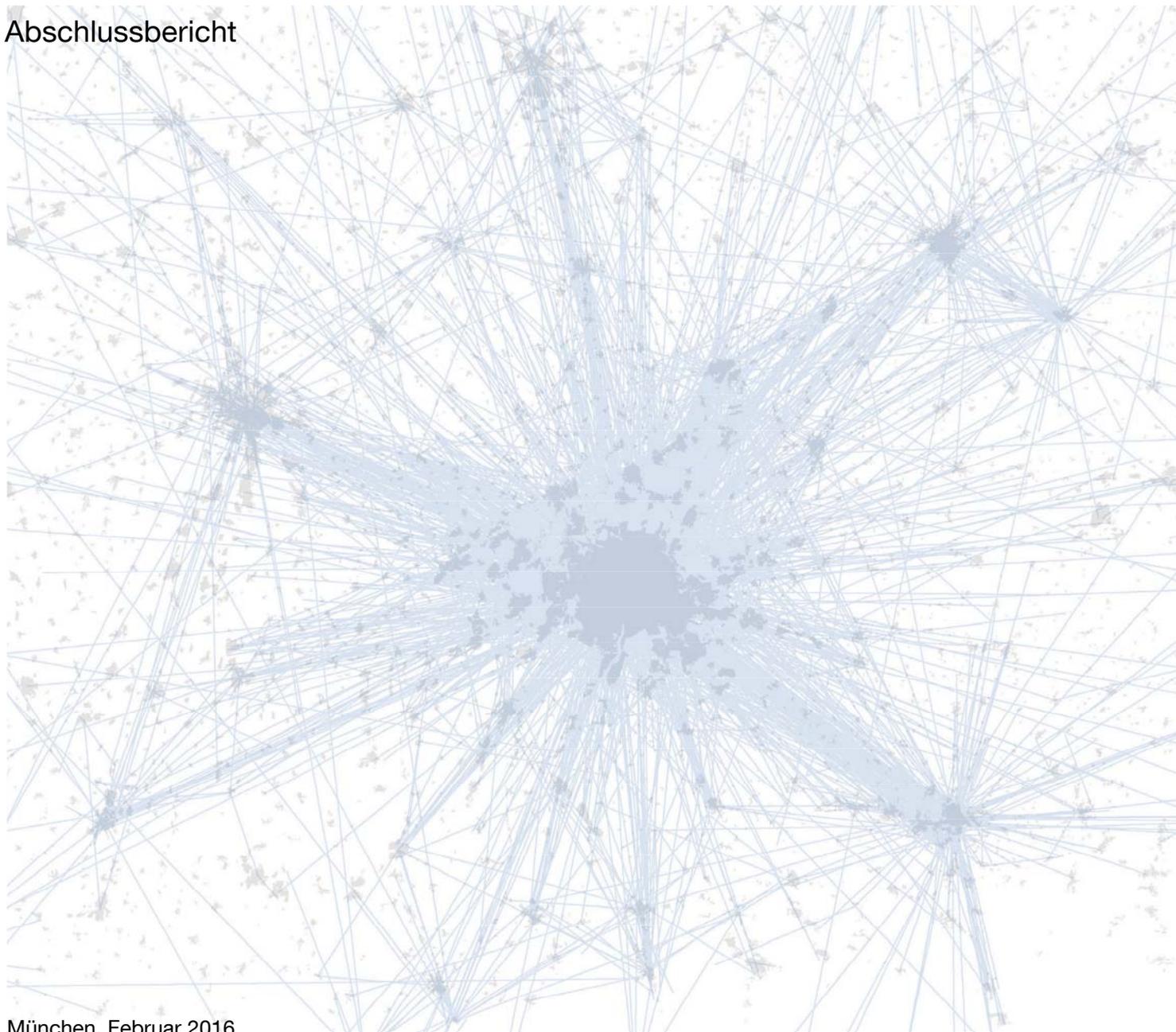


WAM Wohnen Arbeiten Mobilität

Veränderungsdynamik und Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München.

Abschlussbericht



Zusammenfassung

Die Metropolregion München ist ein prosperierender Raum mit weiterhin schnell wachsender Wirtschaft und Bevölkerung. Städte, Gemeinden und Landkreise stehen vor weitreichenden Entscheidungen, um die nachhaltige Entwicklung des Raumes zu sichern. Aus den Antworten von 7.300 Befragten können Rückschlüsse gezogen werden, welche Prioritäten bei der Wahl von Wohnort, Arbeitsplatz und Verkehrsmittel gesetzt werden und wo die Menschen bereit sind, Kompromisse einzugehen. So ist die Studie ein wichtiger Baustein für die weitere Debatte über die Entwicklung der Metropolregion München.

Raumtypen – Kriterien für eine Typologie –

In dem sehr heterogenen Raum der Metropolregion München können fünf Raumtypen differenziert werden, die im Bericht als Übersichtskarte aufscheinen. Neben den „urban-zentralen“ Räumen rund um München, zeichnen sich auch die „urban-dezentralen“ Räume der Städte wie Ingolstadt, Augsburg, Kaufbeuren, Rosenheim, und Traunstein durch eine urbane Dichte aus. Als dritter Raum-Typus gilt das „städtische Einzugsgebiet“, das gemeinsam mit den „peripheren Standorten“ und „Wohnorten mit touristischer Prägung“ die ländlich geprägten und dünner besiedelten Teilräume umfasst. Die Raumtypen unterscheiden sich hinsichtlich folgender sechs Kriterien:

Erreichbarkeit durch Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Öffentlichen Verkehr (ÖV), Siedlungsstruktur, Versorgung durch Einkauf, Dienstleistungen, Kultur und Freizeit, Mietkosten und Immobilienkaufpreise, Bebauungs- und Eigentumsstruktur sowie der Touristischen Nutzung.

Raumnutzungsmuster – sechs typische Formen

Der Blick auf die Siedlungsstruktur zeigt drei gleichzeitig stattfindende Entwicklungen: Während sich zum einen Bevölkerung und Arbeitsplätze in den größeren Zentren verdichten, oder Standorte an gut erreichbaren Verkehrsknoten in der Metropolregion entwickelt werden, gibt es gleichzeitig auch eine flächenhafte Ausbreitung in die schlecht erschlossenen Räume zwischen den Verkehrsachsen. Konzentration, Dekonzentration und Dispersion finden also gleichzeitig statt.

Um Ursachen und Wirkungszusammenhänge besser zu erkennen, wurden sechs Raumnutzungsmuster privater Haushalte mit ähnlichen Motivbündeln zusammengefasst.

1. ‚Ankommen – Beruflich orientieren – Zukunft offen‘

Bei Personen, die sich in diesem Muster wiederfinden, stehen bei der Raumnutzung berufliche Gründe im Vordergrund. Häufig werden im Rahmen des beruflichen Weiterkommens Arbeits- und Wohnstandort gleichzeitig gewechselt. Eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) und günstige Mietpreise haben für diese Gruppe einen hohen Stellenwert.

2. ‚Berufliche Perspektiven erweitern – zentral arbeiten – länger unterwegs‘

Diesem Raumnutzungsmuster werden einerseits alleinstehende Personen zugeordnet, die nach dem Schulabschluss eine Berufsausbildung oder ein Studium beginnen. Sie verfügen über ein geringes Einkommen und nehmen aufgrund der Mietkosten einen längeren Weg zur Arbeitsstelle in Kauf.

Wir finden in dieser Gruppe aber auch Doppelverdiener, die den Standort für einen besseren Job gewechselt haben. Sie verdienen verhältnismäßig viel und haben Interesse am Erwerb einer Immobilie. Der Wunsch nach kürzeren Wegen zur Arbeitsstelle kann aufgrund des Wohnungsmarktes nicht realisiert werden. Das häufigste genutzte Verkehrsmittel bleibt das eigene Auto.

3. ‚Kürzer und günstiger pendeln – Zentraler wohnen – Dezentraler arbeiten‘

Dieses Raumnutzungsmuster zeigt, dass der Wunsch nach einem kürzeren Arbeitsweg und geringeren Mobilitätskosten zu einer umfassenden Neuorientierung bei Wohn- und Arbeitsstandort führt. Diese Optimierung der Lebenssituation findet häufig durch den zeitgleichen Wechsel beider Standorte statt. Da die Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten im direkten Wohnumfeld maßgeblichen Einfluss auf die täglichen Wegstrecken haben, lassen sich die Mobilitätskosten halbieren.

4. ‚Umweltfreundlich bewegen – Zentral wohnen und arbeiten – Hohe Erreichbarkeit nutzen‘.

Der Wunsch nach umweltfreundlicher Mobilität bewirkt eine zusätzliche Konzentration in den dichten, urbanen Räumen der Region. Die entsprechende Nutzergruppe verlässt Wohnort und Arbeitsplatz in peripheren Räumen zu Gunsten eines fahrrad- und fußgängerfreundlichen Umfelds. Auch wenn eine Verbesserung der Wohnqualität angestrebt wird, legt die Gruppe ein besonderes Augenmerk auf Erreichbarkeit und Versorgungseinrichtungen. Durch die gute Infrastruktur im unmittelbaren Umfeld wird auf motorisierte Verkehrsmittel verzichtet, sodass die monatlichen Mobilitätskosten

gering bleiben. Hohe Mieten, geringe Wohnflächen und eine starke Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt werden in Kauf genommen.

5. ‚Privaten Raum verkleinern – Öffentliche Angebote nutzen – Umweltfreundlich bewegen‘

Personen in diesem Raumnutzungsmuster entsprechen dem Trend zur Reurbanisierung. Viele Befragte bevorzugen einen Wohn- oder Arbeitsstandort in den dichten, urbanen Räumen der Region. Dabei treten vier wesentliche Treiber des Reurbanisierungstrends in Erscheinung: (1) die funktionale Vielfalt und Menge an gastronomischen und kulturellen Angeboten, (2) die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums, (3) die besseren beruflichen Perspektiven in wissensintensiven Branchen und (4) ein fahrrad- bzw. fußgängerfreundliches Umfeld.

6. ‚Komfortabler wohnen – Eigentum bilden – Zentren verlassen‘

Dieses Raumnutzungsmuster zeigt, dass Wanderungen von der Stadt ins Umland ausgeprägter Bestandteil der Siedlungsdynamik in der Metropolregion München bleiben. Entgegen manchem Wunsch in Stadtplanung und Politik sind etwa ein Drittel der Befragten diesem Muster zuzuordnen: Zur Vergrößerung der Wohnfläche und zur Eigentumsbildung nimmt diese Gruppe größere Entfernungen zu Zentren und Arbeitsplatz in Kauf. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund steigender Preise in zentralen Lagen.

Die Untersuchungen zeigen aber auch, dass ein Großteil der Personen durch Einkaufsmöglichkeiten und ÖPNV-Anbindung weiterhin mit der Stadt verbunden bleibt. Der Eigentumswunsch ist nicht mit dem Wunsch nach Ländlichkeit gleichzusetzen. Stattdessen können sich viele Menschen vorstellen, ihren Eigentumswunsch mit einer Stadtwohnung statt einem Eigenheim auf dem Land zu erfüllen – wenn es entsprechende Angebote gibt.

Entwicklungsoptionen

Das Wachstum in der Metropolregion bündelt sich insbesondere in der Landeshauptstadt München, den benachbarten Landkreisen und in geringerem Maße in und um Augsburg, Ingolstadt und Rosenheim. Durch diese räumlich so stark **konzentrierte Wachstumsentwicklung** entsteht ein zunehmender Handlungsdruck. Weil die hohe Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsraum in gut erreichbaren und funktional gemischten Lagen derzeit nicht gedeckt wird, bleiben wesentliche Bedürfnisse der Bevölkerung unbefriedigt. Zu den Leidtragenden gehören insbesondere auch Unternehmen, die einen starken Mangel an Fachkräften beklagen.

Die hohen Lebenshaltungs- und Wohnkosten schrecken viele Menschen ab. Durch den direkten Vergleich mit dem preiswerteren Alltag in ihrer Heimatregion ist ein Umzug für Beschäftigte aus anderen Regionen nur

dann eine Option, wenn er mit einem beruflichen Aufstieg verbunden ist. Für Beschäftigte mit geringem oder mittlerem Einkommen stellt sich die Frage eines Umzugs in die Metropolregion daher kaum. Die **Schaffung von bezahlbarem, zentral gelegenen Wohnraum mit guter Anbindung** an ÖV ist und bleibt für die Politik und Verwaltung eine zentrale Herausforderung. Es geht darum, eine Vielfalt an Wohnformen – Miete wie Eigentum, Einfamilienhaus wie Etagenwohnung – anzubieten, ohne erstklassig erschlossenes Bauland durch geringe Dichte zu verschwenden. Die Studie zeigt, dass die Schulpolitik ein wirksames Handlungsfeld zur Vermeidung von Dekonzentration sein kann. Die Qualität der Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen gehört zu den wichtigen Umzugsgründen der Gruppe von Menschen, die den dichten Zentren den Rücken kehrt.

Es gilt, die begrenzten Flächen der Zentren intensiver und dichter als zuvor zu nutzen. Mit urbanen **Zentren für die Nahversorgung** sind qualitätsvolle Quartiere rund um Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs zu entwickeln. Bisher nicht optimal angebundene, dezentrale Gebiete mit guter Infrastruktur und urbaner Nahversorgung sollten **besser verknüpft** werden – mit wichtigen Verkehrsknoten wie dem Flughafen sowie mit anderen Zentren.

Städte wie Augsburg, Ingolstadt und Rosenheim können durch eine **gezielte Innenentwicklung** ein Teil des Münchener Wachstums auffangen. Orte mit großer Entfernung zu den Wachstumskernen der Region, gilt es durch lokale Maßnahmen weiterzuentwickeln. Größtes Potential steckt für die peripheren Standorte in den **landschaftlichen Qualitäten**, die für Erholung und Gesundheit eine wichtige Ressource darstellen. **Regionale Stadtbusnetze** reduzieren langfristig die Abhängigkeit vom Automobil und halten Mitarbeiter von kleinen und mittleren Betrieben – auch jenen aus dem wissensintensiven Fertigungsgewerbe – am Standort.

Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Entwicklungsoptionen sollte ein **regionales Ausgleichsmodell** erarbeitet werden, das einen Ausgleich von Nutzen und Lasten zwischen den Teilräumen fair aushandelt. Um die Steuerungsfunktion erfüllen zu können, schlagen wir eine stärkere Kooperation der Gemeinden untereinander vor. Komplementär zur Metropolregion München können kleinere, regionale Verbünde Siedlungsstruktur, Flächenausweisung und den Ausbau der Verkehrsangebote koordinieren. Zu diesem Zwecke sind **überlappende und bewegliche Strukturen** zu fördern, auch im Sinne von Mehrfachmitgliedschaften von Gebietskörperschaften in zwei oder mehr regionalen Zusammenschlüssen, die sich innerhalb der Metropolregion finden oder in angrenzende Räume reichen.