



Zusammenfassung

Im Rahmen der Betrachtung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Themen wurde u.a. der räumliche Kontext des Planungsgebietes hinsichtlich seiner regionalen und überregionalen Bedeutung und Verflechtung untersucht. Das Untersuchungsgebiet kennzeichnet sich dabei durch seine direkte Nachbarschaft zur Landeshauptstadt München, sowie den wesentlichen Infrastruktureinrichtungen wie dem Flughafen, der Messe und diversen Angeboten der Nahversorgung, Bildung oder des Sports aus.

Weiterhin erfolgte die Betrachtung der Einwohnerentwicklung bis 2030 sowie die aktuelle Einwohnerdichte anhand der Daten des statistischen Landesamtes für jede einzelne Kommune und der Stadtteile Bogenhausen und Trudering-Riem. Für alle Kommunen wird ein anhaltendes Bevölkerungswachstums erwartet. Für die beiden Stadtteile der LHM sowie die Kommunen mit einem eigenen S-Bahnanschluss fällt auf, dass ein erhöhtes Wachstum prognostiziert wird und diese Gemeinden derzeit schon eine höhere Bevölkerungsdichte besitzen als die weiteren Kommunen im Untersuchungsgebiet.

Ebenfalls anhand der Daten des statistischen Landesamtes erfolgte die Darstellung der aktuellen Beschäftigungssituation sowie des Anteils der Gewerbe- und Industrieflächen an der Gesamtfläche. Anhand dessen konnte festgestellt werden, dass neben der LHM nur die Gemeinde Aschheim, Kirchheim, Feldkirchen mehr Einpendler als Auspendler verzeichnen. Alle anderen Gemeinden verzeichnen entweder gleichviele oder deutlich mehr Auspendler als Einpendler.

Die Daten des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung konnten als Grundlage zur Darstellung der Pendlerverflechtungen verwendet werden. Die unmittelbare Nähe zu München wird hier durch das enorme Pendelgefüge mit der LHM deutlich. Ohne die LHM bestehen die stärksten Pendlerverflechtungen zwischen Aschheim, Kirchheim, Poing und Markt Schwaben sowie zwischen Vaterstetten und Haar.

Neben der Betrachtung der Arbeitsplätze wurden weitere Zielpunkte des Alltags- und Freizeitverkehrs ermittelt und dargestellt. Hierzu zählen u.a. Einrichtungen des Sports, Nahversorgung, Bildung, lokale Häufungen von Arbeitsplätzen, Gesundheitsversorgung, Kultur und Naherholung.

Hinsichtlich der wesentlichen landschaftlichen Elemente und Freiraumstruktur fällt auf, dass das Untersuchungsgebiet wesentlich von den verschiedenen Natur- und Landschaftsschutzgebieten, Biotopsverbundachsen und Trinkwasserschutzgebiete geprägt wird. Neben dem sind knapp 50% der Gesamtfläche des Untersuchungsgebietes für regionale Grünzüge freizuhalten.

Im Rahmen der begleitenden Veranstaltungen mit den Vertretungen aus allen Kommunen wurden die voraussichtlichen Siedlungs- und Gewerbeentwicklungsflächen inkl. der jeweiligen Dimension hinsichtlich Einwohner und Arbeitsplätzen ermittelt und in einer Gesamtübersicht für die ganze Region aufgezeigt. Neben den Angaben der Teilnehmenden flossen hierbei auch die FNP Darstellungen der Kommunen mit ein. Durch die Zusammenschau wurde deutlich mit welchem großem Wachstum in der Region noch zu rechnen ist.

Für die Bestandsaufnahme im Bereich Verkehr und Mobilität wurden zunächst allgemeine Kennzahlen der Mobilität in der Region betrachtet. Hierzu wurde der Kraftfahrzeugbestand in den einzelnen Gemeinden und der Landeshauptstadt München sowie die verfügbaren Quellen zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und Wegehäufigkeit analysiert. Anschließend wurden Bestandsaufnahmen für die Verkehrsträger motorisierter Individualverkehr (MIV), nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) sowie für die Themenbereiche Intermodalität und neue Mobilitätsformen durchgeführt.



Im MIV ist die Situation im Raum München Ost durch stark belastete Verkehrswege geprägt. Aus der amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 wird die hohe Verkehrsbelastung der Bundesautobahnen A 94 und A 99 sowie der Bundesstraßen B 304 und B 471 auf den Abschnitten im Untersuchungsgebiet ersichtlich. Diese Erkenntnis wird durch die Analyse der Verkehrsmengen mit Hilfe des Landesverkehrsmodells Bayern (LVM-By) bestätigt. Für das Prognosejahr 2030 werden im Modell weitere Verkehrsmengenzunahmen dargestellt. Als Reaktion auf bestehende und zukünftige Engpässe sind durch die Bauprogramme auf dem hochrangigen Straßennetz bis 2030 zahlreiche Ausbaumaßnahmen vorbereitet. Hierzu zählen vor allem die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthaltenen Maßnahmen zur Erweiterung der A 94 zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und der Anschlussstelle Markt Schwaben sowie die Erweiterung der A 99 auf acht Fahrstreifen zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und dem Autobahnkreuz München-Süd. Der Ausbau der A 94 wird vor allem in Hinblick auf die Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen der Anschlussstelle Pastetten und der Anschlussstelle Heldenstein erforderlich. Im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern sind kleinräumigere Aus- und Neubaumaßnahmen an Staatsstraßen enthalten. Im Raum München Ost zählen hierzu bspw. die Ortsumfahrungen Schwaberwegen und Pliening. Planungen zu Maßnahmen an Kreisstraßen wurden den Ausbauprogrammen der jeweiligen Landkreise entnommen. Im Rahmen des Auftaktworkshops hatten die teilnehmenden Vertreter der Gemeinden / Stadtbezirke die Möglichkeit, Ideen und derzeit laufende Planungen im MIV vorzubringen. Diese wurden gesammelt und mit den in den Bauprogrammen festgelegten Maßnahmen in einer Übersichtskarte zusammengefasst.

Die Bestandsanalyse im NMIV zeigt eine Vielzahl an vorwiegend touristischen Radrouten im Raum München Ost. Hervorzuheben ist die Radwanderkarte des Landkreises München, die anders als die Angebote der Nachbarlandkreise Ebersberg und Erding über die Landkreisgrenzen hinausgeht und fast das komplette Untersuchungsgebiet abdeckt. Aus- und Neubaumaßnahmen zum Schließen von Netzlücken im Radverkehrsnetz sind bislang nicht oder nur in geringem Umfang in den Ausbauprogrammen enthalten. Strategische Netze für die Planung von Radwegen entlang des klassifizierten Straßennetzes fehlen größtenteils. Für die Verbesserung der Situation und vor allem zur Stärkung des Radverkehrs als Alltagsverkehrsmittel wurden übergeordnete Planungen und Konzepte, wie bspw. Machbarkeitsuntersuchungen von Radschnellverbindungen in München und dem Umland und schnelle Radtangente im Landkreis München, erstellt. Bis auf das Radverkehrskonzept der Gemeinde Kirchheim liegen noch keine Konzepte für den innerörtlichen Radverkehr zur Definition von Haupt- und Nebenrouten vor. Eine Übersichtskarte fasst die geplanten Maßnahmen der Ausbauprogramme, die Ergebnisse des Auftaktworkshops sowie die übergreifenden Konzepte im NMIV im Raum München Ost zusammen.

Das ÖV-Angebot im Untersuchungsgebiet ist gekennzeichnet durch mehrere S-Bahn-Äste, die die Gemeinden mit Haltepunkten auf direktem Weg mit der Innenstadt verbinden. In den Stadtbezirken steht zudem mit mehreren U-Bahn- und Trambahn Linien ein attraktives Angebot zur Verfügung. Stadt- und Regionalbusse dienen oft als Zubringer zum schienengebundenen Verkehr und komplettieren das Angebot. Die Nahverkehrspläne der drei Landkreise, in denen die Standards für den öffentlichen Verkehr in den Geltungsbereichen festgesetzt werden, werden aktuell fortgeschrieben. Auch der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München mit seinen drei Teilen Qualitätsstandards, Infrastrukturvorhaben und Barrierefreiheit befindet sich momentan in der Überarbeitung. Im Rahmen der Bestandsaufnahme im ÖV wurden u.a. die Maßnahmen des Konzeptes Bahnknoten München im Bereich München Ost analysiert. Anhand dieses Schienekonzeptes des Freistaats Bayern soll das Schienennetz rund um München in den kommenden Jahren und Jahrzehnten ertüchtigt werden. Die Verbundlandkreise im MVV fordern in ihrem gemeinsamen Positionspapier eine zeitnahe Realisierung der geplanten Maßnahmen.



Ideen und langfristige Perspektiven im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis München wurden in einer Studie aus dem Jahr 2017 zusammengefasst. Das Ziel der enthaltenen Maßnahmen liegt darin, Siedlungsgebiete besser zu erschließen, leistungsfähige Tangentialverbindungen zu schaffen, die Anbindung des Messegeländes zu verbessern sowie höhere Kapazitäten auf den S-Bahn Linien zu schaffen. Wie bereits für den MIV und NMIV beschrieben, wurde eine zusammenfassende Darstellung der Maßnahmen aus den bestehenden Konzepten sowie aus den Veranstaltungen mit den Vertretern der Gemeinden / Stadtbezirke erstellt.

Zum Abschluss der Bestandsaufnahme wurden die vorhandenen Angebote aus den Bereichen Intermodalität und neue Mobilitätsformen im Raum München Ost zusammengetragen. Hierbei wurden zum einen die Park & Ride- und Bike & Ride-Angebote zur Verknüpfung des MIV / NMIV mit dem ÖV und zum anderen die Angebote im Bereich Carsharing und Bikesharing betrachtet.

Im Anschluss an die Bestandsaufnahme wurden die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken in den betrachteten Themenbereichen in einer SWOT-Analyse untersucht.

Hierfür wurde im MIV mit Hilfe des LVM-By eine Erreichbarkeitsanalyse der zentralen Orte sowie eine Kapazitätsanalyse durchgeführt. Die gute Erreichbarkeit der Zentren wurde aufgrund der verfügbaren Infrastruktur als Stärke definiert. Gleichzeitig wurden bspw. die erhöhte Stauanfälligkeit der übergeordneten Straßen und der Durchgangsverkehr in Ortsdurchfahrten als Schwächen aufgenommen. Bedingt durch das zu erwartende weitere Wachstum der Verkehrsmengen wird sich auch bei vollständiger Umsetzung der vordringlichen Maßnahmen der Bauprogramme kein wesentlicher Rückgang stauanfälliger Streckenbereiche einstellen. Hinsichtlich der Verkehrsqualität kann auch bei intensivem Ausbau kaum der Status-Quo gehalten werden. Chancen für die Verbesserung der Situation im MIV wurden u.a. darin gesehen, dass sich der Trend „Teilen anstatt Besitzen“ immer mehr etabliert und das Umweltbewusstsein und auch die Offenheit für Alternativen zum MIV in der Bevölkerung zunimmt. Ein weiterer Anstieg des Individualverkehrs im Personen- und Güterverkehr sowie Verzögerungen bei der Umsetzung von BVWP-Maßnahmen und Maßnahmen aus den Ausbauprogrammen stellen Risiken dar. Des Weiteren wurde festgestellt, dass bei baulichen Entwicklungen mit verkehrlichen Auswirkungen oftmals übergreifende Wirkungsabschätzungen fehlen.

Im NMIV wurden die bestehenden strategischen Netzplanungen verglichen, um festzustellen, ob diese an den Schnittstellen bzw. den Zuständigkeitsgrenzen übereinstimmen. Die Analyse zeigte, dass die Schnittstellen größtenteils aufeinander abgestimmt wurden, wobei Planungen in den meisten Fällen an den jeweiligen Gemeinde- oder Landkreisgrenzen (Ausnahme Landkreis München) enden. Generell zeigte sich durch die Vielzahl von übergreifenden Planungen für den Alltagsradverkehr, dass die Wichtigkeit dieses umweltfreundlichen und klimaschonenden Verkehrsmittels erkannt wurde. Risiken für die Förderung des Radverkehrs bestehen u.a. darin, dass die Radinfrastruktur entsprechend der gestiegenen Anforderungen ausgebaut werden muss und dem oftmals Schwierigkeiten beim Grunderwerb entgegenstehen.

Auch für die Analyse der räumlichen Erschließung, der Bedienungshäufigkeit und der Erreichbarkeit im Bereich ÖV wurde das LVM-By eingesetzt. Bei Betrachtung der Erschließungsqualität ist festzustellen, dass alle größeren Siedlungsgebiete bzw. Schwerpunkte durch den ÖPNV erschlossen werden. Nur Gemeindebereiche mit sehr geringer Bevölkerungsdichte weisen Erschließungslücken auf. Das nächstgelegene Oberzentrum ist von den Siedlungsschwerpunkten mit S-Bahn-Anschluss innerhalb von maximal 30 Minuten erreichbar. In der Peripherie sowie aus den Gemeinden ohne S-Bahn-Anschluss beträgt die Reisezeit bis zu einer Stunde. Der Vergleich mit dem MIV zeigt, dass die Reisezeit mit dem ÖV teilweise deutlich höher ist. Eine der größten Schwächen des ÖV im Raum München Ost ist die hohe Störanfälligkeit der S-Bahn Linien. Außerdem sind die Angebote bislang fast ausschließlich radial ausgelegt und es fehlen

leistungsstarke Tangentialverbindungen, die die Gemeinden untereinander verbinden. Geplante Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen setzen Kapazitätsreserven im ÖV voraus, die zukünftig geschaffen werden müssen.

Die Auswertung der Daten der Siedlungsentwicklung und des bestehenden ÖPNV - Angebotes zeigt, dass sich zukünftig lediglich 50 % der geplanten Entwicklungsflächen innerhalb eines 1 km Einzugsradius der S-Bahn befinden. Weitere 41 % befinden sich in einer Entfernung von 2 km. Grundlage der Betrachtung der Stärken und Schwächen im Themenbereich Freiraum, Siedlungsentwicklung und Verkehr war neben der Bestandsaufnahme der naturräumlichen Themen die Zusammenschau aller geplanten Trassen. Im Rahmen dieser Untersuchung konnten u.a. zahlreiche Überschneidungen von Schutzgebieten mit Vorhaben des MIV festgestellt werden.

Abgeleitet aus Bestandsaufnahme und Analyse der Stärken / Schwächen und Chancen / Risiken wurden acht integrierte Handlungsempfehlungen entwickelt, die die Kommunen gemeinsam weiterverfolgen sollten. Diese wurden im Rahmen der Endpräsentation vorgestellt und anschließend hinsichtlich ihrer Wirksamkeit für die zukünftige Entwicklung (Wichtigkeit) und ihrer Umsetzbarkeit (Realisierbarkeit) bewertet. Für das Kriterium Wichtigkeit sind folgende Buchstaben gewählt worden: gesteigert (A), normal (B) und nachrangig (C). Für das Kriterium Realisierbarkeit sind die folgenden Zahlen gewählt worden: hoch (1), durchschnittlich (2) und gering (3).

Nr.	Handlungsempfehlung	Verkehrssegment	Bewertung
HE 1	Leitbild zur Verkehrs- und Raumentwicklung der Region	übergreifend	A2
HE 2	Entwicklung einer abgestimmten Bewertungsgrundlage	MIV	A2 – B2
HE 3	(Gemeinde-)übergreifende Abstimmung neuer Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen	MIV	A3
HE 4	Entwicklung attraktiver innerörtlicher Radverkehrsnetze	NMIV	A1
HE 5	Fortführung und Ausbau übergeordneter Radverkehrsnetze	NMIV	A2
HE 6	Weiterentwicklung bestehender ÖV-Planungen	ÖV	A1 – A2
HE 7	Beschleunigung von SPNV-Maßnahmen	ÖV	A3
HE 8	Ausbau des ÖPNV-Angebotes	ÖV	A2