



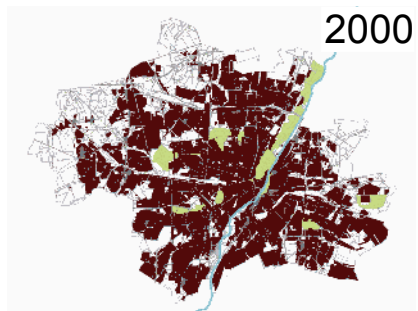
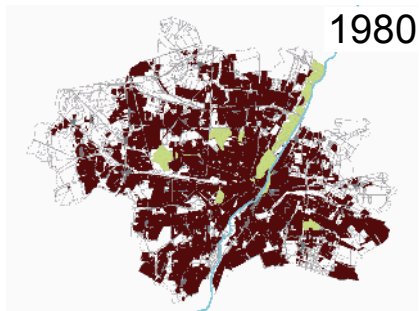
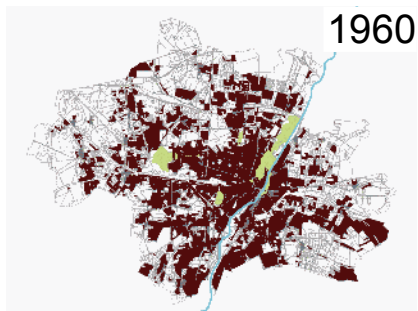
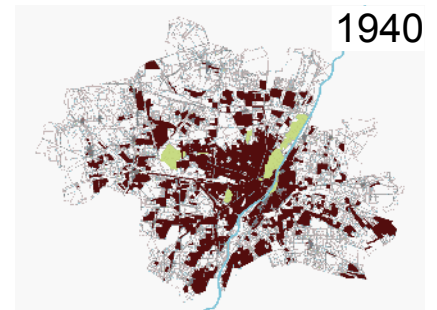
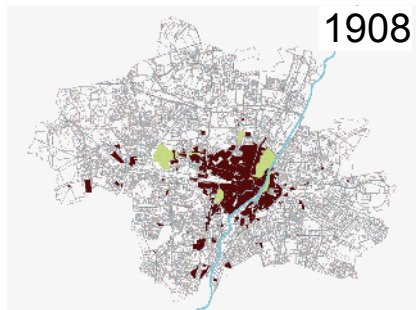
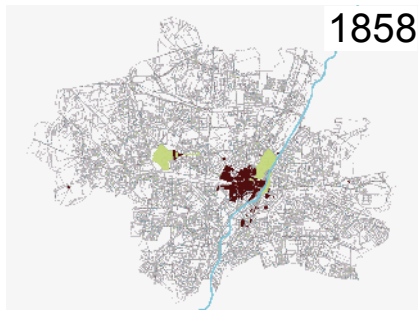
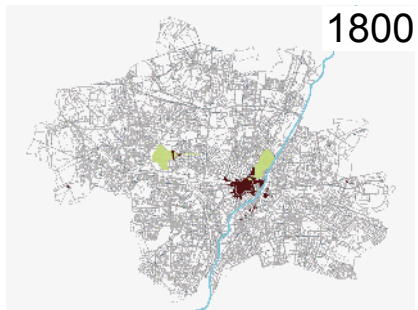
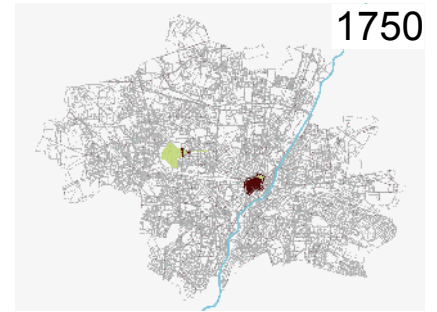
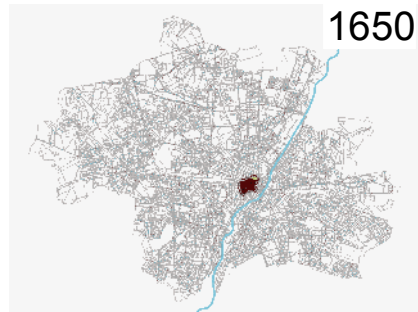
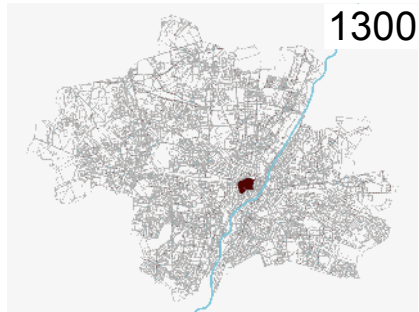
Herausforderungen und Entwicklungsstrategien für dynamisch wachsende Stadtregionen - das Beispiel München

Karla Schilde, Landeshauptstadt München, Leiterin Regionale Angelegenheiten



- 1. Ausgangslage und formale Grundlagen der regionalen Zusammenarbeit in der in der Region München**
2. Informelle Ansätze und Ebenen: freiwillig das Richtige tun
3. Gelegenheiten schaffen - Ausblick

Herausforderung: Wachstum der Stadt



Landeshauptstadt München

Einwohnerzahl (30.09.2018): 1,552 Mio.
Prognose (2035): **1,854 Mio. (+0,3 Mio. EW)**
Arbeitsplätze (30.06.2018): 0,874 Mio.
Fläche: 310 km²

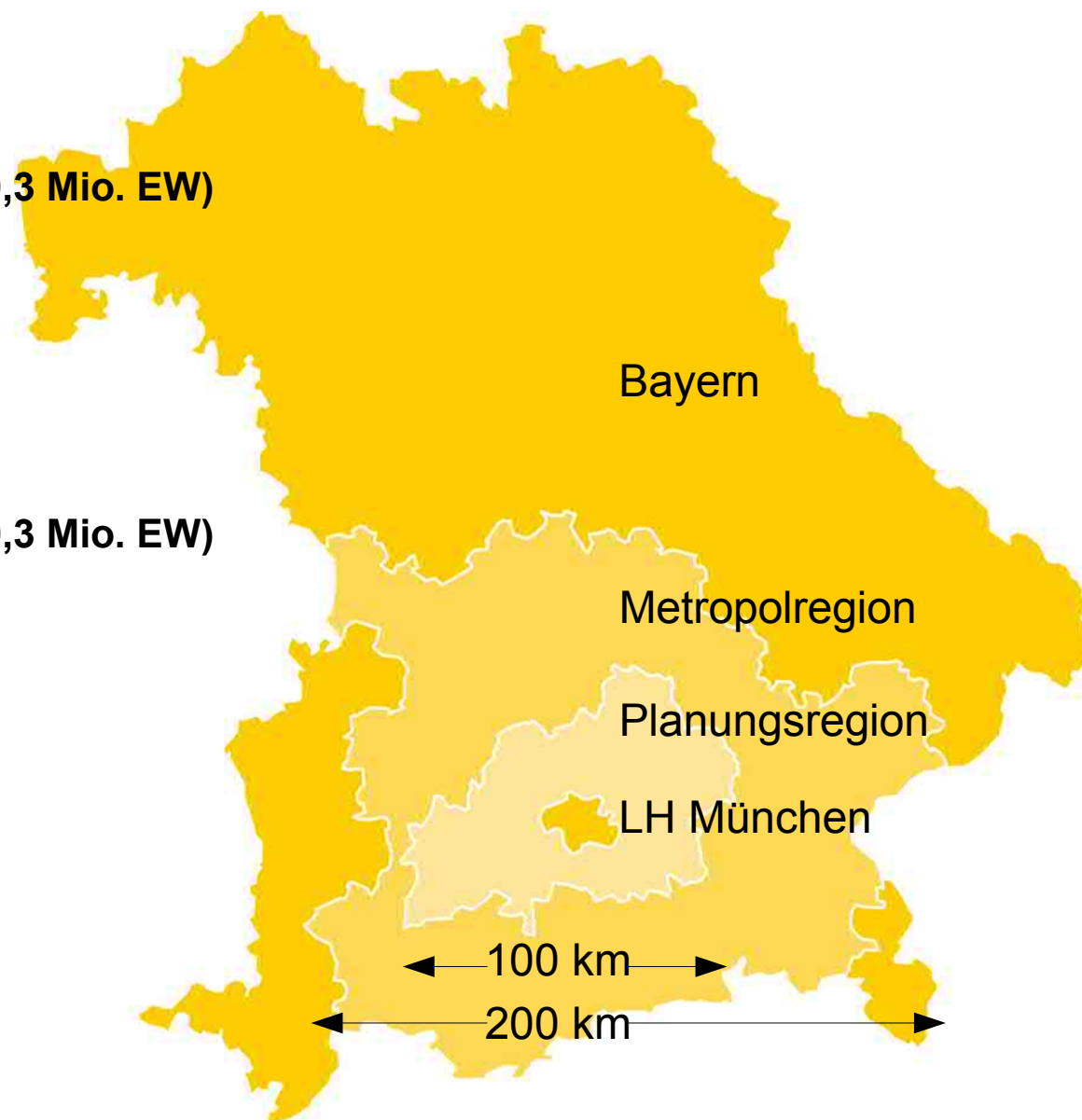
Planungsregion München

Einwohnerzahl (31.12.2018): 2,908 Mio.
Prognose (2035): **3,203 Mio. (+0,3 Mio. EW)**
Arbeitsplätze (2017): 1,416 Mio.
Fläche: 5.500 km²

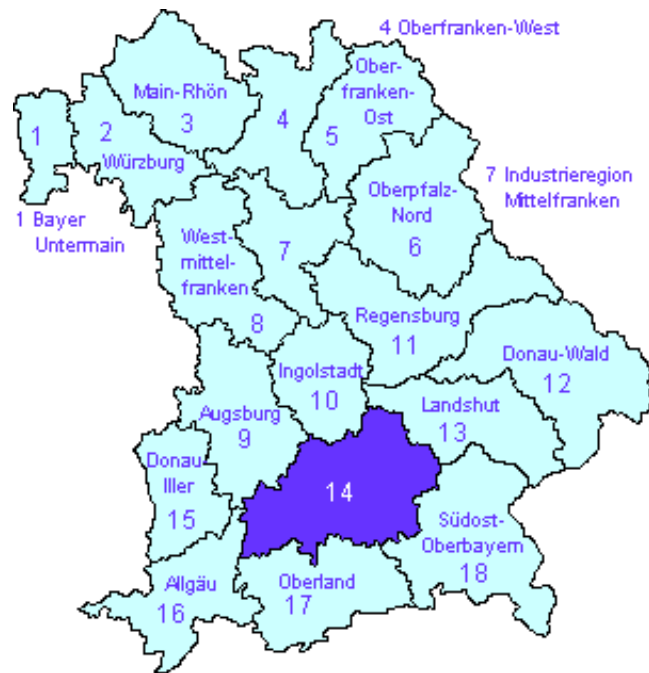
Metropolregion München

Einwohnerzahl (2015): 5,991 Mio.
Arbeitsplätze (2016): 2,9 Mio.
Fläche: 26.000 km²

(Nur sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze)



Planungsebenen und -regionen in Bayern



Landesplanung und Raumstruktur in Bayern

Landesentwicklungsprogramm:

- Fachübergreifendes Zukunftskonzept der Bayerischen Staatsregierung für die räumliche Ordnung und Entwicklung Bayerns
- Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung

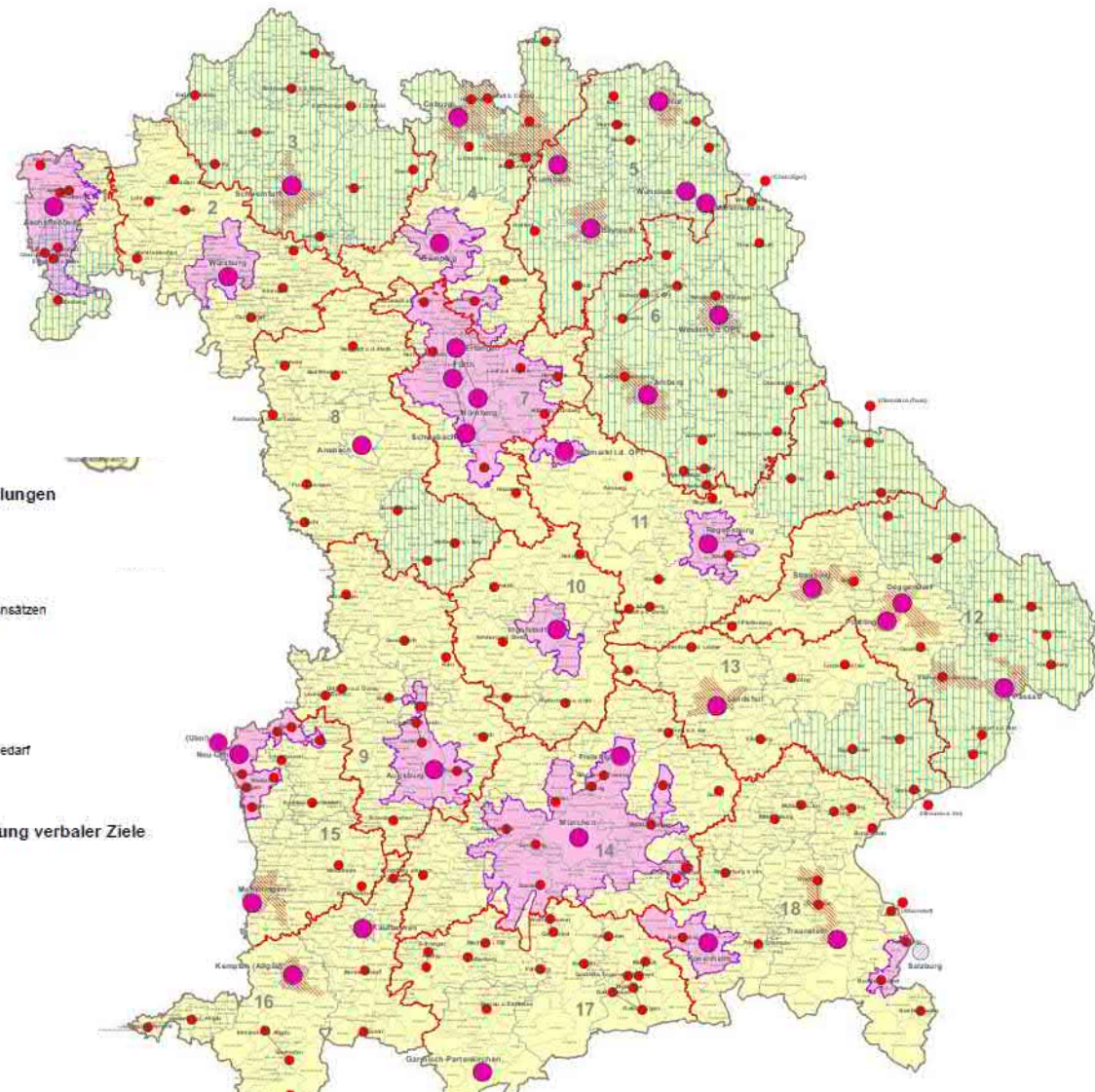
I. Ziele der Raumordnung

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen

-  Allgemeiner ländlicher Raum
-  Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
-  Verdichtungsraum
-  Raum mit besonderem Handlungsbedarf

b) Zeichnerisch erläuternde Darstellung verbaler Ziele

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum



<https://www.landesentwicklung-bayern.de/instrumente/landesentwicklungsprogramm/>

Gesetzlich vorgesehener
Zusammenschluss

8 Landkreise sowie 186 Städte /
Gemeinden
in der Planungsregion 14

(ca. 2,85 Mio. Einwohner)

Träger der Regionalplanung

Stellt den Regionalplan auf

Vorsitzender: Bürgermeister Schelle,
Gemeinde Oberhaching



Quelle: RPV München



Regionalplanung: Regionalplan der Planungsregion 14 München - Ausschnitt Landkreis Dachau

Regionalplan München Karte 2 - Siedlung und Versorgung

Redaktionelle Zusammenfassung einschließlich
Teksturkarte "Regionales Verkehrskonzept"

I. Ziele der Raumordnung

Verbindliche Festlegungen

- Siedlungswesen**
- Bereiche, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen (gem. Ziel B II 2.3)
- Verkehr**
- Haltepunkt des schienegebundenen Personennahverkehrs (SPNV) gemäß Ziel B II 3.3, für eine stärkere Siedlungsentwicklung geeignet
 - Haltepunkt des schienegebundenen Personennahverkehrs (SPNV) gemäß Ziel B II 3.4, für eine längerfristige stärkere Siedlungsentwicklung geeignet
 - Eisenbahnstrecke, Ausbau
 - Eisenbahnstrecke, Neubau
 - S-Bahnstrecke, Ausbau
 - S-Bahnstrecke, Neubau
 - U-Bahnstrecke, Neubau
 - Geplanter Regional-, S- bzw. U-Bahnhaltepunkt
 - Regional bedeutsame Straße - zweibahnig, Neubau
 - Regional bedeutsame Straße - Neubau oder Ausbau
 - Höhenfreie Anschlussstelle
 - Autobahnknoten
- Bodenschätze**
- Vorranggebiet (Nr.)
 - 100-802
Kies und Sand
Lehm und Ton
Bentonit
 - Vorbehaltsgebiet (Nr.)
 - 10-90
Kies und Sand
Lehm und Ton
- Wasserwirtschaft**
- Wasserwirtschaftliches Vorranggebiet
- Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung**
- Zone A
 - Zone B
 - Zone C
 - Innere Teilzone Ci

Zeichnerisch erläuterte Darstellungen verbaler Ziele

- Siedlungswesen**
- Regionaler Grünzug
 - Trenngrün (Nr.)

Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele

- Grenze der Region

II. Bestehende Nutzungen und Festsetzungen (Auswahl)

- Siedlungsflächen**
- Bestand (ohne Weiler und Einöden); durch genehmigte Bebauungs- oder Flächennutzungspläne ausgewiesene Flächen
 - Wohnbaufläche, gemischte Baufläche und Sonderbaufläche (ausgenommen gewerblich genutzte Sonderbaufläche)
 - Gewerbliche Baufläche (einschließlich gewerblich genutzte Sonderbaufläche)
- Verkehr**
- Eisenbahnstrecke (mit Bahnhof)
 - S-Bahnstrecke (mit Haltepunkt)
 - U-Bahnstrecke (mit Haltepunkt)
 - Regional bedeutsame Straße - zweibahnig
 - Regional bedeutsame Straße - einbahnig
 - Höhenfreie Anschlussstelle
 - Autobahnknoten
 - Flugplatz / Flughafen

III. Zusätzliche Darstellungen

- Grenzen**
- Grenze der kreisfreien Stadt und des Landkreises
 - Grenze der Gemeinde

Novum: Bürgergutachten zur Regionalplanfortschreibung

Mitreden erwünscht Stadt und Umland wachsen in den kommenden Jahrzehnten rasant, doch wie soll die Politik auf die Entwicklung reagieren? Der Regionale Planungsverband hat ein Bürgergutachten in Auftrag gegeben, um zu erfahren, wie sich die Bewohner Münchens und der umliegenden Landkreise die Zukunft vorstellen

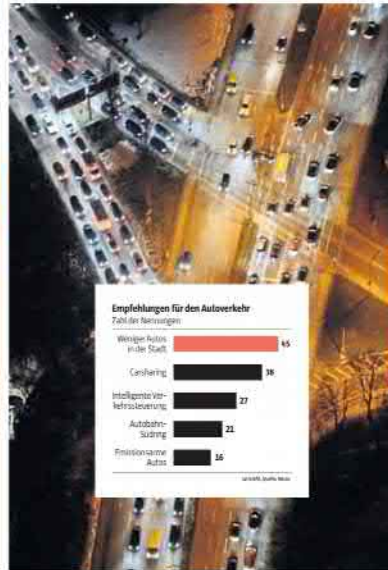


FOTO: PHOTOWERK, CARVER/MIL, D&B

VON THOMAS ANLAUF

Der Großraum München steht vor gewaltigen Herausforderungen. Keine andere Region in Deutschland wächst so stark. Die florierende Wirtschaft und die Attraktivität Münchens und des Umlands ziehen jährlich Zehntausende Menschen an. Die Auswirkungen sind bekannt: Wohnungsmangel nicht nur in der Landeshauptstadt, hohe Mieten, Stau und Umland kommen mit dem Bauen kaum noch hinterher. Dazu stehen die Prognosen zum Beispiel im Jahr, die S-Bahn stößt längst an ihre Kapazitätsgrenzen, auch in den Münchner U-Bahnen herrscht meist dichtes Gedränge. Der Regionale Planungsverband, der Zusammenschluss von 186 Gemeinden, acht Landkreisen und der Landeshauptstadt hat sich angesichts der drängenden Probleme zu einem mutigen Schritt entschlossen: Er hat knapp 100 zufällig ausgewählte Menschen aus München und der Region ein, das Umlandweit erste Bürgergutachten auf regionaler Ebene zu erstellen. Es soll nun als Leitbild für die Entwicklung der Region dienen.

Das Ergebnis des Laien-Gremiums, das in vier Gruppen jeweils vier Tage lang Visionen und Empfehlungen für den Großraum München entwickelt hat, ist insgesamt auf 104 Seiten haben die Teilnehmer des Bürgergutachtens klare Aussagen dazu getroffen, wie die Region auf die Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte reagieren soll. Die wichtigsten Themen: die Eindämmung des Autoverkehrs, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der verstärkte

Bau von höheren Häusern. Karl Roth, Vorsitzender des Planungsrates und Starnberger Landrat, verspricht bei der Präsentation am Dienstagabend, sich dafür einzusetzen, „dass Ihre Vorschläge nicht verpuffen, sondern in die Fortschreibung des Regionalplans einfließen und in regionalen Diskussionen Gehör finden“.

Bau von höheren Häusern. Karl Roth, Vorsitzender des Planungsrates und Starnberger Landrat, verspricht bei der Präsentation am Dienstagabend, sich dafür einzusetzen, „dass Ihre Vorschläge nicht verpuffen, sondern in die Fortschreibung des Regionalplans einfließen und in regionalen Diskussionen Gehör finden“.

sondern dezentral beziehungsweise polyzentrisch. Zentrale Orte im Umland sollen demnach gestärkt werden, um künftig bessere Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Arbeit und Wohnen am gleichen Ort möglich sind. Dadurch würde der Druck auf München sinken, glauben die Bürger. Der Zusatz soll – mit dem Ausbau des Verkehrsnetzes – auch in entlegeneren Orten jenseits der Region gelebt werden.

Als Hauptproblem beim Verkehr nennen die befragten Bürger eindeutig das Auto. Sie fordern weniger Autos in der Stadt, nicht falls auch mit Einschränkungen für den privaten Autovekehr, etwa eine Pkw-Maut in München. Zu den Forderungen zählen auch Tempolimits in der Innenstadt bis hin zu möglichen Fahrverboten. Eine Vision wäre das Fahrverbot für Autos mit Verbrennungsmotor in der Innenstadt. Interessant dabei ist, dass viele der Teilnehmer selbst twist das Auto nutzen, allerdings in Zukunft häufiger auf das Auto verzichten wollen. Im öffentlichen Personennahverkehr fehlt es den befragten Bürgern an Ringverbindungen und Tangenten, um nicht zwangsläufig mit der S-Bahn über München fahren zu müssen. Insgesamt halten die Teilnehmer des Bürgergutachtens den öffentlichen Nahverkehr für ein attraktives, besonders für Menschen, die außerhalb Münchens wohnen oder arbeiten. Zu den wichtigsten Forderungen gehören deshalb ein höherer Takt bei den S-Bahnen und Bussen sowie ein verbessertes Ticketsystem. Auch der Einsatz von Expressbussen zählt zu den Vorschlägen. Beson-

ders wichtig ist den Bürgern der Ausbau der Radwege und Fahrrad-Schnellwege, auch Bikesharing soll mehr gefördert werden, heißt es in dem Gutachten.

Als größte Probleme sehen die ausgewählten Bürger die hohen Mieten und Grundstückspreise, außerdem die Verriegelung von Flächen. Sie empfehlen deshalb vor allem eine Nachverdichtung der Städte und Gemeinden und den Mut, „innovativ in die Höhe zu bauen“. Auf den Dächern könnten Dachgärten entstehen, die Hochhäuser könnten auch durch Begrünung verneigt werden. Künftige Wohngebiete sollten so entwickelt werden, dass dort Geschäfte für den täglichen Bedarf und Ärzte zu finden sind. Vor allem in der Region ist den Befragten wichtig, eine große Branchenvielfalt vor Ort zu haben, um nicht immer nach München fahren zu müssen. Die Anordnung von Gewerbe soll aber künftig möglichst an die Aufgabe gekoppelt sein, dass gleichzeitig Wohnungen entstehen.

Wichtig war den Teilnehmern, dass die verbliebenen Grünflächen in München und der Region erhalten bleiben und nicht bebaut werden. Sie fordern deshalb eine größere Rolle für den Naturschutz in der Regionalentwicklung. Auch die Schaffung und der Erhalt von Wasserschutzgebieten halten sie für die Zukunft wichtig, um die Trinkwasserversorgung zu garantieren.

Volkes Stimme

Zum ersten Mal entwerfen Bürger in Deutschland ein Gutachten für die Entwicklung einer ganzen Region. Sie fordern bessere Ringverbindungen im Nahverkehr, weniger Autos und höhere Wohnhäuser

Auswahl und Ablauf

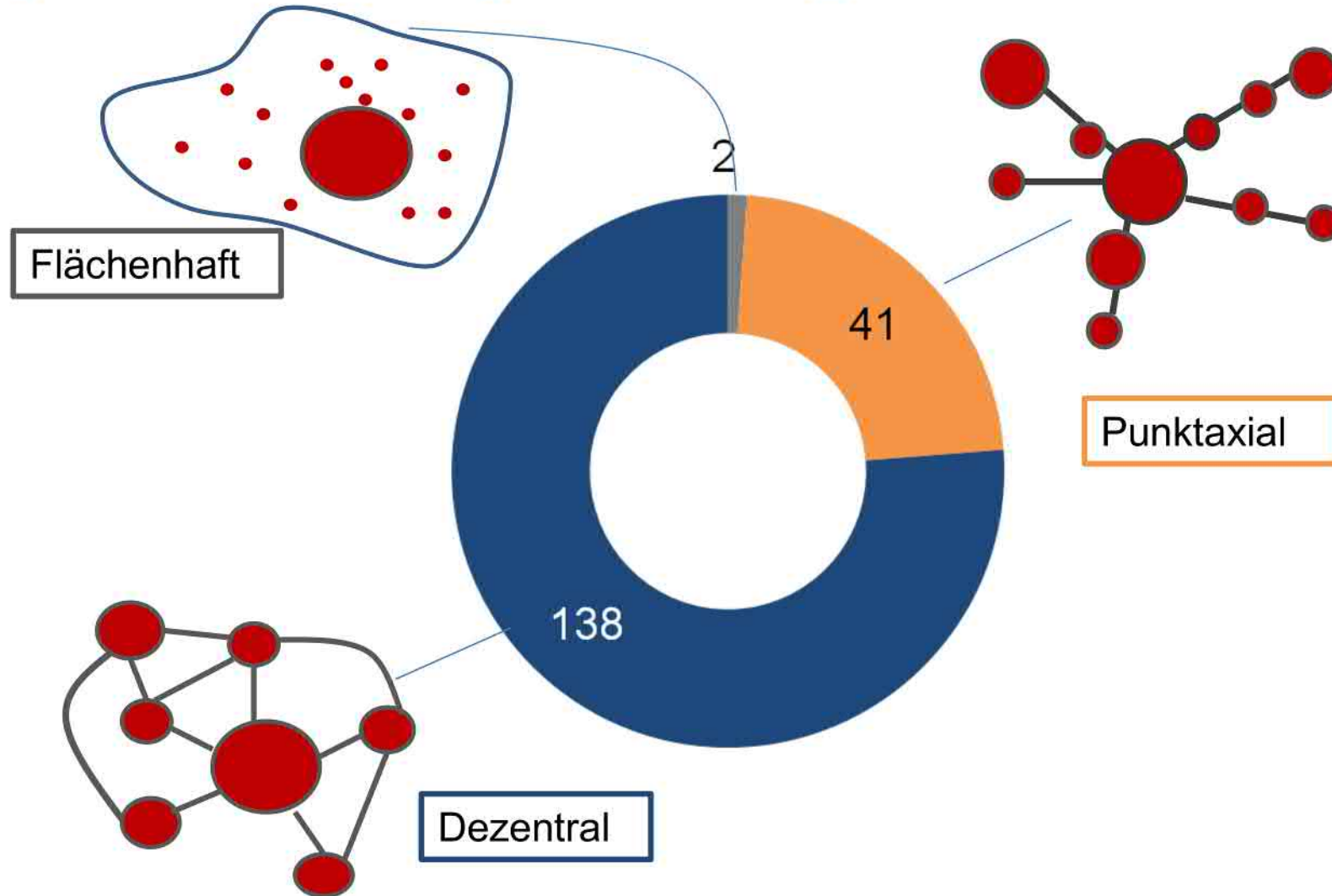
Insgesamt 94 Freiwillige haben sich an dem Bürgergutachten zur Entwicklung der Region München beteiligt. Nach einem statistischen Zufallsverfahren wurden die Teilnehmer aus 2000 angeschriebenen Personen ausgewählt, wobei darauf geachtet wurde, dass sie insgesamt in etwa dem Altersgutachten die Verdringung von Geringverdienern, Gentrifizierung und sogar Über- und Bildung. Wichtig sei deshalb, gezielt Angebote in den Bereichen Bildung und Kultur zu schaffen. Ziel sei es, den Menschen lebenslanges Lernen überall in der Region zu ermöglichen. Interessant ist, wie sicher eine überwältigende Mehrheit die Stilllegung des Großraums München wünschen: nicht wie bislang punktuell, als entlang des S-Bahn-Netzes und der Autobahnen mit München im Mittelpunkt.

außerdem waren 28 Prozent der Teilnehmer über 65 Jahre, 38 Teilnehmer kamen aus München, 19 aus dem Landkreis München, zehn aus dem Kreis für Starnberg, sieben aus dem Landkreis Starnberg, sechs aus Freising, fünf aus Ebersberg, vier aus Erding, drei aus dem Landkreis Landsberg am Lech sowie einer aus dem Landkreis Dachau. Das eigentliche Bürgerbeteiligungsverfahren fand dann von 8. bis 18. Februar dieses Jahres an vier Tagen statt. Jeweils acht Stunden diskutierten die Teilnehmer und wurden dabei von Fachleuten über die verschiedenen Themen informiert. Moderiert wurde das Verfahren vom Nexus Institut aus Berlin. Das Bürgergutachten soll nun in die aktuell laufende Gesamtfortschreibung des Regionalplans einfließen. Der Planungsregion gehören 185 Kommunen an.

Verkehr

Als Hauptproblem beim Verkehr nennen die befragten Bürger eindeutig das Auto. Sie fordern weniger Autos in der Stadt, nicht falls auch mit Einschränkungen für den privaten Autovekehr, etwa eine Pkw-Maut in München. Zu den Forderungen zählen auch Tempolimits in der Innenstadt bis hin zu möglichen Fahrverboten. Eine Vision wäre das Fahrverbot für Autos mit Verbrennungsmotor in der Innenstadt. Interessant dabei ist, dass viele der Teilnehmer selbst twist das Auto nutzen, allerdings in Zukunft häufiger auf das Auto verzichten wollen. Im öffentlichen Personennahverkehr fehlt es den befragten Bürgern an Ringverbindungen und Tangenten, um nicht zwangsläufig mit der S-Bahn über München fahren zu müssen. Insgesamt halten die Teilnehmer des Bürgergutachtens den öffentlichen Nahverkehr für ein attraktives, besonders für Menschen, die außerhalb Münchens wohnen oder arbeiten. Zu den wichtigsten Forderungen gehören deshalb ein höherer Takt bei den S-Bahnen und Bussen sowie ein verbessertes Ticketsystem. Auch der Einsatz von Expressbussen zählt zu den Vorschlägen. Beson-

Ergebnisse: Siedlungsentwicklung/ Wohnen

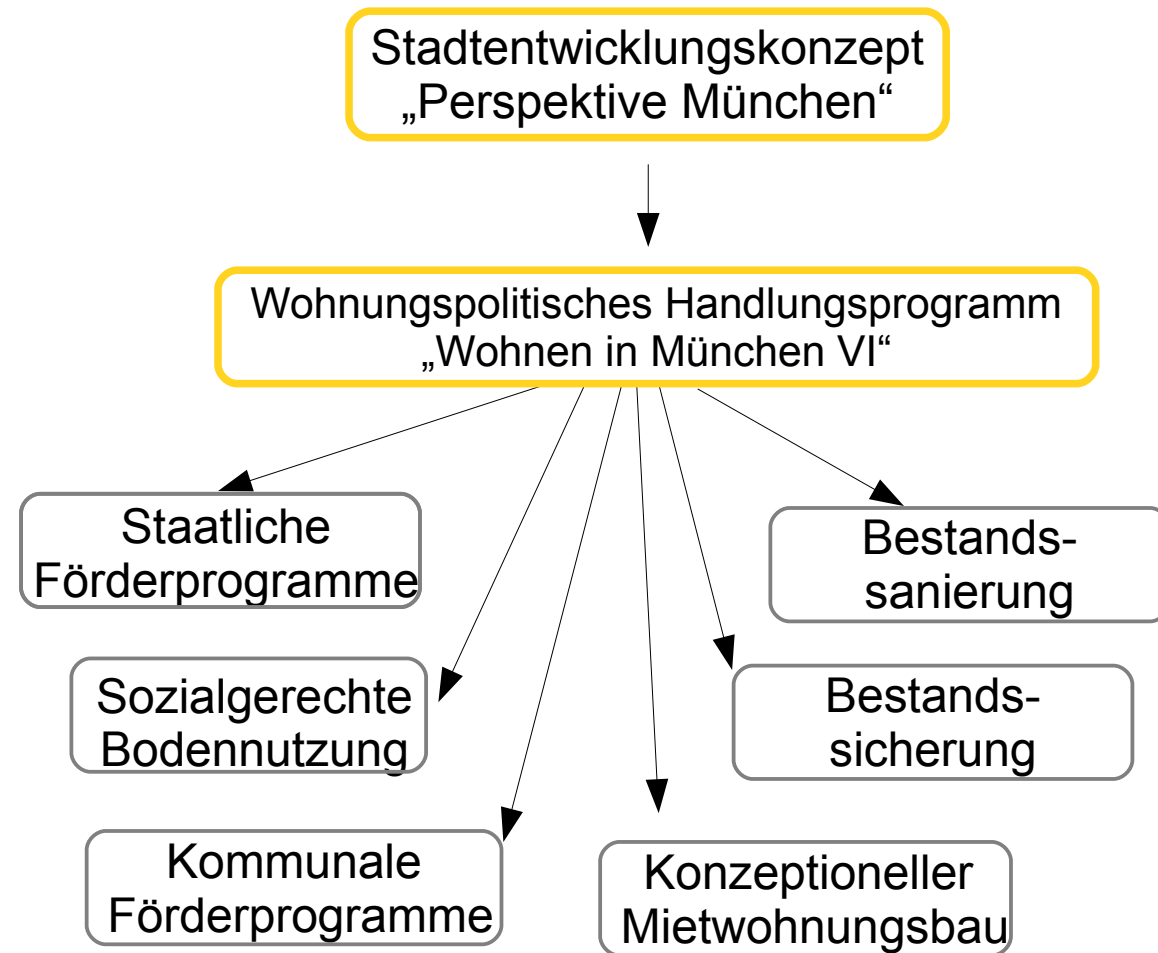


Quelle: RPV München



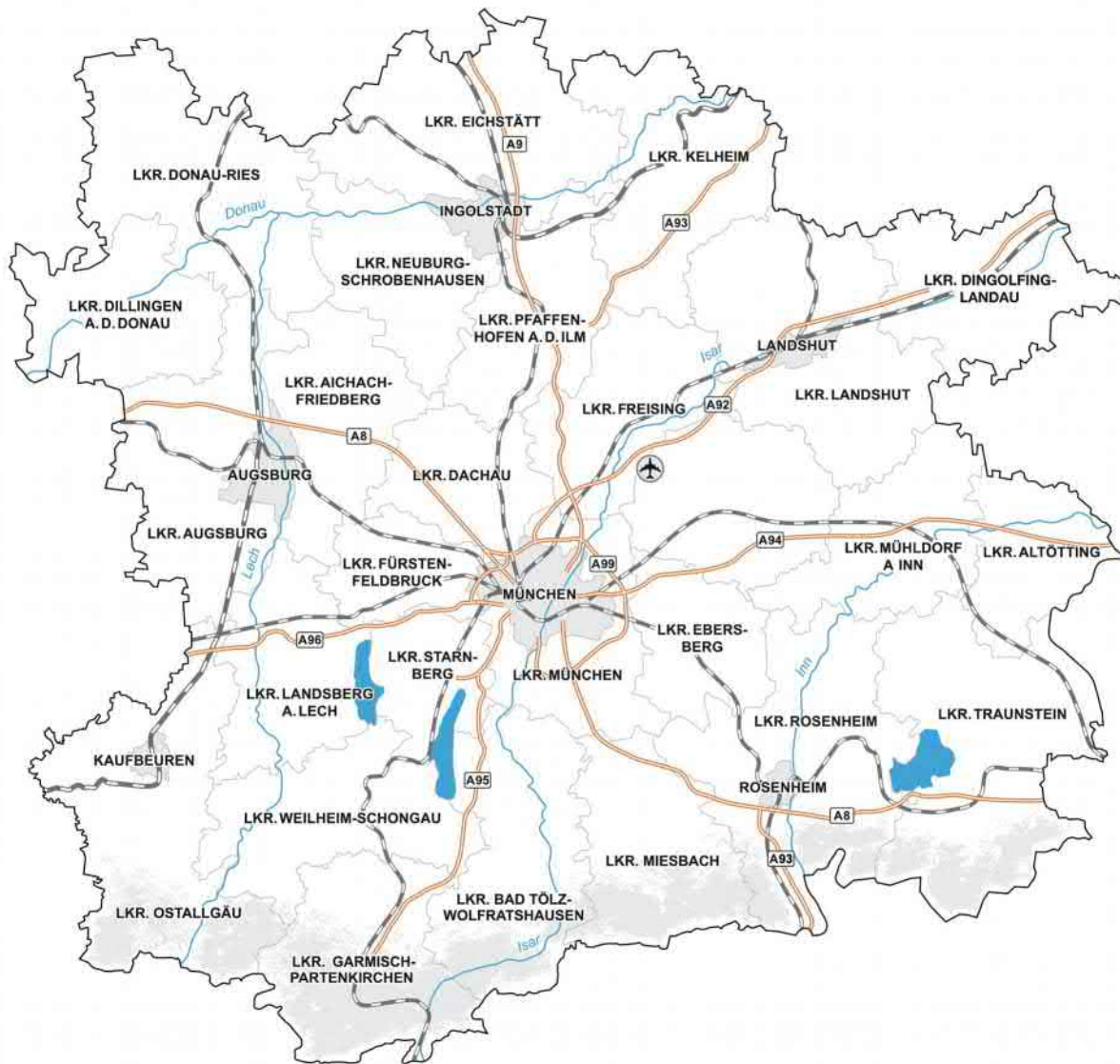
1. Ausgangslage und formale Grundlagen der regionalen Zusammenarbeit in der in der Region München
- 2. Informelle Ansätze und Ebenen: freiwillig das Richtige tun**
3. Gelegenheiten schaffen - Ausblick

Instrumente: Wohnungspolitisches Handlungsprogramm





Europäische Metropolregion München - EMM



Freiwilliger Verein

Mitglieder aus Politik, Verwaltung,
Wirtschaft, Wissenschaft und
Gesellschaft

ca. 6 Mio. Einwohner

Diskussions- und
Kooperationsplattform

Vorsitzender: OB Dieter Reiter

Quelle: EMM

Einladung des Oberbürgermeisters
Dieter Reiter

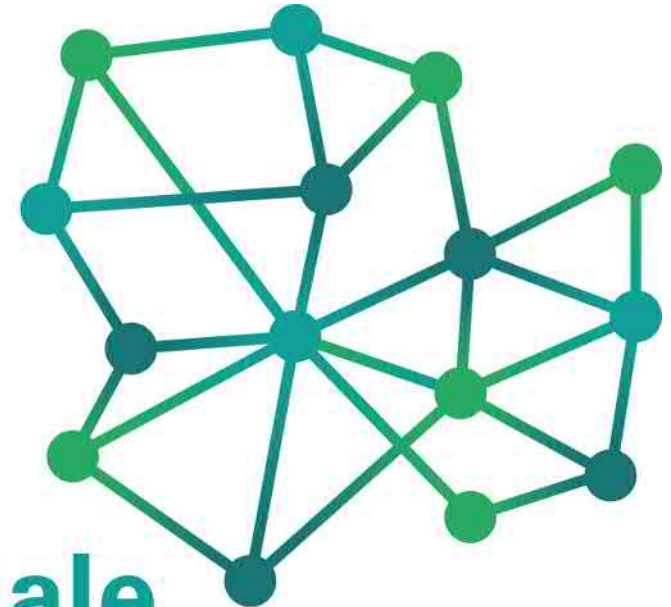
a) Politische Willensbekundung zu
mehr Zusammenarbeit

b) konkrete Projekte vereinbaren

Partner aus der Region 14 und EMM

Kontinuierlicher Prozess mit 2 Ebenen:

- Reg. Wohnungsbaukonferenzen
am 18.03.2015 und
am 04.05.2016
am 10.05.2017
am 17.10.2018
am 12.11.2019 ...
- konkrete Projekte, Follow-up



regionale wohnungsbau konferenz 2016

Regionale Wohnungsbaukonferenzen – Kommunikation auf Augenhöhe



Regionale Wohnungsbaukonferenzen als Kooperationsplattform und Projektwerkstatt



Regionale Beratung
Genossenschafts-
modelle

Regionalmanagement
Münchner Südwesten
(Würmtal)

Verkehrskonzept
Münchner Norden

Busse nach Berlin,
Zug nach Berlin
Parlamentarische
Formate

Best-Practice-
Beispiele prämiieren,
EMM-Baukultur-Preis

Pilotprojekte des
Lasten- und Nutzen-
Ausgleichs

Interkommunaler
Flächenerwerb

Nachbardialog
Schulbedarfe

Folgeprojekte: Busse nach Berlin 24./25.11.2015 Reform der GVFG-Finanzierung?

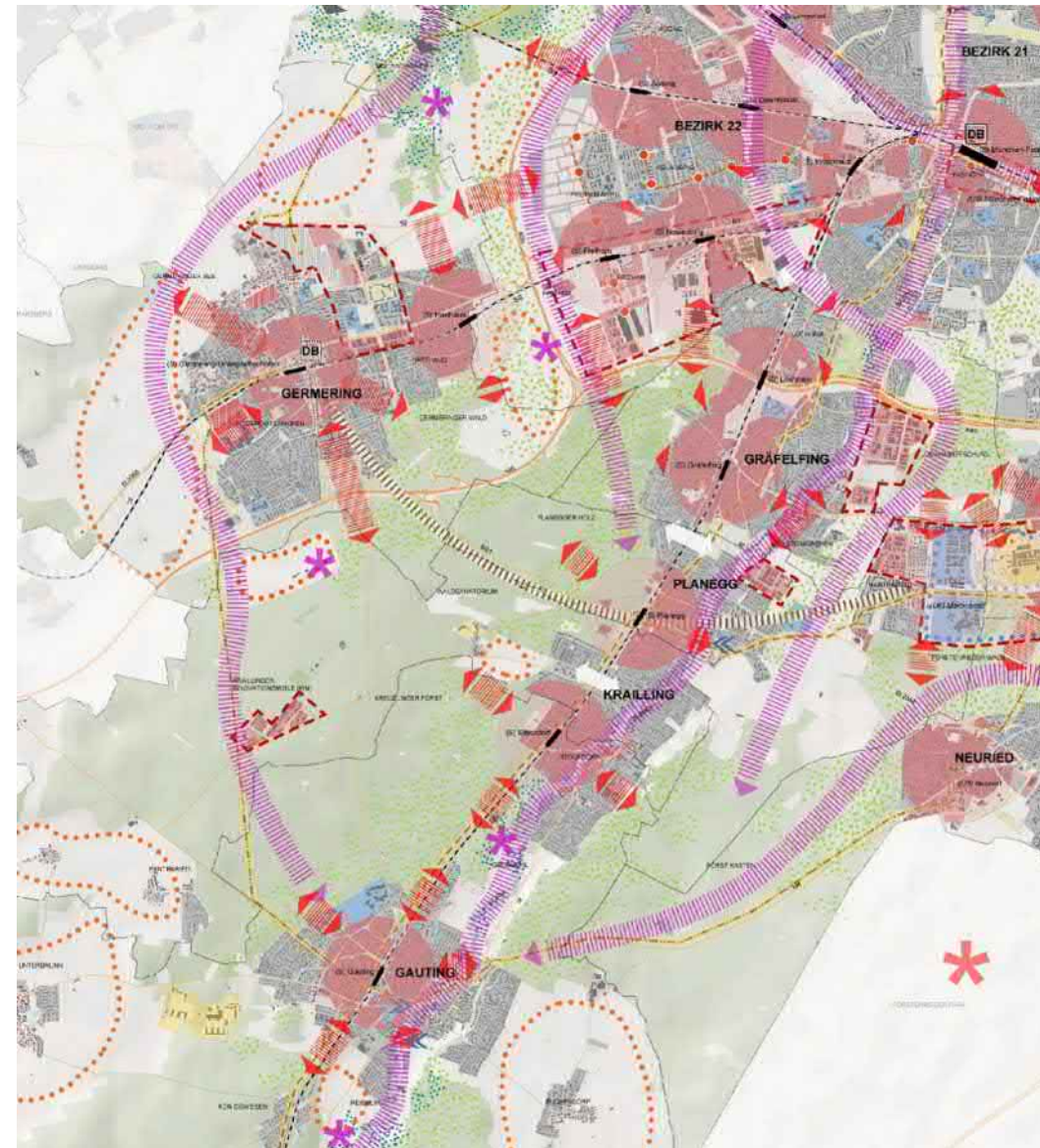


Freiwillige Kooperation von 8 Städten und
Gemeinden im Würmtal

Erarbeitung eines interkommunalen
Entwicklungskonzeptes
(Raumordnerisches Entwicklungskonzept
– ROEK) zu den Themen:

- Siedlungsentwicklung
- Verkehr
- Freiraum

Gründung eines Vereins:



Quelle: ROEK München Südwest / 03 Architekten, München

mitbauzentrale münchen



<https://www.mitbauzentrale-muenchen.de>



1. Ausgangslage und formale Grundlagen der regionalen Zusammenarbeit in der in der Region München
2. Informelle Ansätze und Ebenen: freiwillig das Richtige tun
- 3. Gelegenheiten schaffen - Ausblick**



Rücksicht nehmen auf Unterschiede



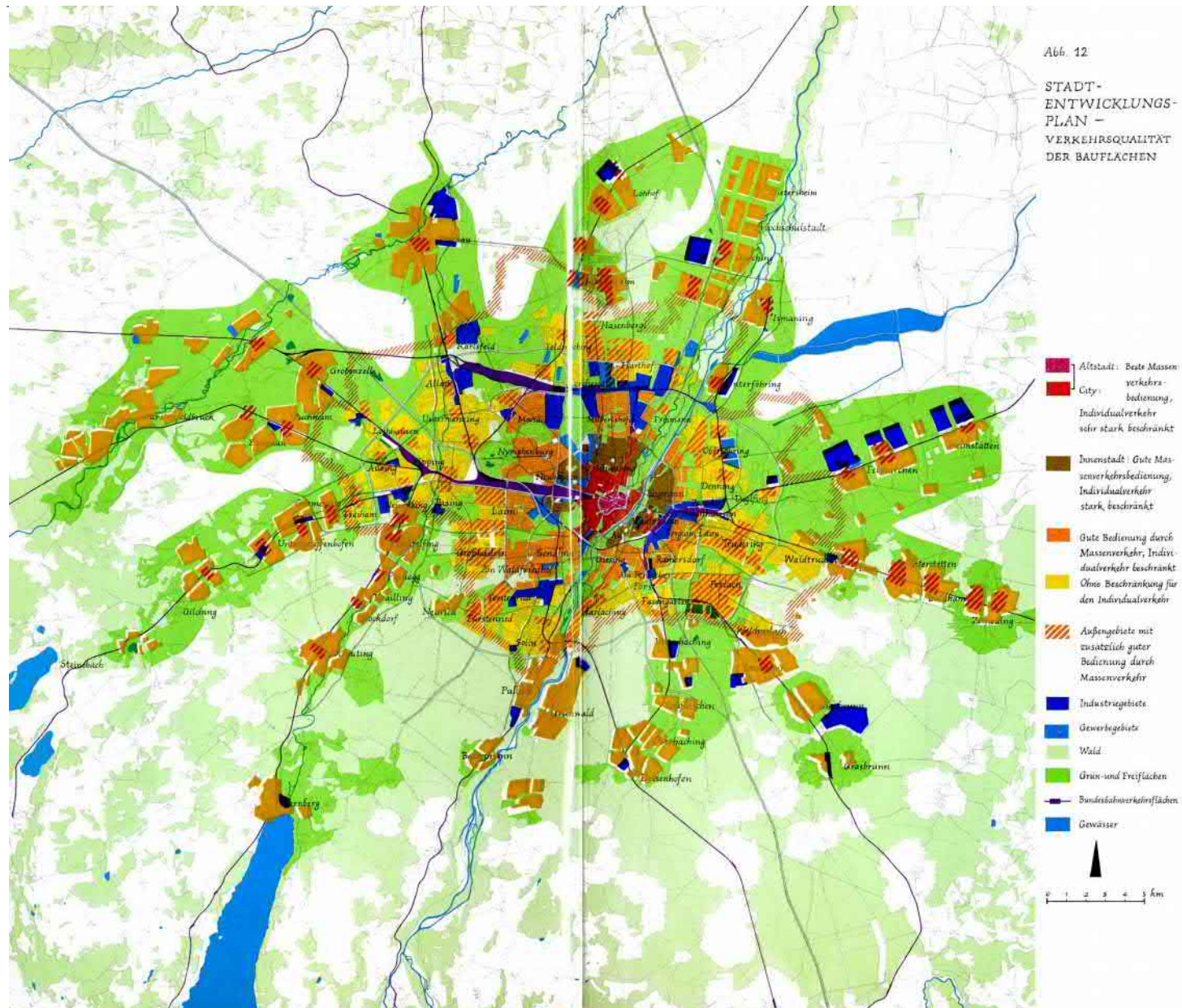
Unterweikertshofen, Landkreis Dachau

© Karla Schilde

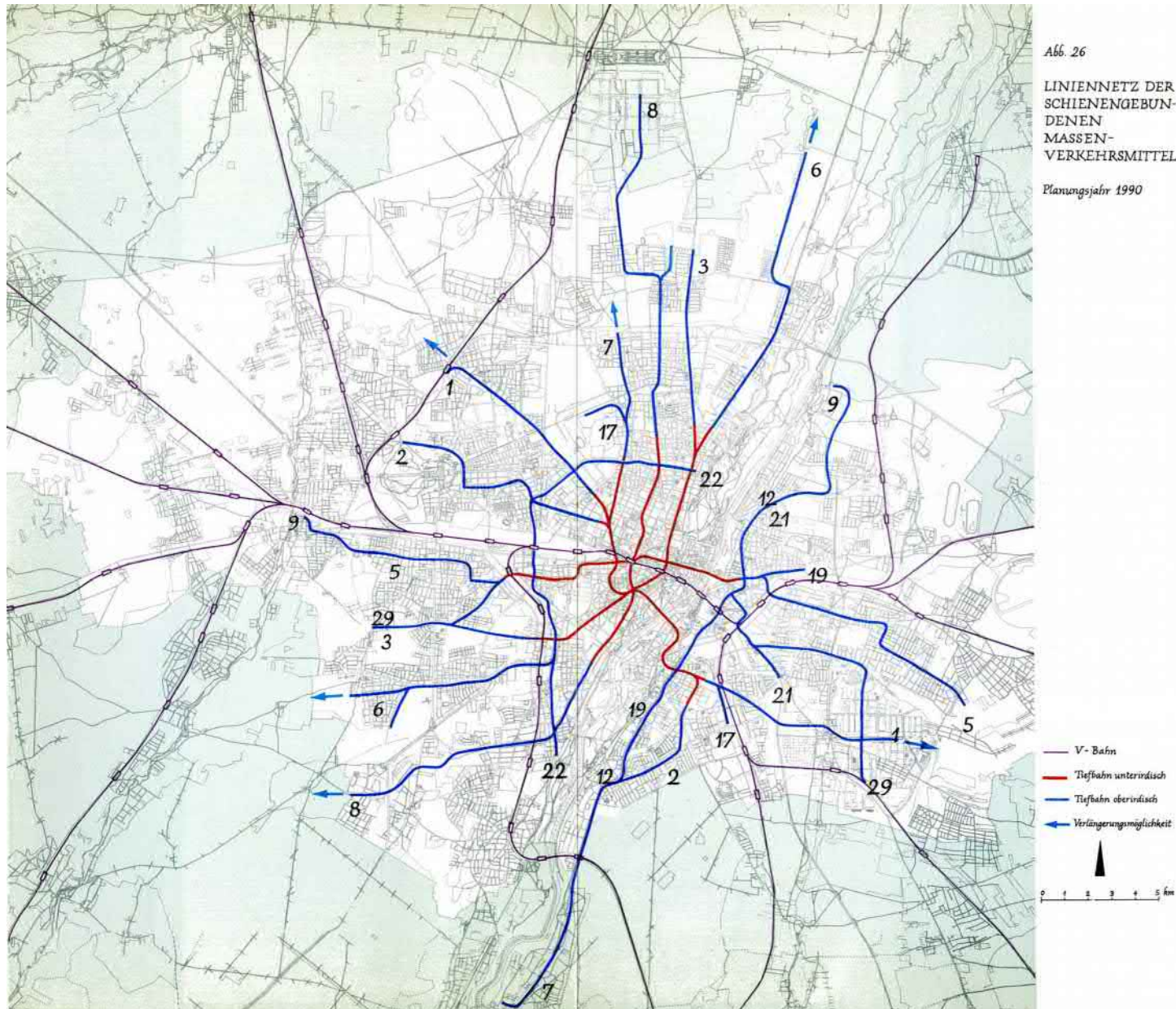
Preis für Baukultur der EMM Informationskampagne „Wachstum mit Qualität“



Fallbeispiel Stadtentwicklungsplan 1963

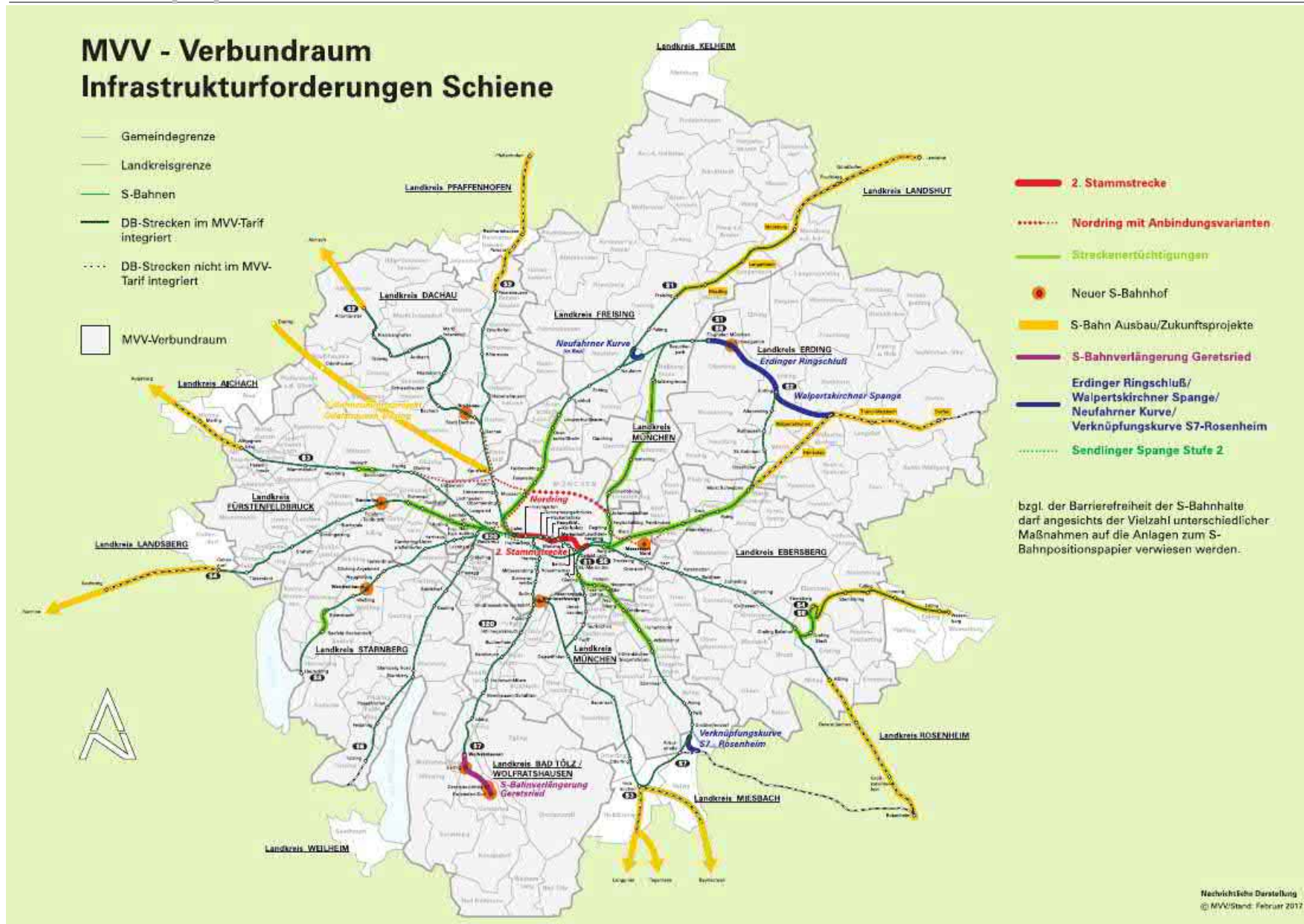


Fallbeispiel Stadtentwicklungsplan 1963





Schlüsselthema Mobilität: Positionspapier der Landräte zum ÖV-Ausbau



Die nächste Stufe: Machbarkeitsstudie „IBA unterwegs – Räume der Mobilität“

Drei Handlungsebenen			
	Ich	Wir	Zusammen
Ansatz	Individuelles Verhalten Transformation durch das eigene Verhalten „Mobilität startet bei mir, jeder ist Teil der IBA“	Räume und Nachbarschaften Transformation durch bauliche Projekte „Die IBA baut und organisiert neue Räume der Mobilität.“	Regionale Vernetzung und Infrastruktur Transformation durch regionale Vernetzung „Die IBA bringt die Region zusammen!“
Fragen	Wie will ich unterwegs sein? Wie kann ich mit meinem (Mobilitäts-)Verhalten Räume verändern und mehr Lebensqualität generieren?	Welche Räume der Mobilität brauchen wir für gesellschaftliche Teilhabe und mehr Lebensqualität ? Welche Wohn- und Arbeitskonzepte können die Räume der Mobilität verändern?	Welche regionale Strategien der Kommunikation und der räumlichen Vernetzung sind nötig?
Projekttyp	Experimente und Aktionen kleine Utopien „vor der Tür“ und „auf dem eigenen Weg“ im Alltag testen Regeln und Räume auf Zeit verändern	Konkrete Bauvorhaben vom öffentlichen Raum über Wohn- und Arbeitskonzepte bis zu Quartieren und Trassen	Neue Governance-Instrumente und Strukturen testen Gemeinsame Ziele/ Raumvisionen für langfristige Systemveränderungen erzeugen