünftig zu erwartende Siedlungsentwicklung eine Ursache der Verkehrsüberlastung ist. Auf dieses Thema wird in Abschnitt 12 näher eingegangen.

Generell ist im großräumigem Wegenetz (Karten 23a-c) mit sehr hohen Auslastungen, die zeitweise zu Überlastungserscheinungen und Staus führen, zu rechnen. Vor allem im Westen des Flughafens wird zu Zeiten des Spitzenverkehrs das Straßennetz überlastet sein. Des weiteren treten in den Stadtbereichen bzw. Stadt-Umland-Bereichen von München, Landshut, Freising und Erding sehr hohe Auslastungen auf.

Zur Beseitigung der sich hier abzeichnenden Kapazitätsengpässe im Straßennetz sind neben den bis 2015 voraussichtlich realisierten Maßnahmen (s. Abschnitt 8.1), weitere Maßnahmen im Straßennetz erforderlich. Neben dem 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahnen A99 im Bereich zwischen dem AK M-Süd und dem AK M-Nord, dem 8-streifigen Ausbau der A9 im Bereich zwischen dem AK Neufahrn und dem AD Holledau und dem 6-streifigen der A 8 Ulm – München, wird der Bau der B15neu als Alternative zur Entlastung des Fernstraßennetzes um München als erforderlich angesehen. Des weiteren umfassen die Maßnahmen folgende Bereiche im regionalen Straßennetz:

Flughafenzubringer

- Überplanung bzw. Anpassung der Knotenpunkte im Zuge der Isarparallele an die prognostizierten Verkehrsstärken, vor allem der Knotenpunkte B471/ M3, B471/ B388, FS44/ FS12, FS44/ Ludwigstraße, vierstreifigen Ausbau der Isarparallele im Bereich zwischen der A 99 und der AS Hallbergmoos vorhalten
- St2584 Erdinger Allee: 4-streifiger Ausbau, Modifikation Knotenpunkt St2584/ ED5
- Herstellen einer leistungsfähigen Verbindung entlang des Streckenzugs A 94 (AS Pastetten)/ St2331/ B 388/ FTO zur ostseitigen Straßenerschließung des Flughafen

Stadt-Umland-Bereich Landshut

- Auch zur Entlastung des Stadt-Umlandbereichs vom Durchgangsverkehr, speziell vom Schwerverkehr, wird die B15neu erforderlich

Bereich Moosburg

- FS 15: Westumfahrung Moosburg mit höhenfreiem Bahnübergang

Bereich Freising

- Modifikation Knotenpunkte B11/ FS44, FS44/ Ismaninger Straße, Knotenpunkt an der B11 westlich Marzling
- Umgestaltung AS Freising-Ost

Bereich Erding

- Verlegung der B 388 im Osten von Erding u.a. zur Entlastung des Knotenpunktes mit der St2084
- Höhenfreier Ausbau der Knotenpunkte B 388/ FTO und B 388/ St2331
- St2331: Bahnübergangsbeseitigung in Hörlkofen bzw. Ortsumfahrung mit höhenfreiem Bahnübergang

Sonstige Bereiche

- B471 im Bereich zwischen B 13 und B 388: Modifikation der Knotenpunkte B 471/ B 13, B 471/ Zeppelinstraße, B 471/ B 11 (ggf. durch Ortsumfahrung Garching mit Untertunnelung der B 471), B 471/ St2053, vierstreifiger Ausbau der B 471 im Bereich zwischen B 11 und B 13.
- Knotenpunkt B471/ St2342 in Oberschleißheim: Verlegung der St2342 parallel zur A92, Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der B 471
- Dorfen: Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der B 15

Des Weiteren sind lokale Problembereiche vor allem im Zuge von Ortsdurchfahrten durch leistungsfähigen Ausbau vor allem der kritischen Kreuzungen bzw. durch Ortsumfahrungen, soweit erforderlich, zu beseitigen.

Diese Infrastrukturmaßnahmen sind gegebenenfalls zu ergänzen, um Maßnahmen des Verkehrsmanagements, wie statische Beschilderungen, dynamische Wegweisung, Netzbeeinflussung und Streckenbeeinflussungsanlagen sowie intermodale Verkehrsauskunftssysteme, wie sie mit den Projekten BayernInfo vom Freistaat Bayern und MOBINET von der Landeshauptstadt München und dem Freistaat Bayern initiiert wurden. Je nach Grad der Ausstattung mit diesen Anlagen ist auch der Spitzenstundenfaktor bei der Berechnung der Auslastung des Straßennetzes beeinflussbar, in dem dadurch eine breitere Verteilung des Verkehrs auch außerhalb der Spitzenstunde erreichbar wird, das zu einer besseren Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und zu besseren Verkehrsqualitäten führt.

11 HANDLUNGSKONZEPT FÜR DEN ÖFFENTLICHER VERKEHR

Im Folgenden ist ein Handlungskonzept für den öffentlichen Verkehr vor dem Hintergrund der ermittelten Verkehrsnachfrage, die im Rahmen einer Trendprognose (räumliche Verteilung der zusätzlichen Erwerbstätigen und Arbeitsplätze entsprechend dem Bestand und der Entwicklungen in den Jahren 1987-2000) durchgeführt wurde, dargestellt.

Das im folgenden Abschnitt beschriebene Handlungskonzept des öffentlichen Verkehrs basiert auf den in Abschnitt 8.2 zugrundegelegten Maßnahmen bis 2015. Das Konzept wurde unter Berücksichtigung der Ziele der Regionalplanung (Region München und Region Landshut), der Zentralität der Orte, der Ergebnisse aus den Gemeindebefragungen sowie anhand der ermittelten Verflechtungsbeziehungen im Untersuchungsgebiet für den Prognosehorizont 2015 entwickelt.

11.1 GRUNDLAGEN

Regionalplanung Region München/ Region Landshut

Die in Abbildung 11-1 dargestellten Auszügen aus den Regionalplänen bilden mit den darin festgelegten zukünftigen Entwicklungsachsenachsen, die vorrangig der Konzentration und der weiteren verstärkten Entwicklung der Siedlungstätigkeit sowie der Bündelung von Infrastruktureinrichtungen dienen, eine wesentliche Grundlage für die Erstellung des Entwicklungskonzepts für den öffentlichen Verkehr. Als überregional bedeutsame Entwicklungsachsen im Untersuchungsgebiet sind definiert:

Region Landshut:

- Moosburg – Landshut – (Dingolfing)
- [(Mainburg) –] Landshut – (Vilsbiburg)
- Landshut – (Ergoldsbach)

Region München:

- München – Freising – Moosburg – Landshut
- München – Markt Schwaben – Dorfen – (Mühldorf)
- München – Markt Schwaben - Erding [– Taufkirchen/Vils]
- [St. Wolfgang – Dorfen – Taufkirchen/Vils – Landshut]

Erläuterung: () nicht mehr im Untersuchungsgebiet [] keine Bahn-/ S-Bahnverbindung

Bis auf die in eckigen Klammern genannten Teilstücke verlaufen diese ausnahmslos entlang des Schienennetzes der Deutschen Bahn, das damit die Basis des Öffentlicher Verkehr bildet. Für

das Untersuchungsgebiet der Region München ist des weiteren die bevorzugt zu entwickelnde Stadt Moosburg ausgewiesen, sowie der nachhaltig zu stärkende ländliche Teilraum (blaue Schraffur) Nandlstadt, Moosburg, Langenpreising, Mauern, Hörgertshausen, Gammelsdorf und Wang. Innerhalb der Grenzen des Untersuchungsgebiets der Region Landshut wird eine Stärkung der Gemeinde Buch am Erlbach angestrebt.

Der Regionalplan Region München weist ausdrücklich auf den wirtschaftlichen Belebungseffekt durch den Flughafen München hin. Der Flughafen soll, insbesondere auch in Verbindung mit der zu schaffenden Infrastruktur, für sein ganzes Umland wirksam werden, jedoch besonders mit dem Schwerpunkt Landkreis Erding. Die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze soll sich insbesondere im möglichen Oberzentrum Freising, Mittelzentrum Erding, dem bevorzugt zu entwickelnden Mittelzentrum Moosburg sowie den Gemeinden Langenbach, Langenpreising, Marzling, Moosinning, Neuching, Oberding, Wartenberg, Wörth und Zolling vollziehen.

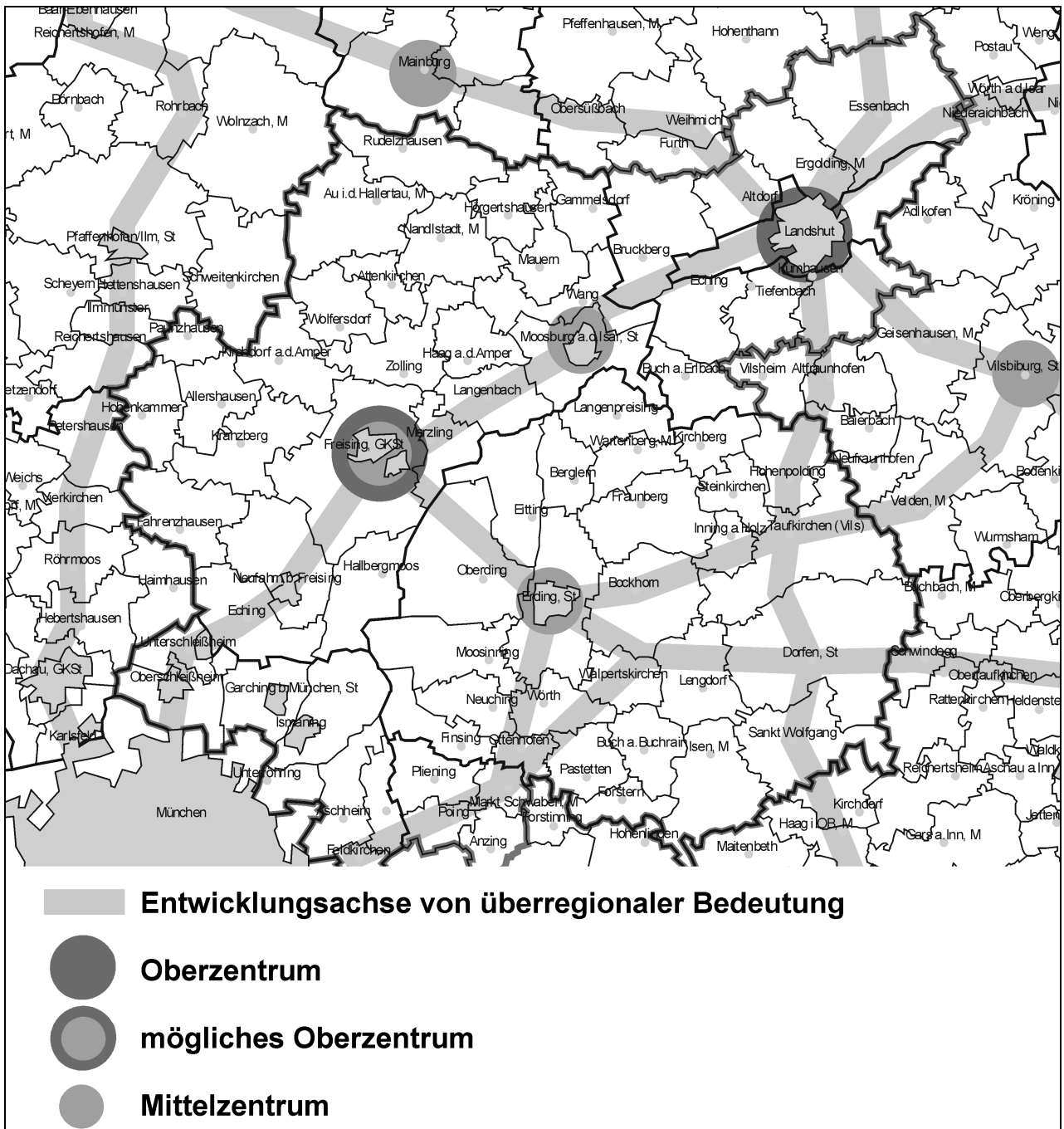


Abbildung 11-1: Auszüge aus den Regionalplänen Region München (14) und Region Landshut (13), 2001

Gemeindebefragung

Weitere Grundlage für die Ermittlung des Handlungskonzeptes Öffentlicher Verkehr bilden die Ergebnisse der Gemeindebefragungen im Untersuchungsgebiet. Im Rahmen dieser Befragungen erfolgten Angaben zu Problembereichen und Planungsvorschlägen der Gemeinden. Da diese teils sehr detailliert, teils aber auch sehr allgemein formuliert wurden, erfolgte eine Einteilung in unterschiedliche Kategorien.

Zu den fünf meistgenannten Problembereichen des Öffentlicher Verkehr (s.Abbildung 11-2) der Gemeindebefragung gehören die Punkte „Allgemeine Mängel bzw. mangelhaftes Angebot des ÖPNV“ (33%), gefolgt von der mangelhaften Anbindung an den Flughafen (30%). In Verbindung mit der mangelhaften Anbindung der Gemeinden an die Kreisstädte/zentralen Orte (11%) werden die Orte Erding, Freising, Moosburg, Markt Schwaben, Dachau, München und Pfaffenhofen genannt. Ein weiterer Problembereich besteht in der schlechten Erreichbarkeit der Forschungseinrichtungen in Garching und der Kreiskrankenhäuser (7%) sowie Sonstiges (19%).

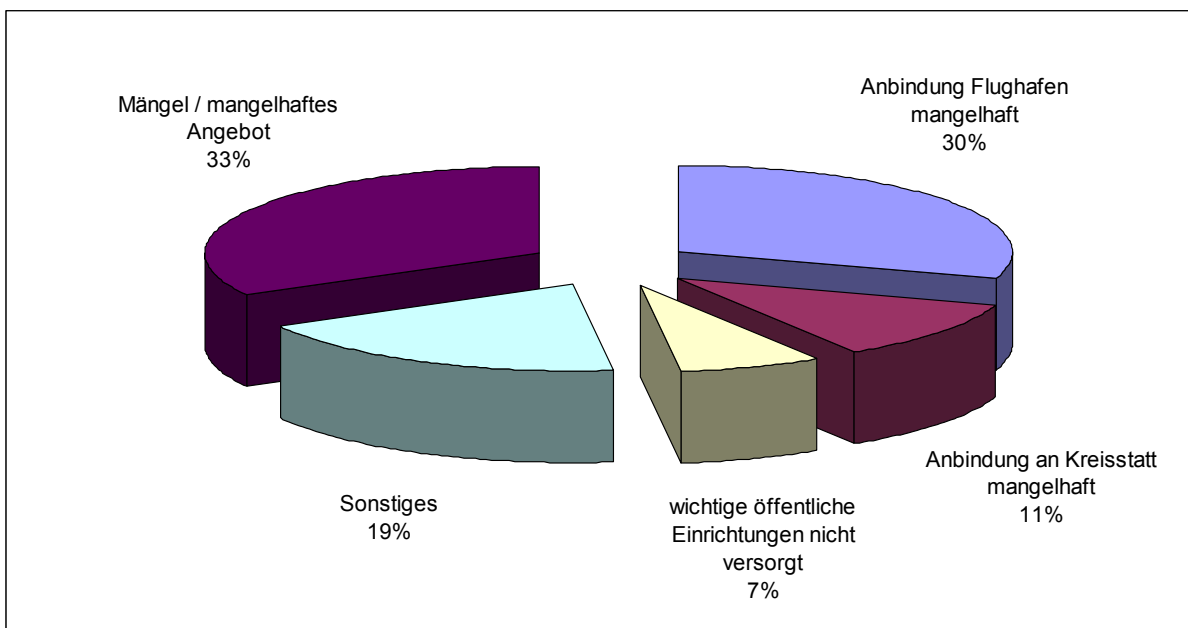


Abbildung 11-2: Gemeindebefragung Problembereiche des Öffentlicher Verkehr

Favorisierte Ziele sind hier ausdrücklich die Verbesserung der Anbindung an zentrale Orte (Erding, Freising, Moosburg, München, Petershausen, Pfaffenhofen, Markt Schwaben) mit 24% und die Forderung nach dem Bau der (Walpertskirchner-, Pullinger-, Marzlinger-) Bahnspangen (24%), besonders häufig gefordert wird der Erdinger Ringschluss. Weitere Punkte sind Verbesserungen des S-Bahntakts (14%), der Bau neuer Haltepunkte (z.B. Fischerhäuser, Schwaig) mit 12% und Sonstiges (26%).

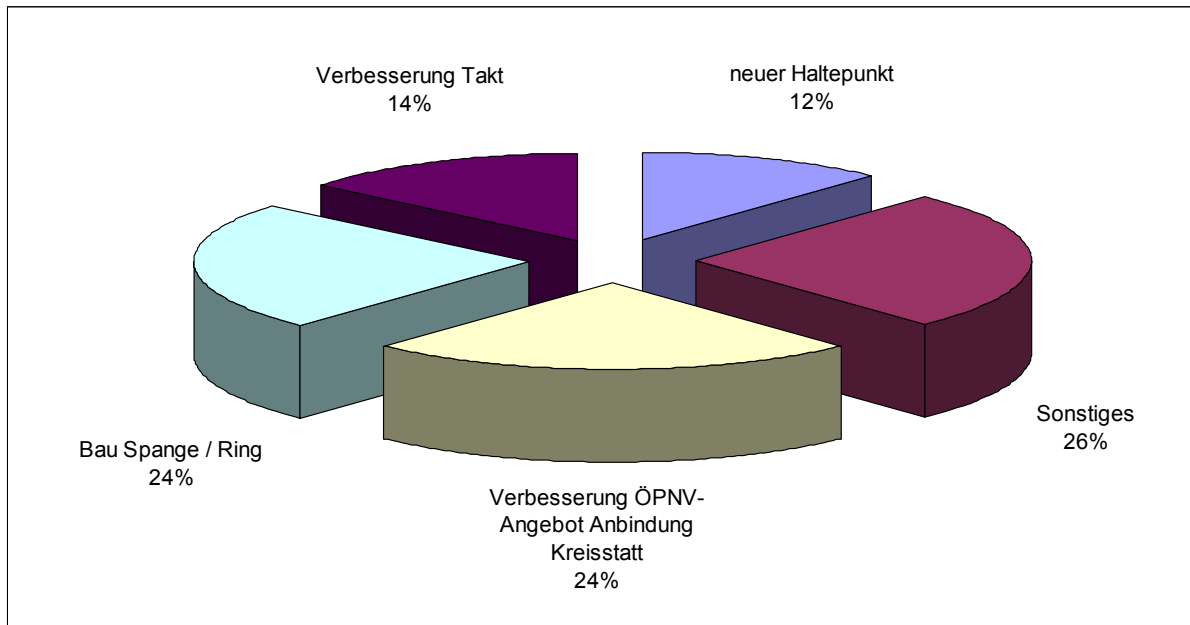


Abbildung 11-3: Gemeindebefragung Planungsvorschläge öffentlicher Verkehr

Nutzergruppen und deren Anforderungen

Weitere Voraussetzung des Handlungskonzepts bildet die Ermittlung der wesentlichen Nutzergruppen im öffentlichen Verkehr und deren Anforderungen. Diese sind in Tabelle 11-1 zusammengefasst.

Tabelle 11-1: Wesentliche Nutzergruppen im öffentlichen Verkehr im Untersuchungsgebiet

Nachfrage	Beschäftigte Flughafen	Fluggäste	Beschäftigte Unter-/ Mittel-/ Oberzentren	Schüler/ Auszubildende	Besorgungsverkehr
Angebot	Beschäftigte Schichtbetrieb				
Montag-Freitag	•	•	•	•	•
Samstag	•	•			•
Sonntag	•	•			
Morgens	•	•	•	•	•
Mittags	•	•		•	•
Nachmittags	•	•	•	•	•
Abends	•	•	•		•
Nachts	•	•			
Takt < 1 h	•	•	•		
Takt > 1 h					•
Termingebunden	•	•	•	•	

Beschäftigte des Flughafens, Beschäftigte im Schichtbetrieb und Fluggäste stellen mit Termingebundenheit, Forderung nach hoher Taktdichte und möglichst 24-stündiger Bedienung, 7 Tage die

Woche die höchsten Anforderungen an den Öffentlicher Verkehr. Diese werden derzeit nur vom schienengebundenen Verkehr und von wenigen Buslinien gewährleistet.

Beschäftigte in Unter-/Mittel-/Oberzentren und Schüler/Auszubildende sind wie die vorgenannte Gruppe termingebunden, benötigen aber in der Regel nur gute Verbindungen und Taktdichten zu den Hauptverkehrszeiten an Werktagen, morgens und abends, Schüler morgens und mittags/nachmittags. Während Beschäftigten meist auch die Alternative des individuellen Verkehrsmittels zur Verfügung steht, ist die Gruppe der Schüler/Auszubildenden überwiegend auf den Öffentlicher Verkehr angewiesen. Linien mit Fahrzielen Schulen/Ausbildungsstätten sind insofern auch in unrentablen Gebieten mit geringen Einwohnerdichten obligatorisch.

Fahrten im Besorgungsverkehr sind in der Regel nicht termingebunden und erfolgen werktags mit Samstag. Hier sind auch geringere Taktdichten vertretbar. Besorgungsverkehr ist im dünner besiedelten ländlichen Raum mit dem Öffentlicher Verkehr kaum wirtschaftlich und wegen evtl. zu befördernder Waren im Vergleich zum Pkw wenig attraktiv.

Verflechtungsbeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebiets

Abbildung 11-4 zeigt die Verflechtungsbeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebiets. Dargestellt sind die Quelle-/Zielbeziehungen mit mehr als 150 Fahrten pro Richtung pro Tag sowie die Ober-/Mittelzentren und der Flughafen (vereinfachte Darstellung). Auffallend ist, dass sich die Verflechtungsbeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebietes vor allem auf das Oberzentrum Landshut, die Mittelzentren und den Stadtumlandbereich von München fokussieren. Auch die Beziehungen zum Flughafen sind deutlich erkennbar, jedoch innerhalb des Untersuchungsgebietes im Vergleich nicht überproportional ausgeprägt.

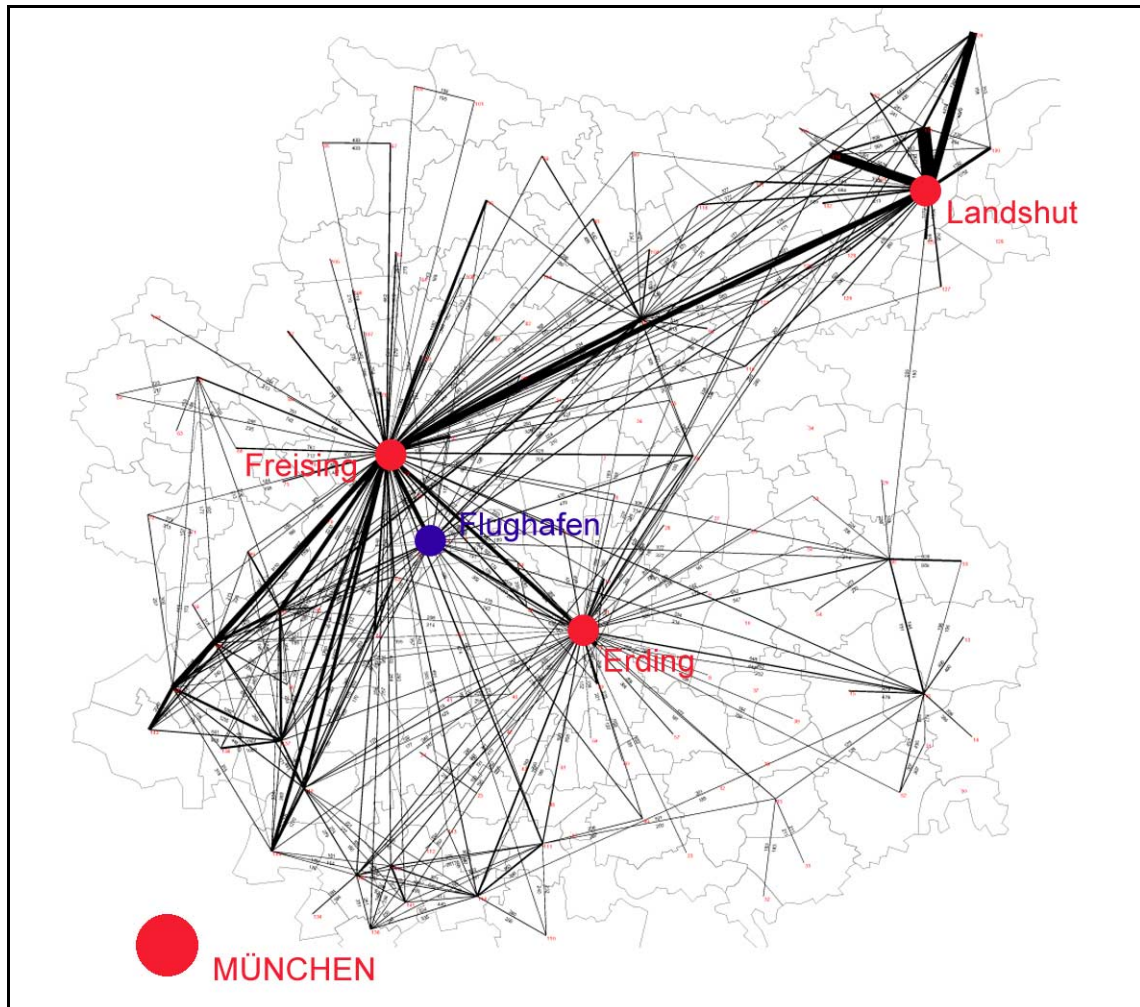


Abbildung 11-4: Verflechtungsbeziehungen: innerhalb des Untersuchungsgebiets, ab 150 Fahrten (alle Verkehrsmittel) pro Tag je Richtung, Prognosehorizont 2015

Als bedeutend festgehalten werden die Orte Freising, Erding, Moosburg, Landshut, die sowohl als maßgebliches, regionales Zentrum als auch als zentrale Punkte im öffentlichen Verkehr dienen. Von untergeordneterer, aber dennoch zentraler Bedeutung sind die Beziehungen zum Flughafen, die der Gemeinden im Stadt- und Umlandbereich von München sowie im ländlichen Raum die Unter- bzw. Kleinzentren Dorfen, Taufkirchen/Vils und Wartenberg. Weitere Schwerpunkte finden sich im zum Untersuchungsgebiet gehörenden Stadt- und Umlandsbereich Münchens mit den Gemeinden Oberschleißheim, Unterschleißheim, Neufahrn, Garching, Ismaning, Unterföhring sowie der Gemeinden zwischen Feldkirchen und Markt Schwaben.

Hauptachsen innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich zwischen

- Oberschleißheim – Freising – Moosburg – Landshut
- Ismaning – Freising – Moosburg – Landshut
- Freising – (Flughafen) – Erding

sowie lokale Achsen zwischen

- Altdorf – Landshut
- Ergolding – Landshut
- Essenbach – Landshut

Verflechtungsbeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebiets und des Oberzentrums München

Ein abgeschwächtes Bild der Verflechtungsbeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebiets ergibt sich, wenn man bei der Betrachtung Verflechtungsbeziehungen die Beziehungen von München hinzunimmt. Zur besseren Übersicht und Herausstellung der wesentlichen Beziehungen wurden hier nur die Beziehungen mit mehr als 500 Fahrten pro Tag je Richtung dargestellt (Abbildung 11-5).

Während Freising und Landshut nach wie vor bedeutendes Zentrum ihrer Landkreise sind, verringert sich die Bedeutung der Mittelzentren Moosburg und Erding. Dafür sind verstärkt erkennbar die Beziehungen zwischen München und seinem Stadt- und Umlandsbereich. Die mit Abstand größte Verkehrsnachfrage erstreckt sich auf die Beziehung München – Flughafen.

Wichtigste Hauptachsen sind:

- München - Flughafen
- München - Oberschleißheim – Freising – Moosburg – Landshut
- Freising – (Flughafen) – Erding

sowie lokale Achsen zwischen

- Altdorf – Landshut
- Ergolding – Landshut
- Essenbach – Landshut
- München und seinem Stadt- und Umlandsbereich (Aschheim, Ismaning, etc.)

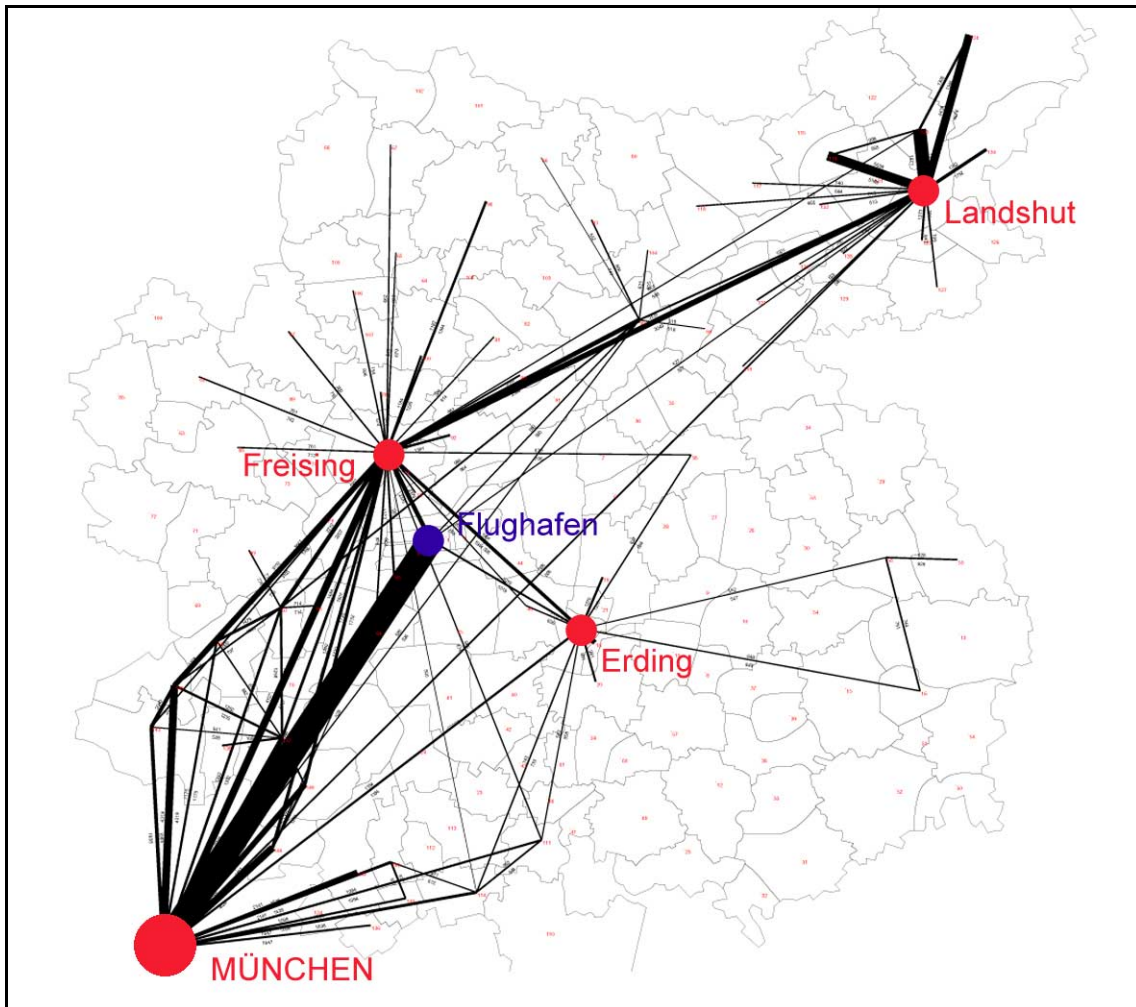


Abbildung 11-5: Verflechtungsbeziehungen: Untersuchungsgebiet + München, ab 500 Fahrten (alle Verkehrsmittel) pro Tag je Richtung, Prognosehorizont 2015

Auslastung der vorhandenen Kapazitäten

Detaillierte Auslastungszahlen der öffentlichen Verkehrsmittel im Untersuchungsgebiet lagen für die Untersuchung nicht vor. Den Aussagen der Gemeinden sowie der Flughafen München GmbH ist jedoch zu entnehmen, dass die derzeitigen Kapazitäten bei den bestehenden Verbindungen im Untersuchungsgebiet, besonders die des Busverkehrs, in der Regel nicht überlastet sind. Ausnahmen bilden zu den Hauptverkehrszeiten die Buslinie 635 zwischen Freising und Flughafen, sowie einzelne Regionalbahnverbindungen, sowie des weiteren Teilstücke der S-Bahnlinien S1, S6, S8, bei denen sich Berufsverkehr in die Stadt- und Umlandbereiche Münchens und Flughafenquell- und -zielverkehr überlagern. Des weiteren kommt es in Bereichen, in denen sich Bahn und S-Bahn (Teilstücke S1, S6) die Schienentrassen teilen zu betrieblichen Engpässen, was wiederum zu zeitlichen Verzögerungen führt.

11.2 HANDLUNGSKONZEPT

Ausgehend von den Grundlagen wurde ein Handlungskonzept für den öffentlichen Verkehr im Untersuchungsgebiet auf sechs Ebenen der Angebotsqualität in Abhängigkeit der Randbedingungen, sowie der erforderlichen Qualität erstellt. Eine Darstellung erfolgt in Karte 25.

11.2.1 Ebene 1 – Hauptachsen Öffentlicher Verkehr

Wirkungsbereich:	überregional, regional, lokal
Leistungsfähigkeit:	hoch
Beförderungsgeschwindigkeit:	hoch
Bedienungshäufigkeit:	HVZ: hoch NVZ: hoch – mittel
Verkehrsmittel:	schienengebundener Verkehr

Ebene 1 der Angebotsqualitäten ist das Grundgerüst des öffentlichen Verkehrs und bietet leistungsfähige Verbindungen zwischen den zentralen Orten und gewährleistet die landseitige Anbindung an den Flughafen München. Um gegenüber dem Individualverkehr ein konkurrenzfähiges Angebot anzubieten sind weitere Voraussetzungen wie günstige Reisezeiten, bei gleichzeitig ausreichenden Beförderungskapazitäten und Bedienungshäufigkeiten notwendig. Diese Forderungen werden vornehmlich durch die Verbindungen im Schienennetz erfüllt.

Als Ebene 1 bzw. Hauptachsen des Öffentlicher Verkehr werden nachstehend bereits vorhandene Strecken festgelegt

- Bahn: München – Freising – Landshut (– Regensburg)/ (– Plattling – Passau)
- Bahn: München – Markt Schwaben – Dorfen (– Mühldorf)
- S-Bahn S 1: München – Freising/ – Flughafen
- S-Bahn S 6: München – Erding
- S-Bahn S 8: München – Flughafen

sowie die nicht mehr im Untersuchungsgebiet befindliche Strecke:

- Bahn / S-Bahn: München (– Dachau – Petershausen – Ingolstadt)

sowie die geplanten Schienenverbindungen, die voraussichtlich bis 2015 realisiert werden (s. Kapitel 8.2), besonders

- Magnetschnellbahn / Expresß-S-Bahn
- Erdinger Ringschluss: S-Bahn: München – Flughafen – Erding
- Ostbayernanbindung: Regensburg – Landshut – Moosburg (– Freising) – Flughafen

Zum Erdinger Ringschluss sei aus verkehrlicher und struktureller Sicht noch folgendes ausgeführt:

Anhand der Verflechtungsbeziehungen wurde gezeigt, dass sowohl zwischen Erding und Flughafen, als auch zwischen den zentralen Orten Freising und Erding Bedarf an einer verbesserten Verbindung besteht. Auch der Regionalplan sieht diese Verbindungsachse vor und fordert eine Entwicklung der flughafenbezogenen Strukturentwicklung in Richtung Erding mit umliegenden Gemeinden. Gegenwärtig besteht diese Verbindung nur indirekt über die beiden Buslinien 635 und 512. Während die Linie 635 eine sehr hohe Bedienungsqualität bietet, wird die Linie 512 den Anforderungen nicht gerecht, da sie werktags nicht ausreichend und am Wochenende überhaupt nicht verkehrt. Auf der Flughafenlinie 635 (Freising – Flughafen) kam es in den Hauptverkehrszeiten teilweise zu Kapazitätsengpässen, da die Linie auch als äußerst wichtiger Zubringer zur S 8 dient. Aus diesem Grund wurde im Juni 2002 der 10 min-Takt zu den Hauptverkehrszeiten eingeführt.

Mittels des Erdinger Ringschlusses wird ein angemessenes Angebot mit strukturentwickelnder Wirkung zwischen Flughafen und Erding über den schienengebundenen Verkehr realisiert. Damit wird zudem auch eine gegenüber dem heutigen Zustand deutlich verbesserte Verbindung zwischen Freising und Erding über den Flughafen geschaffen, u.a. durch die Verringerung der bisherigen Fahrzeiten Freising – Erding, Flughafen – Erding. Die Einrichtung von Haltepunkten zwischen Flughafen und Erding stärkt die Voraussetzung zur Gewerbeansiedlung in den aufnahmefähigen und bevorzugt zu entwickelnden Gebieten im Osten des Flughafens. Als Vorstufe des endgültigen Ringschluss könnte die Errichtung eines Haltepunktes mit vorläufig einseitiger Verlängerung der Schienenverbindung vom Flughafen oder von Erding aus erfolgen.

Bis zur Fertigstellung des Erdinger Ringschlusses sollte als Zwischenlösung eine durchgängige Buslinie zwischen Freising – Flughafen – Erding eingerichtet werden. Dazu sollten die derzeitigen Linien 635 und 512 durchgebunden werden.

Ein weiteres, zu lösendes Problem stellen die derzeitigen Tarifbedingungen dar. Die Benutzung des öffentlichen Verkehrs auf der Relation Freising – Erding wird insofern benachteiligt, da durch das Anfahren des dazwischenliegenden Flughafens, der in einer weiteren Außenzone liegt, sich der Fahrpreis verteuert. Dies wirkt kontraproduktiv zu den Bestrebungen einen möglichst hohen Anteil des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Die Tarifzonenlage des Flughafens wurde seinerzeit bewusst gewählt, da die Flughafenerschließung mit der S-Bahn hohe laufende Kosten für Betrieb und Unterhalt verursacht, die zum Teil über den Fahrpreis gedeckt werden müssen.

Die Magnetschnellbahn zwischen München und Flughafen ist unter anderem aufgrund der zukünftig steigenden Fluggastzahlen von München in Richtung Flughafen notwendig (vgl. Punkt „Verflechtungsbeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebiets und des Oberzentrums München“). Die Realisierung der Magnetschnellbahn führt nicht nur zur Erhöhung der Kapazitäten entlang der Verkehrsverbindung München - Flughafen, sondern gleichzeitig zu einer Entflechtung der Fahrgastströme. Reisende zum Flughafen können getrennt und zeitlich etwa um den Faktor 2,5 schneller zum Flughafen befördert werden und entlasten somit die S-Bahn-Linien.

11.2.1.1 Einzugsbereiche der Haltestellen entlang der Schienenverbindungen

Zur Verdeutlichung der Erschließungswirkung der Ebene 1 – Hauptachsen ist diese in Karte 24 dargestellt. Zu sehen sind die Haltestellen entlang der Schienenverbindungen mit der Erweiterung um einen Haltepunkt zwischen Erding und dem Flughafen. Ausgehend von einem Einzugsradius der Haltepunkte für Fußgänger und Radfahrer (1 km) und P+R Verkehr (5 km) wird damit bereits ca. die Hälfte der Fläche des Untersuchungsgebiets erschlossen, zugleich wohnt dort der Großteil der Einwohner.

Karte 24: Einzugsbereiche der Haltestellen entlang der Schienenachsen

11.2.1.2 Verknüpfungspunkte Straße / Schiene

Zur Verknüpfung der Verkehrsträger Straße und Schiene sollten P+R Stellplätze geschaffen bzw. ggf. erweitert werden. Folgende Bahnhöfe und Haltepunkte werden wegen ihrer Lagegunst, der Erreichbarkeit und dem bestehenden bzw. zukünftig vorhandenen Schienenangebot zum Flughafen als besonders geeignet beurteilt.

- Landshut
 - Einzugsbereich: Stadt-Umland-Bereich Landshut
 - ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung zum Flughafen (Ostbayernanbindung)
- Moosburg
 - Einzugsbereich: östlicher Lkr. Freising, südwestlicher Stadt-Umland-Bereich Landshut
 - ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung zum Flughafen (Ostbayernanbindung)
- Freising (Lkr. Freising)
 - Einzugsbereich: Stadt Freising, Lkr. Freising
 - ÖPNV-Angebot: evtl. Schienenverbindung zum Flughafen (Ostbayernanbindung), Buslinie 635
- Lohhof
 - Einzugsbereich: Lohhof, westlicher Lkr. Freising, nördlicher Lkr. Dachau
 - ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung mit der S 1 zum Flughafen
- Oberschleißheim
 - Einzugsbereich: Oberschleißheim, Garching, Stadt Dachau
 - ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung mit der S 1 zum Flughafen
- Dorfen
 - Einzugsbereich: südöstlicher Lkr. Erding
 - ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung nach München, bei Realisierung der Walpertskirchener Spange: Schienenverbindung zum Flughafen
- Thann-Matzbach
 - Einzugsbereich: Lengdorf, Isen
 - ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung nach München, bei Realisierung der Walpertskirchener Spange: Schienenverbindung zum Flughafen
- Markt Schwaben
 - Einzugsbereich: nördlicher Lkr. Ebersberg, Pastetten, Buch a. Buchrain

ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung mit der S 6 nach München und Erding, nach Realisierung des Erdinger Ringschlusses: Schienenverbindung zum Flughafen

- St. Koloman

Einzugsbereich: Wörth, Neuching

ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung mit der S 6 nach München und Erding, nach Realisierung des Erdinger Ringschlusses: Schienenverbindung zum Flughafen

- Erding

Einzugsbereich: nördlicher Lkr. Erding

ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung mit der S 6 nach München, nach Realisierung des Erdinger Ringschlusses: Schienenverbindung zum Flughafen, bei Realisierung der Walpertskirchener Spange: Schienenverbindung nach Mühldorf

- Haltepunkt zwischen Erding und Flughafen

Einzugsbereich: Oberding, Eitting, Berglern

ÖPNV-Angebot: nach Realisierung des Erdinger Ringschlusses: Schienenverbindung nach Erding, München und zum Flughafen

- Ismaning

Einzugsbereich: Ismaning, Garching b. München, Aschheim

ÖPNV-Angebot: Schienenverbindung mit der S 8 zum Flughafen

11.2.1.3 Verknüpfungspunkte Schiene / Busnetz

Das Verkehrsmittel Bus bietet die flexible Möglichkeit, weitere Bereiche des Untersuchungsgebietes durch den öffentlichen Verkehr zu erschließen.

Generell besteht jedoch für das Untersuchungsgebiet die Schwierigkeit der Bündelung von Fahrgästen aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur, so dass ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot, wenn überhaupt, nur als Grundversorgung mit wenigen Fahrtenpaaren pro Tag angeboten werden kann. Zudem erhöht sich durch eine flächige Bedienung die Reisezeit entlang einer Verbindung. Dies hat zur Folge, dass der ÖPNV dort mit dem Pkw nicht konkurrieren kann. Um einerseits einen möglichst hohen Anteil des Verkehrsaufkommens mit dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln und andererseits die Kilometerleistungen gering zu halten, sollte das Busnetz generell so konzipiert werden, dass Busverbindungen möglichst zu nahegelegenen Bahnhaltepunkten bzw. S-Bahnhaltestellen geführt werden.

Als zentrale Halte- und Umsteigepunkte werden definiert:

- Bahnstrecke Landshut – München / S 1 Freising – München
 - Landshut
 - Moosburg

- Freising
- Oberschleißheim
- Bahnstrecke Ingolstadt – Pfaffenhoffen – München/ S 2 Petershausen – Dachau- München
 - Petershausen
 - Dachau
- S 8 München - Flughafen
 - Ismaning
- Bahnstrecke Mühldorf – München / S 6 Markt Schwaben - München
 - Dorfen
 - Markt Schwaben

11.2.2 Ebene 2 – Verbindungsachsen Öffentlicher Verkehr:

Wirkungsbereich:	regional, lokal
Leistungsfähigkeit:	mittel
Beförderungsgeschwindigkeit:	mittel
Bedienungshäufigkeit:	HVZ: hoch NVZ: mittel – niedrig
Verkehrsmittel:	Bus

Die Ebene 2 des ÖV-Konzepts hat die Aufgabe leistungsfähige Verbindungen zwischen den Hauptachsen des Schienenverkehrs zu schaffen.

Als Ebene 2 – Verbindungsachsen Öffentlicher Verkehr werden folgende Korridore vorgesehen:

- (Dachau –) Oberschleißheim – Garching – Ismaning – Aschheim – Feldkirchen
 - (Petershausen –) Allershausen – Freising – Flughafen
- () nicht mehr im Untersuchungsgebiet

Die erste Verbindungsachse übernimmt mit ihrem tangentialen Verlauf um das Oberzentrum München die Versorgung der zwischen den Schienenachsen liegenden Gemeinden (Garching, Aschheim), als auch deren Verbindung untereinander. Diese sind aufgrund der stark gewerblichen Ausprägung des Stadt- und Umlandbereichs Münchens vor allem wochentags während der HVZ von entscheidender Bedeutung für die Beschäftigten.

Die zweite Verbindungsachse (Petershausen –) Allershausen – Freising – Flughafen muss zweigeteilt betrachtet werden. Der westliche Teilabschnitt von Petershausen bis Freising ermöglicht sowohl eine Anbindung des Untersuchungsgebiets an die Bahnstrecke München – Petershausen

– Pfaffenhofen - Ingolstadt (S-Bahn- und DB-Bahnverkehr), als auch eine Verbindung zum Kleinzentrum Allershausen mit möglichem P+R Umsteigepunkt an der Bundesautobahn A 9. Da die Verbindung über eine weite Strecke erfolgt, ist gemäss der Prämisse einer mittleren Beförderungsgeschwindigkeit sicherzustellen, dass nur wichtige Haltepunkte angefahren werden um die Reisezeit nicht unnötig zu verlängern. Vor allem wochentags während der HVZ ist die Bedienung von entscheidender Bedeutung.

Der südöstliche Teilabschnitt der zweiten Verbindungsachse entspricht der heutigen Buslinie 635 zwischen Freising und Flughafen. Diese Linie, die Freising mit dem Flughafen in 16 Minuten Fahrzeit verbindet, ist zentraler Korridor und ist jetzt schon fester Bestandteil der mit dem Erdinger Ringschluss zu vervollständigenden Verbindung zwischen Freising und Erding (vgl. auch Ebene 1 – Hauptachsen). Durch die für den Flughafen bedeutsame Funktion als Zubringer aus Freising und der angebundenen Bahnstrecke München – Freising – Landshut ist diese Linie weiterhin mit der hohen Bedienhäufigkeit und Bedienzeit von annähernd 24 Stunden aufrecht zu erhalten.

11.2.3 Ebene 3 – Zubringer 1. Ordnung/ Verbindungsachsen Öffentlicher Verkehr:

Wirkungsbereich:	regional, lokal
Leistungsfähigkeit:	mittel
Beförderungsgeschwindigkeit:	mittel - niedrig
Bedienungshäufigkeit:	HVZ: hoch NVZ: niedrig
Verkehrsmittel:	Bus

Der Wirkungsbereich von Ebene 3 liegt im Raum zwischen den Schienenachsen und den beiden Verbindungskorridoren der Ebene 2. Zentrale Orte der Kategorie Klein-/Unterzentrum werden, so auch eine Forderung aus der Gemeindebefragung, möglichst direkt an das nächstgelegene Mittel-/Oberzentrum oder an eine dorthin führende günstige Schienenanbindung geführt. Die Festlegung dieser Zubringer 1. Ordnung erfolgte nach den Kriterien kurzer Weg sowie bedeutsame Pendlerbeziehungen.

Ebene 3 – Zubringer 1. Ordnung/ Verbindungsachsen sind:

- Hohenkammer – Fahrenzhäuser – Heimhausen – Unterschleißheim
- Kranzberg – Neufahrn – Garching
- (Mainburg –) Rudelzhausen – Au i.d. Hallertau – Nandlstadt – Altenkirchen – Zolling – Freising
- Wartenberg – Berglern – Eitting – neuer Schienenhaltepunkt zwischen Flughafen und Erding
- Moosburg – Langenpreising – Wartenberg – Fraunberg – Erding
- Erding – Bockhorn – Inning a. Holz – Taufkirchen/Vils – Dorfen – Sankt Wolfgang

- Markt Schwaben – Pastetten – Buch a. Buchrain – Isen – Lengdorf
 - Altdorf – Landshut
 - Essenbach – Ergolding – Landshut
- () nicht mehr im Untersuchungsgebiet

Während der Hauptverkehrszeiten sollte die Bedienung mindestens halbstündlich erfolgen. Die Bedienung sollte auch an Wochenenden erfolgen. Die Linienführung der Verbindung Mainburg – Freising ist im Bereich Au i.d. Hallertau/Altenkirchen erneut auf eine Führung über Nandlstadt zu prüfen, da dort trotz des zusätzlichen Weges eine bedeutsame Anzahl von Pendlern Richtung Freising existiert.

11.2.4 Ebene 4 – Zubringer 2. Ordnung Öffentlicher Verkehr:

Wirkungsbereich:	regional, lokal
Leistungsfähigkeit:	mittel – niedrig
Beförderungsgeschwindigkeit:	niedrig
Bedienungshäufigkeit:	HVZ: mittel NVZ: niedrig
Verkehrsmittel:	Bus

Linien der Ebene 4 dienen als Zubringer zum nächstgelegenen zentralen Ort. Bedienungshäufigkeiten sind vor allem auf die Hauptverkehrszeiten auszurichten.

Korridore der Ebene 4:

- Hörgertshausen – Mauern – Moosburg
- Haag a.d. Amper – Zolling (– Freising)
- Moosburg – Eching – Tiefenbach – Landshut
- Buch a. Erlbach – Tiefenbach – Landshut
- Erding – Moosinning – Ismaning
- Taufkirchen/Vils – Velden – Vilsbiburg
- Hallbergmoos Bahnhof – Flughafen
- Erding – Oberding – Flughafen

Bei der derzeit lokal bedeutsamen Buslinie in Hallbergmoos (Ortsverkehr), die den Ort mit dem relativ weit entfernt liegenden Bahnhof verbindet ist zu prüfen, ob mehrere Verbindungen bis zum Flughafen weiterbedient werden, um den bisher umständlichen Anfahrtsweg - Hallbergmoos – Hallbergmoos Bahnhof (Bus) und weiter mit der S 8 zum Flughafen - durch eine direkte Busverbindung attraktiver zu gestalten.

Ferner ist die gegenwärtige Linie 512 (Erding – Oberding – Flughafen) bis zur Realisierung des Erdinger Ringschlusses zur Stärkung der Achse Freising – Erding in Verbindung mit der Linie 635

Freising – Flughafen abzustimmen und mit einer mindestens stündlichen Bedienung auch in der NVZ sowie am Wochenende zu versehen.

11.2.5 Ebene 5 – Grundversorgung Öffentlicher Verkehr:

Wirkungsbereich:	lokal
Leistungsfähigkeit:	mittel – niedrig
Beförderungsgeschwindigkeit:	niedrig
Bedienungshäufigkeit:	bedarfsorientiert
Verkehrsmittel:	Bus

Wie bereits einleitend beschrieben ist eine flächendeckende Versorgung im ländlichen Raum über den Öffentlicher Verkehr als nicht wirtschaftlich anzusehen. Doch während dem Großteil der ländlichen Bevölkerung die Möglichkeit der Benutzung eines Pkw zu Verfügung steht, muss für die Schüler/Auszubildenden eine Anbindung an die Schulen/ Ausbildungsstätten gewährleistet werden. Dies muss in Form der Bereitstellung einer Grundversorgung, d.h. mindestens einer Busverbindung morgens in Richtung Ausbildungsstätte und mittags/nachmittags zurück erfolgen.

11.2.6 Ebene 6 – Bedarfsorientiertes Ergänzungsangebot

In Gegenden mit geringer Verkehrsnachfrage, zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage, sowie an Wochenenden bietet sich ein ergänzendes ÖPNV-Angebot in Form von Anrufsammeltaxis an. Diese Bedienungsform trägt dazu bei, einerseits die Mobilität der Bevölkerung zu sichern, andererseits wirtschaftlich eine Alternative zum Pkw anzubieten. Auch aufgrund des Einsatzes von Pkws (Taxis) fallen auch die Kosten für diese Form des ÖPNV geringer aus als bei der starren Bedienungsform mit Bussen.

Karte 25: Handlungskonzept für den öffentlichen Verkehr

11.3 ZUSAMMENFASSUNG

Das hier vorgeschlagene Handlungskonzept für den Öffentlicher Verkehr wurde unter Berücksichtigung der Ziele der Regionalplanung, der Zentralität der Orte, der Ergebnisse aus der Gemeindebefragung sowie den ermittelten Verflechtungsbeziehungen des Untersuchungsgebiets für das Jahr 2015 entwickelt. Ziel des Handlungskonzepts war weniger die Erarbeitung detaillierter ÖPNV-Maßnahmen, sondern die Ermittlung überregional und regional bedeutsamer Korridore und Zusammenhänge, um derzeitig und zukünftig vorhandene Potenziale des Öffentlicher Verkehr im vom Pkw dominierten ländlichen Raum aufzuzeigen. Es gilt diese Potenziale vorrangig zu nutzen und die Attraktivität gezielt, gegebenenfalls auch zu Ungunsten unrentabler Linien, zu erhöhen.

12 BEITRÄGE DER VERKEHRSPLANUNG ZUR STRUKTURVERÄNDERUNG

Durch das Aktionsprogramm der Staatsregierung zum Ausbau des Straßennetzes zur großräumigen Erschließung des Flughafens sowie den Stufenplan zum Ausbau des Schienenverkehrs für den Planungshorizont 2015 waren wesentliche Infrastrukturplanungen für das Verkehrsgutachten vorgegeben. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt deshalb auf der Analyse, inwieweit die gegebenen Planungen den zukünftigen Bedarf abdecken können, der aus einer Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet abgeleitet wird.

Aus der Gegenüberstellung der prognostizierten Verkehrsnachfrage und der Infrastrukturplanungen des Aktionsprogramms für den Straßenverkehr und des Stufenplans für den Öffentlichen Verkehr wird offensichtlich, dass sich auch in der Zukunft, d.h. zum Prognosehorizont 2015 und darüber hinaus einige Problembereiche abzeichnen. Die zu erwartende hohe Auslastung der Straßeninfrastruktur (einschließlich der bis 2015 zugrundegelegten Maßnahmen) insbesondere im Westen des Flughafens im Jahre 2015 gibt Anlass, Handlungsalternativen für die Verkehrs- und Siedlungsplanung zu betrachten.

Die für die Verkehrsprognose zugrundegelegte Annahme, dass die durch die Flughafenentwicklung bis 2015 zu erwartende Anzahl an Erwerbstätigen und Einwohnern proportional zu deren derzeitiger räumlicher Verteilung angesiedelt werden, ist eine Ursache für die zu erwartenden Überlastungen im Straßennetz.

Wird diese räumliche Verteilung differenzierter gesehen, so kann auch die Verkehrsplanung, aufbauend auf den bis 2015 zugrundegelegten Maßnahmen im Straßen- und Schienennetz (s. Abschnitte 8.1 und 8.2), dazu Beiträge leisten, indem ein unterschiedliches räumliches Entwicklungsmodell unterstellt wird.

Im öffentlichen Verkehr führen die derzeit erreichten Bedienungsqualitäten zu einer unbefriedigenden Aufteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsträger. Durch eine integrierte Siedlungsstruktur- und Verkehrsplanung könnte ein Leitbild für die räumliche und verkehrliche Gliederung des Raumes um den Flughafen entwickelt werden, das eine verkehrsgünstigere Verteilung der Beschäftigten des Flughafens, der umliegenden Betriebe und der Wohnorte zum Ziel hat. Teil einer solchen Strategie wäre aus verkehrlicher Sicht eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrsplanung mit der Zielsetzung, die Siedlungsentwicklung verstärkt entlang der Schienenverkehrswege auszurichten.

Das hier skizzierte weiterführende Handlungskonzept folgt deshalb der Strategie, durch gezielte und deutliche Verbesserungen im Netz des öffentlichen Verkehrs die zukünftigen Engpässe im Straßennetz möglichst so zu reduzieren, dass auch in der Zukunft eine gute Verkehrsabwicklung im Individualverkehr ohne zusätzliche umfangreiche Neubaumaßnahmen erreichbar ist. Da eine solche Strategie nur im langfristigen Kontext und unter Einbezug der Siedlungsstruktur erfolgreich sein kann, soll das Augenmerk auch auf die Gestaltung der räumlichen Entwicklung gelenkt und mögliche Handlungsspielräume für eine integrierte Verkehrs- und Raumplanung im dynamischen Flughafenumland aufgezeigt werden.

Die folgenden Punkte sprechen deshalb bewusst auch Punkte an, die im langfristigen Horizont als diskussionswürdig erscheinen, auch wenn sie mittelfristig als wenig realistisch eingestuft werden müssen.

- Durch eine direkte Schienenverbindung vom Flughafen München in Richtung Mühldorf (Walpertskirchener Spange) würde für den bayerischen Südosten eine sehr attraktive Verbindung möglich sein. Durch die Realisierung der Walpertskirchener Spange würde eine im Vergleich zum Individualverkehr konkurrenzfähige Schienenverbindung aus dem südostbayerischen Raum realisiert, die auch den Raum im Osten des Flughafens als Wohnstandort für Beschäftigte des Flughafens attraktiv machen würde (s Tabelle 12-1 und Karte 26 bis Karte 28). Durch einen solchen Impuls und die dadurch zu erwartende Verlagerung von Erwerbstätigen und Einwohnern würde auch die Verkehrsnachfrage von der westlichen auf die östliche Seite des Flughafens verlagerbar sein, was damit eine gewünschte Entlastung der Straßennetze im Westen des Flughafens zur Folge hätte.

Tabelle 12-1: Erreichbarkeit des Flughafen Münchens mit dem öffentlichen Verkehr - Reisezeitenvergleich

Relation	Ist-Zustand 2000 Reisezeit [min]	Prognose 2015 Reisezeit [min]	Prognose Walpertskirchener Spange Reisezeit [min]
Mühldorf - Flughafen	100	75	50
Dorfen – Flughafen	80	55	30

Die frühere Realisierung der Walpertskirchener Spange würde einen wichtigen Beitrag dazu leisten, um den Siedlungsraum im Osten des Flughafens stärker an dessen Wirtschaftsentwicklung teilhaben zu lassen. Dieser Lückenschluss erschließt nicht nur den Siedlungsraum im Osten des Flughafens besser, sondern eröffnet auch erhebliche bessere Verkehrsfernverbindungen für potenzielle Fluggäste aus dem Salzburger Raum.

Ebenso bestünden Möglichkeiten, die Schienenverbindungen zum Flughafen aus dem Südosten (aus Richtung Mühldorf) bzw. Süden (aus Richtung Markt Schwaben) nach Fertigstellung des Erdinger Ringschlusses über Erding nach Freising weiterzuführen und damit eine neue Netzstruktur zu ermöglichen.

Eine solche Verlagerung der flughafenbedingten Siedlungsentwicklung würde nicht nur die Ziele der Regionalplanung stützen, sondern könnte im Untersuchungsraum insgesamt auch zu einer Entlastung des Straßennetzes und einer höheren Nutzung der Angebote des öffentlichen Verkehrs führen, was ebenso im Sinne einer verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsplanung erstrebenswert ist.

In Abbildung 12-1 ist die als notwendig erachtete Anbindung des Flughafens München an das Schienennetz dargestellt.

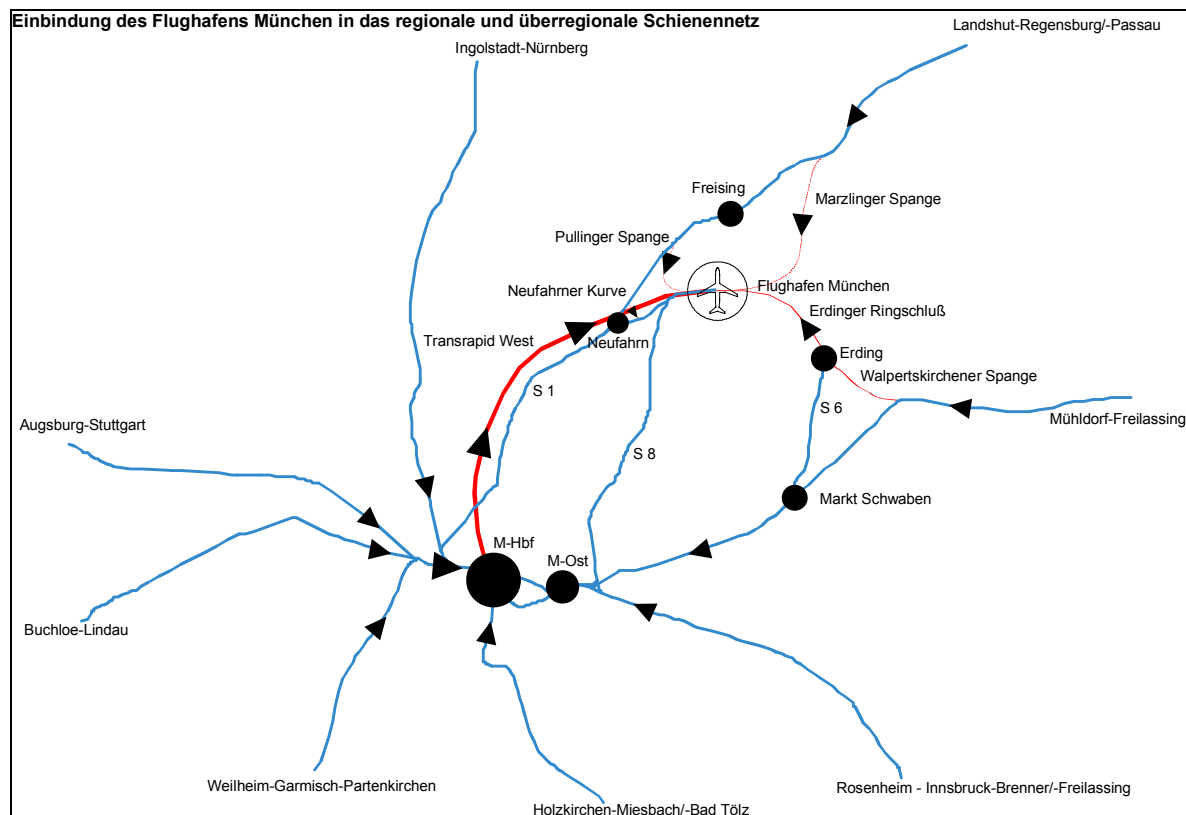


Abbildung 12-1: Einbindung des Flughafens München in das Schienennetz

- Für den Fall, dass der Transrapid nicht realisiert wird, ist in diesem Kontext auch zu bedenken, ob als Rückfallebene die Pasinger Kurve, als wichtiges Element der Vernetzung des Flughafens mit dem westlichen Umland und des großräumigen Einzugsgebiets des Flughafens (wie in Frankfurt/M und Schipol/ Amsterdam) durch das Schienennetz in Zukunft, wieder aufgegriffen wird, um den Raum Augsburg/ Ulm / Stuttgart attraktiv anzubinden. Auch dieses verbesserte Angebot des Öffentlichen Verkehrs würde zu einer Reduktion der Verkehrsnachfrage auf dem Straßennetz und damit zu einer Entlastung des Straßennetzes im Westen des Flughafens im Zuge der A8, A92, und A9 führen.

Eine solche Entwicklung wäre auch aus weiteren Gründen wünschenswert. Ein Grund ist, dass der Nordostteil der Fernstraßenrings A99 unter anderem durch Verkehrsverlagerungen bedingt durch den Ringschluss zwischen A96 Lindau und A8 West zunehmend belastet wird.

- Auf regionaler Ebene würde sich die Attraktivitätssteigerung im Öffentlichen Verkehr vornehmlich in einer erheblichen Komfortverbesserung und Verdichtung der Taktangebote der Buslinien ausprägen, was allerdings nicht kostendeckend erreicht werden kann. Hier kann nur eine Konzentration auf wenige effiziente Relationen in Verbindung mit der Stärkung von siedlungsstrukturellen Entwicklungsachsen langfristig bessere Rahmenbedingungen schaffen.

- Eine Verlängerung der U-Bahn von Garching zum Halt der S1 in Neufahrn bzw. eine Verknüpfung beider Verkehrssysteme könnte im betroffenen Raum die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zugunsten einer Entlastung der Autobahnen A92 / A9 erhöhen und ebenso Impulse für eine stärkere schienenverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung in sich bergen.
- Eine gezielte Vernetzung von Flughafen und Messe wäre mit dem Transrapid über den Münchner Hauptbahnhof und zusätzlich an Großmessen über die Daglfinger Spange und dem Shuttlebetrieb zwischen Flughafen und Messe gesichert. Sollte eine Express-S-Bahn die Alternative werden, könnte eine direkte Einbindung der Messe und der Messestadt Riem in das S-Bahnnetz und die direkte Vernetzung zum Flughafen die Verkehrsmittelwahl entscheidend beeinflussen und damit auch eine Entlastung des Fernstraßennetzes zum Flughafen bewirken.
- Grundsätzlich sollte die Siedlungsentwicklung aus Sicht der verkehrlichen Erschließung und Erreichbarkeit verstärkt entlang der vorhandenen Schienentrassen erfolgen.
- Auch unter der Annahme einer zukünftig erhöhten Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs, bleibt die strategische Entwicklung des Straßennetzes von großer planerischer Bedeutung. Eine Entlastung des Straßennetzes im Westen des Flughafens, im wesentlichen der A9 von Nürnberg und des Fernstraßenrings im Osten Münchens wäre durch die B15neu zu erwarten und ist langfristig erforderlich.
- Die Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz sind zu ergänzen um Maßnahmen des Verkehrsmanagements, wie statische Beschilderungen, dynamische Wegweisung, Netzbeeinflussung und Streckenbeeinflussungsanlagen sowie intermodale Verkehrsauskunftssysteme, wie sie mit den Projekten BayernInfo vom Freistaat Bayern und MOBINET von der Landeshauptstadt München und dem Freistaat Bayern initiiert wurden. Je nach Grad der Ausstattung mit diesen Anlagen ist in besonders kritischen Teilnetzen auch eine räumliche bzw. zeitliche Entzerrung der Verkehrsbelastungen erreichbar.

Nach Fertigstellung der FTO bis zur A94 und im mittel- bzw. langfristigen Ausblick der B15neu bis zur A94 bzw. A 8 könnten diese beiden Routen sowohl hinsichtlich der statischen Beschilderung als auch der dynamischen Wechselwegweisung in ein strategisches Verkehrsmanagementkonzept eingebunden werden. Durch die statische bzw. dynamische Beschilderung könnte der Fernverkehr großräumig um den Ballungsraum München gelenkt werden, um so Entlastungseffekte zu erzielen. Nach Realisierung der B15neu könnte langfristig gesehen der Fernverkehr im Bereich zwischen dem AD Inntal und dem AK Nürnberg unter Einbeziehung der A9/A92/A93/ A99/A94/A8/B15neu mittels Netzbeeinflussung großräumig gelenkt werden.

Die hier aufgeführten Potenziale integrierter Siedlungsstruktur- und Verkehrsinfrastrukturplanung sollten in der 2. Stufe des Gutachtens unter Einbeziehung der Kommunen und unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Entwicklungsziele vertieft werden, indem ein aus Sicht beider Fachplanungen vertretbares Leitbild für das Untersuchungsgebiet erstellt wird, nach dessen Leitlinien die Siedlungsstruktur- und die Verkehrsplanung räumlich und zeitlich differenzierter weitergeführt werden könnten.

In Anbetracht der Langfristigkeit von Planungsverfahren und Finanzierungsprozessen bzw. der erwarteten Auslastung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen im Einzugsbereich des Flughafens sollten diese Prozesse nachdrücklich beschleunigt behandelt werden, um mit der erwarteten flughafenbedingten Entwicklung, der daraus resultierenden Sekundärentwicklung und der Eigenentwicklung im Untersuchungsgebiet Schritt halten zu können, bzw. die Erreichbarkeit des Flughafens in Zukunft rechtzeitig auch landseitig zu sichern. Das Flughafenforum könnte hierzu ein Instrument sein.

Karte 26: Erreichbarkeit des Flughafen München (Analysezustand)

Karte 27: Erreichbarkeit des Flughafen München (2015)

Karte 28: Erreichbarkeit des Flughafen München (Walpertskirchener Spange)

ANHANG

Tabellen 1-4: Wohnstandorte der Flughafenbeschäftigten, Pendlerverflechtungen
Ergebnisse der Gemeindebereisungen und -befragungen

Tabelle 1: Wohnstandorte der Flughafenbeschäftigten

GEMEINDE	Flughafenbeschäftigte
Allershausen, Oberbayern	64
Altdorf	145
Anzing	36
Aschheim	56
Attenkirchen	125
Au i. d. Hallertau	71
Berglern	99
Bockhorn, Oberbayern	98
Bruckberg	66
Buch a. Buchrain	47
Buch a. Erlbach	74
Dorfen	241
Eching	141
Eching, Niederbayern	99
Eitting	101
Erding	1014
Ergolding	96
Essenbach	74
Fahrenzhausen	34
Feldkirchen	29
Finsing	34
Forstern, Oberbayern	54
Fraunberg	107
Freising	1675
Gammelsdorf	70
Garching b. München	103
Haag a.d. Amper	102
Hallbergmoos	369
Hohenkammer	23

Hohenpolding	41
Hörgertshausen	36
Isen	80
Ismaning	214
Kirchberg, Holzland	23
Kirchdorf a.d. Amper	39
Kirchheim b. München	90
Kranzberg	52
Kumhausen	142
Landshut	283
Langenbach	139
Langenpreising	85
Lengdorf	98
Markt Schwaben	140
Marzling	95
Mauern	66
Moosburg a.d. Isar	423
Moosinning	106
Nandlstadt	123
Neuching	50
Neufahrn bei Freising	280
Oberding	278
Oberschleißheim	71
Pastetten	134
Paunzhausen	18
Pliening	28
Poing	68
Rudelzhausen	43
St. Wolfgang bei Dorfen	70
Steinkirchen, Holzland	41
Taufkirchen, Vils	254

Tiefenbach	74
Unterföhring	104
Unterschleißheim	216
Walpertskirchen	57
Wartenberg, Oberbayern	259
Wörth	60
Zolling	111

Tabelle 2: Pendlerverflechtungen größer 100 innerhalb des Untersuchungsgebietes

VON	NACH	PENDLER
Allershausen	Freising	232
Altdorf	Ergolding	294
Altdorf	Landshut	1665
Attenkirchen	Freising	256
Au i.d Hallertau	Freising	342
Berglern	Erding	218
Bockhorn	Erding	316
Bruckberg	Landshut	441
Bruckberg	Moosburg a.d. Isar	171
Buch a. Erlbach	Landshut	188
Buch a.Erlbach	Moosburg a.d. Isar	129
Dorfen	Erding	377
Dorfen	Freising	186
Dorfen	Taufenkirchen	181
Eching	Freising	244
Eching	Garching b. München	276
Eching	Landshut	223
Eching	Neufahrn B. Freising	235
Eching	Unterschleissheim	294
Eitting	Erding	183
Eitting	Freising	133
Erding	Aschheim	125
Erding	Freising	962
Erding	Garching b. München	128
Erding	Ismaning	148
Erding	Kirchheim b. München	325
Erding	Markt Schwaben	179
Erding	Oberding	206
Erding	Poing	236

Ergolding	Essenbach	191
Ergolding	Landshut	1879
Essenbach	Ergolding	331
Essenbach	Landshut	1238
Fahrenzhausen	Unterschleissheim	134
Fraunberg	Erding	333
Freising	Eching	604
Freising	Erding	168
Freising	Garching b. München	330
Freising	Hallbergmoos	256
Freising	Neufahrn b. Freising	595
Freising	Unterschleissheim	343
Garching b. München	Freising	133
Garching b. München	Ismaning	188
Garching b. München	Unterschleissheim	139
Haag a.d. Amper	Freising	309
Hallbergmoos	Freising	484
Hallbergmoos	Ismaning	125
Hörgertshausen	Moosburg a.d. Isar	181
Ismaning	Freising	194
Ismaning	Garching b. München	182
Ismaning	Unterföhring	286
Kirchdorf a.d. Amper	Freising	259
Kirchheim	Aschheim	168
Kranzberg	Freising	312
Kumhausen	Landshut	624
Landshut	Altdorf	583
Landshut	Eching	238
Landshut	Ergolding	1378
Landshut	Essenbach	558
Landshut	Freising	530

Landshut	Kumhausen	134
Landshut	Moosburg a.d. Isar	232
Langenbach	Freising	428
Langenpreising	Erding	152
Langenpreising	Freising	152
Lengdorf	Erding	128
Markt Schwaben	Kirchheim b. München	207
Markt Schwaben	Poing	202
Marzling	Freising	417
Mauern	Freising	165
Mauern	Moosburg a.d. Isar	226
Moosburg a.d. Isar	Landshut	176
Moosburg a.d. Isar	Neufahrn B. Freising	160
Moosburg a.d. Isar	Wang	134
Moosburg A.D.Isar	Freising	971
Moosinning	Erding	209
Nandlstadt	Freising	461
Neufahrn B. Freising	Eching	633
Neufahrn B. Freising	Freising	527
Neufahrn B. Freising	Garching b. München	324
Neufahrn B. Freising	Unterschleissheim	263
Oberding	Erding	289
Oberding	Freising	296
Oberschleissheim	Garching b. München	136
Oberschleissheim	Unterschleissheim	292
Poing	Aschheim	146
Poing	Kirchheim b. München	293
Rudelzhausen	Freising	133
Sankt Wolfgang	Dorfen	185
Taufkirchen	Dorfen	257
Taufkirchen	Erding	316

Taufkirchen	Freising	167
Tiefenbach	Landshut	390
Unterföhring	Ismaning	176
Unterschleissheim	Eching	181
Unterschleissheim	Freising	228
Unterschleissheim	Garching b. München	380
Unterschleissheim	Oberschleissheim	442
Walpertskirchen	Erding	133
Wang	Moosburg a.d. Isar	253
Wartenberg	Erding	282
Wartenberg	Freising	244
Wolfersdorf	Wang	252
Wörth	Erding	204
Zolling	Freising	535

Tabelle 3: Pendlerbeziehungen größer 200 zu Zielen ausserhalb des Untersuchungsgebietes

VON	NACH	PENDLER
Allershausen	München	462
Altdorf	München	207
Anzing	München	506
Aschheim	München	1003
Au i.d. Hallertau	München	315
Dorfen	München	939
Eching	München	1890
Erding	München	2783
Ergolding	München	226
Fahrenzhausen	München	531
Feldkirchen	München	695
Finsing	München	507
Forstern	München	315
Freising	München	3104
Garching b. München	München	2544
Hallbergmoos	München	778
Hohenkammer	München	218
Isen	München	434
Ismaning	München	2294
Kirchheim b. München	München	2361
Kranzberg	München	279
Landshut	Dingolfing	479
Landshut	München	1456
Landshut	Vilsbiburg	295
Langenbach	München	279
Markt Schwaben	München	1782
Moosburg a.d. Isar	München	985
Moosinning	München	533
Nandlstadt	München	305

Neuching	München	229
Neufahrn b. Freising	München	2253
Oberding	München	349
Oberschleissheim	München	2269
Ottenhofen	München	208
Pastetten	München	290
Pliening	München	621
Poing	München	2040
Rudelzhausen	München	203
Sankt Wolfgang	München	202
Taufkirchen	München	419
Unterföhring	München	1594
Unterschleissheim	München	5078
Wartenberg	München	209
Wörth	München	546
Zolling	München	268

Tabelle 4: Pendlerbeziehungen größer 100 von ausserhalb in das Untersuchungsgebiet

VON	NACH	PENDLER
Adlkofen	Landshut	498
Altfraunhofen	Landshut	187
Aschheim	Vaterstetten	103
Bodenkirchen	Landshut	119
Dachau	Freising	134
Dachau	Unterföhring	105
Dachau	Unterschleissheim	152
Ergoldsbach	Ergolding	152
Furth	Landshut	327
Geisenhausen	Landshut	465
Haar	Kirchheim	122
Hohenthann	Ergolding	125
Hohenthann	Landshut	380
Ingolstadt	Freising	133
Kröning	Landshut	149
Mainburg	Freising	121
München	Aschheim	3263
München	Eching	840
München	Erding	331
München	Feldkirchen	1115
München	Freising	4046
München	Garching b. München	3179
München	Hallbergmoos	570
München	Ismaning	2910
München	Kirchheim	2494
München	Landshut	220
München	Markt Schwaben	293
München	Neufahrn b. Freising	848
München	Oberding	154

München	Oberschleissheim	1476
München	Pliening	127
München	Poing	1009
München	Unterschleissheim	5252
München	Unterschleissheim	2728
Niederaichbach	Landshut	370
Niederviehbach	Landshut	104
Obersüßbach	Landshut	115
Pfaffenhofen	Freising	110
Pfeffenhausen	Landshut	253
Postau	Landshut	144
Rottenburg	Ergolding	137
Schweintenkirchen	Freising	101
Schwindegg	Dorfen	114
Vaterstetten	Feldkirchen	113
Vaterstetten	Kirchheim	147
Velden	Landshut	151
Velden	Taufkirchen	185
Vilsbiburg	Landshut	391
Vilsheim	Landshut	197
Weihmichl	Landshut	279
Wörth a.d. Isar	Landshut	205

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE DER GEMEINDEBEREISUNGEN UND – BEFRAGUNGEN

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden in Ergänzung zur Auswertung statistischen Datenmaterials mit allen 71 Städten und Gemeinden des Untersuchungsgebietes Gespräche geführt. Ziel der Gespräche war es, die kommunale Sichtweise zu den verkehrlichen Entwicklungen in den letzten zehn Jahren, zu den Auswirkungen des Flughafen München und zur zukünftigen Einschätzung der Verkehrssituation, speziell vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums von Fluggastzahlen und Frachtaufkommen zu erfahren.

Die Gespräche mit den Kommunen wurden im Zeitraum Juni bis September 2001 durchgeführt. Teilnehmer seitens der Kommunen waren zumeist die Ersten Bürgermeister. Mehrheitlich wurden die geschäftsleitenden Beamten und/ oder die Bauamtsleiter hinzugezogen.

Die Gespräche fanden in der Gemeinde bzw. Verwaltungsgemeinschaft statt und wurden seitens der Gutachter jeweils von einem Vertreter des Planungsverbandes und des Ingenieurbüros Transver wahrgenommen.

Die wichtigsten Ergebnisse aus den Gemeindebereisungen sind im folgenden in stichpunktartiger Kurzform im folgenden wiedergegeben. Es sei darauf hingewiesen, dass die wiedergegeben Ergebnisse der protokollierten Gespräche eine Interpretation der Gutachter beinhalten können.

Gemeinde	Allershausen
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	4.710
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	1.357
Flughafenbeschäftigte 2000	64
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,4%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Häufige Stauungen auf der A 9 in Richtung München zu den Spitzenzeiten • Verkehr mit den Zielen Freising und Flughafen nutzt ab AS Allershausen oft die West-Ost-Verbindungsachse über die St 2054 und weiter über die St 2084 • Dadurch Durchgangsverkehr, hohe Verkehrsbelastungen und Stauerscheinungen im Ortsbereich entlang der Staatsstraße <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsumfahrung der St 2054 im Süden des Hauptortes (Staatsstraßenausbauplan, 1. Dringlichkeit) • Evtl. zusätzlich Nordostumfahrung oder Neuerrichtung einer AS Allershausen-Nord 	

Gemeinde	Altdorf
Landkreis	Landshut
Einwohner 2000	11.072
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	2.352
Flughafenbeschäftigte 2000	145
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,3%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stauungen auf der A 9 in Richtung München • Verkehr aus Norden von der B 299 und der A 92 (AS Altdorf) mit Ziel Landshut fährt durch Altdorf über die Rottenburger Straße • dadurch starker Durchgangsverkehr in Altdorf • ebenfalls starker Durchgangsverkehr aus Westen über die Bernsteinstraße <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nordostumfahrung Altdorf • Südumfahrung Altdorf zur Entlastung Bernsteinstraße 	

Gemeinde	Anzing
Landkreis	Ebersberg
Einwohner 2000	3.490
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	494
Flughafenbeschäftigte 2000	36
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,0%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Befürchtung von starkem Durchgangsverkehr auf der St 2081 nach Fertigstellung der FTO bis zur A 94, da die St 2081 dann quasi die Verlängerung der FTO nach Süden darstellt. <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung zum Flughafen derzeit umständlich und zeitaufwendig • Verbindung nach Markt Schwaben (DB-Halt) schlecht <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung der AS FTO dergestalt, dass eine südliche Verlängerung der FTO westlich von Anzing möglich ist <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erdinger Ringschluss S6 zur Verbesserung der Flughafenanbindung 	

Gemeinde	Aschheim
Landkreis	München
Einwohner 2000	6.289
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	11.254
Flughafenbeschäftigte 2000	72
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,1%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Durchgangsverkehr entlang der B 471 in Aschheim (Ausweichroute bei Überlastung des Autobahnringes A 99, Messeverkehr vom/ zum Flughafen) <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Qualität der S 6 derzeit mangelhaft <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nordostverbindung von der M 3 über Gewerbegebiet Dornach zur Messe favorisiert <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> 10 min-Takt auf der S 6 gefordert 	

Gemeinde	Attenkirchen
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	2.437
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	216
Flughafenbeschäftigte 2000	125
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	5,1%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgangsverkehr entlang der B 301 • B 301 trennt den Ort quasi in zwei Teile • „Nadelöhr“ Freising hinsichtlich Südanbindung (u.a. Flughafen, A 92) <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Angebot für Schichtarbeiter am Flughafen nicht vorhanden <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umfahrung Freising • Kreisverkehrsplatz B301/ FS 16 gewünscht 	

Gemeinde	Au i. d. Hallertau
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	5.209
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	874
Flughafenbeschäftigte 2000	71
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,4%

Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Regelmäßige Stauungen auf der A 9 in Richtung München
- hoher Durchgangsverkehr entlang der B 301
- Anbindung an A 93 (AS Wolnzach) über FS 39 mangelhaft
- Nadelöhr Freising
- Erneuerung der St2045 geboten

Öffentlicher Verkehr:

- Lange Reisezeiten mit dem Bus nach Freising

Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Ortsumfahrung Au dringend notwendig (im Bedarfsplan enthalten)
- Umfahrung Freising notwendig
- Erneuerung St2045
- In Zukunft wird parallele Achse zur A 9 entlang der B 301/ B 11 (Achse A 93 – Au i. d. Hallertau – Freising- München) notwendig sein

Öffentlicher Verkehr:

- Stärkung Achse entlang der Bahnlinie Landshut – München, zur Entlastung des nördl. Freisinger Raumes

Gemeinde	Berglern
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	2.198
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	154
Flughafenbeschäftigte 2000	99
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	4,5%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starke Zunahme des Verkehrs in Ost-West-Richtung: Verkehr von der ED 2 aus Osten über Berglern zur ED 19 in Eitting. Von dort besteht Verbindung zum Flughafen. • Durch Überlagerung des Ost-West-Verkehrs mit dem Nord-Süd-Verkehr Belastung in der Ortsdurchfahrt (St 2331) <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zum Flughafen und nach Erding mangelhaft <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlastung der Ortsdurchfahrt durch Schaffung einer Ost-West-Verbindung, die nicht durch Berglern führt <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Busangebots nach Erding (Taktverdichtung) 	

Gemeinde	Bockhorn
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	3.153
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	294
Flughafenbeschäftigte 2000	98
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,1%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staatsstraße St2084 in schlechtem Zustand • Ortsteile Unterstrogn und Grünbach mit Durchgangsverkehr belastet <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hauptort wird nur vom Rufbus bedient <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planungen des Landkreises zur Nordumfahrung Erding aus Sicht der Gemeinde problematisch • Fordern Umfahrung Grünbach, Unterstrogn im Zuge der B 388 in Zusammenhang mit den Planungen zur Nordumfahrung Erding <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Von Planungen zur Walpertskirchener Spange betroffen 	

Gemeinde	Bruckberg
Landkreis	Landshut
Einwohner 2000	4.820
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	711
Flughafenbeschäftigte 2000	66
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,4%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • St 2045: Linienführung und Ausbauquerschnitt • Beschränkter Bahnübergang im Zuge der St 2045 • Im Ortsteil Gündlkofen münden viele Kreisstraßen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Flughafen verbesserungswürdig <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnunter- bzw. -überführung der St2045 • Verlegung der St 2045 (Realisierung 2008) <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des ÖPNV-Angebots zum Flughafen 	

Gemeinde	Buch am Buchrain
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	1.265
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	105
Flughafenbeschäftigte 2000	47
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,7%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flughafenbedingter Verkehr auf der St 2331 (Nord-Süd-Verbindung zur B 12) • Im Ortsteil Harthofen kreuzen sich die St2331 und St2332: Probleme zu Berufsverkehrszeiten <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung nach Erding und zum Flughafen mangelhaft <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlastung durch A 94 erwartet <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des ÖPNV-Angebots nach Erding und zum Flughafen 	

Gemeinde	Buch am Erlbach
Landkreis	Landshut
Einwohner 2000	3.229
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	474
Flughafenbeschäftigte 2000	74
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,3%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlechter Zustand der St2082 (Verbindung nach Erding) • Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt im Zuge der St2054 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busverbindungen nach Moosburg (Bahnanschluss), Erding und zum Flughafen mangelhaft • Ankünfte der Busse am Bhf Moosburg nicht auf die Bahn abgestimmt <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau St2082 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des ÖPNV-Angebots nach Moosburg, Erding und zum Flughafen 	

Gemeinde	Dorfen
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	12.742
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	2.847
Flughafenbeschäftigte 2000	241
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staatsstraßen St2084 und St2086 in schlechtem Zustand • Starke Verkehrsbelastung aufgrund der Überlagerung der Verkehre der B 15, der St 2084 und St 2086 • Anbindung an den Flughafen über Erding problematisch <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahn: Ausbau der Strecke München-Mühldorf nur punktuell • Busverbindungen nach Erding und Flughafen nicht mit Pkw konkurrenzfähig <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Staatsstraßen St2084 und St2086 • Bau der B15neu • BÜ-Beseitigung entlang der B15 • Verlegung der St2086 südlich parallel zur Bahn <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zweigleisiger Ausbau der Strecke München-Mühldorf • Schienenanbindung an den Flughafen notwendig: Walpertskirchener Spange und Erdinger Ringschluss u.a. zur regionalen Erschließung des Dorfer Raumes notwendig 	

Gemeinde	Eching b. Freising
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	12.729
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	6.117
Flughafenbeschäftigte 2000	141
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,1%

Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Häufige Stauungen auf der A 9 und A 92
- Starke Verkehrsbelastungen auf der B 11, B 13, den Staats- und Kreisstraßen im Gemeindebereich
- Probleme entlang der St2053 (Anschlussstelle zur A9, Gewerbegebietszufahrten, Knotenpunkt mit der B 13 am Kreuzhof)

Öffentlicher Verkehr:

- S-Bahn: Verspätungen
- Busverbindungen nach Garching-Hochbrück (U-Bahn-Anschluss) wird über die staugefährdete A 9 geführt
- Zu den Forschungseinrichtungen in Garching besteht keine Direktverbindung

Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- AS Eching-Ost (A 92): Verkehrsfreigabe voraussichtlich Ende 2001
- Ausbau und Sanierung der St2053 zwischen der AS Eching (A 9) und der B 11 bis 2002 abgeschlossen
- Direkte Verbindung von der FS 5 zur AS Eching-Ost (A92) über die neue Gewerbegebietszufahrt gewünscht
- Verlegung der St2053 westl. von Eching nach Norden
- Westumfahrung Dietersheim

Öffentlicher Verkehr:

- S-Bahn-Angebotsqualität besonders wichtig

Gemeinde	Eching b. Landshut
Landkreis	Landshut
Einwohner 2000	3.191
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	1.133
Flughafenbeschäftigte 2000	99
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,1%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Häufige Stauungen auf der A 9 in Richtung München <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung nach München: Verbesserung des Buszubringers nach Moosburg und des Bahnangebots <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B 15neu <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Verbindungen nach München verbessern durch abgestimmtes Bus-Bahn-Angebot 	

Gemeinde	Eitting
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	2.069
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	343
Flughafenbeschäftigte 2000	101
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	4,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung in den Ortsbereichen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generell dürftiges ÖPNV-Angebot <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FTO zweibahnig/ vierstreifig <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn-Ringschluss Erding • Busangebot nach Erding verbessern 	

Gemeinde	Erding
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	31.165
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	10.774
Flughafenbeschäftigte 2000	1.014
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,3%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung in der Stadt v.a. Anton-Bruckner-Straße <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu geringe Taktfrequenz auf der S6 und der Buslinie 512 zum Flughafen <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nordumfahrung Erding <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung ZOB 2001 abgeschlossen • S-Bahn-Ringschluss Erding • Verbesserung des ÖPNV-Angebotes nach München und Erding 	

Gemeinde	Ergolding
Landkreis	Landshut
Einwohner 2000	11.126
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	6.124
Flughafenbeschäftigte 2000	96
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Häufig Stauungen auf der B 299 im Innerortsbereich des Marktes Ergolding • Ebenso hohe Belastung auf der B 15 <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B15neu 	

Gemeinde	Essenbach
Landkreis	Landshut
Einwohner 2000	10.393
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	3.586
Flughafenbeschäftigte 2000	74
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,7%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsdurchfahrt entlang B 15 mit 12.500 Kfz/24h stark belastet <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Favorisieren eine Trassenführung der B15neu westl. von Landshut, da die Gemeinde von der derzeitigen Planung sehr stark betroffen ist. 	

Gemeinde	Fahrenzhausen
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	3.995
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	638
Flughafenbeschäftigte 2000	34
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Täglich wiederkehrende Stauungen auf der A 9 • Hohe Verkehrsbelastung entlang der B 13, da parallele Ausweichroute zur A 9 • FS 6 ist ebenfalls als Ausweichroute stark belastet <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen zum S-Bahnhalt Lohhof <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Westumfahrung und Kreisel am Knotenpunkt B 13/ FS 6 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des ÖPNV-Angebotes v.a. zum S-Bahnhof Lohhof 	

Gemeinde	Feldkirchen
Landkreis	München
Einwohner 2000	4.533
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	4.950
Flughafenbeschäftigte 2000	21
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,5%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Täglich wiederkehrende Stauungen auf der A 99 • Durchgangsverkehr entlang B471, vor allem bei Messe <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mängel bei der S-Bahn Linie 6 <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau A99 • Südanbindung Messe-Riem ab AS Haar bzw. AS Putzbrunn: Verlegung der B 471 parallel westlich zur A 99, Verlauf entlang der Gemeindegrenze zwischen Haar und Feldkirchen • evtl. Verlängerung der M 1 bis zur Südanbindung Messe-Riem • evtl. Verlegung der B 471 durchgehend im Bereich zwischen AS Aschheim und AS Putzbrunn parallel zur A99 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4-gleisiger Ausbau bis Markt Schwaben • Erdinger Ringschluss 	

Gemeinde	Finsing
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	3.898
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	446
Flughafenbeschäftigte 2000	34
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Starke Verkehrsbelastung entlang der St2082 (Achse Flughafen – Erding – München) <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zu geringes ÖPNV-Angebot <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> FTO vierstreifig bis zur A 94 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Taktverdichtung nach Erding und Markt Schwaben (Linien 507 und 568) 	

Gemeinde	Forstern
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	2.748
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	428
Flughafenbeschäftigte 2000	54
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	5,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung (Durchgangsverkehr) entlang der St2331 (Achse Flughafen – Erding – B 12) <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlastung von der A 94 (Trasse Dorfen) erwartet <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung von Taxiunternehmen in den ÖPNV 	

Gemeinde	Fraunberg
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	3.149
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	266
Flughafenbeschäftigte 2000	107
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,4%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an die A 92 über Wartenberg und Langenpreising verbesserungswürdig <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Von Planungen zur Nordumfahrung Erding betroffen • Ost-West-Achse zum Flughafen • Radwegebau 	

Gemeinde	Stadt Freising
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	40.890
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	31.042
Flughafenbeschäftigte 2000	1.675
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	4,1%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starke Verkehrsbelastungen in der Stadt Freising: Verkehrsachsen laufen sternförmig auf die Stadt zu und bündeln sich dort. <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Probleme auf der Buslinie zum Flughafen (631): Beeinträchtigungen durch den Individualverkehr, Verspätungen und Anschluss zur S 8 gefährdet <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Südtangente (Verbindung zwischen B 11 und St2084) bis Ende 2001 fertiggestellt • Verlegung B 301 • Westtangente <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schienenanbindung Flughafen: Favorisieren Pullinger Spange oder Neufahrner Kurve • S 1: 10 min-Takt gefordert • Verlängerung der S 1 nach Moosburg wünschenswert • Weiterer S-Bahn-Haltepunkt im Westen bzw. Osten der Stadt gewünscht als Verknüpfungspunkt zwischen Straße und Schiene (nach Fertigstellung Westtangente bzw. Verlegung B 301) • Verbesserung der Verbindung nach Garching (TU und U-Bahn-Anschluss) gefordert 	

Gemeinde	Garching b. München
Landkreis	München
Einwohner 2000	15.512
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	11.078
Flughafenbeschäftigte 2000	131
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starke Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen B 11, B 13 und B 471 • OD Garching entlang B 11 stark betroffen • Ursache ist zum Teil die Überlastung der A 9 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MVV-Tarif <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Westumfahrung der B 11 <ul style="list-style-type: none"> ○ Stufe 1: Abschnitt AS Garching-Nord – B 471 ○ Stufe 2: Abschnitt B 471 – südl. Dirnismaning • Ausbau der B 471 im Bereich zwischen B 11 und B 13 vom SBA München geplant <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • U-Bahn-Verlängerung zum TU-Gelände: derzeit im Bau, Fertigstellung 2005 • Evtl. Verlängerung der U-Bahn nach Eching 	

Gemeinde	Haag/ Amper
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	2.849
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	284
Flughafenbeschäftigte 2000	102
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,6%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starke Verkehrsbelastung in Untermarchenbach im Zuge der FS 22, da Ausweichroute für die überlastete B 301 • Schlechter Zustand der St 2045 (Zubringer zur A 9) zwischen Zolling und Palzing <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung des bestehenden ÖPNV-Angebotes notwendig • Keine Busverbindung zwischen Haag und Langenbach <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ostumfahrung Freising • Westumfahrung Moosburg • Ortsumfahrung Langenbach <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung des bestehenden ÖPNV-Angebotes 	

Gemeinde	Hallbergmoos
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	7.287
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	4.115
Flughafenbeschäftigte 2000	369
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	5,1%

Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Problem A9
- Sehr hohe Verkehrsbelastung auf der FS 44, speziell zur Messe, Rückstau auf Autobahn
- Derzeit starkes Verkehrsaufkommen auf der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Hallbergmoos und Zengermoos

Öffentlicher Verkehr:

- S-Bahnhof weit von Gewerbegebiet und Siedlung entfernt
- Buszubringer zwingend
- Fehlende Busverbindung nach Erding

Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Ausbau A 9
- B 388a
- Ausbau FS 12 (bis 2002)
- Nordumfahrung Hallbergmoos (2002)
- Zweite Anbindung des Gewerbeplatzes an die FS 44 (2001)
- Langfristig evtl. Südumfahrung von Hallbergmoos

Öffentlicher Verkehr:

- Busverbindung nach Erding
- Verbesserung der Linie 691 nach Freising
- Errichtung eines Busbahnhofs am S-Bahnhof

Gemeinde	Hohenkammer
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	2.188
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	295
Flughafenbeschäftigte 2000	23
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,1%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Problem A9 (tägliche Stauungen) • Ausweichen auf B 13, dadurch zusätzlich Durchgangsverkehr in der OD Hohenkammer • Starkes Verkehrsaufkommen, v.a. Schwerverkehr auf der St 2054 (Verbindung zwischen den Autobahnen A 9 und A8) <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖV-Angebot aufgrund der Randlage im Landkreis allgemein mangelhaft <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsumfahrung Hohenkammer • Ortsumfahrung Untermarbach <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung zur S-Bahn in Petershausen (S 2) notwendig • Verbesserung des Angebots nach Freising 	

Gemeinde	Ismaning
Landkreis	München
Einwohner 2000	14.265
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	11.710
Flughafenbeschäftigte 2000	272
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nach wie vor starker Durchgangsverkehr in der OD Fischerhäuser aufgrund der fehlenden Weiterführung der B 388 neu zum Flughafen • Stauungen auf dem Autobahnring A 99 und der A 9 führen zu Ausweichverkehr auf der B 471 <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fertigstellung der B388a bis zur FS 44 • Verlegung der AS Aschheim an die M3 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wunsch: Stadt-Umland-Bahn • 10 min-Takt S-Bahn • S-Bahn-Haltepunkt Fischerhäuser gewünscht 	

Gemeinde	Kirchdorf/ Amper
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	2.531
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	316
Flughafenbeschäftigte 2000	39
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,5%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viel Ausweichverkehr von der A 9, u.a. auf der FS 8 Richtung Freising und Flughafen <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung B 301 Freising • Neue Anschlussstelle an der A9 nördlich Allershausen mit Verknüpfung zur St2054 ange-dacht • Evtl. Südumfahrung Wippenhausen 	

Gemeinde	Kirchheim b. München
Landkreis	München
Einwohner 2000	12.146
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	7.774
Flughafenbeschäftigte 2000	114
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Kein Autobahnanschluss zu den Gewerbegebieten an der A 99 vorhanden: Schwerverkehr aus Norden fährt durch die Wohngebiete ins Gewerbegebiet <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mängel bei S-Bahn Linie 6 <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Anschluss der Kreisstraße M1 an die A99 Ausbau der AS Kirchheim <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Busnetzoptimierung durch Busringschluss (Riem-Aschheim-Heimstetten-Feldkirchen-Riem) und Zweirichtungsverkehr S 6: 10 min-Takt gefordert Ausbau der Strecke München-Mühldorf 	

Gemeinde	Kranzberg
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	3.760
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	460
Flughafenbeschäftigte 2000	52
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,4%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Häufige Stauungen auf der A 9 und A99 • Nadelöhr Freising hinsichtlich der Erreichbarkeit des Flughafens und Erdings • Verkehr aus Gewerbegebiet führt durch Wohngebiete <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebot insgesamt mangelhaft <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung des westl. vom Hauptort gelegenen Gewerbegebietes an die AS Allershausen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Häufigere Fahrten nach München, Freising und Petershausen 	

Gemeinde	Kumhausen
Landkreis	Landshut
Einwohner 2000	4.356
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	482
Flughafenbeschäftigte 2000	142
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,3%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgangsverkehr auf der B 15, v.a. zur Urlaubszeit • Häufige Stauungen auf der B15 in Richtung Landshut • Dadurch ist ebenfalls die Erreichbarkeit der Autobahn und der B 11 eingeschränkt <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung zwischen der B 15 und der B 11 erwünscht 	

Gemeinde	Stadt Landshut
Landkreis	Kreisfreie Stadt Landshut
Einwohner 2000	58.746
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	28.764
Flughafenbeschäftigte 2000	283
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,5%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Probleme: B299 und B15 führen mitten durch die Stadt, hoher SV-Anteil • Anbindung nach München: Problem der häufigen Stauungen auf der A 92 und A9 • Problem Stadt-Umland-Verflechtungen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schienenanbindung zum Flughafen fehlt <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erschließungsstraße West: Verbindung der Innenstadt mit dem Stadtteil West durch neue Isarquerung (Realisierung in ca. 5 Jahren) • evtl. Südwestumfahrung zwischen B 15 bei Kumhausen und der B 11 bei Tiefenbach notwendig • evtl. Westspange zwischen der B 11 bei Kumhausen und der St 2045 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schienenanbindung Marzlinger Spange (Reisezeitvorteil) gefordert mit Flügeltechnik • Schienengebundes Nahverkehrskonzept im Stadt-Umland-Bereich 	

Gemeinde	Langenbach
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	3.663
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	385
Flughafenbeschäftigte 2000	139
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,8%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung nach München: Problem der häufigen Stauungen auf der A 92 und A9 • Aufgrund der Verkehrsprobleme in Freising und Moosburg und aufgrund der Siedlungsentwicklung wächst der Verkehr mit Zielen A92, B 11 und Flughafen auf der Kreisstraße FS 13 an <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relativ lange Fahrzeiten nach Erding und zum Flughafen <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung B 301 Freising • Westumfahrung Langenbach • evtl. Westspange zwischen der B 11 bei Kumhausen und der St 2045 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Anbindung in Richtung Erding und Flughafen 	

Gemeinde	Langenpreising
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	2.408
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	147
Flughafenbeschäftigte 2000	85
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,5%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an die A 92: Zustand der St2085 mangelhaft • Anbindung an München über B 388: viele Ortsdurchfahrten <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ostumfahrung Langenpreising (Verbindung zwischen St 2085 und St 2082): Planungen abgeschlossen 	

Gemeinde	Lengdorf
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	2.518
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	154
Flughafenbeschäftigte 2000	98
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahn zu teuer <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gegen Trasse Dorfen der A94 • Fordern eine Westumfahrung Lengdorf bei Realisierung der Trasse Dorfen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung des MVV-Tarifs auf der Bahnlinie München - Mühldorf innerhalb des Landkreises Erding gefordert 	

Gemeinde	Markt Isen
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	5.107
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	742
Flughafenbeschäftigte 2000	80
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,6%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staatsstraße St2086 in schlechtem Zustand • Anbindung an den Flughafen über Erding problematisch • Anbindung nach München: Problem St2086 bis B12 • B 12: Viel Schwerverkehr <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busverbindungen zum Flughafen über Erding mangelhaft <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Staatsstraße St2086 • Ausbau St 2086 OD Burgrain, Mittbach/Pemmering • Evtl. Nordspange ED 12 • Verbesserung der Verbindung zum Flughafen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schienenanbindung des Ostens an den Flughafen notwendig 	

Gemeinde	Markt Schwaben
Landkreis	Ebersberg
Einwohner 2000	10.816
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	2.963
Flughafenbeschäftigte 2000	140
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,3%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flughafentangente Ost: Planungsunsicherheit hemmt Ortsentwicklung • Liegt im Schnittpunkt der St2332 und St2080: viel Verkehr, u.a. Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung (Flughafen - A 94), aber auch Zielverkehr aufgrund des S-Bahn Haltepunktes Markt Schwaben <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mängel der S-Bahn Linie 6 <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FTO dringend gefordert: Entlastung erwartet • Weiterbau der A 94 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erdinger Ringschluss 	

Gemeinde	Marzling
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	2.849
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	322
Flughafenbeschäftigte 2000	95
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,3%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung nach München: Problem der häufigen Stauungen auf der A 92 und A9 • B 301 Richtung Regensburg in schlechtem Zustand <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung B 301 Freising • Vierstreifiger Ausbau der B 11 im Bereich zwischen Marzling und der A 92 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gegen die Marzlinger Spange 	

Gemeinde	Verwaltungsgemeinschaft Mauern Mitgliedsgemeinden: Mauern, Gammelsdorf, Hörgertshausen, Wang
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	7.785
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	1.160
Flughafenbeschäftigte 2000	172
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,2%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schlechter Fahrbahnzustand der St2085 zwischen Ziegelberg und Moosburg • „Nadelöhr“ Moosburg <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • schlechte Verbindung zum Flughafen München <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Westumfahrung Moosburg • Bahnübergangsbeseitigung in Moosburg • Ausbau St2085 zwischen Ziegelberg und Moosburg • Ortsumfahrung Ziegelberg (Gmd. Wang) 	

Gemeinde	Moosburg
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	16.607
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	4.860
Flughafenbeschäftigte 2000	423
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,5%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tägliche Stauungen im Innerortsbereich aufgrund des beschränkten Bahnübergangs <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Westumfahrung Moosburg (nach 2005) • Bahnübergangsbeseitigung in Moosburg (2004) • 2. Isarquerung parallel neben der Bestehenden 	

Gemeinde	Moosinning
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	4.804
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	557
Flughafenbeschäftigte 2000	106
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,2%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • viel Durchgangsverkehr in der OD Moosinning im Zuge der B 388 • Starke Belastung der ED 5 (Nord-Süd-Verbindung) durch flughafenbedingten Verkehr <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umständliche Erreichbarkeit des Flughafens und Freisings aufgrund der Umsteigevorgänge <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsumfahrung Moosinning (B 388) • Weiterbau der FTO gefordert: u.a. wird eine Entlastung der ED 5 erwartet <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn-Haltepunkt Fischerhäuser an der S 8 (an der B 388 gelegen) als Umsteigebahnhof vom Pkw auf die S-Bahn 	

Gemeinde	Nandlstadt
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	4.745
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	302
Flughafenbeschäftigte 2000	123
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,6%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umständliche Anbindung an die B 301 über die FS 18 • Problembereich Freising hinsichtlich Erreichbarkeit des Flughafen und der Autobahn • Erreichbarkeit des Mittelzentrums Moosburg über Mauern (St 2085) wegen Bahnübergang problematisch <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mangelhaftes Busangebot nach Freising <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung B 301 (Marzlinger Spange) gefordert • Bahnübergangsbeseitigung in Moosburg (St 2045) • Vision: Entwicklungsachse mit entsprechenden Ortsumfahrungen: Wolnzach – Au i. d. Hallertau – Nandlstadt – Langenbach – AS Erding - Flughafen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buslinie entlang der Achse Au – Attenkirchen – Freising sollte wieder über Nandlstadt geführt werden 	

Gemeinde	Neuching
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	2.205
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	351
Flughafenbeschäftigte 2000	50
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,3%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flughafenverkehr entlang der ED 5 • Hohe Verkehrsbelastung entlang der St2082 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖV-Grundangebot nicht ausreichend <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FTO: Weiterbau bis A 94 zwingend geboten • Entlastung von A 94 und FTO erhofft <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn-Ringschluss Erding 	

Gemeinde	Neufahrn b. Freising
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	17.452
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	6.108
Flughafenbeschäftigte 2000	280
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,2%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Problembereich A 92 vor allem zwischen Freising-Mitte und Flughafen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Busanbindung der Teilorte Massenhausen, Giggerhausen, Schaidenhausen, Fürholzen und Hetzenhausen an Neufahrn <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sanierung der St 2053 (Baubeginn 2002) • Ortsumfahrung im Osten von Massenhausen (St2341-St2339) erwünscht • FTO vierstreifig <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10 min-Takt auf der S1 • 2. S-Bahn-Haltepunkt am geplanten Gewerbegebiet Mintraching gewünscht 	

Gemeinde	Oberding
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	4.902
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	1.979
Flughafenbeschäftigte 2000	278
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	5,7%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Großes Problem: Pendler- und Schwerverkehr auf der ED 5 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busangebot nach Erding nicht mit Pkw konkurrenzfähig <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vierstreifiger Ausbau der FTO gefordert <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ringschluss Erding • Bei Realisierung des Ringschlusses: Haltepunkt Schwaig (Anbindung des Gewerbegebietes) • Fernbahnanbindung des Flughafens von Salzburg 	

Gemeinde	Oberschleißheim
Landkreis	München
Einwohner 2000	11.363
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	4.720
Flughafenbeschäftigte 2000	91
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,8%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung im Innerortsbereich entlang der St 2342 (knapp 20.000 Kfz/d) • Starke Zunahme des Verkehrs und Lkw-Anteils auf A 92 (mittlerweile 60.000 Kfz/d) • Problematisch sind die Verbindungsrampen zwischen A99 und A92 (W->N), da nur einstreifig • B 471 voll belastet wg. BÜ, trotz Entlastung aufgrund Eschenrieder Spange <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S -Bahn derzeit viele Mängel (Pünktlichkeit, Wagenmaterial, Bahnhöfe, etc.) • Problem mit der Bahn: Lärmimmissionen • Fehlende Busverbindung nach Dachau • Betroffenheit bei Transrapid Westtrasse entlang A 92 <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sechsstreifiger Ausbau A 92 notwendig • Anschlussbauwerk AS Oberschleißheim muss ausgebaut werden (heute Rückstaus auf Autobahn bei Abfahrt auf die B471) • Verlegung der St 2342 nach Westen parallel zur A92 zwischen dem AD Feldmoching und nördlich Oberschleißheim mit Verknüpfungsbauwerken zur B 471 und an die AS Oberschleißheim <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2. S-Bahn Haltepunkt gewünscht im Süden etwa in Höhe der Schlossachse in Troglage als Anbindung für Schloß, tierärztliche Fakultät und in Zukunft für Gewerbegebiet • Bahn: Tunnellösung (u.a auch Beseitigung des BÜ-Problems mit der B471) 	

Gemeinde	Ottenhofen
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	1.617
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	76
Flughafenbeschäftigte 2000	0
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,0%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zunahme des Verkehrs auf der St2080 (OD Ottenhofen) • Starker Verkehr auf der ED 5 in Richtung Flughafen <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fertigstellung der FTO bis zur A 94 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgehender 20min-Takt auf der S6 • S-Bahn-Ringschluss Erding 	

Gemeinde	Pastetten
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	2.255
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	387
Flughafenbeschäftigte 2000	134
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	5,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszunahme entlang der St2331 seit Flughafeninbetriebnahme <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FTO Weiterbau gefordert <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evtl Ausweitung des ÖPNV-Angebotes nach 20.00 Uhr durch Bedarfsbetrieb 	

Gemeinde	Paunzhausen
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	1.496
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	101
Flughafenbeschäftigte 2000	18
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,2%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sehr schlechter Zustand der St2064, starke Zunahme des Schwerverkehrs • Probleme hinsichtlich der Erreichbarkeit von München aufgrund der Überlastung der A9 • Ortsdurchfahrt Paunzhausen zu Spitzenzeiten stark belastet <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Busverbindung nach Pfaffenhofen <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau St2064 (derzeit) • Nordostumfahrung Paunzhausen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busverbindung nach Pfaffenhofen 	

Gemeinde	Pliening
Landkreis	Ebersberg
Einwohner 2000	4.559
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	782
Flughafenbeschäftigte 2000	28
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,6%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsdurchfahrt Pliening durch Verkehr entlang St2332 und St2082 belastet <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mangelhafte ÖV-Verbindung zum Flughafen <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FTO erforderlich <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fernbahnanbindung des Flughafens an SO-Bayern • Verbesserung Flughafenanbindung 	

Gemeinde	Poing
Landkreis	Ebersberg
Einwohner 2000	10.540
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	4.743
Flughafenbeschäftigte 2000	68
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,6%

Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- A 99: Richtung Norden immer überlastet
- A 9 ebenfalls ein Problem
- Bei Messe: Schleichverkehr durch den Ort
- Segmüller in Parsdorf verursacht Durchgangsverkehr in Grub
- hohe Belastung zwischen Pliening und Neuching auf der St 2082

Öffentlicher Verkehr:

- Dezeit viele Mängel auf der S 6

Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Komplettring A99 gefordert
- Entlastung Ortskern durch Nord-West-Umfahrung EBE2/EBE 1
- Entlastung des zentralen Knotenpunktes in Grub durch Südostverbindung von der AS Parsdorf zur EBE 1 in Poing

Öffentlicher Verkehr:

- Viergleisiger Ausbau bis Markt Schwaben
- S-Bahn-Ringschluss Erding

Gemeinde	Rudelzhausen
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	3.042
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	321
Flughafenbeschäftigte 2000	43
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,4%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbauzustand der B 301 relativ schlecht • Problem B 301: Ausweichroute von A 93 und A 9 → Kolonnenverkehr im Ort <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnstrecke wurde stillgelegt • Nächste Bahnanschlüsse in Rohrbach und Freising • Busangebot: werden nur entlang der Linie Freising-Mainburg bedient <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der FS 42 Rudelzhausen – Landkreisgrenze (Fertigstellung bis 2003) • Östliche Umfahrung von Rudelzhausen im Zuge der B 301 gewünscht • Umfahrung Einzelhausen bis zur Gemeindegrenze Au 	

Gemeinde	Sankt Wolfgang
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	3.870
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	675
Flughafenbeschäftigte 2000	70
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,8%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindungsqualität auf B15 mangelhaft • Mangelhafte Anbindung nach München • Viel Durchgangsverkehr entlang der B 15 durch St. Wolfgang <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der ED 18 (ab 2002) • Bau der B15neu • Bau einer ortsnahen Umfahrung der bestehenden B 15 • Bau der Westumfahrung Armstorf mit Anschluss zur A 94 Trasse Dorfen 	

Gemeinde	VG Steinkirchen Mitgliedsgemeinden: Hohenpolding, Inning a. Holz, Kirchberg, Steinkirchen
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	4.627
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	483
Flughafenbeschäftigte 2000	105
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,3%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an den Flughafen problematisch • Anbindung zur A92 verbesserungswürdig <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rufbusangebot generell unattraktiv <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forderung: Verbesserung der Anbindung an die A92 • Verbesserung der Verbindung zum Flughafen 	

Gemeinde	Taufkirchen (Vils)
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	8.676
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	2.604
Flughafenbeschäftigte 2000	254
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,9%

Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Große Verkehrsprobleme in Taufkirchen durch die sich dort kreuzenden Achsen B 15 und B 388
- Anbindung an den Flughafen über Erding problematisch
- Anbindung zur A92 verbesserungswürdig

Öffentlicher Verkehr:

- Busangebot nicht attraktiv genug

Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Bau der Nordumfahrung B 388
- Bau der B 15neu
- Verbesserung der Anbindung an die A92
- Verbesserung der Verbindung zum Flughafen

Öffentlicher Verkehr:

- Verbesserung des Busangebotes: vor allem Zubringer zur Bahn nach Dorfen, Verbindungen nach Erding, zum Flughafen und weiter nach Freising (Durchbindung der Linie Erding – Flughafen – Freising)

Gemeinde	Tiefenbach
Landkreis	Landshut
Einwohner 2000	3.398
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	321
Flughafenbeschäftigte 2000	74
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,2%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überlastung der A 92 und A 9 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fehlende Fernbahnanbindung (Ostbayern) zum Flughafen • kein Busanschluss nach Moosburg <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Querverbindung zwischen B 15 und B 11 • Ortsumfahrung von Tiefenbach (westlich) in Verlängerung der LA 27 bis zur B 11 • Ortsumfahrung von Ast, Durchstich LA 17 und LA 27 <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schienenanbindung zum Flughafen • Busverbindung nach Moosburg • Anbindung weiterer Ortsteile ans Busnetz 	

Gemeinde	Unterföhring
Landkreis	München
Einwohner 2000	7.438
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	13.918
Flughafenbeschäftigte 2000	133
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,8%

Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Schleichverkehr von der A 9 und Durchgangsverkehr aus Ismaning auf der St 2053 durch Unterföhring
- NO-Verbindung: Befürchtungen des Mehrverkehrs auf St 2053 bei Nichtausbau A 9 im Bereich zwischen AK Neufahrn und AS Schwabing

Öffentlicher Verkehr:

- Bus zwischen Unterföhring und Studentenstadt (Linie 233) wird gut angenommen, jedoch oft Stau auf dem Föhringer Ring

Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:

Individualverkehr:

- Favorisieren die Erlbachtrasse im Zuge der Verlegung der AS Aschheim Stärkung Oster-schließung über M3/B471
- Nordanbindung Gewerbegebiete über lokale Umfahrung St 2053 Münchner Straße geplant

Öffentlicher Verkehr:

- Schienenanbindung des Flughafens notwendig zur Stärkung der Achse Moosburg - Landshut
- Schienenanbindung des Flughafens auch zur Abwicklung des Güterverkehrs
- Ringschluß Erding notwendig, u.a dritter Zubringer und auch Direktanbindung Messe Riem
- Stadt-Umland-Bahn nach Moosach als Querverbindung entlang Güterverkehrstrasse
- Expreß-S-Bahn mit Halt in Unterföhring
- evtl. 10-Min.-Takt S 8

Gemeinde	Unterschleißheim
Landkreis	München
Einwohner 2000	25.833
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	12.106
Flughafenbeschäftigte 2000	274
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,1%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Problembereiche A9/A 92 Richtung Norden • Innerstädtisches Problem ist die Bahnquerung <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S -Bahn derzeit viele Mängel (Überlastung, Pünktlichkeit, Wagenmaterial, Bahnhöfe, etc.) • Problem mit Bahn wg. Lärmimmissionen • Betroffenheit bei Transrapid Westtrasse entlang A 92 <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Komplettring A99 gefordert • Entlastung A 9 mit B 15neu bis Rosenheim • Neuer Anschluss an A92 gefordert wg. Anbindung nach München <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn: Taktverdichtung in Spitzenzeiten notwendig • Bahn: Tunnellösung 	

Gemeinde	Walpertskirchen
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	1.823
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	163
Flughafenbeschäftigte 2000	57
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	3,1%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zunahme des Verkehrs aufgrund Flughafenentwicklung <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relation Walpertskirchen – Erding unzureichend bedient • Planungsunsicherheit wg. Fernbahnanbindung <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlastung von A 94 erhofft <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Haltepunkt Walpertskirchen 	

Gemeinde	Wartenberg
Landkreis	Erding
Einwohner 2000	4.356
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	163
Flughafenbeschäftigte 2000	259
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	5,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Probleme: Autobahnzubringer St 2085 zur A 92 in Langenpreising • Verbindung von Berglern oberhalb des Kanals bis zur FTO in Höhe St 2584/St2580 war geplant, ist aber von Berglern blockiert worden <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • am Wochenende kaum Verbindungen • Zur Klinik an der ED 2 besteht am Wochenende keine ÖV-Verbindung <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Querverbindung zwischen St 2085 und St 2082 als (Umfahrung von Langenpreising) <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Busangebotes zu wichtigen Punkten auch am Wochenende 	

Gemeinde	Wolfersdorf
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	2.202
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	186
Flughafenbeschäftigte 2000	0
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	0,0%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staubereich nördlich von Freising auf der B 301 • Tägliche Stauungen auf der A 9 • FS 16 dient als Ausweichroute von der A 9 (AS Pfaffenhofen) zur B 301 • Durchgangsverkehr aus Pfaffenhofen <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖV-Angebot mangelhaft: nur 2 Buslinien, keine Anbindung nach Zolling <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umfahrung von Freising (Verlegung der B301) • Ausbau der St2054 zwischen Palzing und Zolling <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Busangebotes hinsichtlich der Erreichbarkeit Münchens • Einrichtung eines „Bitte nimm mich mit“ –Vereins (Mitfahrzentrale) (besteht in Haag) 	

Gemeinde	Wörth
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	4.384
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	309
Flughafenbeschäftigte 2000	60
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	1,4%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trotz großem Zuwachs keine Verbesserungen auf der S 6 • Planungsunsicherheit wegen Bahnstrecke München-Mühldorf • ÖV-Angebot am Wochenende stark eingeschränkt <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FTO muss unbedingt bis zur A 94 ausgebaut werden • Derzeit laufen Planungen zum Knotenpunkt B 388 / St 2331 (Rückstau in Staatsstraße) (SBA München) • Querverbindungen Neuching – Wörth • Anbindung Hofsingelding an FTO • Gegen die Trasse Dorfen, favorisieren den Ausbau B 12 • Eventuell Umfahrung von Hörlkofen im Zuge des Bahnstreckenausbaus • Umfahrung von Freising (Verlegung der B301) • Ausbau der St2054 zwischen Palzing und Zolling <p>Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MVV-Tarif bis Dorfen auf der Bahnstrecke München-Mühldorf 	

Gemeinde	Zolling
Landkreis	Freising
Einwohner 2000	3.881
Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig) 2000	692
Flughafenbeschäftigte 2000	111
Anteil Flughafenbeschäftigte an Einwohnern	2,9%
<p><u>Verkehrliche Problembereiche aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rückstau von Freising auf B 301 geht bis in Höhe von Kratzerimbach • Hohe Belastung auf der B301 (etwa 12.000 Kfz/d) • Starkes Verkehrsaufkommen auf der St2054 • Anbindung Richtung Süden sehr schlecht: Nadelöhr Freising (Stau) <p><u>Planungen in der Kommune bzw. Planungsbedarf aus kommunaler Sicht:</u></p> <p>Individualverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umfahrung von Freising (Verlegung der B301) zwingend notwendig • Umfahrung von Moosburg (Verbesserung St 2085) • Umfahrung Kratzerimbach • Ausbau der St2054 zwischen Palzing und Zolling 	