

Inhaltsverzeichnis

.....	Seite
Vorwort des Herausgebers.....	V
Inhaltsverzeichnis.....	VII
Kartenverzeichnis.....	XVI
Abbildungsverzeichnis.....	XVII

Hans-Dieter Haas

DER WANDEL IM WELTLUFTVERKEHR UND DIE BEDEUTUNG DES FLUGHAFENS MÜNCHEN ALS TYP EINES KONTINENTALEN AIRPORTS.....	1
1. EINLEITUNG.....	3
2. FLUGHÄFEN ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR.....	3
3. DER FLUGHAFEN MÜNCHEN - TYP EINES SEKUNDÄREN DREHKREUZES IN EUROPA.....	3
4. MÜNCHENS ROLLE IM PASSAGIERVERKEHR.....	6
5. WACHSTUM DES LUFTVERKEHRS.....	9
6. LUFTFAHRT IN DER KRISE.....	11
7. GLOBALISIERUNG – ENTWICKLUNGSTRENDS UND ANPASSUNGSHANDLUNGEN IM WELTLUFTVERKEHR.....	11
8. DER EUROPÄISCHE BINNENMARKT UND ANPASSUNGSHANDLUNGEN IM LUFTVERKEHR ALS FOLGE DER LIBERALISIERUNG.....	13
9. STRESSFAKTOR FLUGHAFEN-KAPAZITÄT.....	15
10. STRESSFAKTOR LUFTRAUM-KAPAZITÄT.....	17
11. KONKURRENZ DURCH HOCHGESCHWINDIGKEITSSZÜGE.....	17
12. MÜNCHENS ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN.....	17
Literaturverzeichnis.....	18

Thomas Beer, Reinhard Paesler

DER FLUGHAFEN MÜNCHEN II – Abgrenzung des Passagiereinzugsgebietes in Abhängigkeit von luftverkehrsspezifischen Rahmenbedingungen	21
1. PROBLEMSTELLUNG DER ARBEIT	23
1.1. Der Flughafen München im Wandel	23
1.2. Notwendigkeit der Abgrenzung des Flughafeneinzugsgebietes	23
1.3. Problematik und Vorgehensweise der Studie	24
1.4. Definitionen und Typisierungen	25
1.4.1. Flughafeneinzugsgebiet.....	25
1.4.2. Flugplätze	26
1.4.3. Luftverkehr und Luftverkehrsarten	26
2. WISSENSCHAFTSTHEORETISCHER ANSATZ DER STUDIE	27
2.1. Der verhaltens- und entscheidungstheoretische Ansatz	28
2.2. Zentralörtliche Diskussionsgrundlagen.....	29
2.3. Entwicklung der Luftverkehrsgeographie.....	30
3. Räumliche, wirtschaftliche und ökologische Bedeutung eines Flughafens	32
3.1. Der Flughafen als Verkehrsstation	32
3.2. Der Flughafen als Wirtschaftsunternehmen	32
3.3. Der Flughafen als Standortfaktor.....	34
3.4. Ökologische Auswirkungen	34
4. RAHMENBEDINGUNGEN DES INTERNATIONALEN LUFTVERKEHRS	36
4.1. Politische und wirtschaftliche Determinanten	36
4.2. Sozio-demographische Einflußfaktoren.....	38
4.3. Drehkreuze	39
5. VERKEHRSLAISTUNG DES FLUGHAFENS MÜNCHEN	41
5.1. Luftverkehrsaufkommen in München-Riem	41
5.1.1. Entwicklung des Passagieraufkommens	41

5.1.2. Entwicklung der Flugzeugbewegungszahlen	43
5.1.3. Entwicklung der Luftpost- und Luftfrachtzahlen	43
5.2. Verkehrsergebnisse am Flughafen München II	45
5.2.1. Flugzeugbewegungen	45
5.2.2. Passagieraufkommen	46
5.2.3. Luftfracht und Luftpost	47
6. BETRIEBS- UND VERKEHRSWERT DES FLUGHAFENS MÜNCHEN II	49
6.1. Ausstattung und Auslegung des neuen Flughafens	49
6.2. Nationales und internationales Verkehrsangebot	50
6.2.1. Nationaler Linienverkehr	52
6.2.2. Internationaler Linienverkehr	52
6.2.3. Charterverkehr	54
7. ANBINDUNG AN STRASSE UND SCHIENE	57
7.1. Die neue Verkehrssituation im Verdichtungsraum München	57
7.2. Straßenverkehr	58
7.3. Schienenverkehr	60
8. PASSAGIEREINZUGSGEBIET DES FLUGHAFENS MÜNCHEN II	62
8.1. Abgrenzungsmethoden	62
8.1.1. Pkw-Kennzeichenanalyse	62
8.1.2. Fluggastbefragung	64
8.1.3. Zeitliche Erreichbarkeit	65
8.2. Nationales Einzugsgebiet	66
8.3. Internationales Einzugsgebiet	74
9. BUCHUNGSVERHALTEN AN DER PERIPHERIE DES EINZUGSGEBIETES DES FLUGHAFENS MÜNCHEN	75
9.1. Aufgabenstellung, Methodik und Durchführung der Untersuchung	75
9.2. Struktur der befragten Reisebüros	76

9.2.1. Unternehmensform	76
9.2.2. Jahresumsatz 1992.....	76
9.2.3. Entwicklung der Buchungszahlen seit 1991.....	77
9.2.4. Hauptreisearten	77
9.3. Bedeutende Abflughäfen	77
9.4. Flughafenreise	79
9.4.1. Verkehrsmittelwahl.....	79
9.4.2. Anreisedauer.....	80
9.5. Möglichkeiten der Kundenbeeinflussung	81
9.6. Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Flughafens München	81
9.7. Peripheres Fluggastaufkommen.....	83
9.8. Bewertung des Flughafens München II	84
9.8.1. Flugangebot	84
9.8.2. Serviceleistungen.....	85
9.8.3. Gebühren und Preise.....	85
9.9. Beurteilung der Konkurrenzflughäfen	85
9.9.1. Flughafen Frankfurt a.M.....	88
9.9.2. Flughafen Stuttgart	88
9.9.3. Flughafen Nürnberg	88
10. ZUSAMMENFASSUNG	91
Literaturverzeichnis	92

Barbara Schlederer

**GEWERBEANSIEDLUNG AM NEUEN FLUGHAFEN MÜNCHEN UNTERSUCHT AM BEISPIEL
DER ACHSE FREISING – LANDSHUT**

97

1. EINFÜHRUNG.....	99
1.1. Problemstellung der Arbeit	99
1.2. Aufbau der Arbeit.....	99
1.3. Literaturübersicht.....	100
1.4. Geographische Aspekte des Themas.....	103
1.4.1. Das Problem des Standortes	103
1.4.2. Die Bedeutung der Standortfaktoren.....	104
1.4.3. Suburbanisierung – ein sozialgeographischer Prozeß.....	105
2. DER WIRTSCHAFTSSTANDORT MÜNCHEN	106
2.1. Der wirtschaftliche Aufstieg der Stadt.....	106
2.2. Der Prozeß der Suburbanisierung in der Region München.....	109
2.2.1. Einwohnerentwicklung in Stadt und Region.....	109
2.2.2. Arbeitsstätten- und Beschäftigtenentwicklung in Stadt und Region.....	110
2.2.3. Die Gewerbeflächennachfrage in München	114
2.2.4. Die Flächenpolitik der Stadt München	116
3. DIE AUSWIRKUNGEN VON FLUGHÄFEN AUF IHRE REGION.....	118
3.1. Flughäfen als Verkehrsstationen	118
3.2. Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen von Flughäfen	121
3.2.1. Die Einkommens- und Beschäftigungseffekte eines Verkehrsflughafens.....	121
3.2.2. Die Wachstumseffekte von Flughäfen	122
3.3. Unternehmensansiedlung im Gefolge des Flughafens.....	124
3.3.1. Die personenbezogene Flughafennähe.....	126
3.3.2. Die produktbezogene Flughafennähe	127

3.4. Zusammenfassung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen von Flughäfen.....	127
4. DER NEUE MÜNCHNER FLUGHAFEN.....	129
4.1. Die Erwartungen von Politik und Wirtschaft.....	129
4.2. Planungsgeschichtlicher Abriß	129
4.3. Die Verkehrsanbindung des neuen Münchner Flughafens.....	130
4.4. Der neue Münchner Flughafen als Arbeitgeber	132
4.5. Die Verkehrskapazität des Münchner Flughafens	133
4.6. Der neue Flughafen als Auftraggeber.....	134
4.7. Die erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafens auf sein Umland.....	136
4.7.1. Die räumlichen Entwicklungsempfehlungen	138
4.7.2. Die Kritik an den erstellten Prognosen und Entwicklungsempfehlungen	138
5. DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET, BETRACHTET UNTER DEM ASPEKT DER LANDESPLANERISCHEN EMPFEHLUNGEN	141
6. DIE GEMEINDEBEFRAGUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET ENTLANG DER ACHSE FREISING-LANDSHUT.....	142
6.1. Die Flughafenstandortgemeinde Oberding.....	143
6.2. Die Mittelzentren.....	145
6.2.1. Die Stadt Freising	145
6.2.2. Die Stadt Moosburg an der Isar	146
6.3. Die ländlichen Gemeinden der Planungsregion 14 (München)	148
6.3.1. Die ländlichen Bereiche des Landkreises Freising	148
6.3.2. Die ländlichen Gemeinden des Landkreises Erding	149
6.4. Die Planungsregion 13 (Landshut)	151
6.4.1. Das mögliche Oberzentrum Landshut.....	151
6.4.2. Der Landshuter Norden.....	152
6.4.3. Die ländlichen Gemeinden der Planungsregion 13.....	152
6.5. Zusammenfassung der Gemeindeerhebung	153
6.5.1. Flächenengpaß.....	154

6.5.2. Mangel an finanziellen Mitteln für Infrastruktureinrichtungen.....	154
7. DIE GEWERBEENTWICKLUNG ENTLANG DER ACHSE FREISING-LANDSHUT: ERGEBNISSE DER UNTERNEHMENSBEFRAGUNG.....	155
7.1. Gegenstand der Untersuchung.....	155
7.2. Auswahl der Betriebe.....	155
7.3. Die Ansiedlungskriterien der Betriebe im Untersuchungsgebiet.....	156
7.3.1. Die Ansiedlungsgründe bei Hauptbetrieben im Untersuchungsgebiet.....	156
7.3.2. Die Ansiedlungszeiträume der Hauptbetriebe.....	158
7.3.3. Die Ansiedlungsgründe bei Zweigbetrieben im Untersuchungsgebiet.....	159
7.3.4. Zusammenfassung der Ansiedlungsgründe der Betriebe entlang der Achse Freising-Landshut.....	161
7.4. Die Standortbewertungen der Betriebe.....	161
7.4.1. Beurteilung des Wirtschaftsstandortes München durch die befragten Unternehmen.....	161
7.4.2. Die Bewertung des jetzigen Standortes durch die Unternehmen im Untersuchungsgebiet.....	162
7.5. Veränderungen der Standortbewertungen.....	163
7.5.1. Entwicklungsaussichten für das Untersuchungsgebiet.....	163
7.5.2. Die Wiederwahl des Standortes.....	164
7.6. Absatzgebiete der befragten Betriebe.....	164
7.7. Prognosen und Entwicklungsmöglichkeiten der Standorte im Vergleich.....	164
7.7.1. Standortbewertung der Betriebe in den Flughafengemeinden bzw. -nachbargemeinden.....	165
7.7.2. Die Bewertung des Standortes in den Mittelzentren durch die dort ansässigen Betriebe.....	165
7.7.3. Die Bewertung der erfaßten Betriebe in den ländlichen Gemeinden der Planungsregion 14.....	167
7.7.4. Die Bewertung der Standorte von Betrieben im Landshuter Norden.....	167
7.7.5. Die ländlichen Gemeinden der Planungsregion 13.....	168
7.7.6. Zusammenfassende Betrachtung der Entwicklungsmöglichkeiten der Achse Freising-Landshut hinsichtlich regionalplanerischer Vorgaben.....	168

7.8. Die Entwicklungstendenzen aus betrieblicher Sicht	169
7.8.1. Verlagerungs- oder Expansionsbestrebungen der Betriebe	169
7.8.2. Künftig benötigte Flächen der Betriebe.....	170
7.9. Zusammenfassung der Unternehmensbefragung entlang der Achse Freising-Landshut	170
8. DIE AKZEPTANZ EINES FLUGHAFENNAHEN STANDORTES BEI UNTERNEHMEN DER INVESTITIONSGÜTERINDUSTRIE IM GROSSRAUM MÜNCHEN	172
8.1. Begründung der zusätzlichen Befragung.....	172
8.2. Methodische Vorbemerkungen	173
8.3. Struktur der befragten Betriebe	174
8.4. Befragungsgebiet.....	174
8.5. Die Standortanforderungen von Unternehmen der Investitionsgüterindustrie	175
8.5.1. Die Streßfaktoren der befragten Unternehmen am jetzigen Standort.....	175
8.5.2. Der künftige Flächenbedarf der erfaßten Betriebe der Investitionsgüterindustrie.....	176
8.6. Verlagerungstendenzen der befragten Betriebe	176
8.6.1. Die Tätigkeitsbereiche verlagerungswilliger Betriebe	176
8.6.2. Die Bedeutung von Unternehmensverlagerungen für die Stellung Münchens als Industriestadt	177
8.6.3. Die Quell- und Zielgebiete der abwanderungswilligen Unternehmen	177
8.7. Die Hindernisse für Unternehmensverlagerungen.....	178
8.8. Die präferierten Standorte der Region	179
8.8.1. Die Stadt München als präferierter Standort der Region	179
8.8.2. Das nordöstliche und östliche Umland als präferierter Standort der Region	179
8.8.3. Das gesamte Umland der Stadt München als unattraktiver Standort	180
8.8.4. Das westliche, südliche und südöstliche Umland	180
8.8.5. Zusammenfassende Betrachtung der präferierten Standorte in der Region München.....	180
8.9. Die Akzeptanz eines Standortes in Gewerbegebieten im engeren Flughafenumland.....	181
8.9.1. Die Bereitschaft von Unternehmen zur Anmietung von Flächen	181

8.9.2. Die Akzeptanz eines Standortes in der Nähe des Flughafens durch die Unternehmen	182
8.10. Zusammenfassung der Akzeptanzuntersuchung bei Unternehmen der Investitionsgüterindustrie	184
9. DIE REGIONALPLANERISCHEN ENTWICKLUNGSAUSSICHTEN – EINE ABSCHLIESSENDE BETRACHTUNG	186
Literaturverzeichnis	190