



M Flughafen
München

**Die 3. Start- und Landebahn
für den Flughafen München**

**14. Sitzung des Nachbarschaftsbeirats
am 18. Juli 2007**

Übersicht

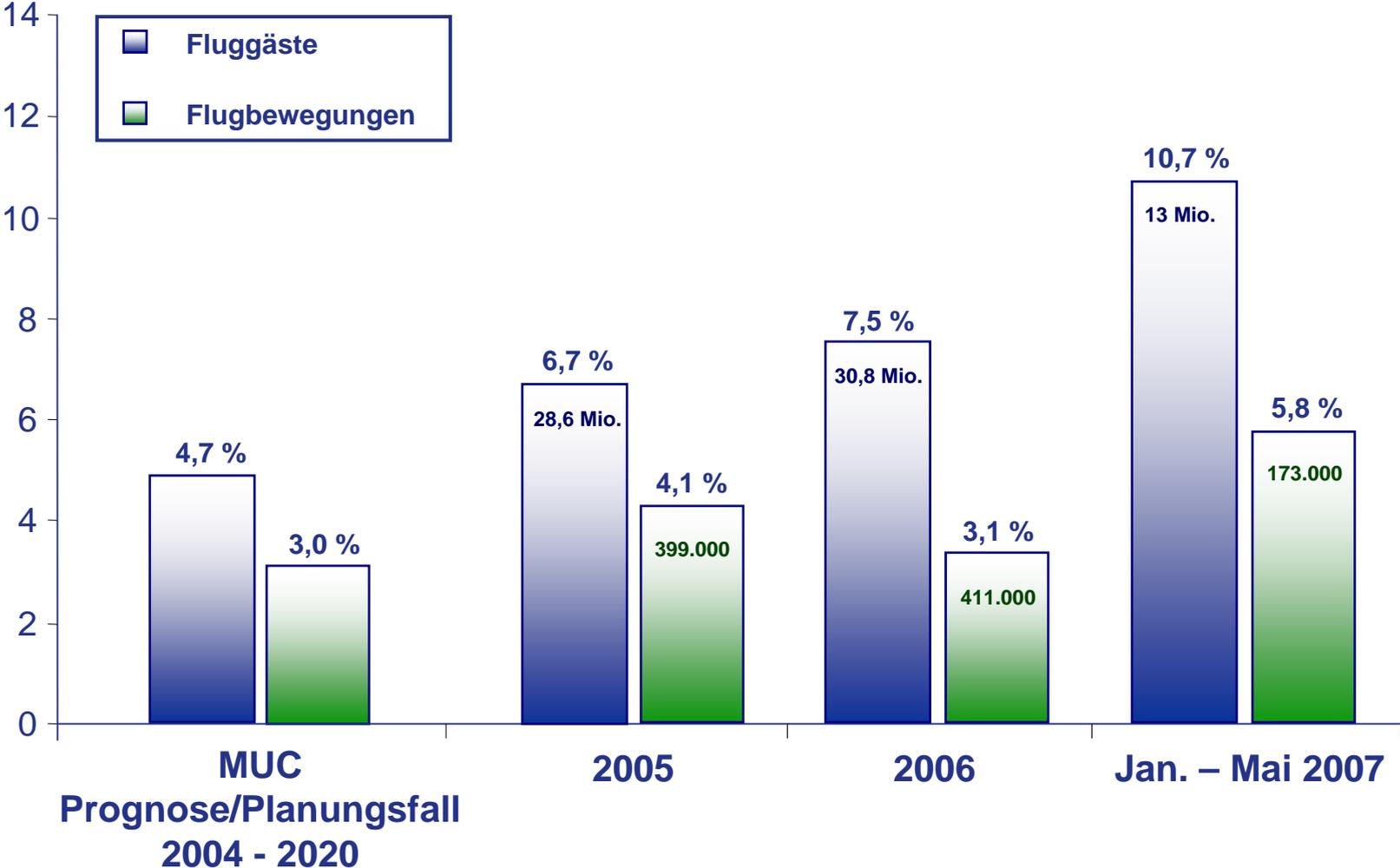
- A. Bedarfsprognose und Planungsziel
- B. Konfigurationsanalyse der Bahnlagen
- C. Technische Planung
- D. Wasserwirtschaft
- E. Boden- und Rohstoffmanagement

- F. Lärm
- G. Luft
- H. Umwelt
- I. Wirtschaft und Siedlung
- J. Verkehr

A. Bedarfsprognose und Planungsziel

Aktuelle durchschnittliche Verkehrsentwicklung

Vergleich Passagiere / Bewegungen:
 Prognose/Planungsfall ROV (2004 bis 2020), 2005 bis 5/2007



Aktualisierung der Luftverkehrsprognose

Folgende Eingangsdaten wurden, im Vergleich zum ROV, aktualisiert und berücksichtigt:

- Basisdaten 2006 (Passagiere, Fracht/Post, Bewegungen)
- Kerosinpreis
- „Regionalisierte Wirtschafts- und Außenhandelsprognose für die Verkehrsprognose 2025 – Daten und Methoden“ (IWH, 2006)
- Regionale Bevölkerungsprognose (BBR, 2006)
- Emissionshandel
- Liberalisierung des Luftverkehrs zwischen Europa und den USA
- Flugverkehr Memmingerberg

Auswirkungen – Reduktion von CO₂

Emissionshandel (ab 2011: ca. 30 €/je Zertifikat / Tonne CO₂)

- ➔ Verteuerung des Ticketpreises
- ➔ wurde bei den Annahmen im ROV konzeptionell berücksichtigt

Emissionshandel

trägt dazu bei, dass die Flugpreise nicht im Durchschnitt sinken, sondern real konstant bleiben.

In einer Sensitivitätsrechnung **zusätzlich untersucht:**

CO₂-Abgabe auf der Basis des CO₂-Rechners von Atmosfair

- ➔ Verteuerung des Ticketpreises in einer Bandbreite von 1% (Business-Kurzstrecke) bis 12 % (Economy-Langstrecke)

Sensitivität

Die prognostizierte Passagierzahl für das Jahr 2020 wird in diesem Fall 1 bis höchstens 2 Jahre später erreicht.

Sensitivitätsbetrachtungen

Auch wenn die Korrektheit der Eingangsdaten belegt ist, wurden in der Luftverkehrsprognose für einige Prämissen Sensitivitätsbetrachtungen erstellt:

- **Wirtschaftswachstum** (Annahme ROV: 0,5 %-Punkte höher oder niedriger)
- **Kerosinpreis** (Annahme: 50 % höher oder niedriger)
- **Klimaaufschlag** (Annahme: Basis Emissionsrechner von Atmosfair)

Ergebnis

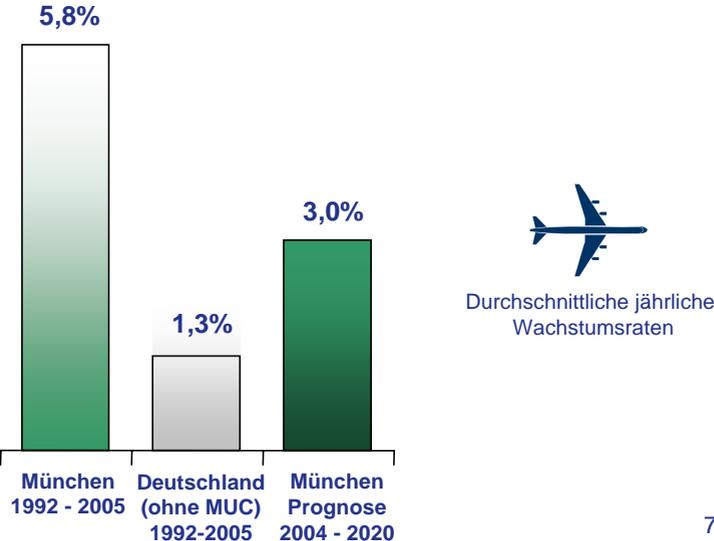
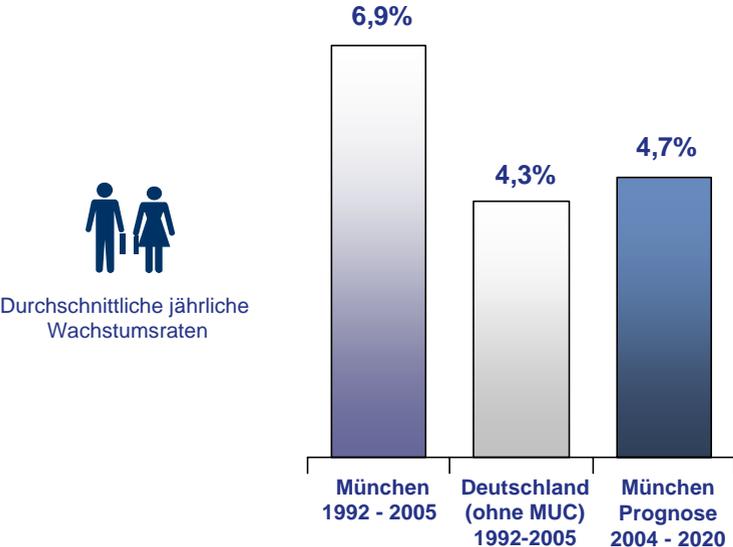
Die prognostizierte Passagierzahl für das Jahr 2020 wird:

- beim Wirtschaftswachstum ca. 2 Jahre früher oder später,
- beim Kerosinpreis 1 bis 2 Jahre später oder früher,
- beim Klimaaufschlag 1 bis 2 Jahre später erreicht.

Bedarfsprognose 2005 bis 2020

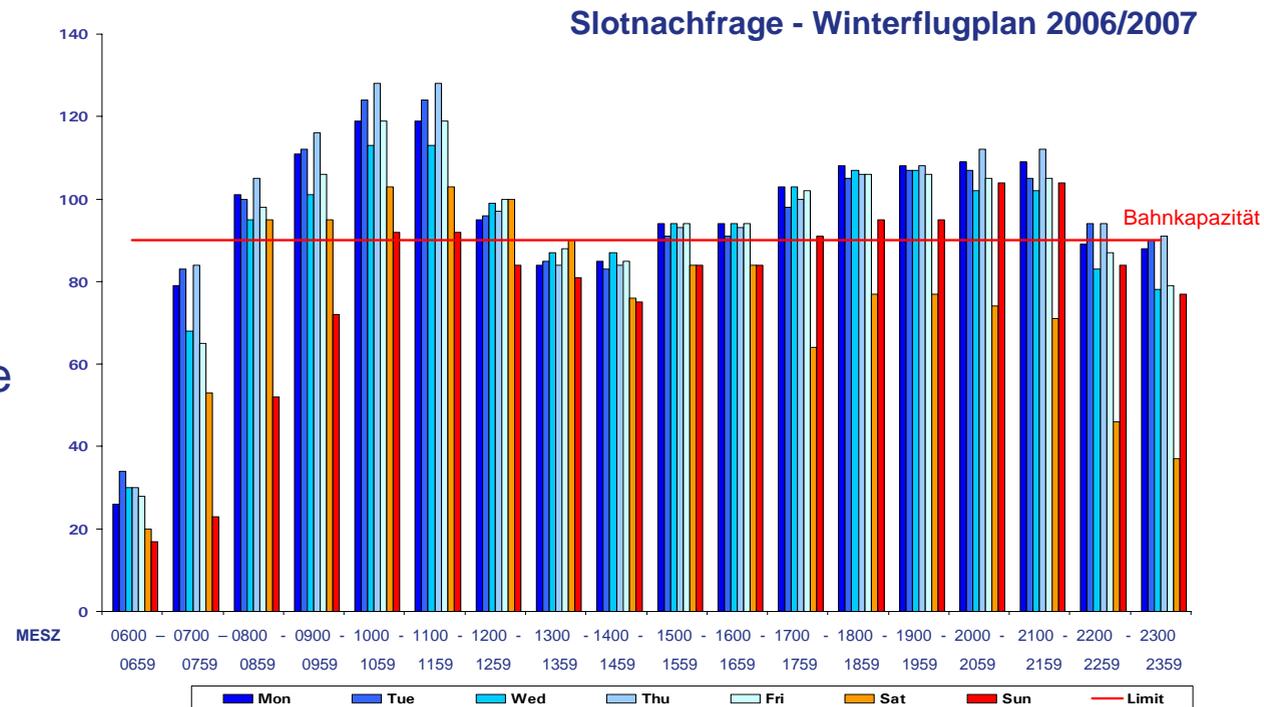
	Prognose ROV
Planfall Passagiere	55,8 Mio. Paxe
Planfall Bewegungen	610.000 Bew./a.
Nullfall Passagiere	41,9 Mio. Paxe
Nullfall Bewegungen	473.000 Bew./a.

Die Prognose hat nach wie vor Bestand. Eine Aktualisierung führt bei den Passagieren zu geringfügig höheren Zahlen. Die Zahl der Bewegungen ist annähernd gleich.



Planungsziel

- **Planungsziel von mindestens 120 Bewegungen/Stunde bei maximal 4 Minuten durchschnittlicher Verspätung**
- **Erschöpfung des Leistungsvermögens** des bestehenden Zweibahnsystems (**Gesamtkoordinationseckwert von 90 Bewegungen/Stunde bzw. Teileckwerte**) an mehreren Stunden am Tag
- **Kapazitätserweiterung unausweichlich**
 - um dem Nachfragedruck gerecht zu werden
 - um im Wettbewerb der europäischen Drehkreuze zu bestehen



Kapazitätsgrenze von Bahnsystemen

Die **Obergrenze** eines Zweibahnsystems liegt bei **480.000** Bewegungen im Jahr.

Bei einer höher prognostizierten Bewegungszahl im Jahr ist ein Ausbau zwingend erforderlich!

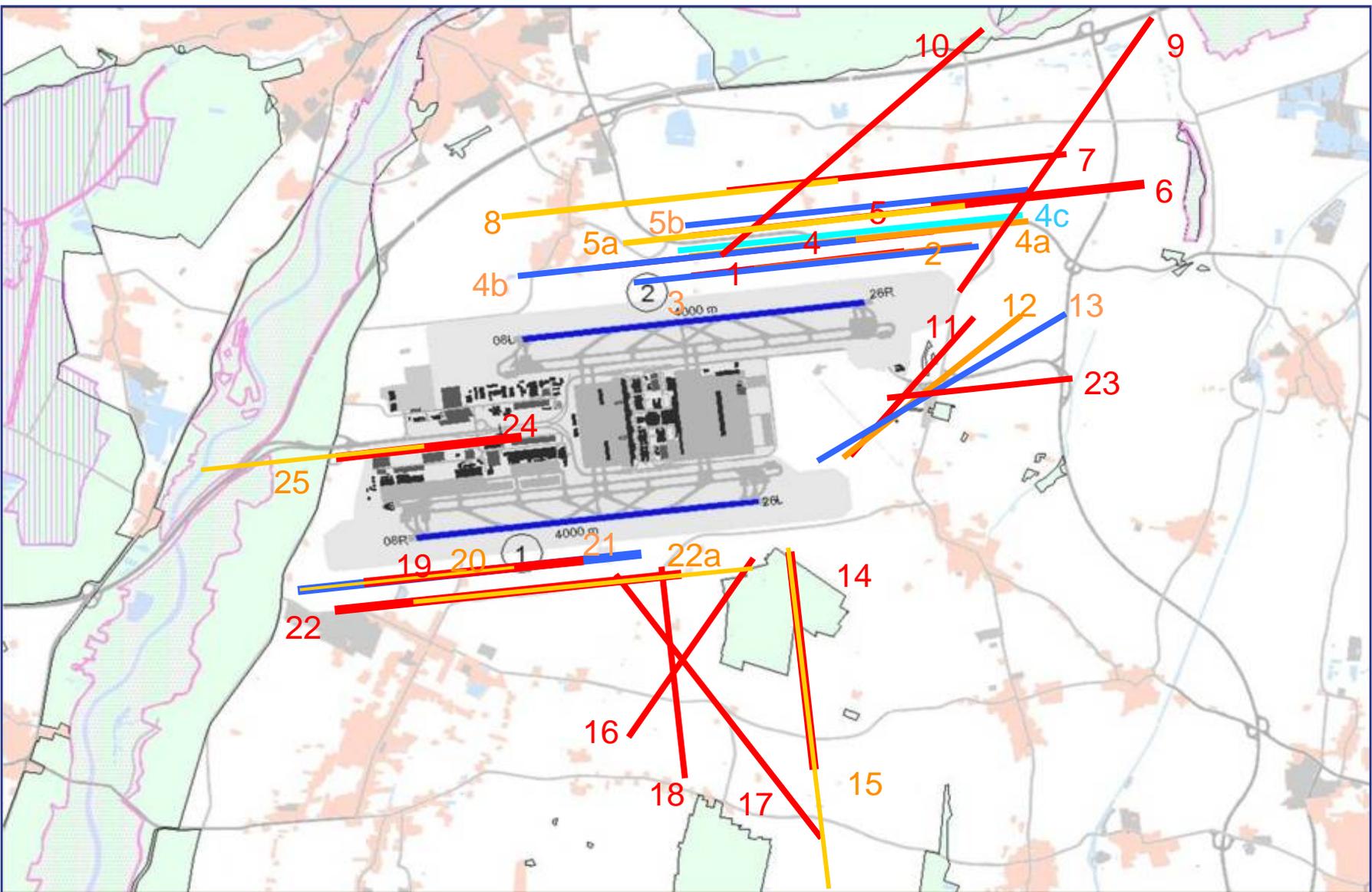
Bahnen	Flughäfen	Jahresbewegungen rd.
2	München	411.000
2	London Heathrow	477.000

**Limit max.
480.000 p.a.**

3	Rom	316.000
3	Barcelona	328.000
3	Frankfurt a. M.	489.000
4	Madrid	435.000
4	Paris/CDG	542.000
6	Amsterdam	440.000

B. Konfigurationsanalyse der Bahnlagen

Gesamtübersicht der Bahnlagen



Unabhängige Bahnlagen im Vorranggebiet (LEP)

Sechs Bahnlagen, die das Planungsziel erreichen



Vereinfachte Darstellung

Konfigurationsanalyse in der Planfeststellung (1)

Bewertungskriterien

Lärmauswirkungen auf Personen

Wirkungen auf geschützte Gebiete

Lärmauswirkungen auf Kommunen

Vorranggebiet Flughafenentwicklung

Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter der UVS

Kapazitätsrelevante Faktoren, betriebliche Eignung

Auswirkungen auf den Verkehr

Fazit: Die aktuelle Gesamtbewertung erfolgt auf der Basis des aktuellen Planungsstandes, der Maßgaben der Landesplanerischen Beurteilung und des neuen Fluglärmgesetzes.

Konfigurationsanalyse in der Planfeststellung (2)

Gliederung des Untersuchungsprozesses

Stufe 1

Analyse aller **31 Ausgangsbahnlagen** unter Berücksichtigung der Planungsziele

Stufe 2

Untersuchung der **sechs Bahnlagen**, die die Planungsziele erreichen

Stufe 3

Untersuchung der **Bahnlagen der engeren Wahl** in einer vertiefenden detaillierten Gesamtbewertung

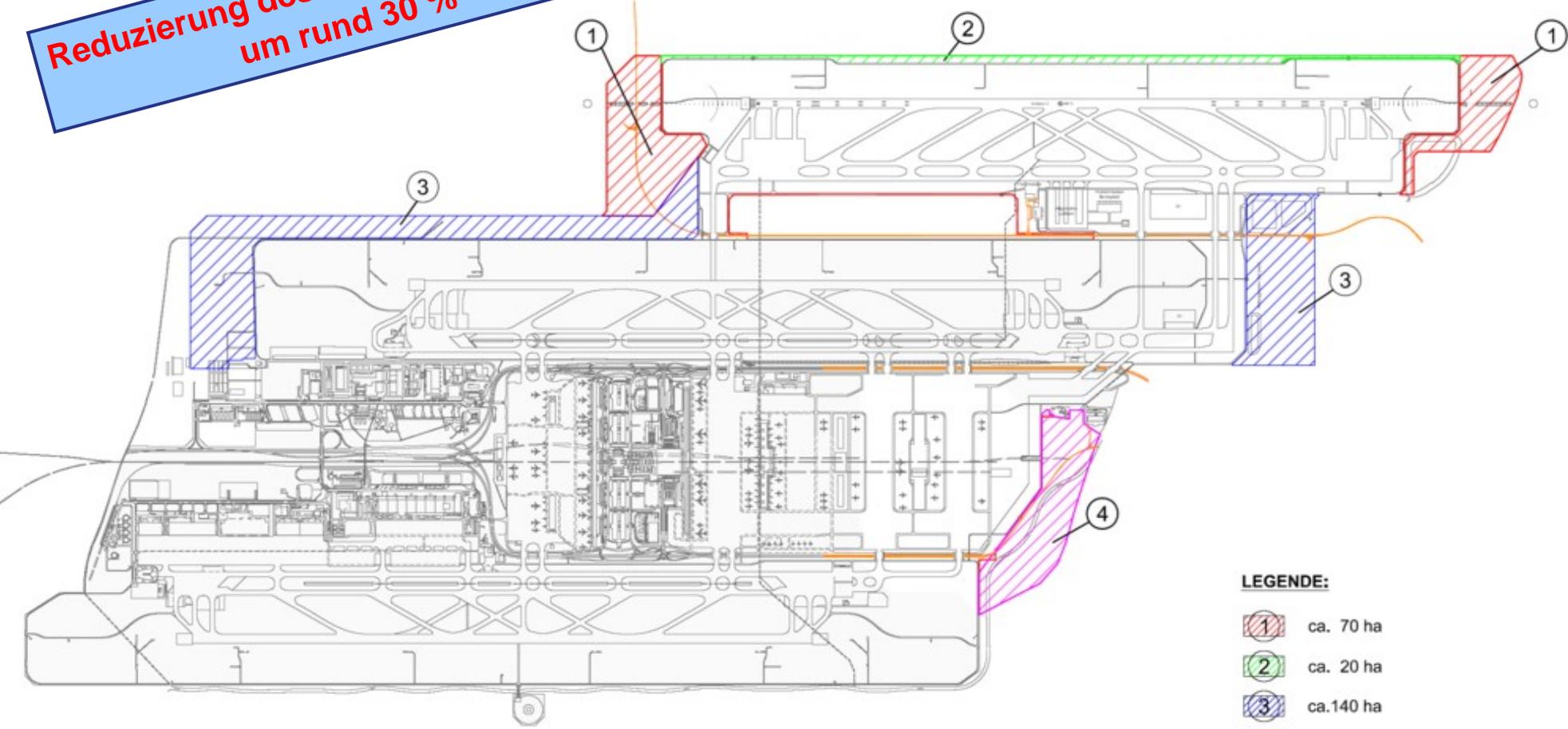
Fazit

Planfestzustellende Bahnlage: **Die Konfigurationsanalyse bestätigt die Bahnlage 5b als Vorzugsvariante.**

C. Technische Planung

Flächenreduzierung gegenüber ROV

Reduzierung des Flächenverbrauchs um rund 30 %



LEGENDE:

- 1 ca. 70 ha
- 2 ca. 20 ha
- 3 ca. 140 ha
- 4 ca. 45 ha

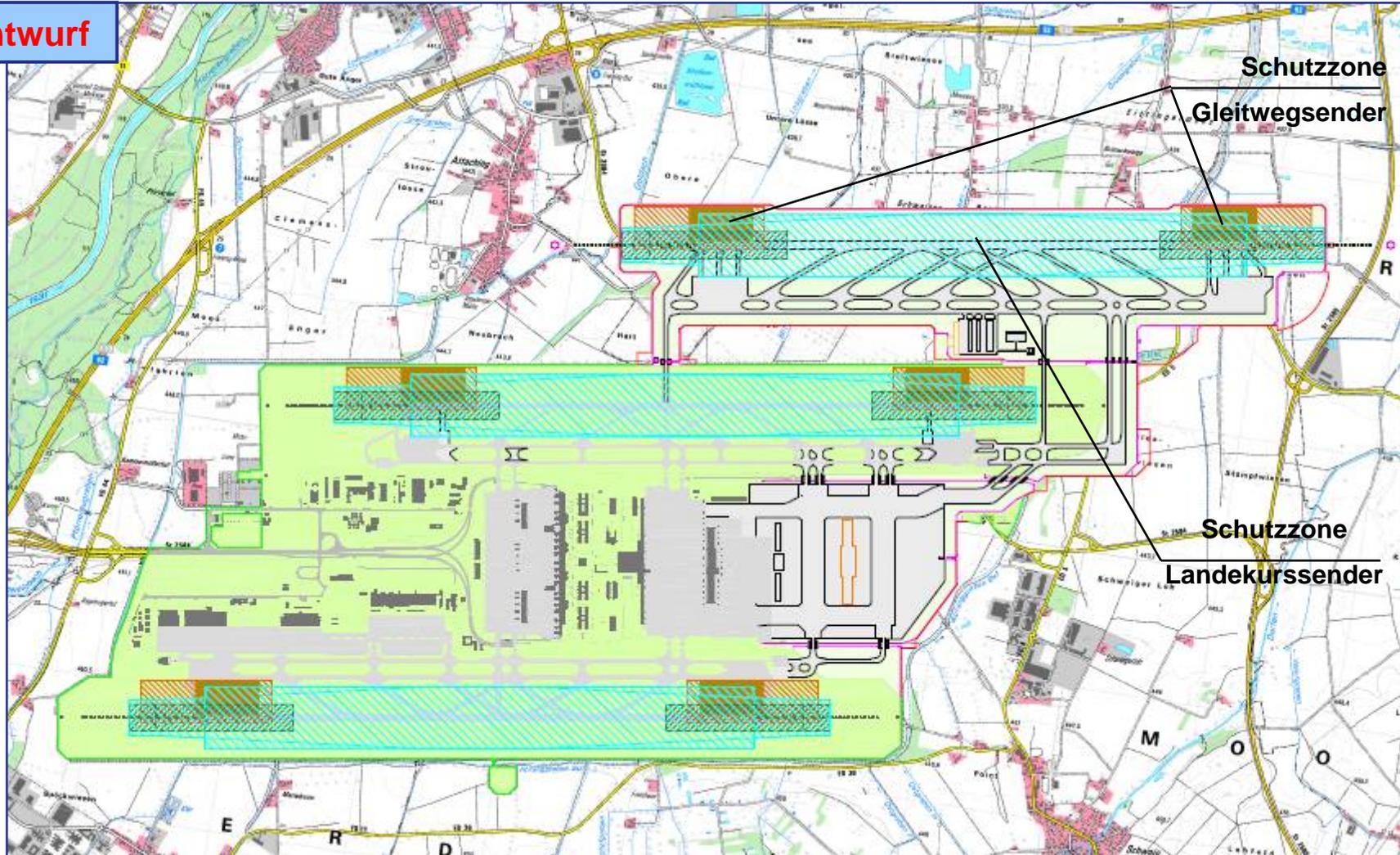
Entwurf

Planungsfortschritt ROV zu PFV

- **Reduzierte Vorhabensfläche** (Fläche vor Kopf der Bahnen, Zaun, Vorfeld Ost)
- **Verzicht auf den westlichen Perimeter-Rollweg**
- **Verschiebung der östlichen Perimeter-Rollwege** um ca. 250 m nach Westen
- **Zusätzliche Vorfeldanbindung**
 - an das Rollwegsystem nordöstlich des erweiterten Vorfeldbereichs
- **Verlegung der Allgemeinen Luftfahrt** zwischen die beiden Nordbahnen
- **Neue Linienführung der St 2084** zwischen den beiden Nordbahnen und **Optimierung der Anbindung** an das bestehende Straßennetz

ILS-Schutzzonen

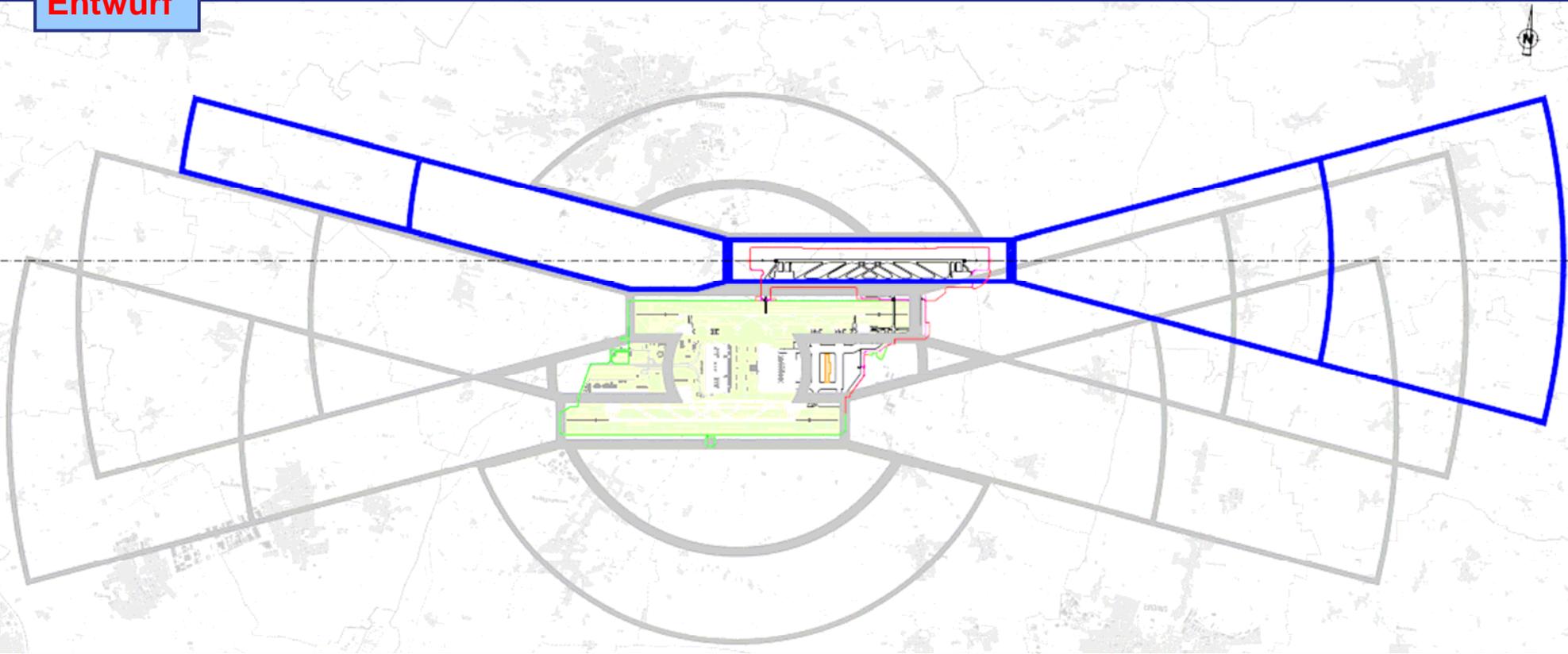
Entwurf



Bauschutzbereich

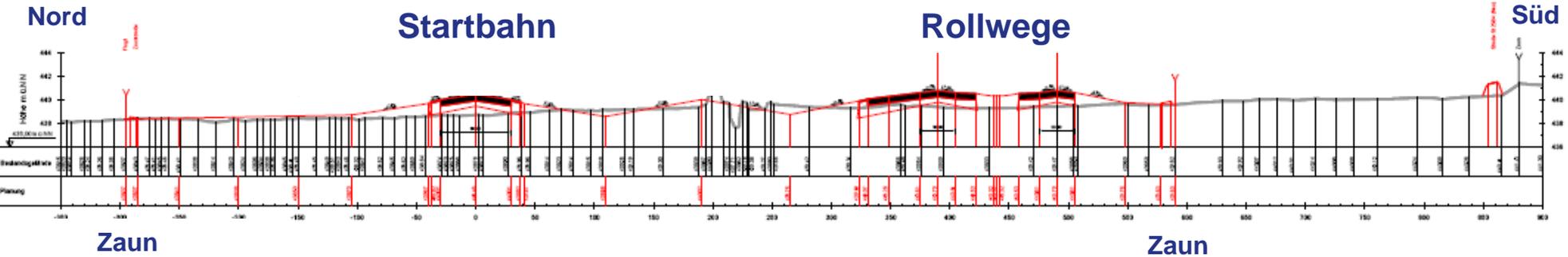
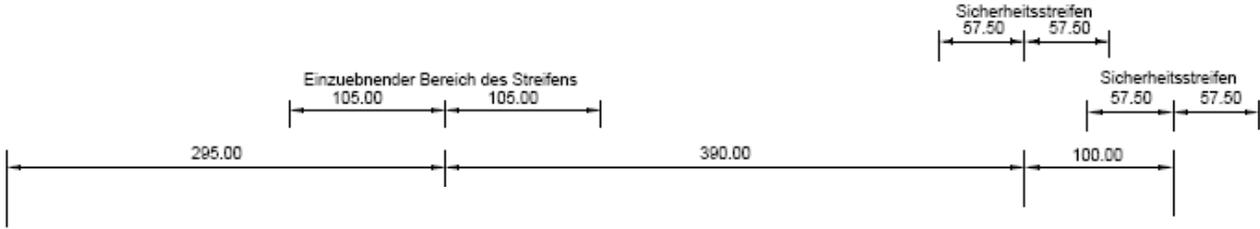
gemäß § 12 LuftVG

Entwurf



Querschnitt Start- und Landebahnsystem

Entwurf

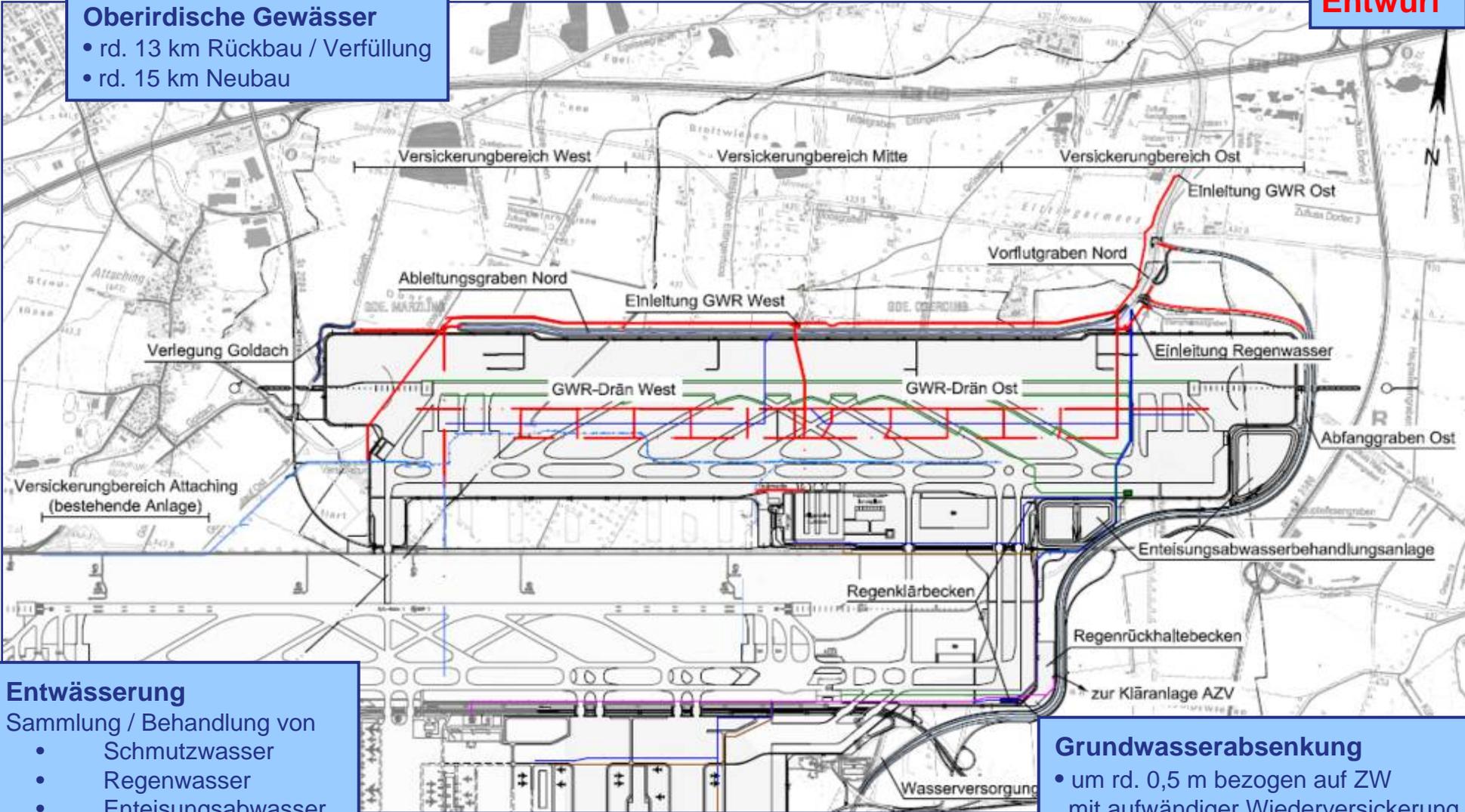


Wasserwirtschaft

Entwurf

Oberirdische Gewässer

- rd. 13 km Rückbau / Verfüllung
- rd. 15 km Neubau



Entwässerung

- Sammlung / Behandlung von
- Schmutzwasser
 - Regenwasser
 - Enteisungsabwasser

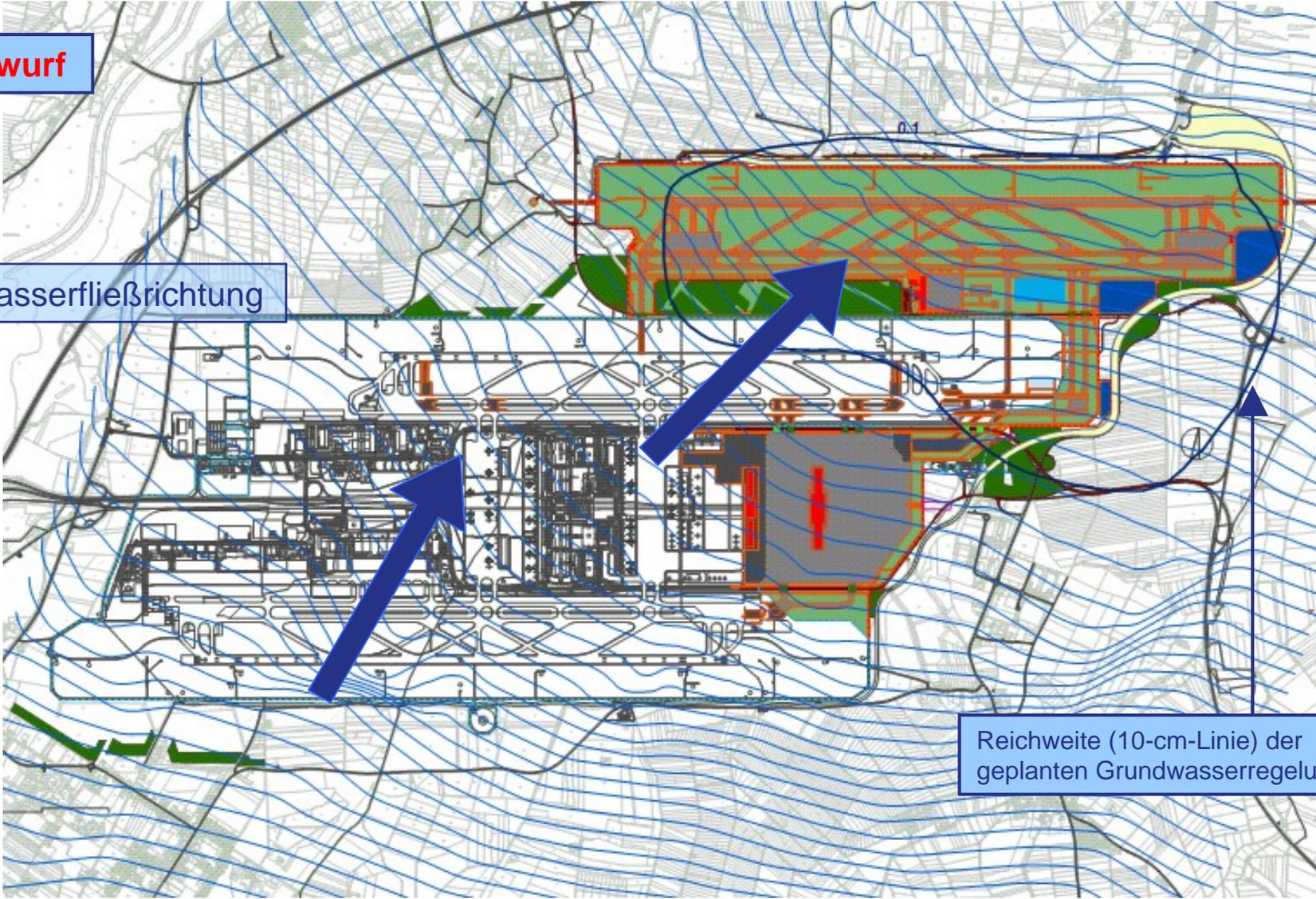
Grundwasserabsenkung

- um rd. 0,5 m bezogen auf ZW mit aufwändiger Wiederversickerung

Grundwasserverhältnisse am Flughafen

Entwurf

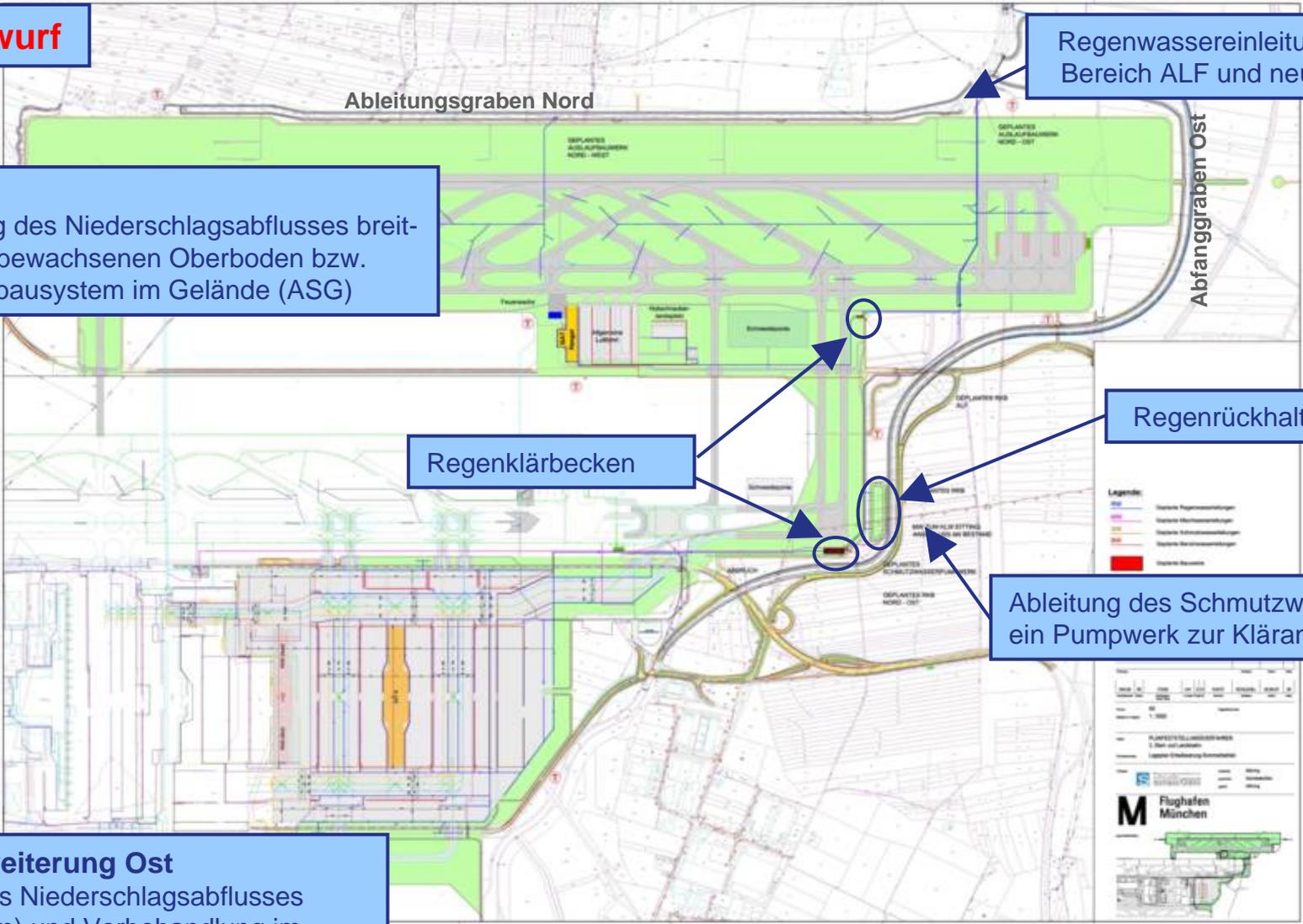
Grundwasserfließrichtung



Reichweite (10-cm-Linie) der geplanten Grundwasserregelung

Entwässerung im Trennsystem – Sommerbetrieb

Entwurf



Regenwassereinleitung aus dem Bereich ALF und neuem Vorfeld

Bahnen
Versickerung des Niederschlagsabflusses breitflächig über bewachsenen Oberboden bzw. über das Abbausystem im Gelände (ASG)

Regenklärbecken

Regenrückhaltebecken

Ableitung des Schmutzwassers über ein Pumpwerk zur Kläranlage Eitting

Vorfelderweiterung Ost
Ableitung des Niederschlagsabflusses (Trennsystem) und Vorbehandlung im Regenklärbecken

E. Boden- und Rohstoffmanagement

Boden – und Rohstoffmanagementkonzept

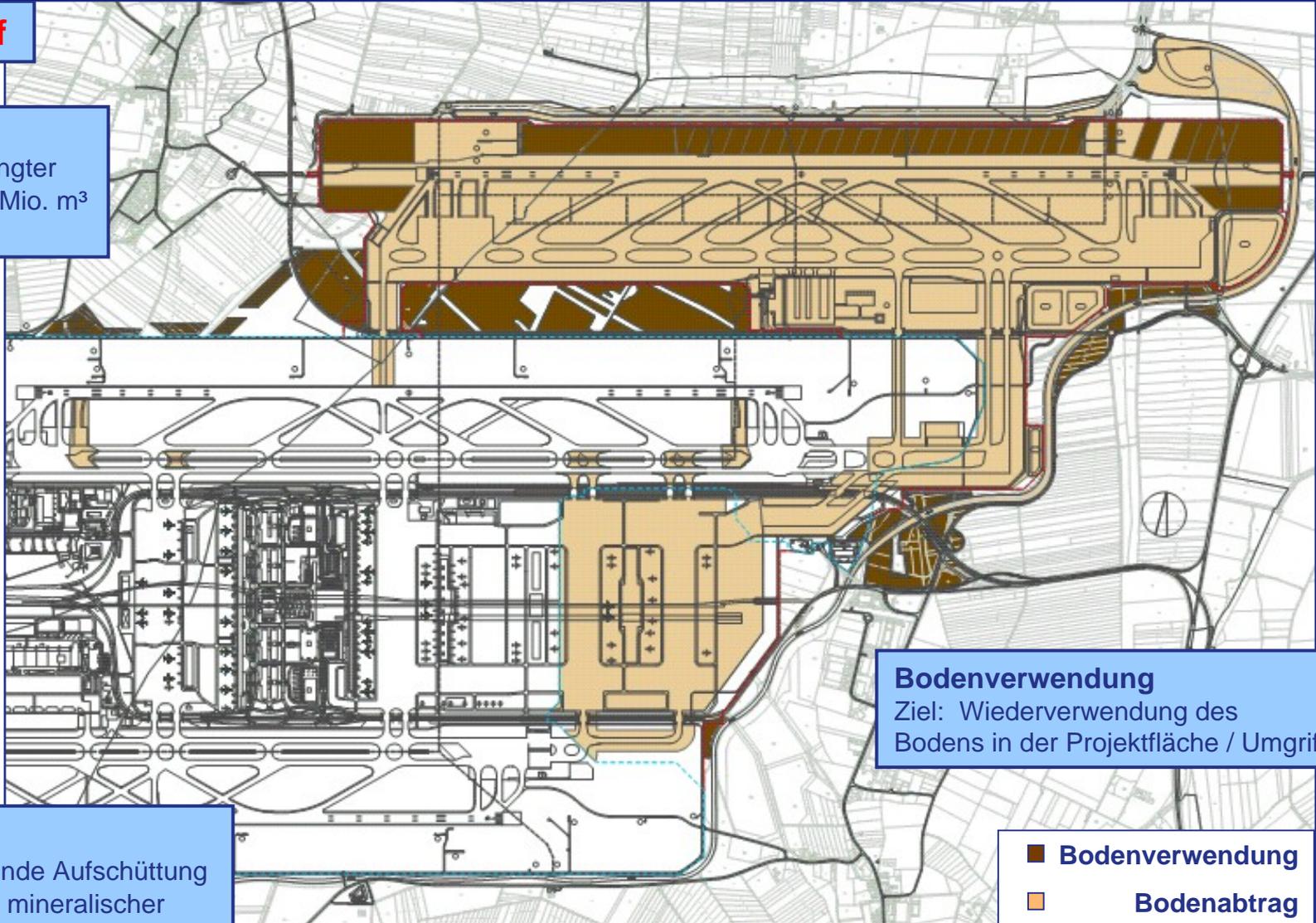
Entwurf

Bodenabtrag

- bautechnisch bedingter Abtrag von rd. 4,3 Mio. m³ Oberboden

Rohstoffbedarf

- wg. hoher GW-Stände Aufschüttung von rd. 4,7 Mio. m³ mineralischer Rohstoffe (Kiese, Sande)

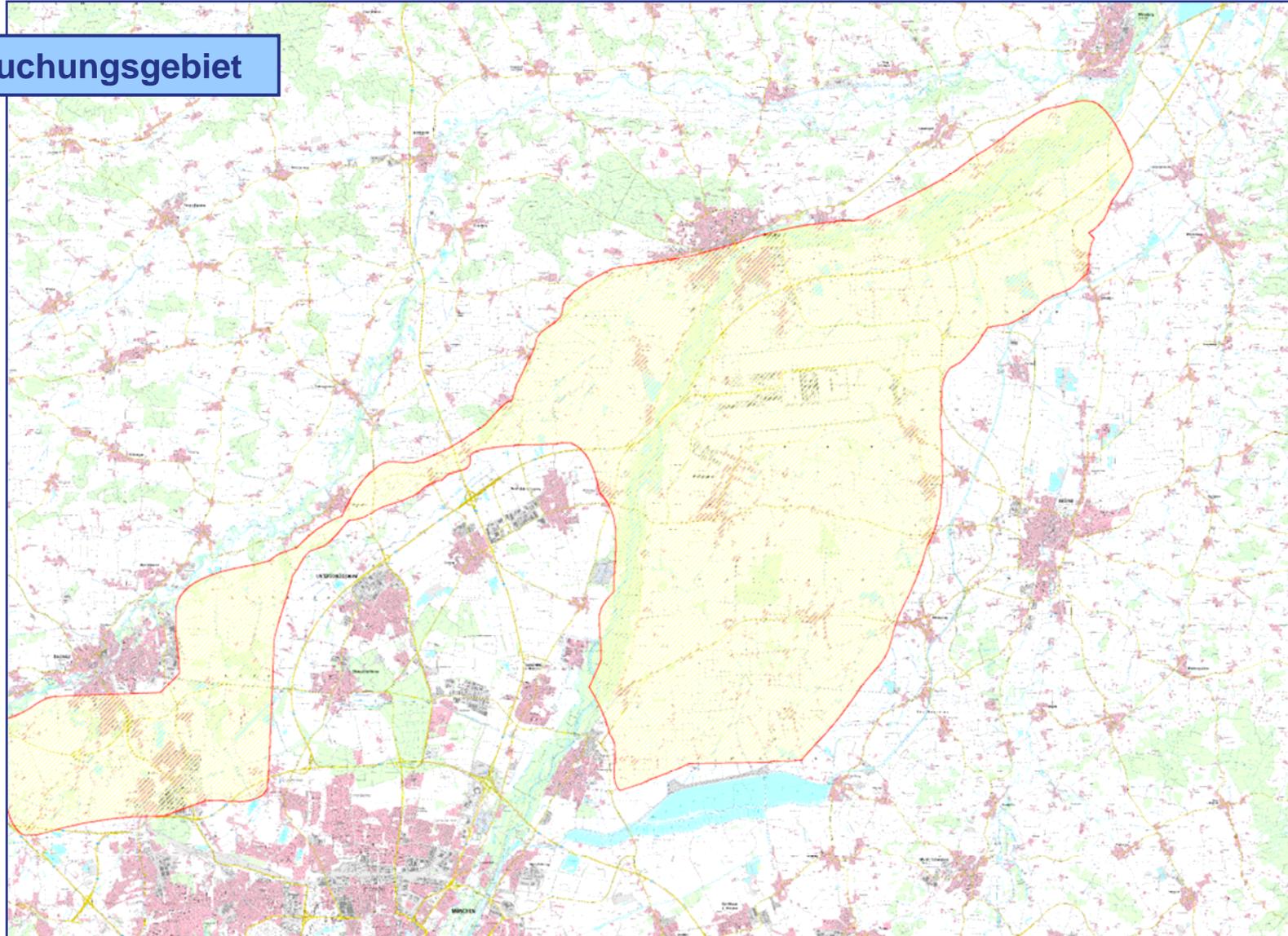


Bodenverwendung
Ziel: Wiederverwendung des Bodens in der Projektfläche / Umgriff

- Bodenverwendung
- Bodenabtrag

Geogen bedingte Arsengehalte im Dachauer, Erdinger und Freisinger Moos

Untersuchungsgebiet



Ausgangsbasis

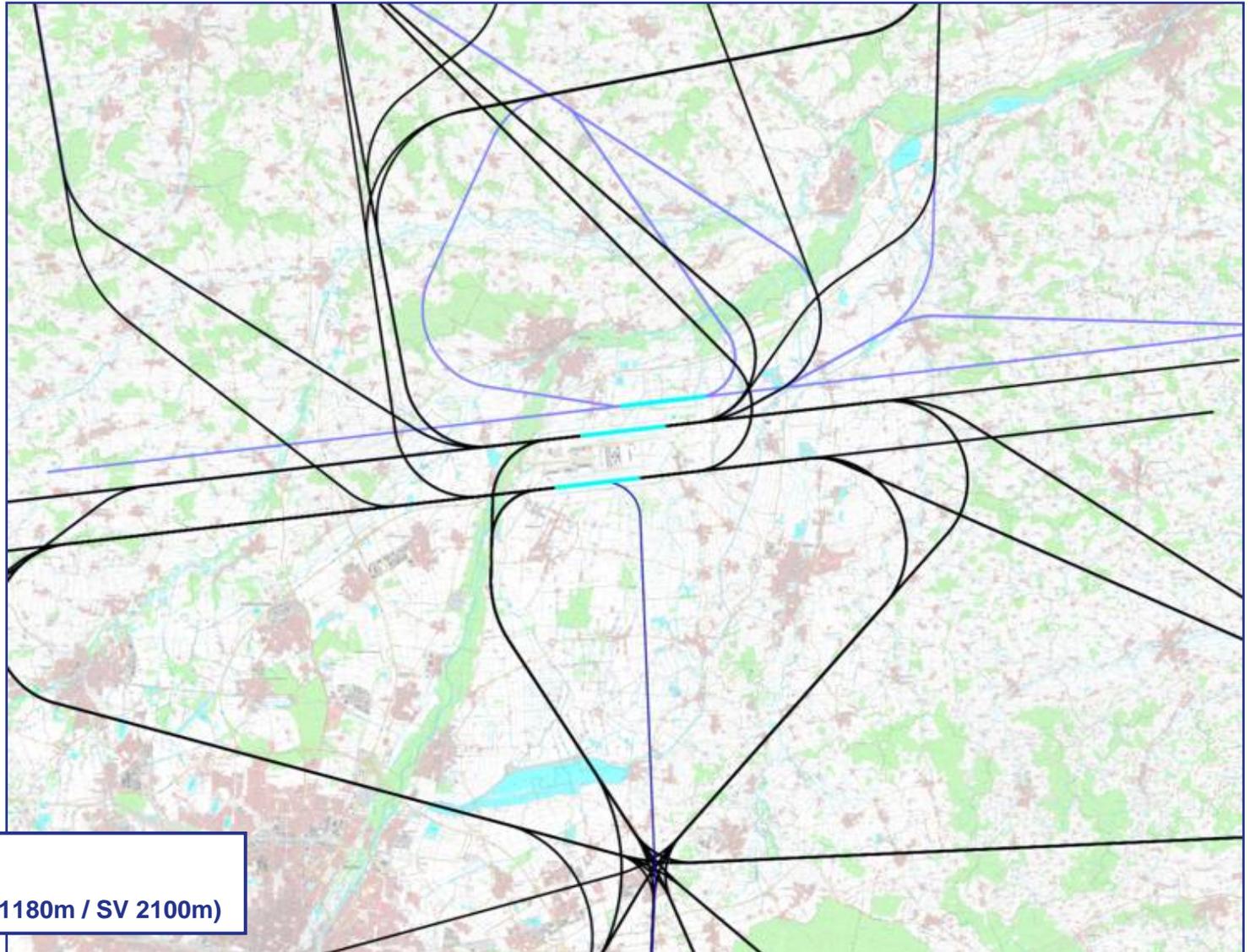
- Untersuchung der Böden durch das Landesamt für Umwelt (2003)

Entwicklung eines Boden- und Rohstoffmanagementkonzepts mit den Zielen:

1. Beschränkung des Bodenabtrags auf ein Mindestmaß (Volumenbilanz)
2. Verwendung des abgetragenen Oberbodens auf der Projektfläche und in der Randzone in Form von Aufschüttungen, Sicht- und Abschirmungsmaßnahmen auf der Grundlage des BBodSchG, der BBodSchV sowie den Handlungsempfehlungen der Regierung von Oberbayern

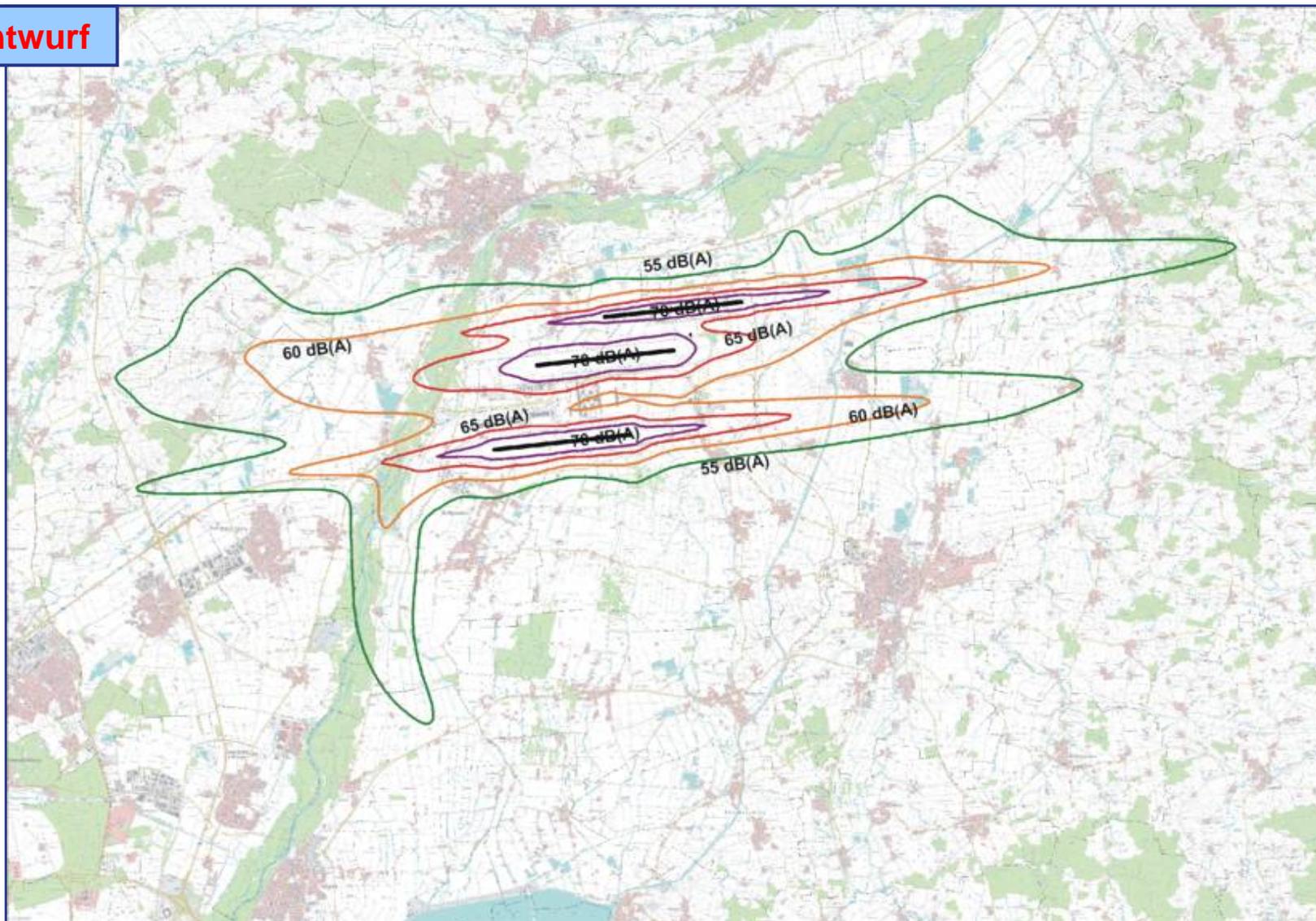
F. Lärm

Entwurf



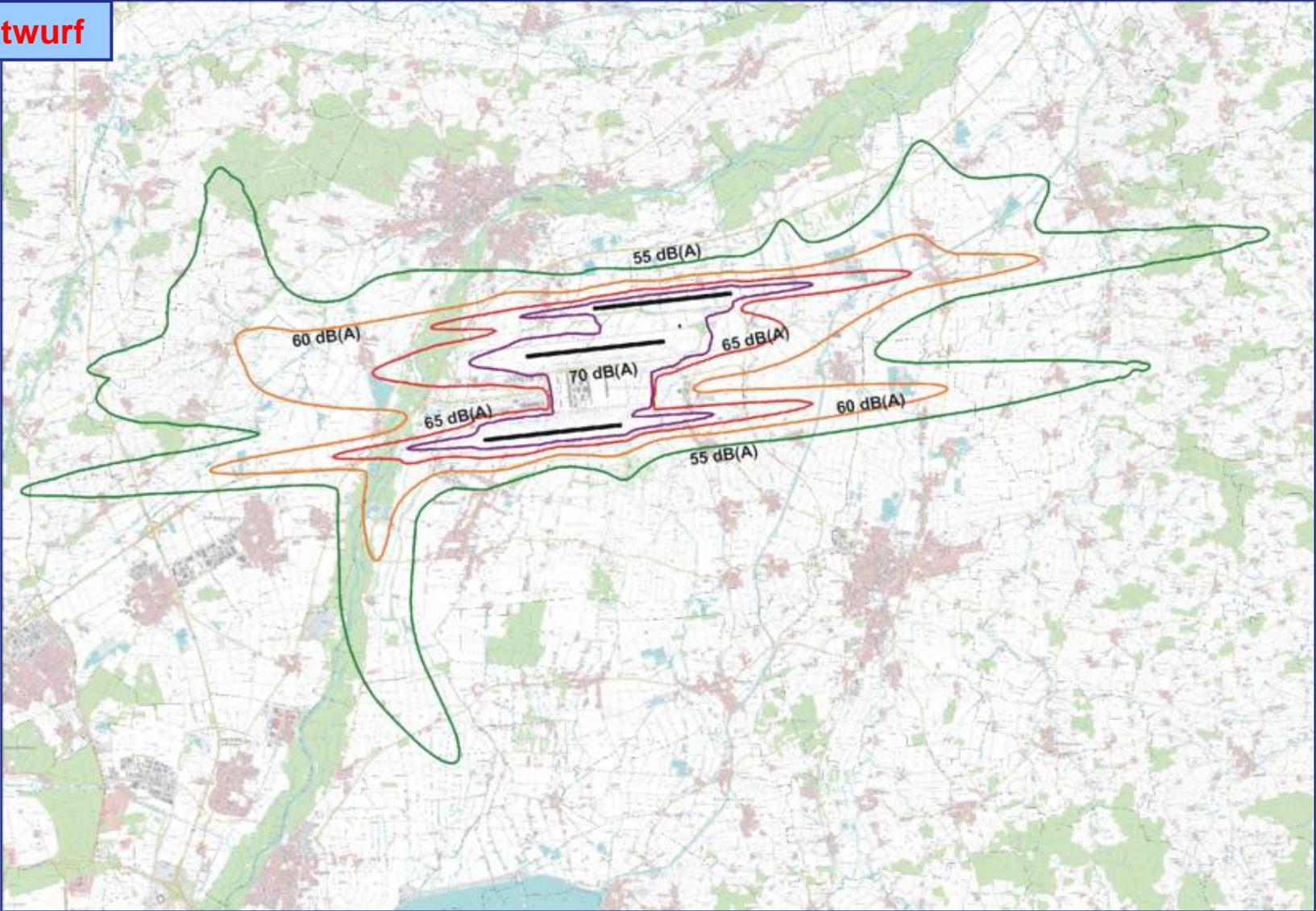
- Ist-Zustand 2004 - Tag
- Planungsfall - Tag (AA 1180m / SV 2100m)

Entwurf



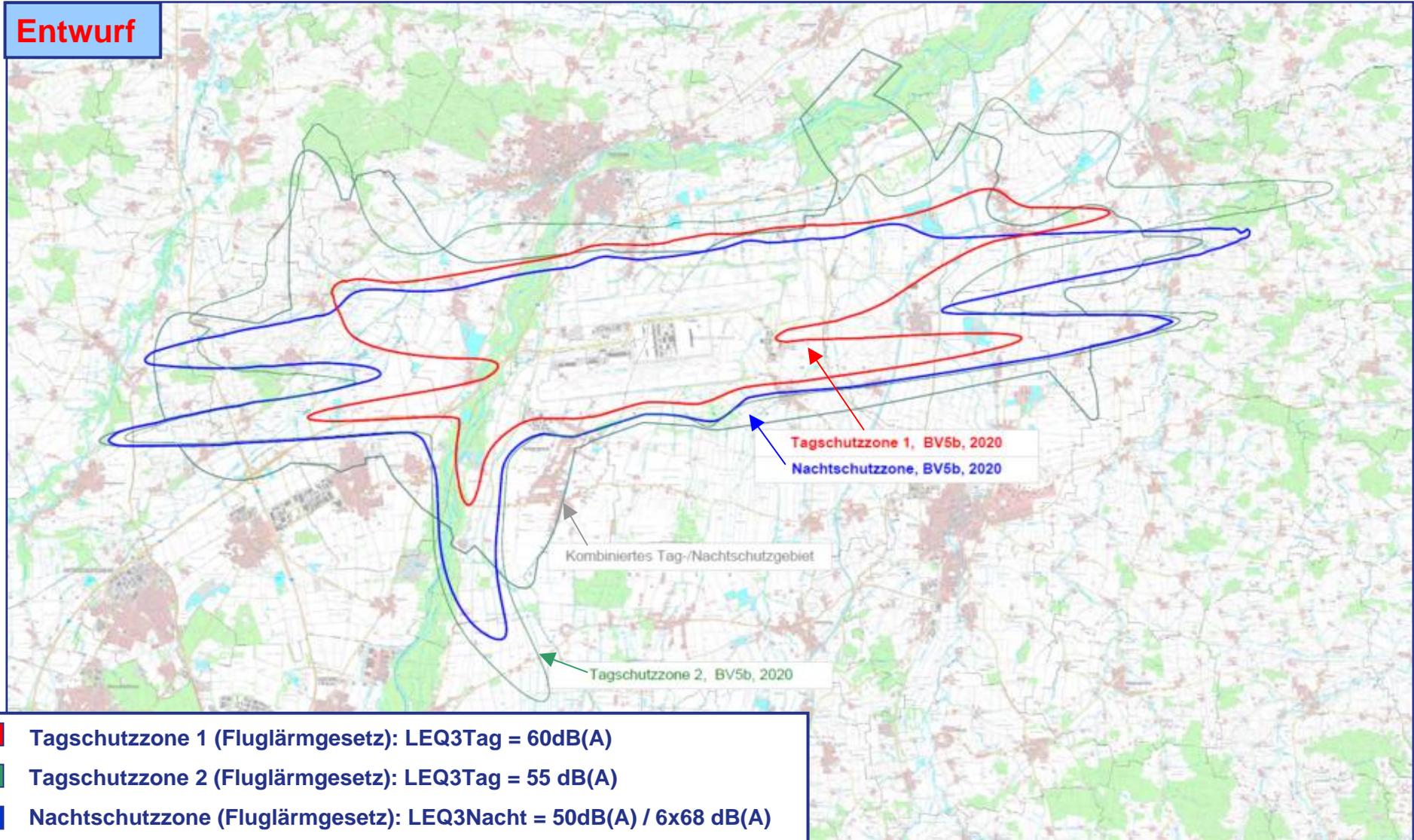
Lärmschutzzonen nach FluglärmG (2007)

Entwurf



Tag-Nacht-Schutzzonen nach Fluglärmgesetz (2007) sowie Bestand

Entwurf



- Tagschutzzone 1 (Fluglärmgesetz): $LEQ3Tag = 60dB(A)$
- Tagschutzzone 2 (Fluglärmgesetz): $LEQ3Tag = 55 dB(A)$
- Nachtschutzzone (Fluglärmgesetz): $LEQ3Nacht = 50dB(A) / 6x68 dB(A)$
- Kombiniertes Tag-/ Nachtschutzgebiet (Bestand)

Neues Fluglärmgesetz seit 7. Juni 2007 in Kraft

- Festsetzung neuer Grenzwerte und neuer Berechnungsmethoden (3-Sigma-Regelung führt zur Ausweitung der Gebiete mit Ansprüchen auf Schallschutz)

Nachtflug auf der 3. Start- und Landebahn

- Nachtflug nur in Ausnahmefällen, wie Notfällen, Sperrung einer Bahn, meteorologischen Ausnahmesituationen
- geltende Nachtflugregelung bleibt unverändert

- Mit der Neufassung des FluglärmG 2007 sind die bisherigen Schutzzonen erheblich erweitert worden. Diese Grenzwerte gehen über die Ergebnisse **der Lärmwirkungsforschung** nach GRIEFAHN ET AL. (2002), der sogenannten Synopse, hinaus
- Die Regelungen des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1.06.2007 sind für luftrechtliche Planfeststellungsverfahren verbindlich.

G. Luft

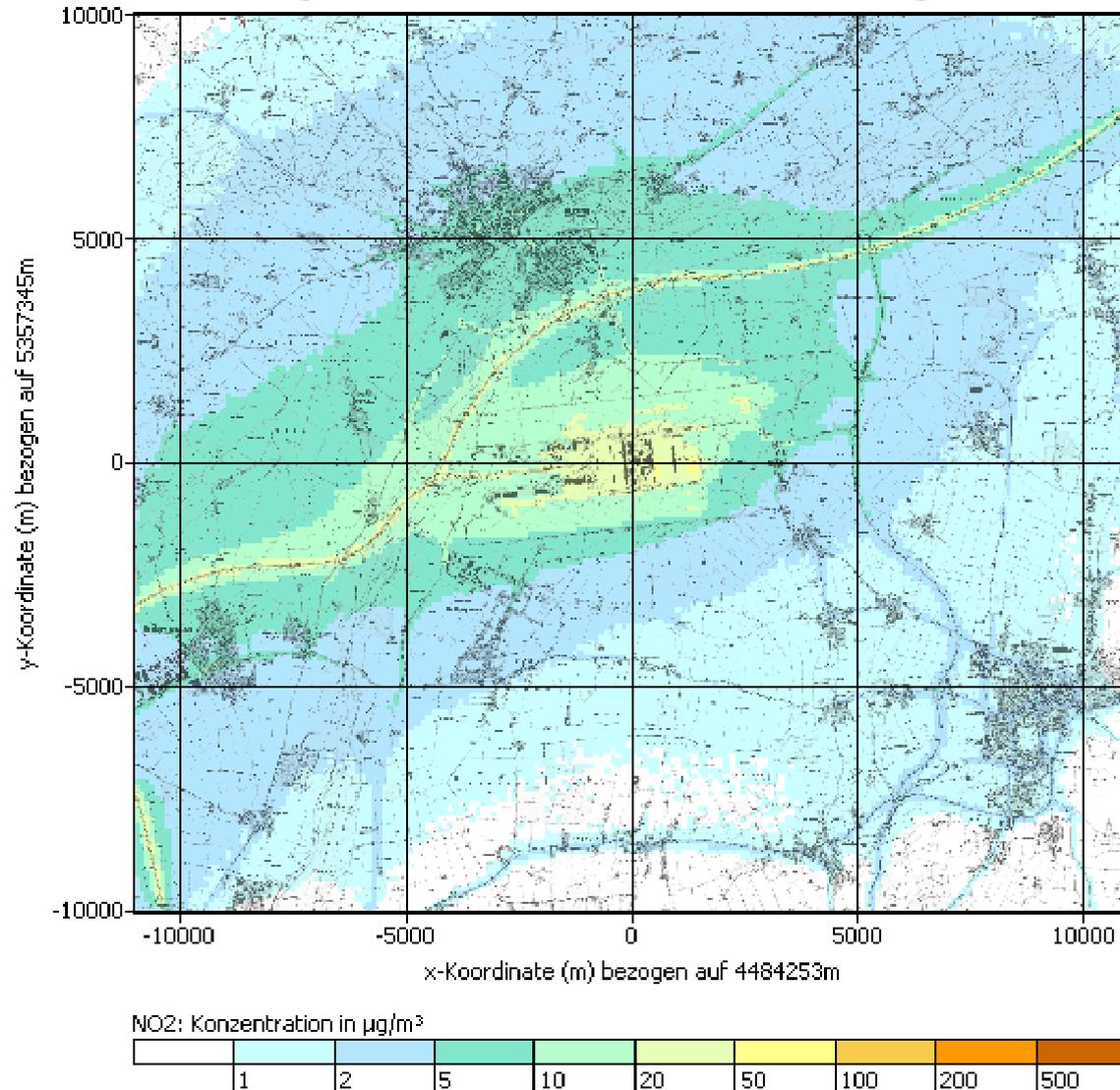
Untersuchte Schadstoffe

- Stickstoffoxide (NO_x) mit dem lufthygienisch relevanten Anteil an Stickstoffdioxid (NO_2)
- Kohlenwasserstoffe, insbesondere die Komponente Benzol
- Schwefeldioxid (SO_2)
- Kohlenmonoxid (CO)
- Feinstaub (PM_{10})

Ergebnisse - Prognosenullfall, Zusatzbelastung NO₂

Entwurf

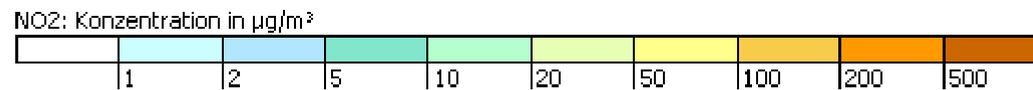
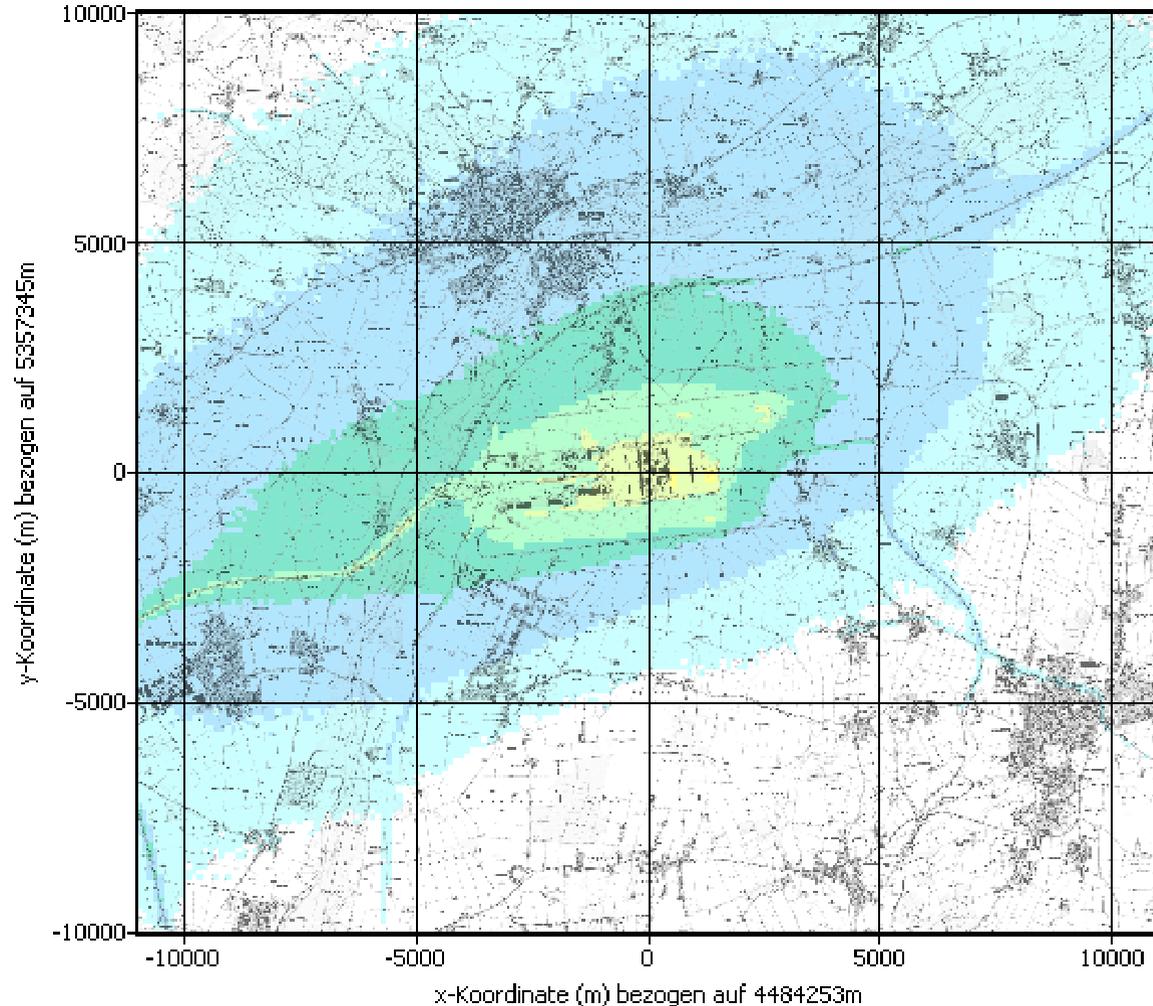
Flughafenbetrieb inkl. Straßenverkehr gesamt



Ergebnisse - Prognosenullfall, Zusatzbelastung NO₂

Entwurf

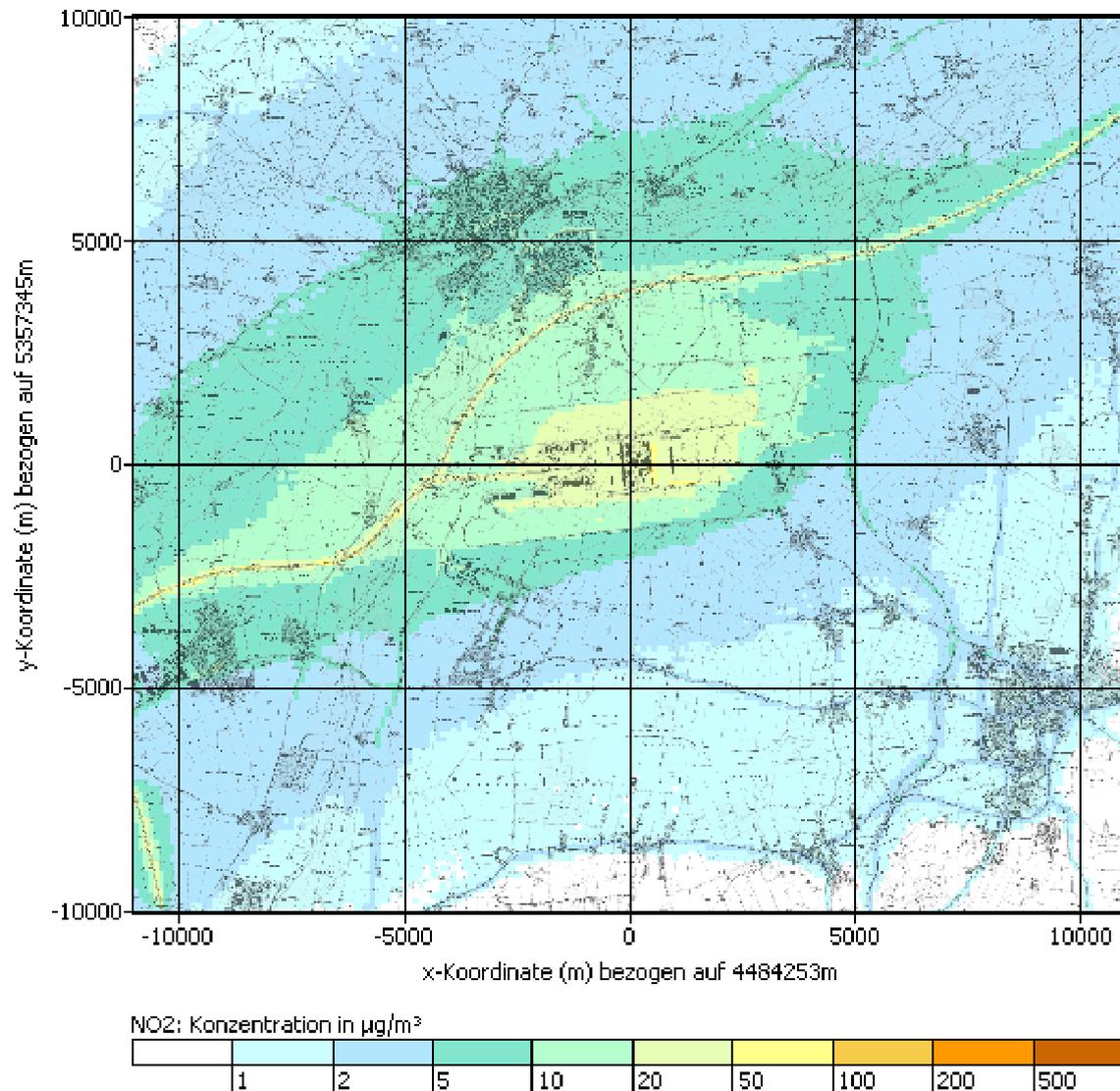
Flughafenbetrieb inkl. Flughafen München induzierter Straßenverkehr



Ergebnisse – Planungsfall 1180, Zusatzbelastung NO₂

Entwurf

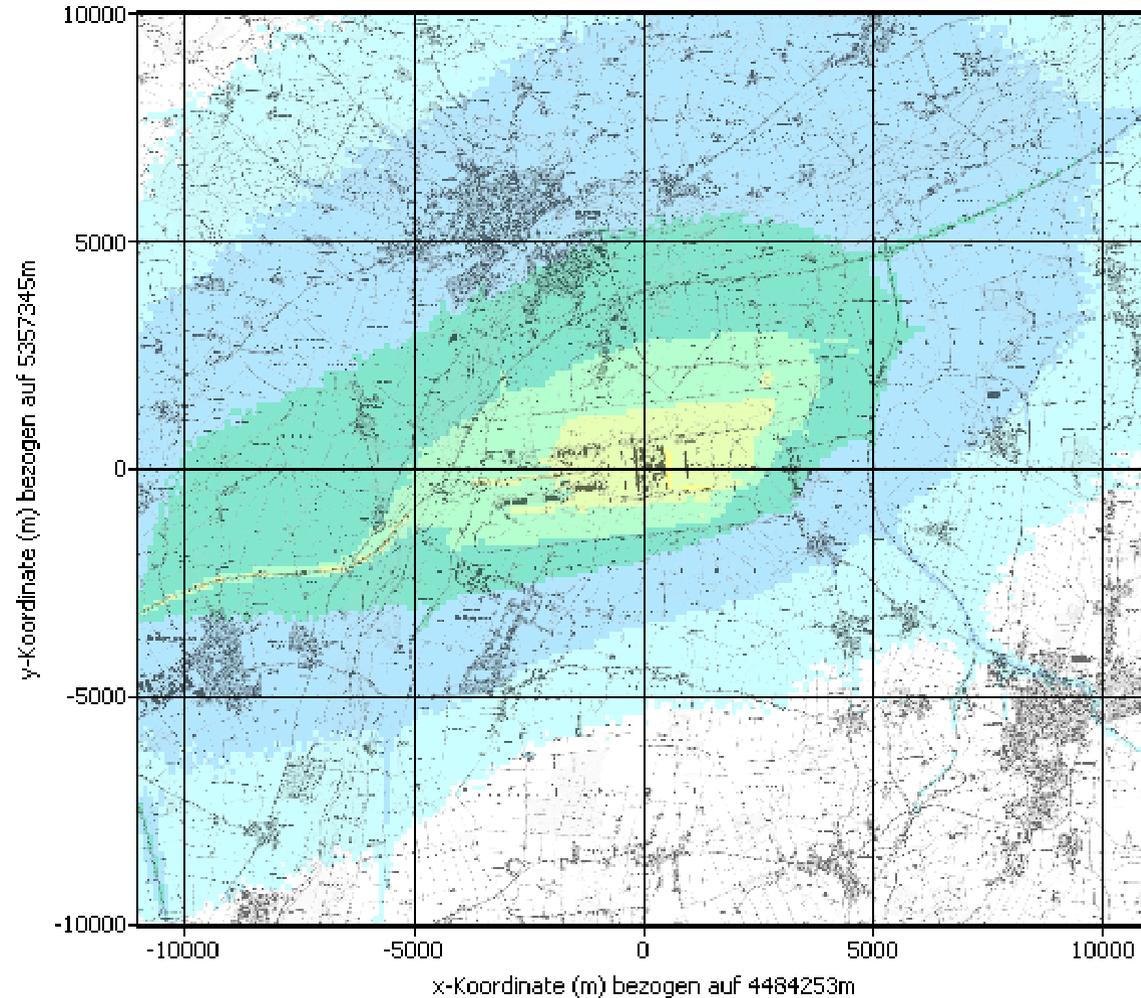
Flughafenbetrieb inkl. Straßenverkehr gesamt



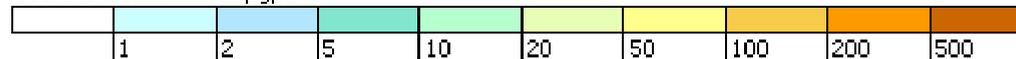
Ergebnisse – Planungsfall 1180, Zusatzbelastung NO₂

Entwurf

Flughafenbetrieb inkl. Flughafen München induzierter Straßenverkehr



NO₂: Konzentration in µg/m³



Zusammenfassung

- Die **Immissionswerte** der 22. BImSchV werden für alle Schadstoffe – mit Ausnahme von NO₂ **deutlich unterschritten**.
- Bei NO₂ wird der ab 2010 geltende Immissionswert von 40 µg/m³ im Prognosejahr 2020 an verkehrsnahen Immissionsorten unter konservativen Annahmen punktuell erreicht bzw. geringfügig überschritten.
- Der Anteil der **vorhabensbedingten Zusatzbelastung** (< 5 µg/m³) an den Immissionsorten **liegt im Bereich der Prognoseunsicherheit**.
- **Die lufthygienische Zusatzbelastung nimmt mit zunehmender Entfernung vom Flughafengelände bzw. von den Straßen relativ rasch ab.**
- Die Reduktion der PM-10 und NO₂-Immissionen ist Aufgabe der Luftreinhaltungspolitik des Bundes und der Länder. Die FMG wird dies durch emissionsabhängige Start- und Landeentgelte unterstützen.

H. Umwelt

1. Fachbeitrag Fauna
2. Fachbeitrag Flora & Vegetation
3. Natura 2000 – FFH und Vogelschutz
4. Spezielle artenschutzrechtliche Betrachtung
5. Umweltverträglichkeitsstudie
6. Landschaftspflegerischer Begleitplan

1. Fachbeitrag Fauna

Grundlage des Fachbeitrages

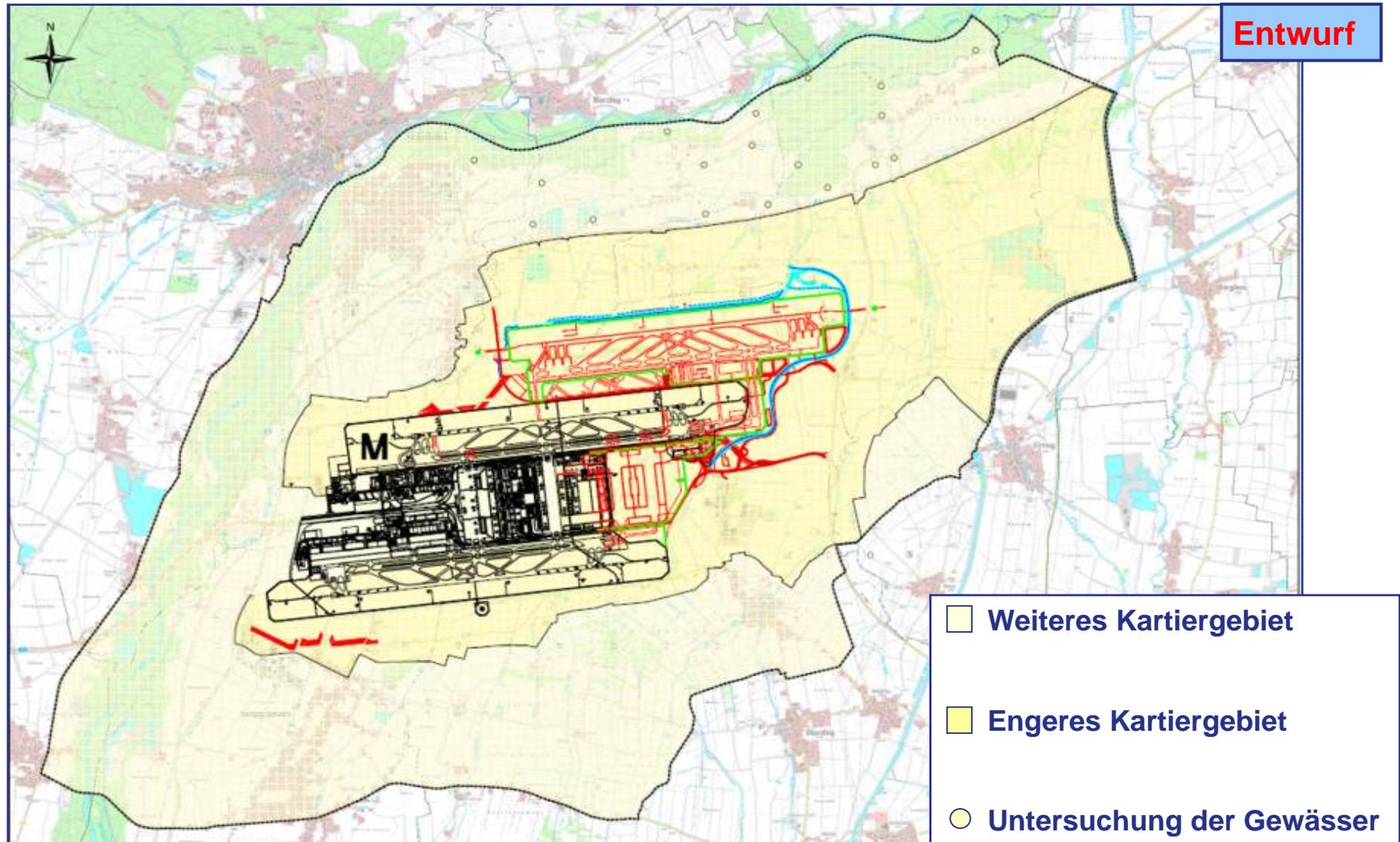
- **eigene Bestandsaufnahmen** zur Tierwelt aus den Jahren **2006**, partiell 2007 und Sekundärdaten
- Datenerhebung zu **15 Tiergruppen** sowie zusätzlich einigen streng und besonders geschützten Arten
- **Wirkungsanalyse** gegenüber projektspezifischen Wirkungen und potentiellen Wirkräumen
- Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere

2. Fachbeitrag Flora & Vegetation

Grundlage des Fachbeitrages

- Sekundärdaten und Kartierungen zur Vegetation und Flora aus den **Vegetationsperioden 2006** und partiell ergänzend 2007 (Untersuchungsgebiet: 125 km²)
- Erfassung von Farn- und Blütenpflanzen, Moosen, Flechten und Großpilzen sowie von Wasserpflanzen in Fließ- und Kleingewässern
- **Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen auf Lebensräume**, betroffene Biotop- und Vegetationstypen, biologische Vielfalt und beanspruchte Pflanzenstandorte für das Vorhabensgebiet und den potentiellen Wirkraum des Vorhabens sowie seiner (Teilprojekte / Folgemaßnahmen)
- Durchführung einer **Empfindlichkeitsanalyse** der Biotope und Pflanzen gegenüber projektspezifischen Wirkungen (verschiedene Wirkpfade)
- **Wirkungsprognose** der mittelbaren bzw. indirekten Auswirkungen des Vorhabens auf Biotope, Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt

Untersuchungsgebiete Vegetation und Flora sowie Fauna



3. Natura 2000 – FFH und Vogelschutz

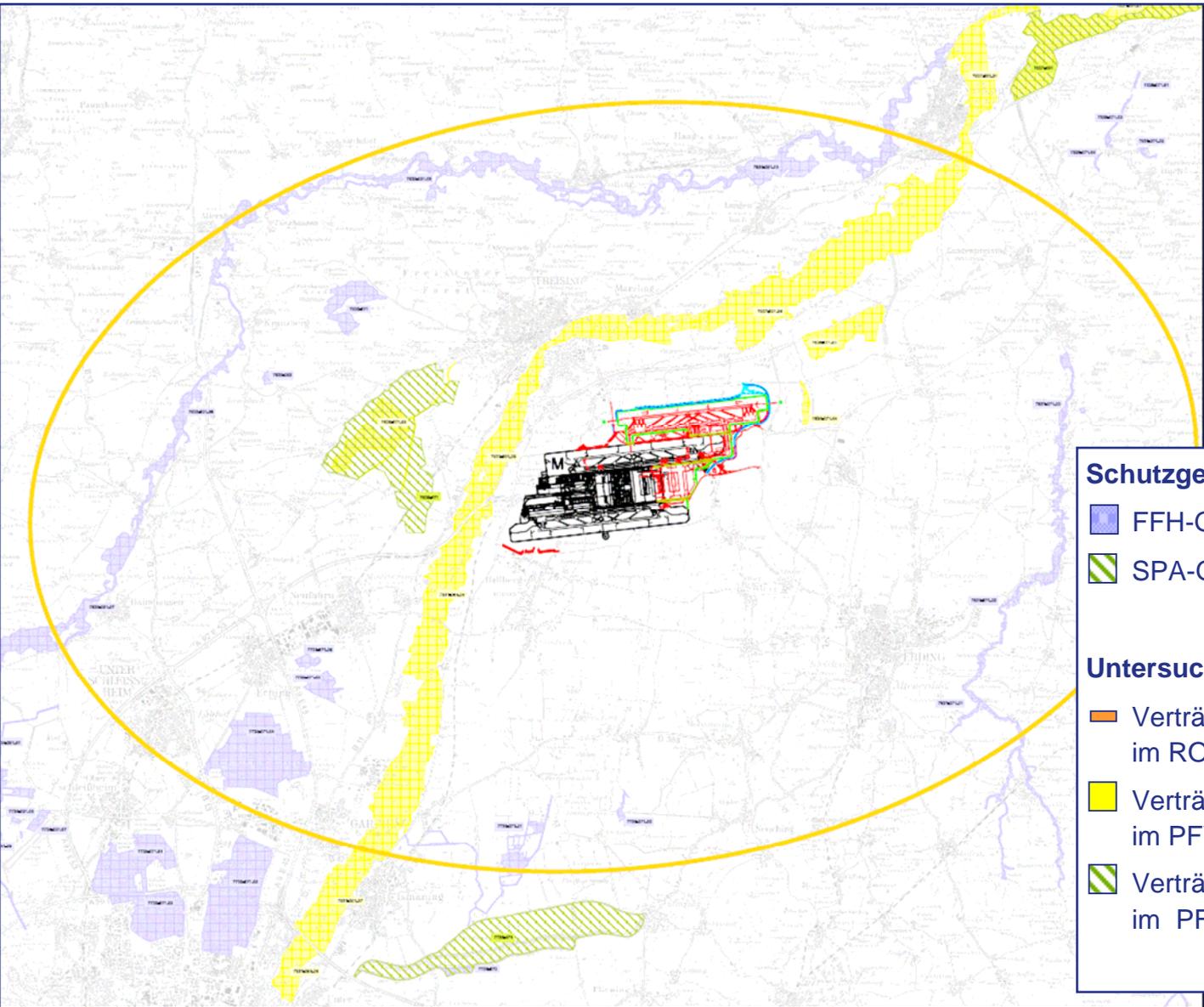
In der Raumordnung wurde eine Abschätzung etwaiger Beeinträchtigungen von Gebieten des europäischen Schutzgebietsnetzes NATURA 2000 getroffen.

Ergebnis

- FFH- sowie Vogelschutzgebiete, bei denen eine Beeinträchtigung durch das Vorhaben oder durch funktionale Beziehungen zwischen den einzelnen Gebieten nicht ganz auszuschließen ist, sind einer Verträglichkeitsprüfung unterzogen worden. Die Prüfung hat die Verträglichkeit des Ausbauvorhabens ergeben.
- Die Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf einzelne Wiesenbrüter (insbesondere des Großen Brachvogels) in der Umgebung des Flughafens München werden einer gesonderten Verträglichkeitsprüfung unterzogen. Es ist beabsichtigt, diese Vorkommen dem Schutz der Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen (VoGEV) vom 24. August 2006 zu unterstellen.

Suchraum Natura 2000 – ROV und PFV

Entwurf



Schutzgebiete

- FFH-Gebiet
- SPA-Gebiet (Vogelschutz)

Untersuchungstiefe

- Verträglichkeitsabschätzung im ROV und PFV (Suchraum)
- Verträglichkeitsprüfung im PFV – FFH-Gebiet
- Verträglichkeitsprüfung im PFV – SPA-Gebiet

4. Spezielle artenschutzrechtliche Betrachtung (saP)

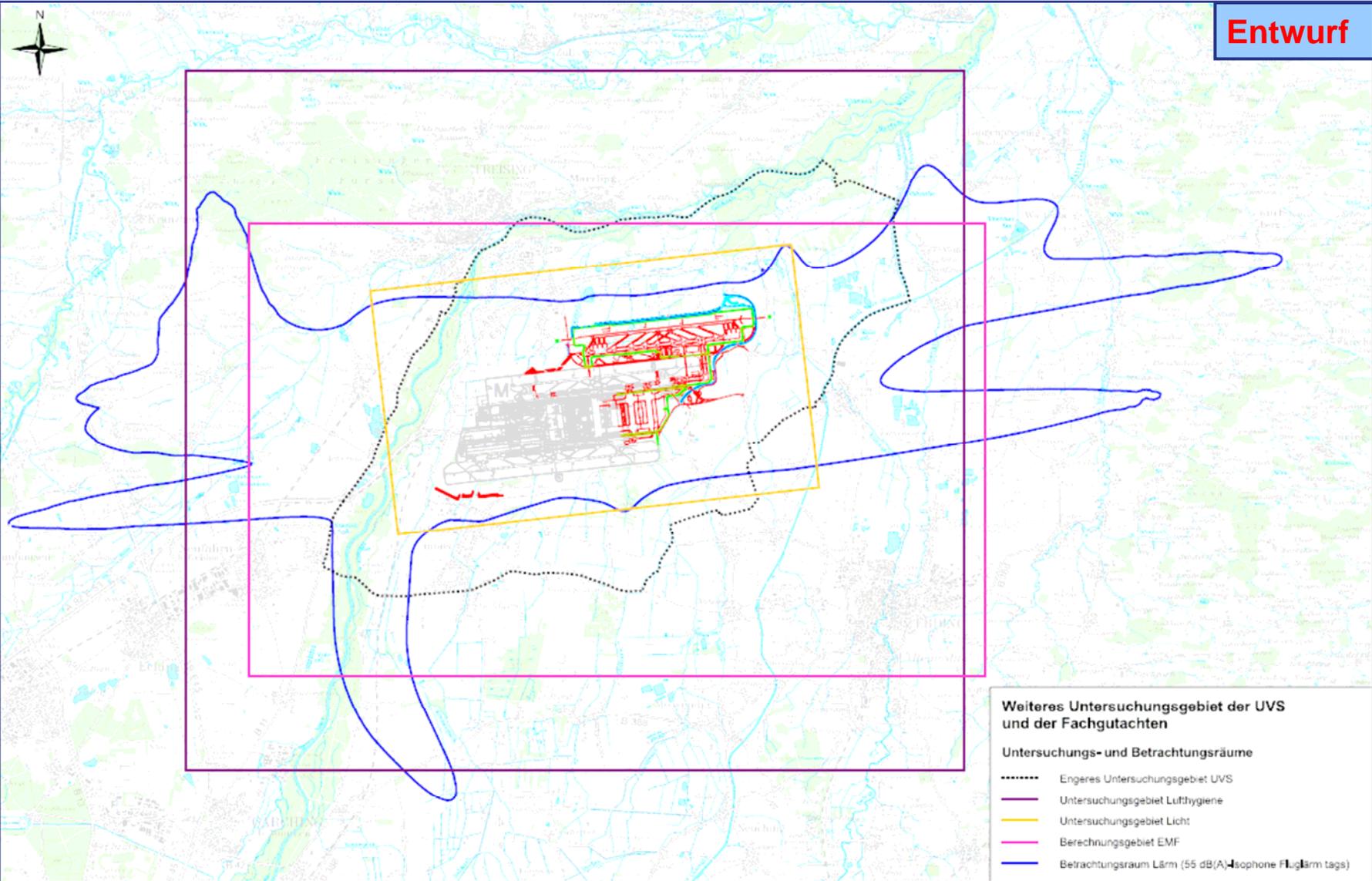
- Betrachtung von besonders und streng geschützten Arten
- Darstellung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach BNatSchG, bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten, die durch das Vorhaben erfüllt werden können
- Prüfung, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Befreiung von den Verboten gem. BNatSchG oder eine Legalausnahme gegeben ist

5. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

- Betrachtung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Umwelteinwirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter und ihre Wechselwirkungen
- Basis der UVS sind verschiedenste Fachbeiträge und Gutachten, z.B. Flora, Fauna, Wasser, Boden, Lärm, Luft, Licht, etc.
- Die Größe des engeren Untersuchungsgebietes der UVS beträgt 125 km²
- Zusätzlich Betrachtungen in einem weiteren Wirkraum (Lärm, Luft etc.)
- Orts- und einzelne flächenbezogene Wirkungsermittlungen und Bewertungen für einzelne Schutzgüter

Untersuchungsgebiet der UVS

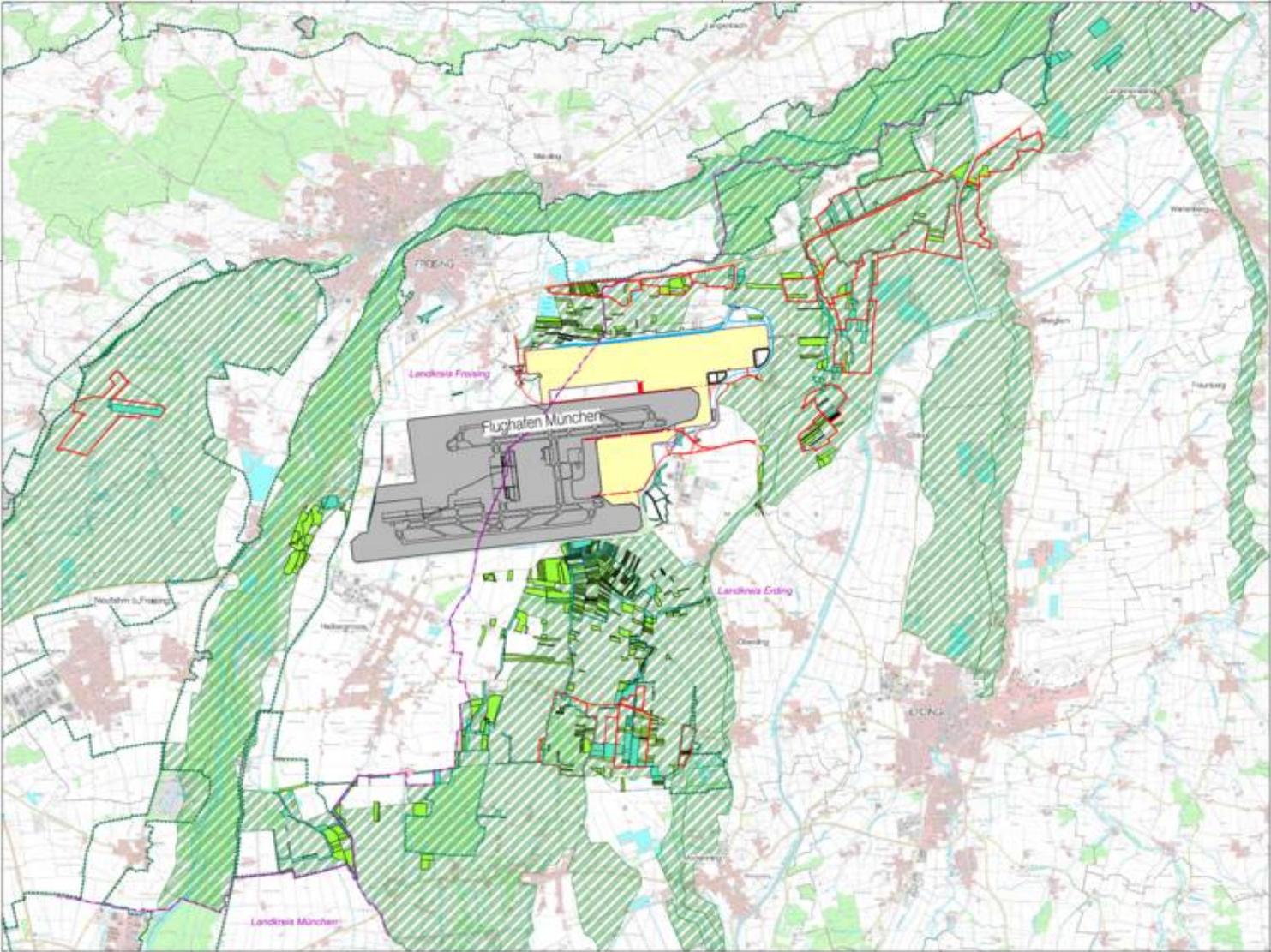
Entwurf



Grundlagen

- Die naturschutzfachliche Eingriffsregelung sowie die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden **schutzgutbezogen** betrachtet und ermittelt.
- Kernstück des LBP ist eine schutzgutbezogene „**Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz**“, d.h. eine Gegenüberstellung der erheblichen Beeinträchtigungen der einzelnen Bestandteile des Naturhaushaltes und der zur naturschutzrechtlichen Kompensation vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.
- Um die Auswirkungen des Vorhabens abbilden zu können, wurde, gemeinsam mit den Naturschutzbehörden, ein **Kompensationsmodell** für die Ermittlung des Flächenumfanges der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entwickelt.
- **Bewertung:** Empfindlichkeit des Schutzgutes: 5 Stufen
 Beeinträchtigung: 4 Stufen
- Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird anhand des sogenannten Kompensationsmodells errechnet.

Suchräume für Ausgleichs- und Ersatzflächen



-  Suchräume allg.
-  Ausgleichsflächen
-  geplante Flughafenerweiterung

Entwurf

Grünland

- Neuanlagen und Entwicklung von Sumpf- u. Röhrichtflächen, Feucht- u. Nasswiesen, artenreichen Frischwiesen, Krautsäume und Hochstaudenfluren sowie Trocken- und Magerstandorte

Pflanzungen

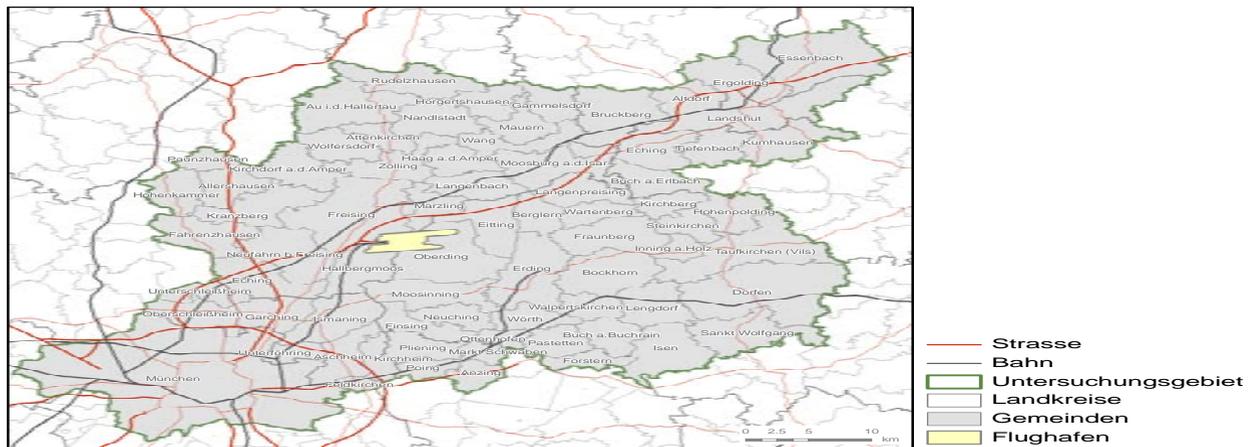
- Waldneugründungen
- Waldumbau
- Baum- und Strauchpflanzungen

Gewässer

- Neuanlage von Stillgewässern
- Ausbau und Renaturierung von Stillgewässern

I. Wirtschaft und Siedlung

71 Städte und Gemeinden entsprechend dem Raumordnungsverfahren zuzüglich der Landeshauptstadt München



Erwerbstätigen-Prognose 2020 für das Untersuchungsgebiet

		Absolut			Zuwachs in %		
		Gesamtes Untersuchungsgebiet	davon am Flughafen	Untersuchungsgebiet ohne München	Gesamtes Untersuchungsgebiet	davon am Flughafen	Untersuchungsgebiet ohne München
Ist-Zustand 2005		1.256.800	27.400*	331.200			
Prognose-Zustand 2020	Prognose-nullfall	1.341.500	32.000	381.600	6,7 %	16,8 %	15,2 %
	Planungsfall	1.360.400	41.000	398.600	8,2 %	49,6 %	20,4 %

Quelle: Intraplan Consult GmbH, BulwienGesa AG (gerundete Werte)

* auf der Basis der Arbeitsstättenenerhebung der FMG, Stichtag 30. Juni 2006

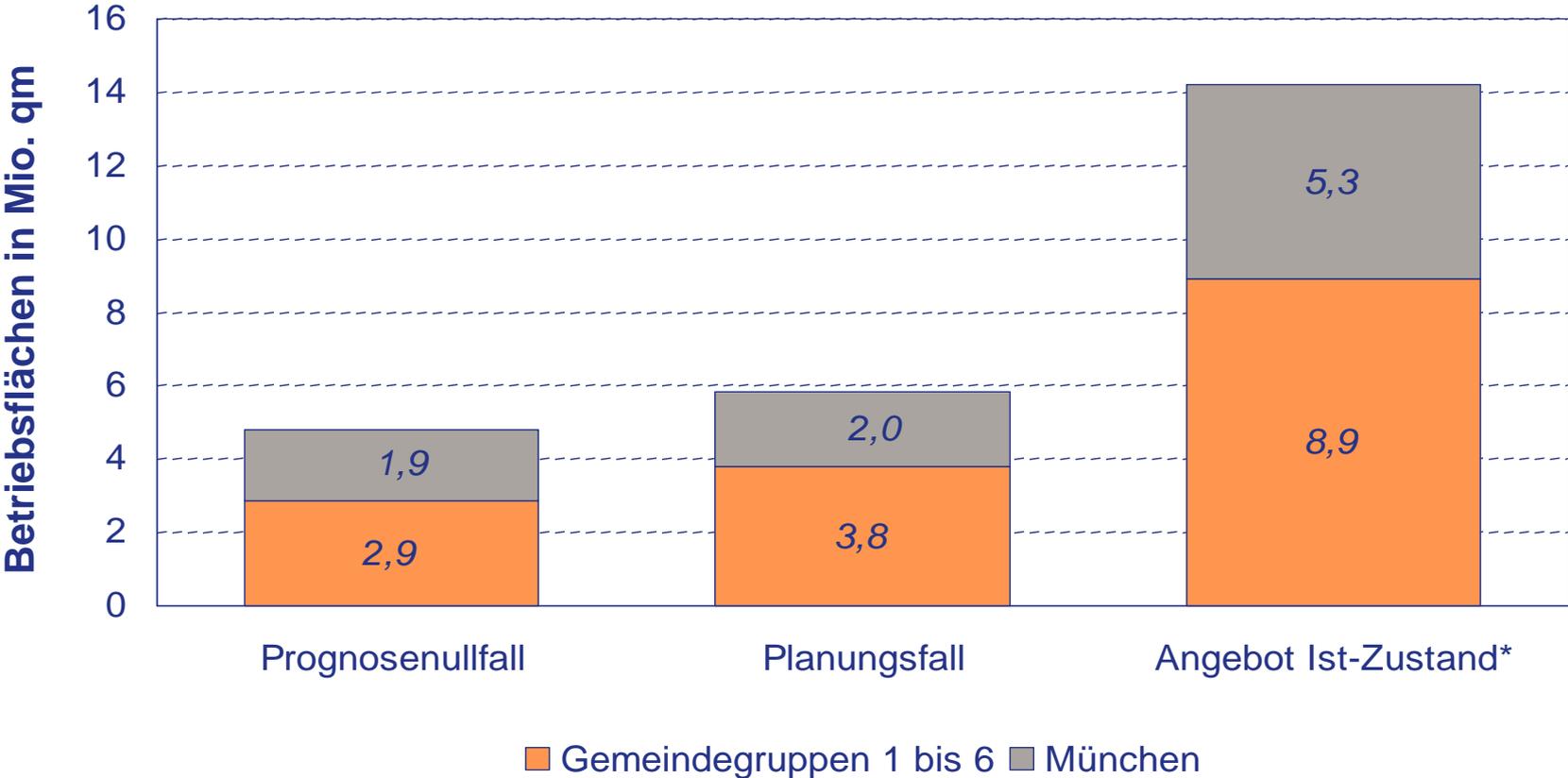
Einwohner-Prognose 2020 für das Untersuchungsgebiet

		Absolut	Zuwachs absolut bzw. in Prozent	
Ist-Zustand 2005: Untersuchungs- gebiet mit München		1.790.300		
Prognose- Zustand 2020	Prognosenullfall	1.868.800	78.500	4,4 %
	Planungsfall	1.894.900	104.600	5,8 %
Ist-Zustand 2005: Untersuchungs- gebiet (71 Gemeinden)		530.600		
Prognose- Zustand 2020	Prognosenullfall	600.200	69.500	13,1 %
	Planungsfall	618.700	88.000	16,6 %

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; BulwienGesa AG (gerundete Werte)

Bedarf zusätzlicher Gewerbeflächen im Jahr 2020

Bis 2020 keine Engpässe erkennbar!

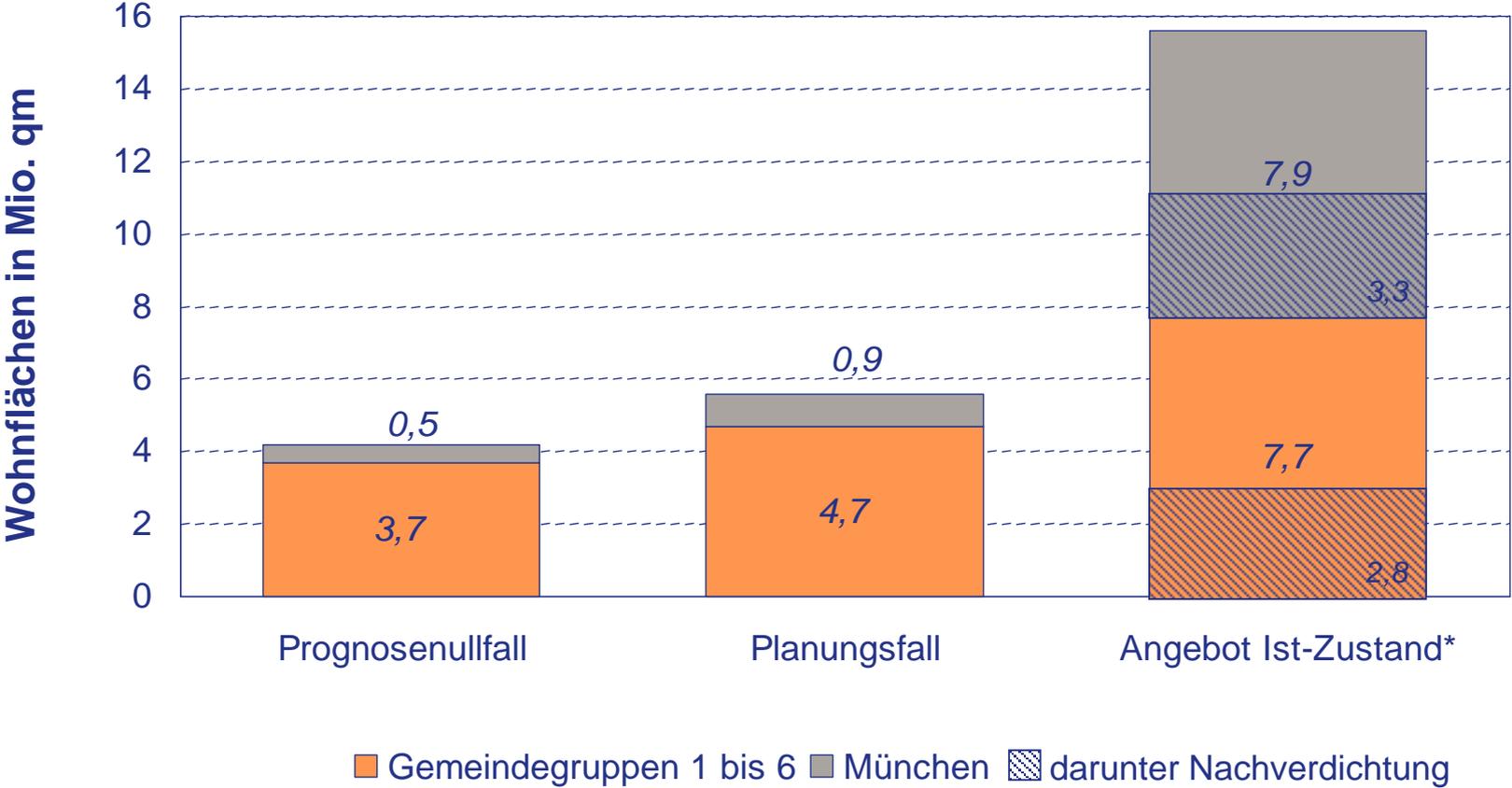


* Innerhalb des Umlandes sind 1,5 Mio. qm Betriebsfläche als Flächen innerhalb von Umstrukturierungsgebieten enthalten. Für die Stadt München auf Basis des Flächeninformationssystems (FIS) diese Flächen nicht gesondert ausgewertet. Flächenpotenziale auf Grundstücken unter 0,5 ha sind nicht erhoben worden.

Quelle: eigene Berechnungen BulwienGesa AG, 2007

Bedarf zusätzlicher Wohnflächen im Jahr 2020

Bis 2020 keine Engpässe erkennbar!



* Nachverdichtungen sind im Untersuchungsgebiet mit 10 % der Einwohner berücksichtigt; in der Stadt München beträgt das Nachverdichtungspotenzial 3,3 Mio. qm (ca. 5 % der Einwohner), Umstrukturierungsgebiet sind auf Basis des FIS für München enthalten. Im Untersuchungsgebiet spielen sie eine sehr untergeordnete Rolle.

Quelle: eigene Berechnungen BulwienGesa AG, 2007

- **Aktualisierte Eingangsgrößen und detaillierte Grundlagen führen in der Summe zu höheren Einwohner- und Erwerbstätigenzahlen**
(neue Raumordnungsprognose 2020, neue Bruttowertschöpfungsprognose, neue Beschäftigtenprognose Flughafen München 2007, Neuberechnung Beschäftigten-Multiplikator des Flughafens aufgrund neuer empirischer Erhebungen, neue Daten des Statistischen Bundesamtes, revidierte Erwerbstätigenzahlen aufgrund Neuberechnung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung 2005, Berücksichtigung von Siedlungsbeschränkungszone(n)).
- **Die Neuerhebung der Flächenpotentiale und Ermittlung der Flächenbedarfe zeigen eine positive Flächenbilanz**
(Überprüfung von Flächenanforderungen, detaillierte Neuerhebung der Flächenpotentiale, Berücksichtigung der Untersuchung „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“ der Arbeitsgemeinschaft Siedlungsentwicklung im Großraum München, 2004).

J. Verkehr

Verkehrsgutachten Landverkehr

Ist-Zustand 2006 - Aktualisierung der Eingangsdaten

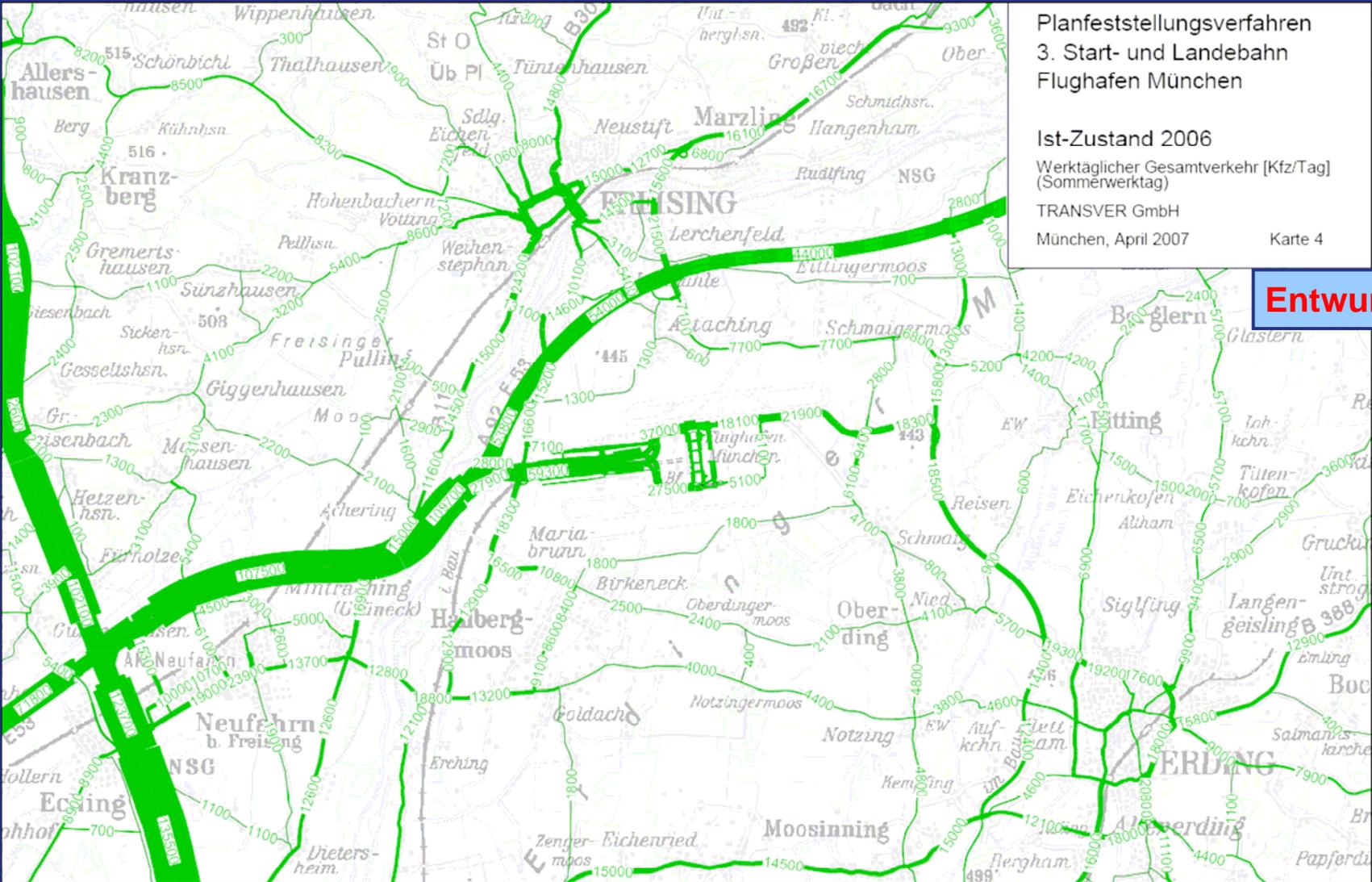
- Analysejahr 2006 neu
- amtliche Straßenverkehrszählungen 2005 und aktuelle Verkehrserhebungen
- Strukturdaten zu Einwohnern und Arbeitsplätzen aktualisiert
- Fluggastbefragungsdaten 2006 aus der kontinuierlichen Fluggastbefragung
- Ausbau der A 9 zwischen AK Neufahrn und AS M-Frankfurter Ring abgeschlossen
- Autobahnring A 99 zwischen A 8 und A 96 erweitert

Prognose – Änderungen gegenüber ROV

- bereits fertig gestellte Maßnahmen
- neue Maßnahme: 6-streifiger Ausbau der A 92 zwischen AD Feldmoching und AK Neufahrn

Verkehrsgutachten Landverkehr

Ist-Zustand 2006 - Belastungen im Straßennetz



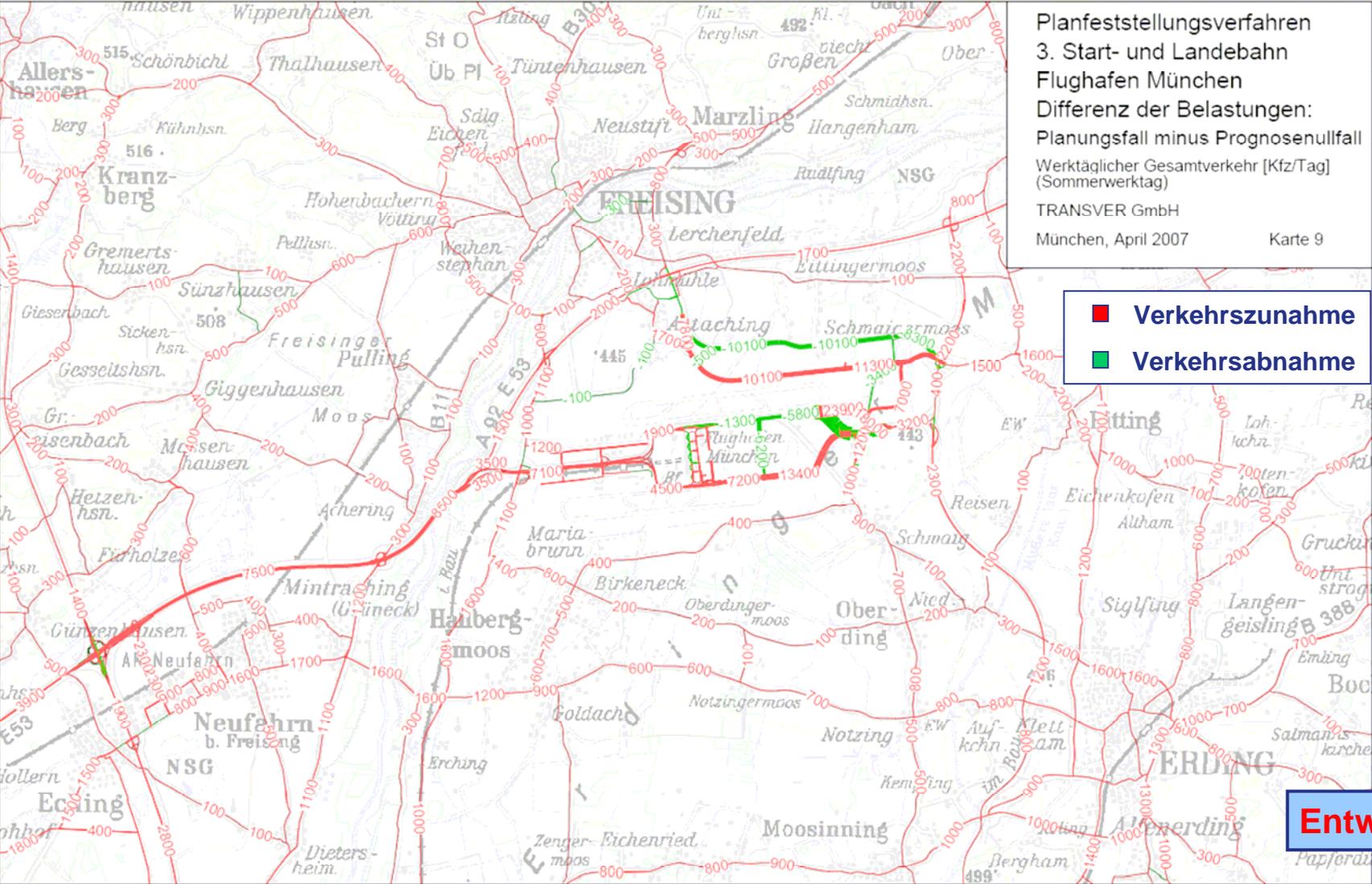
Planfeststellungsverfahren
3. Start- und Landebahn
Flughafen München

Ist-Zustand 2006
Werktägliches Gesamtverkehr (Kfz/Tag)
(Sommerwerktag)
TRANSVER GmbH
München, April 2007
Karte 4

Entwurf

Verkehrsgutachten Landverkehr

Prognose – vorhabensbedingte Belastungsänderungen



Verkehrsgutachten Landverkehr

Zusammenfassung der Ergebnisse

Auswirkungen

- **Zunahme Quell-/ Zielverkehr Flughafen:**
ca. 14.000 Kfz-Fahrten/Tag gegenüber dem Prognosenullfall
- **Konzentration im wesentlichen auf die Hauptzubringer A 92 und FTO**

Gründe für die geringe landseitige Zunahme

- Umsteigeranteil der Paxe zwischen Prognosenullfall und Planungsfall
→ Anstieg von 30 % auf 45 %
- Anzahl landseitiger Originär-Paxe steigen um rund 6 %



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit