

## **A I HERAUSFORDERUNGEN DER REGIONALEN ENTWICKLUNGEN**

### **1 Siedlung und Mobilität**

- G 1.1 Die punkt-axiale, radiale Raumstruktur soll weiterentwickelt werden. Dazu sollen kompakte, integrierte und teilräumlich ausgewogene Strukturen geschaffen werden.
- G 1.2 Die regionalen Erreichbarkeiten sollen verbessert werden.
- G 1.3 Tangentialverkehre sollen gestärkt werden (vgl. B III G 2.1.1).
- G 1.4 Bestehende und zu schaffende Infrastrukturen sollen effektiv genutzt werden.
- G 1.5 Die Freiräume sollen gesichert werden.

### **2 Demographischer Wandel und soziale Struktur**

- G 2.1 Die Vorteile des Zuzugs in die Region sollen genutzt, Integrationsanstrengungen sollen erhöht werden.
- G 2.2 Voraussetzungen für sozial ausgewogene, identitätsstiftende Strukturen sollen geschaffen werden. Auf bezahlbaren Wohnraum soll hingewirkt werden.
- G 2.3 Nachhaltige, zukunftsfähige Strukturen der Daseinsvorsorge und der Erreichbarkeit sollen entwickelt, einseitige Abhängigkeiten sollen vermieden werden. Infrastrukturelle Bedürfnisse älterer Menschen sollen verstärkt berücksichtigt werden.

### **3 Wettbewerbsfähigkeit**

- G 3.1 Wettbewerbsstärkende harte und weiche Standortvorteile sollen ausgebaut werden.
- G 3.2 Die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit der Region soll gesichert und weiterentwickelt werden.
- G 3.3 Die Vernetzung und die Zusammenarbeit der Kommunen und der regionalen Akteure soll intensiviert werden. Durch gemeinsame, regionale Zielsetzungen und Forderungen soll ein Mehrwert erzielt werden (vgl. B IV G 1.5).
- G 3.4 Die Vorteile und Synergieeffekte interregionaler Abstimmung und Zusammenarbeit sollen genutzt werden (vgl. B IV G 1.5).

#### **4 Klimawandel und Lebensgrundlagen**

G 4.1 Die Region soll integriert und ressourcensparend weiterentwickelt werden.

G 4.2 Freiflächen und ihre Funktionen sollen erhalten und geschützt werden.

Z 4.3 Klimatisch bedeutsame Freiflächen und wichtige Freiflächen zur Pufferung extremer Wetterereignisse sind zu erhalten.

## Zu A I Herausforderungen der regionalen Entwicklung

### Zu 1 Siedlung und Mobilität

Zu G 1.1 Die bestehende punkt-axiale, radiale Raumstruktur ist geeignet, prognostizierte Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächse aufzunehmen. Sie begünstigt und stärkt den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und schützt gleichzeitig die Freiräume zwischen den Siedlungs- und Verkehrsachsen. Dabei bedarf das monozentrisch radiale SPNV-System tangentialer Ergänzungen. Diese verringern den Verkehrsdruck im Zentrum und reduzieren den Verkehrsaufwand bei nicht zentrumsorientierten Fahrten. Mit dem Ausbau tangentialer Verkehrsbeziehungen verändern sich aber auch die Standortattraktivitäten. Der Siedlungsdruck auf die Achsenzwischenräume nimmt dann zu. Zur Vermeidung einer flächenhaften Zersiedelung muss daher das regionale Freiraumkonzept, mit dem regionalen Grünzugssystem als Grundgerüst, weiter konsequent umgesetzt werden.

Bei der Weiterentwicklung der bestehenden Raumstruktur sind Siedlung, Freiraum und Verkehr aufeinander abzustimmen. Kompakte und funktional gemischte Strukturen verringern den Verkehrs- und Versorgungsaufwand, mindern den Flächenverbrauch, dienen der Anpassung an den Klimawandel und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz. Dabei ist auch auf teilräumlich ausgeglichene Strukturen zu achten. Teilräumlich monofunktionale Strukturen sind zu vermeiden.

Zu G 1.2 Für eine weitere Verbesserung der regionalen Erreichbarkeiten gilt es, bestehende Verkehrsengpässe zu beseitigen und zusätzliche Kapazitäten und Angebote, insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu schaffen. Im ÖPNV, dem regionalen Rückgrat einer umweltschonenden und sozialverträglichen Mobilität, besteht großer Nachholbedarf. Angebotsverbesserungen erfordern hier auch umfangreiche Neubaumaßnahmen. Auch Tarifpolitik und Takt beeinflussen Verkehrsverhalten und Erreichbarkeiten. Im motorisierten Individualverkehr kann der Verkehrsfluss durch Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur erhöht werden. Die Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsarten sind zu verbessern und die verschiedenen Verkehrsmittel besser miteinander zu verknüpfen. Elektrofahrräder erschließen neue Nutzerkreise und weitere Einzugsbereiche. Der Bedeutung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel sowie als Zubringerverkehrsmittel gilt es durch eine angebots- und nachfrageorientierte Planung Rechnung zu tragen. Eine zunehmend wichtigere Rolle für die Verbesserung und Steuerung regionaler Erreichbarkeiten spielen Onlinedienste und Echtzeitinformationen.

Zu G 1.3 Das bestehende Verkehrssystem ist vor allem im SPNV radial auf das Zentrum der Landeshauptstadt München ausgerichtet. Insbesondere mit der Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Umland haben tangentiale Verkehrsbeziehungen an Bedeutung gewonnen und werden weiter wachsen. Dem wird das radiale SPNV-Netz nicht mehr gerecht. Leistungsfähige Querverbindungen im ÖPNV mindern den Verkehrsdruck im Zentrum und den Verkehrsaufwand bei nicht zentrumsorientierten Fahrten. **Bei der Schaffung tangentialer Busverbin-**

**dungen soll die landkreis- und gemeindeübergreifende Zusammenarbeit verstärkt werden.**

- Zu G 1.4 In der Region München wird der Verkehr weiter stark wachsen. Die Möglichkeiten des infrastrukturellen Aus- und Neubaus werden durch Kosten und Flächenknappheit begrenzt. Ohne intelligente, effektive Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, dies lässt sich auch, im Vergleich zum Aus- und Neubau, relativ schnell realisieren, droht Mobilitätsstillstand. Multimodale Verkehrssteuerung, Echtzeitinformationen, Onlinedienste, technische Optimierungen sowie sachgerechtes, verantwortungsbewusstes Verkehrsverhalten werden maßgeblich zur Engpassbeseitigung beitragen müssen.
- Zu G 1.5 In einer Wachstumsregion wie München ist die Sicherung der Freiräume von herausragender Bedeutung. Sie erfüllen wichtige ästhetische, identitätsstiftende, ökologische und bioklimatische Funktionen und dienen der Erholung sowie allgemein der Lebensqualität. Als „weicher“ Standortfaktor ist der sparsame, verantwortungsvolle Umgang mit den Freiflächen für die Region München auch ein bedeutender Image- und Wirtschaftsfaktor. ~~Insbesondere im Verdichtungsraum, die Stadt München ist die am dichtest besiedelte Großstadt Deutschlands, die Landkreise München und Fürstenfeldbruck sind die am dichtest besiedelten Landkreise Bayerns (Stand 2015), ist der sorgfältige Umgang mit den Freiräumen von zentraler Bedeutung.~~

## **Zu 2 Demographischer Wandel und soziale Struktur**

- Zu G 2.1 Mit dem Zuzug in die Region München wird die Bevölkerung vielfältiger und bunter. Der Alterungsprozess wird gebremst. Das soziale und das ökonomische Potential steigen. Für die Gesellschaft und für die Wirtschaft eröffnet Zuzug die Chance zusätzlichen Kompetenz- und Wissenstransfers. Dies zu nutzen, setzt voraus, dass es gelingt, die zuwandernden Menschen, insbesondere die Zuwanderer aus dem nichteuropäischen Ausland, schnellstmöglich zu integrieren. Hierzu bedarf es der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen; eine Aufgabe welche Engagement und Motivation von Politik, Kommunen, Verbänden, Unternehmen und nicht zuletzt von den Zuwanderern und der Regionsbevölkerung gleichermaßen einfordert.
- Zu G 2.2 Ein zentrales Problem in der Region München sind die hohen Wohnkosten. Diese nehmen von außen zum Zentrum zu und sind an den Achsen des SPNV höher als in den nicht von der Schiene erschlossenen Räumen. ~~Die Stadt München verzeichnet die mit Abstand höchsten Miet- und Immobilienpreise Deutschlands.~~ Preiswerter Wohnraum bzw. Wohnraum zu angemessenen Preisen ist insbesondere im Verdichtungsraum ein sehr knappes Gut. Der weitere Einwohnerzuwachs wird auch in Zukunft den Druck auf den regionalen Wohnungsmarkt hoch halten. Wenn sich aber immer breitere Bevölkerungsgruppen angemessene Wohnungen in zentralen Quartieren nicht mehr leisten können, dann gefährdet das die soziale Balance und die bürgergesellschaftliche Solidarität. Auch die Aufrechterhaltung der Daseinsgrundfunktionen und des Wirtschaftsprozesses wird immer problematischer, wenn Anbietern einfacherer, personenbezogener sozialer Dienstleistungen es zunehmend erschwert wird, in zentralen, verkehrsgünstigen Lagen zu wohnen. Mit der Ent-

mischung und sozialen Polarisierung (Segregation) der Bevölkerung und der Konzentration wirtschaftlich und sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen in bestimmten Wohnquartieren sinkt auch die Investitionsbereitschaft in diesen Gebieten. Der Verdrängungsprozess beschleunigt sich. Es bilden sich sozial problematische Wohnquartiere.

Dem kann nur dann entgegengesteuert werden, wenn es gelingt, ausreichend bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und gewachsene, identitätsstiftende Strukturen zu erhalten und behutsam weiterzuentwickeln. Beschleunigte Bau-rechtsausweisung, staatlich und kommunal geförderter Wohnungsbau, Werks-wohnungsbau, genossenschaftlicher Wohnungsbau, Wohnumfeldverbesserungen sind Instrumente und Maßnahmen, welche verstärkt einzusetzen sind, um Kosten zu dämpfen und das Entstehen von Parallelgesellschaften und die Gefährdung des Zusammenhalts und der bürgergesellschaftlichen Solidarität zu verhindern.

Zu G 2.3 Eine Region **mit möglichst** kurzen Wegen, mit räumlicher Zusammenführung von Wohnungen, Arbeitsstätten, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen, sowie Freizeitangeboten, trägt dazu bei, Verkehr zu vermeiden, Flächenressourcen zu schonen und Energie zu sparen. Wirtschaftliche und soziale Kontakte werden erleichtert, einseitige Abhängigkeiten vom Kfz vermieden. Dadurch wird auch den Menschen ohne eigene Pkw-Verfügbarkeit, insbesondere auch dem zunehmenden Anteil älterer Menschen, der Lebensalltag im vertrauten Umfeld erleichtert.

### Zu 3 **Wettbewerbsfähigkeit**

Zu G 3.1/  
Zu G 3.2

Die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Region München fußt auf der guten infrastrukturellen Ausstattung, dem gesunden Branchenmix der Wirtschaft sowie dem hohen Freizeitwert. Die Lebensqualität in der Region nimmt in allen Rankings und Studien eine Spitzenstellung ein. Die infrastrukturellen Bedingungen und Anforderungen für eine prosperierende Region sind aber nicht statisch, sondern ändern sich ständig sowie sich auch baulicher Zustand und Bedarf von Infrastrukturen ändern. Kapazitätsgrenzen verschieben sich. Dabei stehen Anpassung und Ausbau harter Standortfaktoren in Flächenkonkurrenz zu Erhalt und Sicherung natur- und landschaftsbezogener **sowie kultureller weicher** Standortfaktoren und bedürfen der sorgfältigen, verantwortungsbewussten Abwägung gegeneinander. Auch ist das subjektive Empfinden von Lebensqualität und Freizeitwert nicht statisch, sondern von Trends und Zeitgeist abhängig. Kontinuierliche Weiterentwicklung und ständiger Ausbau der wettbewerbsstärkenden harten und weichen Standortfaktoren sind für die Zukunftsfähigkeit der Region München gleichermaßen unabdingbar. Hierbei muss die richtige Balance zwischen identitätsstiftendem Bewahren und zukunftsfähigem Wandel gefunden werden.

Zu G 3.3 Durch Vernetzung und Zusammenarbeit der Kommunen und der regionalen Akteure und durch die Verständigung auf gemeinsame Zielsetzungen und Forderungen gewinnen Entscheidungen und Problemlösungen an Qualität. Davon profitieren beide Seiten gleichermaßen. Darüber hinaus steigen regionaler Ein-

fluss und Durchsetzungskraft gegenüber Staat und Fachplanung. Für die Region und die Kommunen vordringliche Planungen lassen sich leichter realisieren.

- Zu G 3.4 Die einzelnen Regionen stehen zunehmend vor den gleichen Herausforderungen. Gleichzeitig wachsen die Verflechtungen zwischen den Regionen. Die Einzugsbereiche im Pendler- und Freizeitverkehr der Region München gehen mittlerweile weit über die Regionsgrenzen hinaus. Durch interregionale Abstimmung und Zusammenarbeit lässt sich bei der Problemlösung unnötige Doppelarbeit vermeiden, und es können zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden. Stößt ein Engpass in der Region München auf entsprechenden Bedarf in einer Nachbarregion, so können sich beide interregional sinnvoll ergänzen.

#### **Zu 4 Klimawandel und Lebensgrundlagen**

- Zu G 4.1 Der Klimawandel ist auch für die Region München eine Herausforderung. Eine kompakte, funktional gemischte Raumstruktur vermeidet Verkehr, ist energieeffizient und mindert den Flächenverbrauch. Sie minimiert die klimawirksamen Emissionen und sorgt durch das geringere Maß der Versiegelung zusammen mit Durchgrünungsmaßnahmen für ein besseres Lokalklima. Weniger versiegelte Fläche wirkt sich auch bei Hochwasserereignissen durch mehr Möglichkeiten der Retention und Versickerung günstig aus.

- Zu G 4.2 Freiflächen erfüllen vielfältige Funktionen und tragen maßgeblich zur Lebensqualität und zum Wohlbefinden bei. Als land- und forstwirtschaftliche Flächen liefern sie Nahrungsmittel, Bau-, Werk- und Brennstoffe. Sie gliedern unsere Siedlungsflächen, prägen das Landschaftsbild und fördern Identifikation und Heimatgefühl. Sie dienen der aktiven und passiven Erholung und haben eine wichtige Funktion für den Natur- und Wasserhaushalt. Im Zuge des Klimawandels rücken zunehmend ihre bioklimatische Funktion und ihre Hochwasserschutzfunktion in den Fokus. Der Erhalt und Schutz der Freiflächen ist daher gerade in einer Wachstumsregion wie München von herausragender Bedeutung.

- Zu Z 4.3 Mit dem Klimawandel nehmen im Sommer die Hitzetage und damit die Wärmebelastung insbesondere in den Siedlungsbereichen zu. Diese heizen sich als Wärmeinseln besonders stark auf. Feuchtwiesen, Waldgebiete, verbliebene Moorflächen sind daher als wichtige Kaltluftproduzenten, zusammen mit den Frischluftleitbahnen, insbesondere Fluss- und Bachtäler, zur besseren Luftzirkulation von besonderer Bedeutung und daher zu erhalten. Der Klimawandel bedingt aber nicht nur einen Temperaturanstieg, auch extreme Wetterereignisse treten häufiger und mit größerer Intensität auf. Bei Hochwasserereignissen ist es von großer Bedeutung, dass Freiflächen als Retentions- und Pufferflächen erhalten werden. **Generell ist ein bewusster, nachhaltiger Ressourcenumgang erforderlich.**