

# Erreichbarkeitsatlas

Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in der Metropolregion München.

WISSEN

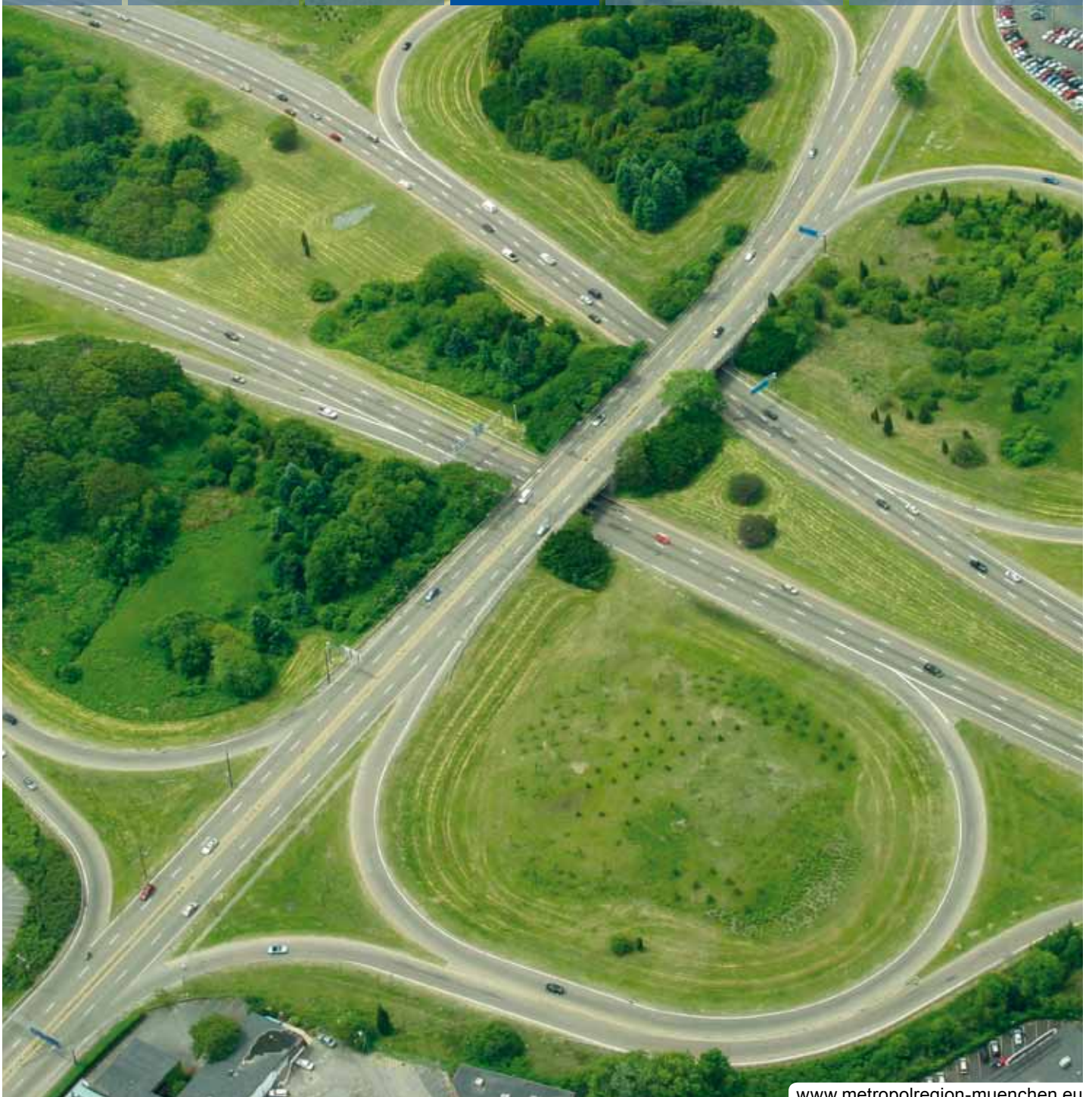
WIRTSCHAFT

UMWELT

**MOBILITÄT**

KULTUR UND SPORT

LÄNDLICHER RAUM



# Impressum

## Herausgeber / Redaktion:

Europäische Metropolregion München e.V.  
Geschäftsstelle | Kardinal-Döpfner-Str. 8  
D-80333 München

Tel.: +49 (0) 89/452 05 60-10  
Fax: +49 (0) 89/452 05 60-20  
info@metropolregion-muenchen.eu  
www.metropolregion-muenchen.eu

## Vorstandsvorsitzender

Oberbürgermeister Christian Ude,  
Landeshauptstadt München

## Träger der AG Mobilität

Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk  
Referat für Stadtplanung und  
Baordnung der LH München

Prof. Dr. Gerd Finkbeiner  
IHK Schwaben

## Ansprechpartner

Horst Mentz  
Referat für Stadtplanung und  
Baordnung der LH München

Dr. Peter Lintner  
IHK Schwaben

## Facharbeitsgruppe „Erreichbarkeit“ der AG Mobilität

Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst  
Technische Universität München | Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung  
Arcisstraße 21 | D-80333 München | Tel.: +49 (0) 89/289 224 49

## Projektmitarbeiter

Dipl.-Ing. Johannes Keller  
Dipl.-Geogr. Benjamin Büttner

## Ein Kooperationsprojekt der AG Mobilität

Projektleitung: Technische Universität München, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung



## Projektpartner:

 Landeshauptstadt  
München  
**Referat für Stadtplanung  
und Baordnung**



Oberste Baubehörde  
im Bayerischen Staatsministerium des  
Innern






## Inhaltsverzeichnis

■ Hintergrund und Zielsetzung .....	04
■ Flugverkehr .....	06
■ Schienenverkehr .....	08
■ Wirtschaftsverkehr und Pendlerströme .....	12
■ Erreichbarkeit von Wissenschaftsstandorten .....	14
■ Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen .....	16
■ Methodik .....	18
■ Nutzungsmöglichkeiten und Anwendungsperspektiven .....	20

# HINTERGRUND UND ZIELSETZUNG



## Zukunftsfähige Mobilität. Stärken und Herausforderungen der Metropolregion München.

Die Europäische Metropolregion München (EMM) verfolgt als Kooperationsplattform das Ziel, die Akteure innerhalb der Region zu vernetzen, vorhandene Kräfte zu bündeln, die Außenwahrnehmung zu stärken, die Wettbewerbsfähigkeit auszubauen und die Attraktivität und Lebensqualität der Region langfristig zu sichern. Die Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität nimmt für diese Zielsetzungen eine Schlüsselrolle ein. Die **externe Anbindung der Region und die interne Vernetzung** von Standorten in den unterschiedlichen Verkehrssystemen sind zentrale Grundlagen für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung der Metropolregion München.

Erreichbarkeit ermöglicht dabei die Vernetzung der Akteure innerhalb der Region, schafft die Verbindung zwischen Wohnstandorten, Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten und vermittelt die Potenziale der verschiedensten Verkehrsmittel – vom zu-Fuß-Gehen und Radfahren über den Öffentlichen Verkehr und den privaten Pkw bis hin zum Güterverkehr. In diesem Sinne umfasst Erreichbarkeit einerseits die **Qualität des Verkehrsangebots** und andererseits die **Attraktivität der so erschlossenen Standorte**. Über die Vernetzung innerhalb der Region hinaus ist auch die Lage und Anbindung der Metropolregion München im nationalen und internationalen Kontext von besonderer Bedeutung. Letztlich geht es darum, die Standortentwicklung und die Verkehrsangebotsstruktur so aufeinander abzustimmen, dass der Bevölkerung und den Unternehmen in der Region **vielfältige Mobilitäts- und damit Entwicklungschancen** eröffnet werden, ohne die Grenzen langfristiger Verkehrs- und Umweltbelastungen (z. B. Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Mobilitätskosten) zu überschreiten.

Die Arbeitsgruppe Mobilität hat deshalb als eines ihrer ersten Projekte die Entwicklung eines Erreichbarkeitsatlases für die Metropolregion München lanciert. Unter Federführung des Fachgebietes für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München wird seit 2009 eine modellgestützte Plattform geschaffen, die es ermöglicht, die **vielfältigen Stärken aber auch die Herausforderungen der Metropolregion München** bezüglich einer abgestimmten Raum- und Verkehrsentwicklung aufzuzeigen. Auf der Grundlage wissenschaftlich fundierter Methoden und einer umfassenden Datenbasis können thematische Auswertungen in einem Geographischen Informationssystem erstellt werden. Die Plattform wird dank der Unterstützung zahlreicher Partner stetig erweitert und lässt sich **für spezifische Fragestellungen individuell nutzen**.

Mit dieser Broschüre wird ein Einblick in erste Analyseergebnisse gegeben. Der Erreichbarkeitsatlas bietet darüber hinaus zahlreiche Entwicklungsperspektiven.

# FLUGVERKEHR



**Erreichbarkeit von außen.**  
Der Flughafen München als entscheidender Standortfaktor.

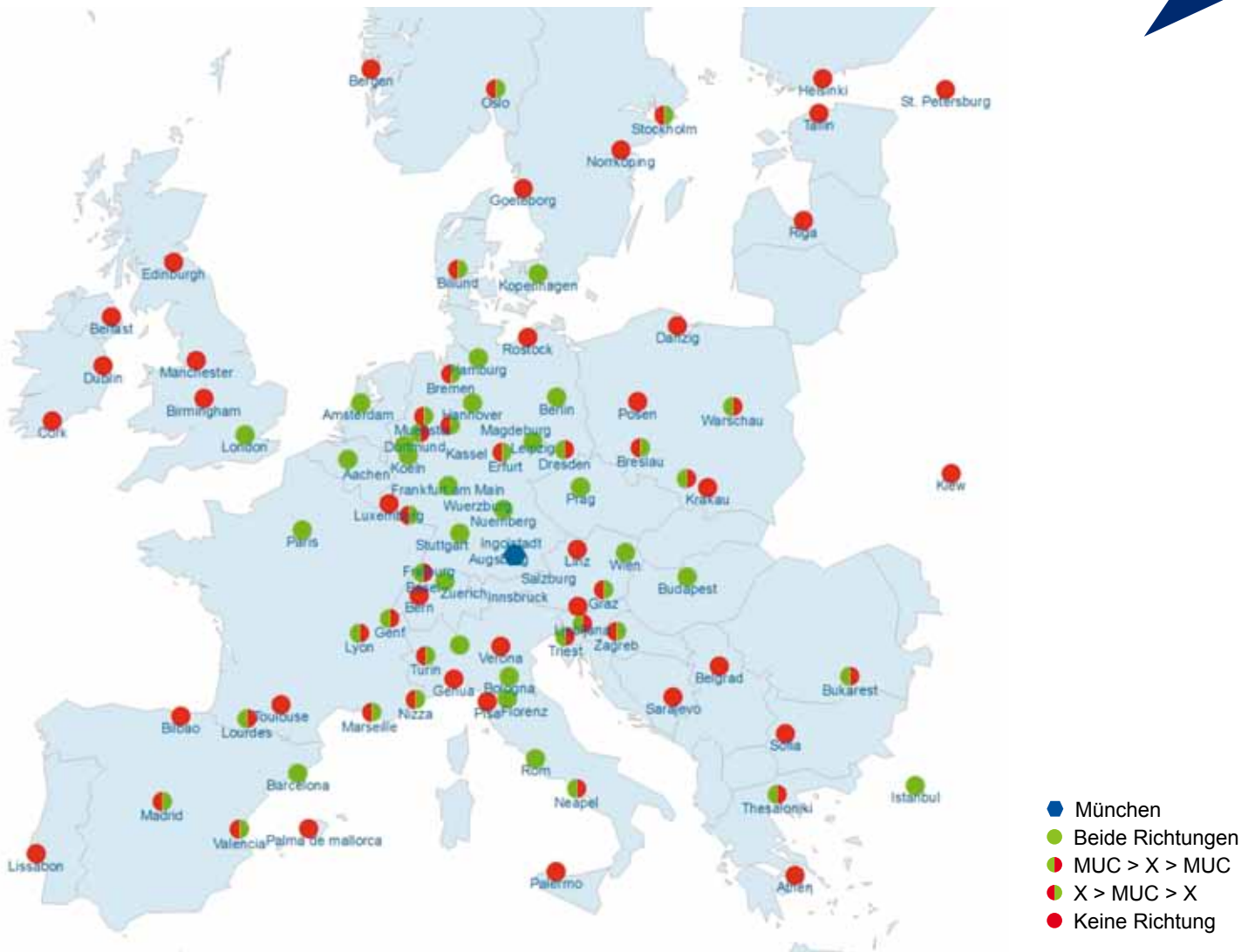


Abbildung 1: Äußere Anbindung der EMM im Flugverkehr  
Quelle: Eigene Berechnung nach dem Sommerflugplan 2009

Der Flughafen München ist für die Region dank der **zahlreichen Direktflüge ein entscheidender Standortfaktor**. Von den 87 bedeutenden europäischen Destinationen, die vom Flughafen München aus direkt angefliegen werden können, ist es im Sinne der sogenannten „Contactability“ (siehe Erläuterung) möglich, 37 Städte (43%) als Tagestrip von München aus zu besuchen.

**Contactability**  
Contactability ist ein Maß für die Möglichkeit, Termine in einer anderen Stadt bei An- und Abreise am gleichen Tag wahrnehmen zu können. Das hier verwendete Maß erfordert eine Mindestaufenthaltszeit am Zielort von 6 Stunden. Die weiteren Randbedingungen erläutert die folgende Darstellung:

	ab 7:00	1:00 h	≥ 6 h	1:30 h	bis 22:00	
<b>Startort</b>	<b>Hinflug</b>	<b>Transfer vom Flughafen zum Ziel</b>	<b>Aufenthalt am Zielort</b>	<b>Transfer vom Ziel zum Flughafen</b>	<b>Rückflug</b>	<b>Startort</b>

Beispielsweise ist es zeitlich möglich, von München aus Lyon zu erreichen und bis 22:00 Uhr wieder in München zu landen. Vom Flughafen Lyon aus ist der Tagestrip nach München zeitlich jedoch nicht machbar. Ein sechsständiger Termin

in Stockholm lässt sich von München aus nicht innerhalb eines Tages bewerkstelligen; aus Stockholm ist es hingegen möglich, einen Termin für mindestens 6 Stunden in München wahrzunehmen.

# SCHIENENVERKEHR



**Distanzen komfortabel überwinden.  
Erreichbarkeit von benachbarten  
Zentren.**

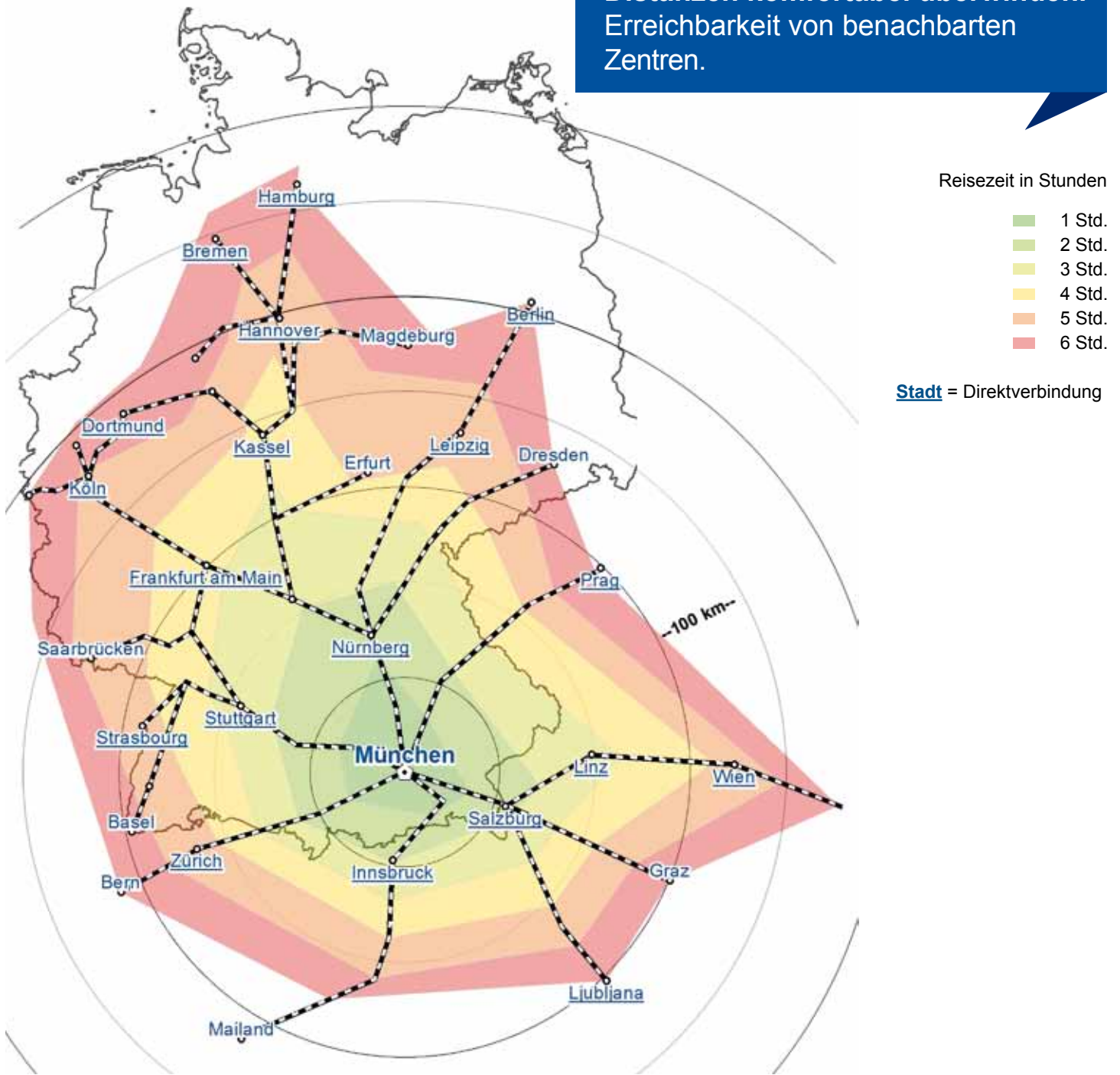


Abbildung 2: Reisezeiten mit der Bahn von München Hauptbahnhof

Quelle: TU München, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung nach Fahrplan 2009 der DB

Die **schienengestützte äußere Anbindung** der Metropolregion München ist vor allem im nationalen Kontext sowie für die Erreichbarkeit von Zentren in benachbarten Ländern von zentraler Bedeutung. Die Isochronen verdeutlichen die im Verhältnis zur Distanz kurzen Reisezeiten von München in den Nord-Westen Deutschlands. Trotz der südlichen Randlage der EMM im nationalen Kontext lassen sich **alle 11 deutschen Metropolregionen innerhalb von sechs Stunden** erreichen. Die hohe Anzahl an Direktverbindungen, die vom Hauptbahnhof München aus angeboten werden (siehe unterstrichene Schriftzüge in Abbildung 2), ermöglichen es, auch größere Distanzen komfortabel zu über-

winden. Dennoch hemmen sowohl Ländergrenzen als auch physische Barrieren wie die Alpen die Erreichbarkeit zum Teil erheblich. So ist beispielsweise die Reisezeit nach Prag mit über 6 Stunden doppelt so lang wie bis Frankfurt, obwohl beide Ziele etwa 300 km Luftlinie von München entfernt liegen. Um die Anbindung im Fernverkehr nutzen zu können, muss den Fahrgästen der Zugang zu den jeweiligen Hauptbahnhöfen innerhalb der Metropolregion München geboten werden. Die folgende Seite veranschaulicht in diesem Zusammenhang exemplarisch die Zugangszeiten mit dem PKW innerhalb der EMM zu den jeweils nächstgelegenen Intercity-Bahnhöfen.

A photograph of a person standing on a train platform. The person is wearing blue jeans, a grey long-sleeved shirt, and red flat shoes. They are holding a black bag and a rolling suitcase. The background shows a blurred high-speed train with red and white stripes, indicating motion. The platform floor has a yellow and black checkered safety pattern.

## SCHIENENVERKEHR

Zugang zu den Bahnhöfen.  
75% der Bevölkerung erreicht  
einen Intercity-Bahnhof innerhalb  
einer halben Stunde.

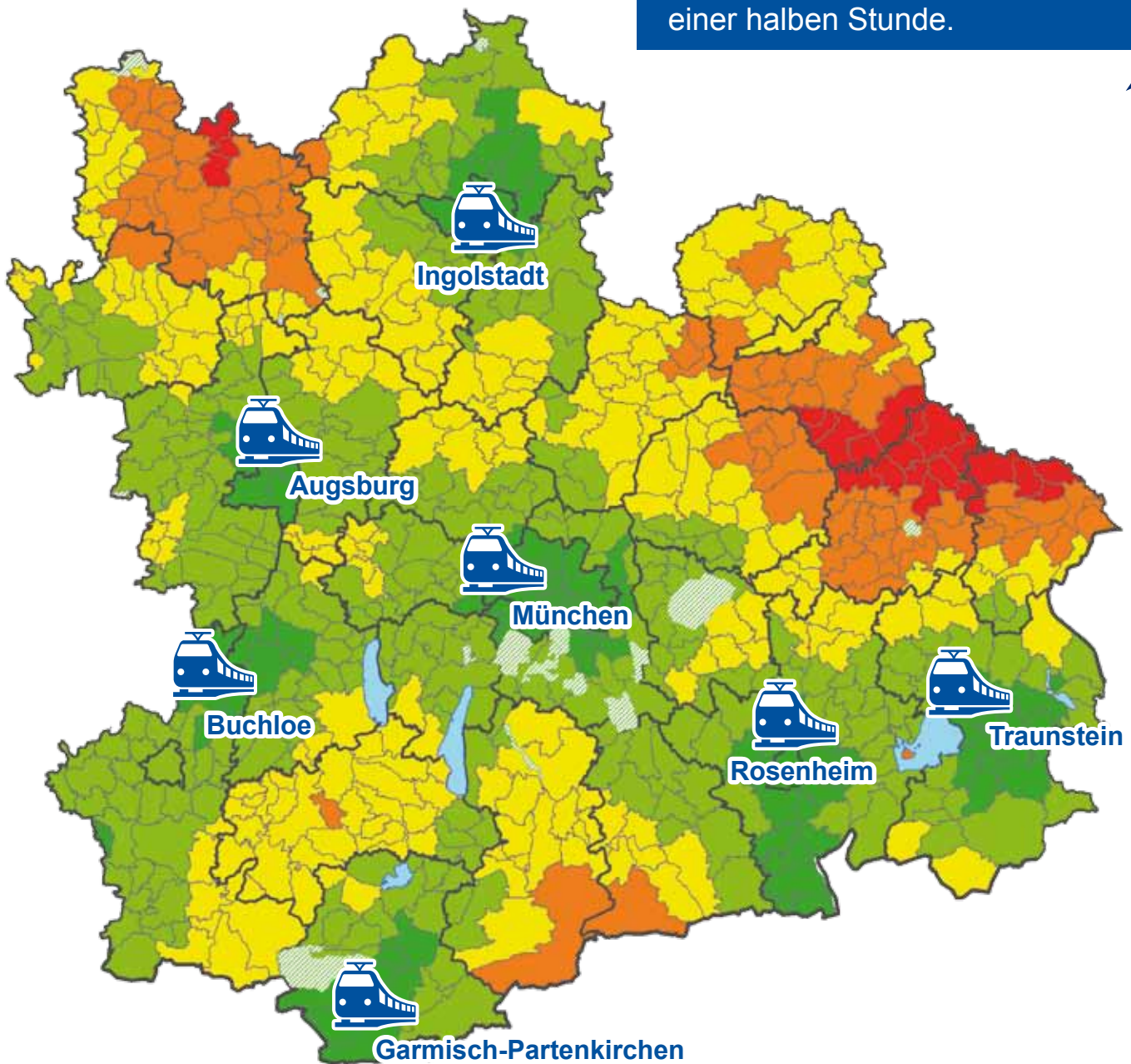
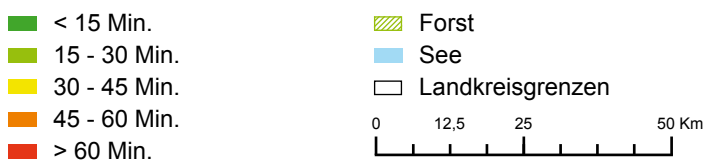


Abbildung 3: Reisezeiten mit dem PKW zum jeweils nächstliegenden Intercity-Bahnhof  
Quelle: TU München, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung 2011



Von mehr als der Hälfte aller Kommunen in der Metropolregion München ist der nächstliegende **Intercity-Bahnhof innerhalb einer halben Stunde mit dem PKW erreichbar**. In den 381 gut erreichbaren Kommunen befinden sich gut vier Millionen Einwohner; dies entspricht 75% der in der EMM ansässigen Bevölkerung. Geringe Anbindungsqualitäten bestehen vor allem in den nordöstlichen Landkreisen Altötting und Mühldorf.



# WIRTSCHAFTSVERKEHR UND PENDLERSTRÖME

**Pendlerströme verorten.**  
 Qualität der Verkehrsanbindung als  
 Potenzial zur Arbeitsmarkterschließung.

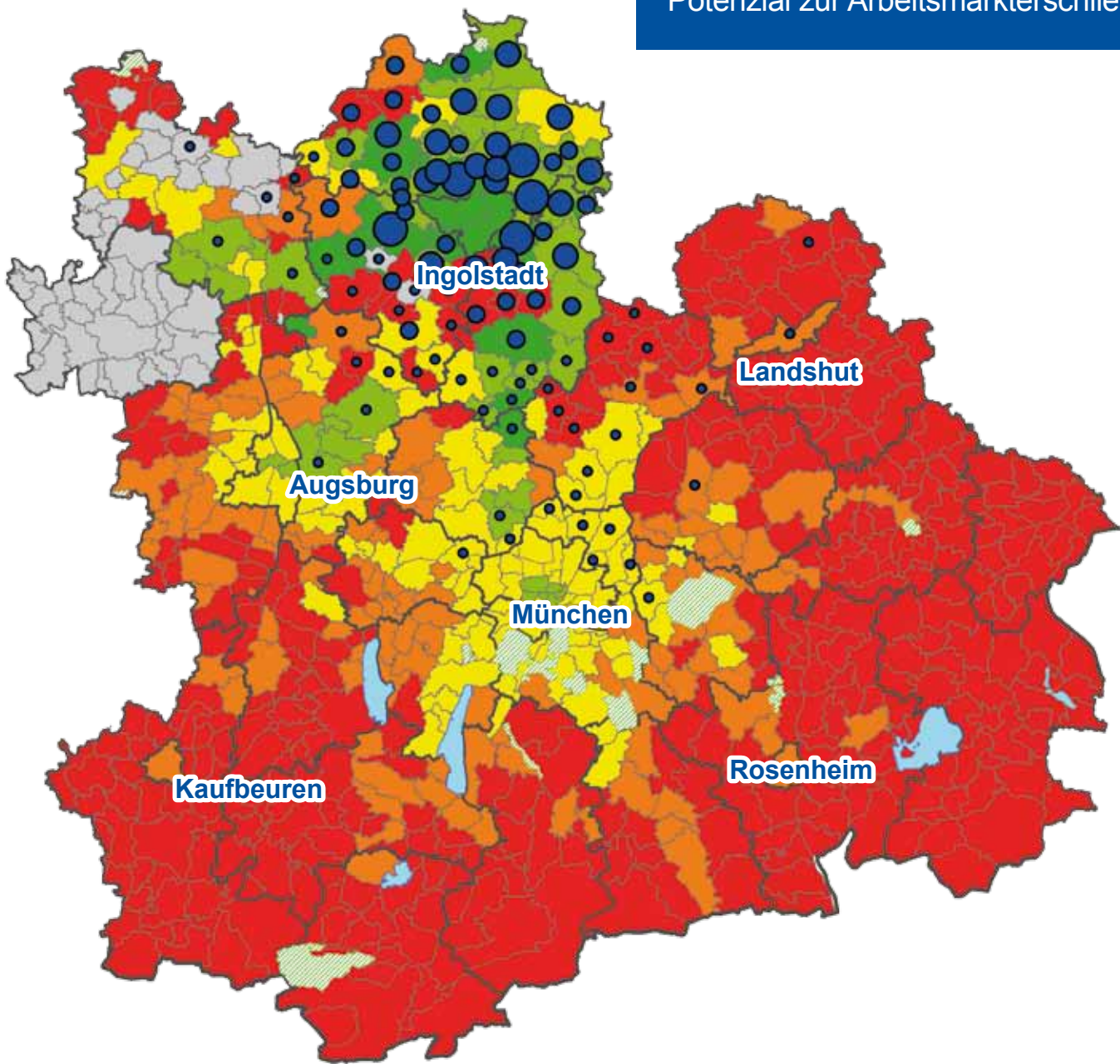
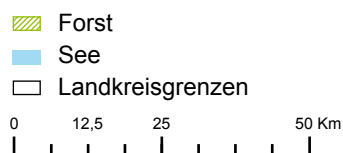


Abbildung 4: Kombination der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und Zahl der Auspendler am Beispiel Ingolstadt  
 Quelle: TU München, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung 2011

- 10 - 150 Auspendler
- 150 - 500 Auspendler
- 500 - 1500 Auspendler
- 1500 - 3000 Auspendler
- > 3000 Auspendler
- < 30 Min.
- 30 - 60 Min.
- 60 - 90 Min.
- 90 - 120 Min.
- > 120 Min.
- Berechnung nicht möglich



Anhand des Erreichbarkeitsatlases lassen sich die interkommunalen **Pendlerströme innerhalb der EMM** verorten und analysieren. In Abbildung 4 werden exemplarisch die Pendlerströme aus Ingolstadt betrachtet. Die Mehrzahl der insgesamt 31.770 Auspendler arbeitet in den angrenzenden Kommunen in den Landkreisen Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen und Pfaffenhofen a. d. Ilm. Die Ingolstädter arbeiten derzeit kaum in Augsburg, obwohl die ÖV-Anbindung sich durch die Aufwertung der Paartalbahn attraktiv darstellt. München hingegen ist aufgrund des großen Arbeitsmarktes – und der sehr guten Bahnverbindung – trotz der größeren Distanz ein deutlich wichtigeres Ziel der Pendler.

# ERREICHBARKEIT VON WISSENSCHAFTSSTANDORTEN



**Region des Wissens.**  
Die Erreichbarkeit von Wissenschaftsstandorten als Faktor in einer Wissensökonomie.

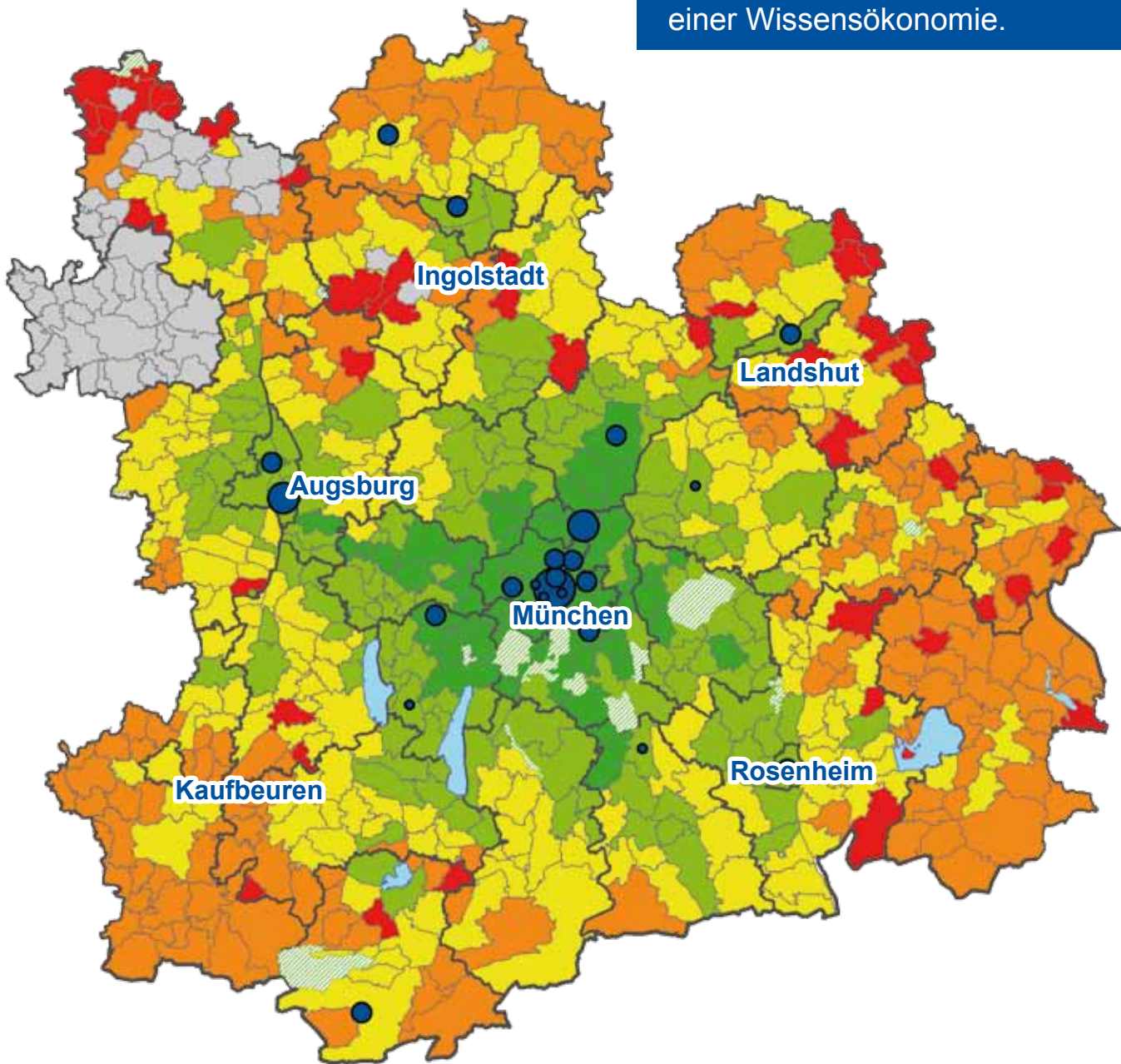
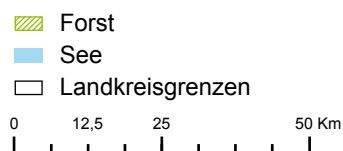


Abbildung 5: Kombination der nach den Einwohnern gewichteten Erreichbarkeit der Wissenschaftsstandorte mit dem öffentlichen Verkehr  
Quelle: TU München, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung 2011

- ergänzender Standort
- Standort
- Kernstandort
- überragender Standort
- sehr hohe Erreichbarkeit
- hohe Erreichbarkeit
- durchschn. Erreichbarkeit
- geringe Erreichbarkeit
- sehr geringe Erreichbarkeit
- Berechnung nicht möglich



Die **Wissenschaftsstandorte** der Metropolregion München sind in einer zunehmend auf Bildung, Forschung, Entwicklung und Dienstleistung ausgerichteten Wissensökonomie für die Attraktivität der Region von besonderer Bedeutung. Die Standorte der wissenschaftlichen Einrichtungen in der EMM konzentrieren sich in der Landeshauptstadt München, aber auch in weiteren Ober- und Mittelzentren. In der Kartendarstellung sind die Wissenschaftsstandorte nach ihrer Bedeutung in vier Kategorien aufgeführt und werden dem **Potenzial an Einwohnern** gegenübergestellt, welche die verschiedenen Standorte innerhalb der EMM mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen können.

# ERREICHBARKEIT VON FREIZEITANRICHTUNGEN



**Freizeitqualität als Standortvorteil.**  
Erreichbarkeit entsprechender  
Destinationen von großem Interesse.

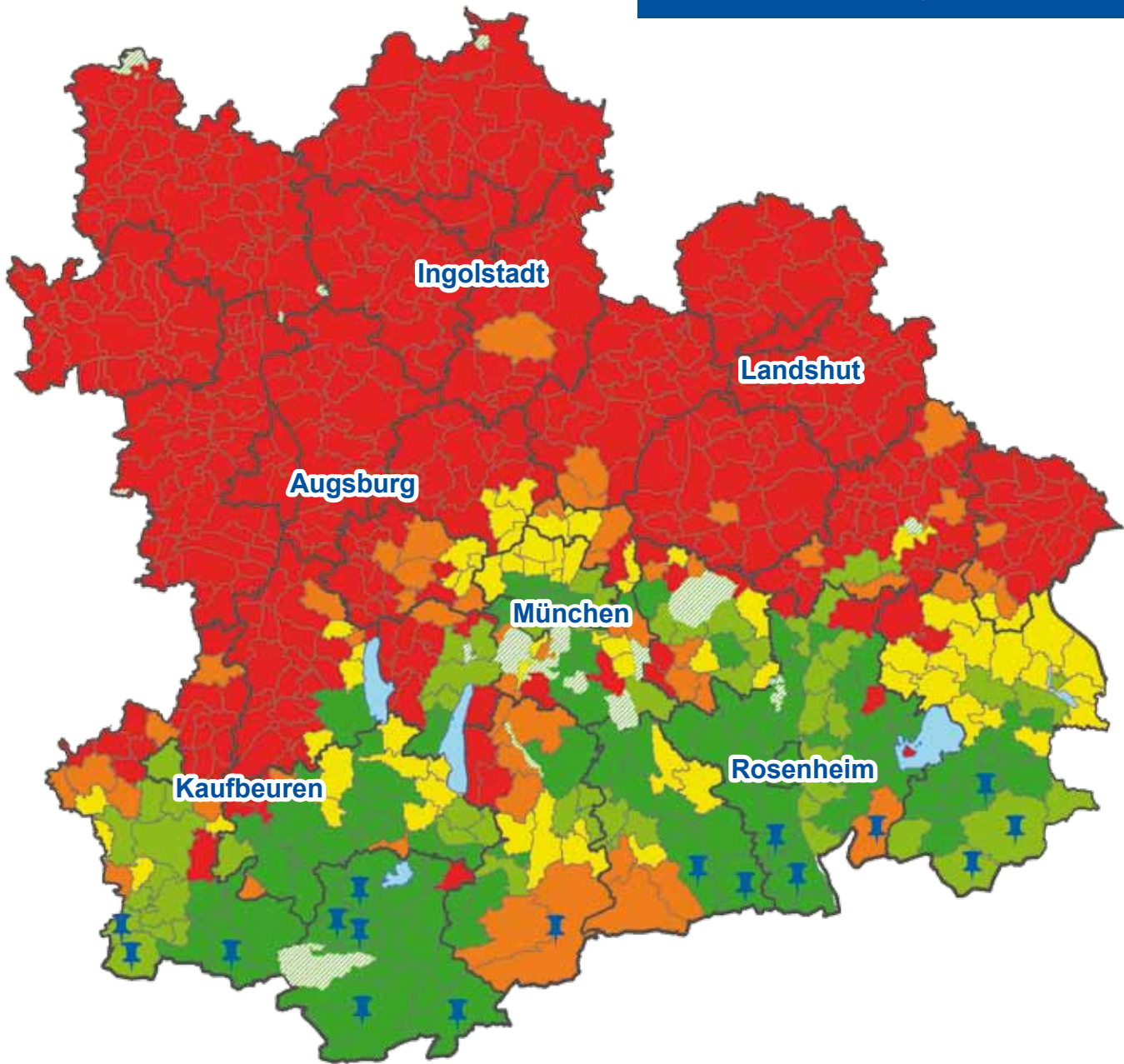
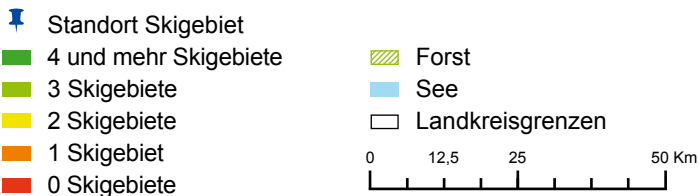


Abbildung 6: Erreichbarkeit der Skigebiete innerhalb von 90 Minuten mit dem öffentlichen Verkehr  
Quelle: TU München, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung 2011

Für die Freizeitqualität der Metropolregion München ist die Nähe zu den Alpen und damit die **Erreichbarkeit entsprechender Destinationen von großem Interesse**. Auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich beispielsweise zahlreiche Skigebiete zum Teil gut erreichen. In der Karte dargestellt ist jeweils die Anzahl der Skigebiete, die aus den einzelnen Gemeinden der EMM bzw. Münchner Stadtbezirken in einer Zeitspanne von maximal 90 Minuten zugänglich sind. Während aus den südlichen Landkreisen der Region häufig mehrere Skigebiete zur Auswahl stehen, ist die nördliche Region in der Regel deutlich schlechter bedient. Im Raum München liegen offensichtlich kleinräumig deutliche Unterschiede in der Anbindungsqualität vor.



# METHODIK



## Neue Wege gehen.

Erreichbarkeitsanalysen mit unterschiedlichen Methoden und Indikatoren.

Der Erreichbarkeitsatlas für die Metropolregion München stützt sich methodisch auf ein Geografisches Informationssystem (GIS). Mit diesem GIS werden **räumliche Strukturdaten sowie Angebotsdaten der Verkehrsnetze** verwaltet und analysiert. Räumliche Strukturdaten wie Bevölkerung, Beschäftigte und Arbeitsplätze und zahlreiche weitere mögliche Merkmale liegen aus Genesis online (Statistisches Landesamt) bislang auf der Ebene der Gemeinden vor. Für die drei größten Städte München, Augsburg und Ingolstadt wurde eine weitere Ausdifferenzierung auf der Ebene von Stadtteilen/-bezirken vorgenommen. Detaillierte Angebotsdaten im Öffentlichen Verkehr wurden aus dem Bayernfahrplan vom Bus bis zum ICE bereitgestellt (Bayerische Eisenbahngesellschaft). Für die Qualität des Straßennetzes liegen sowohl Grundlagen aus dem regionalen Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München, der MVG und dem MVV als auch routingfähige Netzdaten aus OpenStreetMap vor, die derzeit weiterentwickelt werden. Gerade für eine kleinteilige, **lokale Vertiefung im Rad- und Fußwegenetz** bieten sich hier noch zahlreiche Möglichkeiten. Für die bisherigen regionalen Auswertungen wurde teilweise auf das Erreichbarkeitsmodell des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung zurückgegriffen. Allen Beteiligten sei an dieser Stelle für die Bereitstellung der notwendigen Datengrundlagen sehr herzlich gedankt.

Auf dieser Grundlage können Erreichbarkeitsanalysen mit unterschiedlichen Methoden und Indikatoren durchgeführt werden.

### Beispiele:

#### ■ Isochronenauswertungen

Wie weit kommt man von einem Startstandort mit dem Pkw / öffentlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten Reisezeitbudgets?

#### ■ Potenzialindikatoren

Welche Zahl von Einwohnern / Beschäftigten / Arbeitsplätzen ist von einem bestimmten Standort aus innerhalb eines bestimmten Reisezeitbudgets erreichbar?

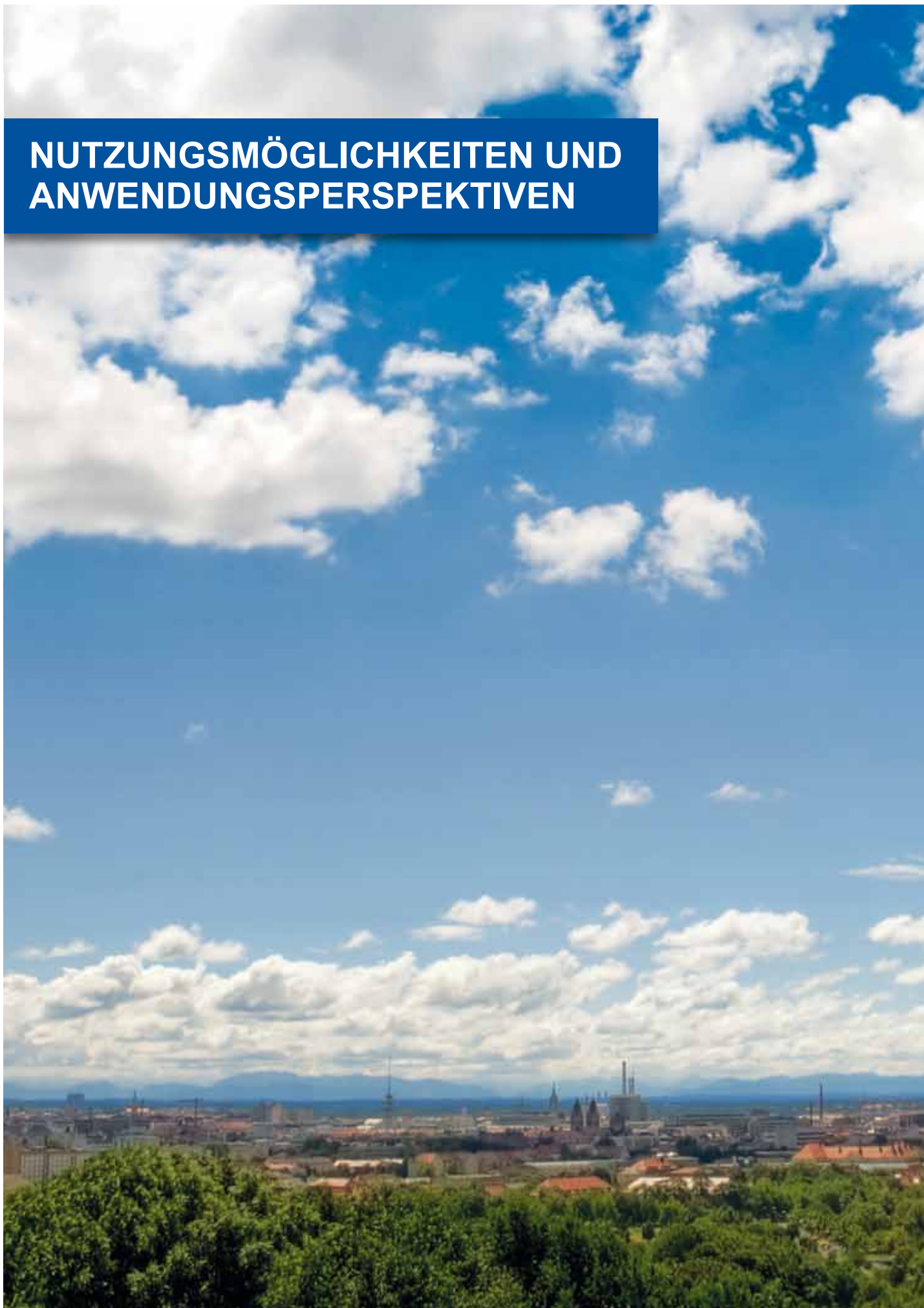
#### ■ Gravitationsindikatoren

Werden mit zunehmender Entfernung und damit verbundenem Reisezeitaufwand, Reisekosten o.Ä. die Standortpotenziale niedriger gewichtet?

Die ausführliche Fassung des Abschlussberichts „Ein Erreichbarkeitsatlas für die EMM“ und weitere Informationen stehen im Internet unter folgenden Adressen zur freien Verfügung:

[www.metropolregion-muenchen.eu/erreichbarkeit](http://www.metropolregion-muenchen.eu/erreichbarkeit) und  
[www.sv.bv.tum.de](http://www.sv.bv.tum.de)

# NUTZUNGSMÖGLICHKEITEN UND ANWENDUNGSPERSPEKTIVEN



## Lokale Aspekte der Erreichbarkeit. Der Erreichbarkeitsatlas als wertvolles Analyse- und Planungswerkzeug.

Eine Reihe von weiterführenden Projekten in der Metropolregion und an der Technischen Universität München eröffnen **vielfältige Nutzungsmöglichkeiten und Entwicklungsperspektiven für den Erreichbarkeitsatlas**. So soll der Erreichbarkeitsatlas für die Metropolregion München dauerhaft zu einem wertvollen Analyse- und Planungswerkzeug werden.

### Webtool „Erreichbarkeit in der EMM“

Die Ergebnisse des Erreichbarkeitsatlases der EMM sind in Form eines interaktiven Webtools aufbereitet und in diesem Rahmen einer breiten Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht. Das Webtool erlaubt es dem Nutzer, eigene Erreichbarkeitskarten mit selbst gewähltem Startstandort, Reisezeitbudget oder -isochronen und Verkehrsmittel abzurufen.

Weitere Informationen unter [www.metropolregion-muenchen.eu/erreichbarkeit](http://www.metropolregion-muenchen.eu/erreichbarkeit)

### Vertiefungsstudie „Erreichbarkeitsstrategien für den Landkreis Aichach-Friedberg“

Die großräumigen Verflechtungen innerhalb der Metropolregion sind ein Aspekt der Erreichbarkeit dem eine immer weiter zunehmende Bedeutung zukommt. Nichtsdestotrotz sind es oftmals das lokale Umfeld und die Bedingungen für die Nahmobilität, die Erreichbarkeiten und Mobilitätsstile für kurze Wege in der Nachbarschaft aber auch für lange Wege in der ganzen Region prägen. Denn das gute öffentliche Verkehrsangebot ist nur dann attraktiv, wenn auch der Bahnhof gut erreicht werden kann. Das gute Fuß- und Radwegenetz ist nur dann nützlich, wenn es einen auch zu interessanten Zielen führt.

Lokale Vertiefungsstudien werden deshalb benötigt, um einerseits die **räumliche Auflösung der bereits vorgestellten Analysen zu verfeinern**; und andererseits zusätzliche lokale Aspekte der Erreichbarkeit wie

- lokale Versorgung mit öffentlichen und gewerblichen Dienstleistungen,
- Zugang zu öffentlichen Verkehrsangeboten,
- Erreichbarkeiten im nichtmotorisierten Verkehr zu Fuß und mit dem Rad,
- Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (z. B. Park+Ride, Bike+Ride),
- spezielle Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen,
- Zukunftsperspektiven für Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten

untersuchen und darstellen zu können.

Eine erste solche Vertiefungsstudie wird derzeit für den Landkreis Aichach-Friedberg erstellt. Auftraggeber ist der Landkreis in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer Schwaben. Die Studie hat Pilotcharakter für die EMM und soll auch die Entwicklung des regionalen Nahverkehrs unterstützen. Die entwickelten Methoden und Analysewerkzeuge werden auch auf andere Teilräume der Metropolregion übertragbar sein, jedoch natürlich angepasst an die jeweiligen spezifischen lokalen Fragestellungen.

Weitere Informationen unter [www.sv.bv.tum.de/index.php/de/home/123-aichach-friedberg](http://www.sv.bv.tum.de/index.php/de/home/123-aichach-friedberg)

Das Entwicklerteam der TU München nimmt Fragen und Anregungen zur Anwendung des Erreichbarkeitsatlases in Ihrem konkreten lokalen Kontext gerne entgegen!

### Stress-Tests für eine nachhaltige Mobilität

Die Entwicklung der Mobilitätskosten könnte in Zukunft von folgenden Rahmenbedingungen betroffen sein:

- Die Ressourcenknappheit fossiler Energieträger führt zu höheren Öl- und Kraftstoffpreisen;
- Emissionshandelssysteme oder sogar Emissionsgrenzwerte könnten die Kosten des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes wesentlich erhöhen.

Mit dieser Problematik befasst sich das Projekt „Stress-Tests für nachhaltige Mobilität“, welches vom Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München gemeinsam mit dem Laboratoire d'Economie des Transports in Lyon bearbeitet wird. Im Rahmen des vom französischen Verkehrsministerium ko-finanzierten Projektes soll die Gefährdung verschiedener Teilräume der EMM sowie der Region Grand Lyon hinsichtlich der benannten Zukunftsszenarien untersucht werden. Dabei werden verschiedene **Indikatoren zur Auto-Abhängigkeit und zur wirtschaftlichen Situation der Haushalte** in den Teilräumen untersucht, um das Ausmaß der Gefährdung durch die genannten Szenarien abzuschätzen. Dem gegenüber werden die Potenziale der Haushalte zur Verhaltensänderung untersucht, welche neben soziodemographischen Kennzahlen vorrangig durch Erreichbarkeitsindikatoren aus dem Erreichbarkeitsatlas der EMM bzw. einem vergleichbaren Modell für die Region Grand Lyon abgebildet werden.

Weitere Informationen unter [www.sv.bv.tum.de/index.php/de/home/100-stress-tests-for-sustainable-mobility-an-accessibility-approach](http://www.sv.bv.tum.de/index.php/de/home/100-stress-tests-for-sustainable-mobility-an-accessibility-approach)

### Potenziale für Praxis und Forschung auf internationaler Ebene

Dank des Erreichbarkeitsatlases und der weiteren Aktivitäten im Bereich nachhaltiger Mobilitätsforschung und regionaler Governance ist die Metropolregion München Modellprojekt in ausgewählten europäischen Netzwerken und Forschungsgruppen. Die Technische Universität München ist Mitglied in der europäischen COST action „Accessibility Instruments for Planning Practice“. Wissenschaftler und Praxispartner aus 16 europäischen Ländern arbeiten gemeinsam an **geeigneten Werkzeugen zur Erreichbarkeitsplanung**. Ein Pilotworkshop zum Praxistest der Methoden ist in der Metropolregion München vorgesehen.

Weitere Informationen unter [www.planningsupport.tk](http://www.planningsupport.tk)

Das Institut für Verkehrswesen der TUM bietet darüber hinaus dank der Unterstützung durch die Hans-Böckler-Stiftung ein Doktorandenkolleg zur „Nachhaltigen Mobilität in der Metropolregion München“ an. Auch hier liegt ein thematischer Schwerpunkt auf der **Weiterentwicklung der Instrumente zur Erreichbarkeitsanalyse** und zur Gestaltung zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte. Konkrete Fragestellungen und Anregungen aus der Region werden gerne aufgenommen.

Weitere Informationen unter [www.mobil-tum.de/de/mobillab-promotionskolleg](http://www.mobil-tum.de/de/mobillab-promotionskolleg)

# METROPOLREGION MÜNCHEN

DER WIRTSCHAFTSSTANDORT

**23,5 Km**

Tages-Fahrleistung mit  
PKW je Erwachsener

**242.149 t**

Luftfracht

**38.336 €**

Bruttoinlandsprodukt  
pro Kopf (2010)

**131.249**

Studierende

**90%**

Binnenpendler

**242**

Flugdestinationen

**17,64 Km**

Durchschnittliche Pendeldistanz

**29**

Hochschulen

20.863,44 km<sup>2</sup>

Fläche

242

Flugdestinationen

5.485.590

Einwohner

34,7 Mio.

Passagiere am  
Flughafen München

**Blieben Sie mit uns  
in Bewegung.**

Für mehr Informationen  
steht Ihnen das Team  
der Europäischen Me-  
tropolregion München  
gerne zur Verfügung.

## Unendlich viele Möglichkeiten für Ihr Unternehmen.

Die Europäische Metropolregion München ist mit ihrer außergewöhnlichen Dynamik einer der **führenden Wirtschaftsräume Europas**. Ein breites Spektrum von Wachstumsbranchen macht den Standort ebenso stark wie die ausgewogene Mischung aus Global Playern und mittelständischen Unternehmen und engagierten Gründern. Automotive, Maschinenbau, Luft- und Raumfahrt, Chemie, Umwelttechnologie, Forst- und Holzwirtschaft, Life Sciences – die Metropolregion München belegt mit zahlreichen Clustern eine internationale Spitzenposition. Eng verbunden mit dem wirtschaftlichen Erfolg ist die **vielfältige Forschungslandschaft**. Die Universitäten und Hochschulen bilden jährlich tausende von hochqualifizierten Arbeitskräften aus, die Forschungseinrichtungen geben Impulse und machen Innovationen möglich. Hinzu kommt eine **hervorragend ausgebaute Infrastruktur**, die eine optimale Anbindung innerhalb der Metropolregion und an globale Märkte garantiert. Die Nähe zu den Alpen und die einmalige Landschaft um die bayerischen Moore, Flüsse und Seen machen den Standort perfekt – zum Arbeiten und zum Leben.

### Ihr Ansprechpartner:

Europäische Metropolregion München e.V.

Geschäftsstelle | Kardinal-Döpfner-Str. 8 | D-80333 München

Tel.: 089/4520560-10 | E-Mail: [info@metropolregion-muenchen.eu](mailto:info@metropolregion-muenchen.eu)



**ARBEITSGRUPPE  
MOBILITÄT**

EUROPÄISCHE METROPOLREGION MÜNCHEN

**Europäische Metropolregion München e.V.**

Kardinal-Döpfner-Str. 8 | D-80333 München

Tel.: +49 (0) 89/452 05 60-10 | Fax: +49 (0) 89/452 05 60-20

[www.metropolregion-muenchen.eu](http://www.metropolregion-muenchen.eu)