

**Teilfortschreibung des
Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP);
Stellungnahme der Landeshauptstadt München;
Anlage 2 zur Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05853**

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Kapitel 1 – Grundlagen und Herausforderungen.....	1
2. Kapitel 2 – Raumstruktur.....	4
3. Kapitel 3 – Siedlungsstruktur.....	8
4. Kapitel 4 – Mobilität und Verkehr.....	13
5. Kapitel 5 – Wirtschaft.....	16
6. Kapitel 6 – Energieversorgung.....	18
7. Kapitel 7 – Freiraumstruktur.....	19
8. Kapitel 8 – Soziale und kulturelle Infrastruktur.....	20

Die nachfolgende fachliche Bewertung beschränkt sich auf jene Grundsätze und Ziele des LEP-E, die Auswirkungen auf Belange der Landeshauptstadt München sowohl in städtischer wie auch in stadtreionaler Hinsicht haben können. Einzelne Änderungen werden entsprechend der Gliederung des LEP-E nacheinander dargestellt und kommentiert. Erforderlichenfalls werden Anpassungen vorgeschlagen. Zur besseren Lesbarkeit erfolgt die Darstellung und Kommentierung der einzelnen Grundsätze und Ziele nach folgendem Schema.

Zitat der geänderten Textpassage des LEP-E mit Fundstelle und Seitenangabe: Dabei werden Änderungen und neu eingefügte Textpassagen des LEP-E **fett** dargestellt, im Vergleich zum gültigen LEP gestrichene Passagen werden **fett und durchgestrichen** dargestellt.

Kommentierung der Änderung aus Sicht der Landeshauptstadt München

Erforderlichenfalls Vorschlag für Anpassungen der geänderten Passage: Änderungsvorschläge der Landeshauptstadt München zu einzelnen Textpassagen des LEP-E werden **fett und unterstrichen** bzw. **fett und durchgestrichen** dargestellt.

1. Kapitel 1 – Grundlagen und Herausforderungen

Unterkapitel 1.1 Gleichwertigkeit und Nachhaltigkeit

(S. 13) 1.1.3 (G) Bei der Inanspruchnahme von Flächen sollen Mehrfachnutzungen, die eine nachhaltige und sparsame Flächennutzung ermöglichen, verfolgt werden

Der neu aufgenommene Grundsatz zur Multifunktionalität für die Nutzung von Flächen ist zu begrüßen. Die Mehrfachnutzung von Flächen birgt gerade in verdichteten und hochverdichteten Räumen Potenzial für eine effiziente, innovative und sparsame Nutzung der knappen Ressource Boden. In der Begründung zu diesem neuen Grundsatz könnte noch deutlicher darauf abgestellt werden, dass es im Zusammenhang mit multifunktionaler Flächennutzung auch um die Erzeugung von Mehrwert für andere Nutzungsansprüche, die sich über den Umgriff der eigentlichen Flächennutzung hinaus erstrecken, gehen sollte, indem beispielsweise beim Ausbau technischer Infrastrukturen auch auf neue Que- rungsmöglichkeiten für die Erholungsnutzung geachtet wird.

Die Begründung zu 1.1.3 G (S. 15) sollte wie folgt ergänzt werden: „Die multifunktionale Nutzung von Flächen, z. B. die Verknüpfung der Nutzung erneuerbarer Energien mit Siedlungsbereichen, beispielsweise geeigneten Deponiestandorten, oder mit landwirtschaftlicher Nutzung (vgl. 6.2.3), **oder die Erzeugung von Mehrwert für andere Nutzungsinteressen** kann einen wichtigen Beitrag zur Schonung der Ressourcen, insbesondere auch zur Verminderung der Flächenneuinanspruchnahme und der Vermeidung von Flächenkonkurrenzen, leisten [...]“.

Unterkapitel 1.3 Klimawandel

(S. 21) 1.3.1 (G) Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen soll auf die Klimaneutralität in Bayern hingewirkt werden.

Die intensive Auseinandersetzung mit Klimaschutz und Klimawandel im Unterkapitel „1.3 Klimawandel“ ist ausdrücklich zu begrüßen. Dem LEP kommt eine zentrale Funktion dabei zu, die Klimaschutzziele des Freistaats in räumliche Planungen und Maßnahmen zu integrieren. Insofern ist es unverzichtbar, bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen auf die Klimaneutralität in Bayern hinzuwirken und den Anforderungen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen. Um dieser wichtigen Funktion des LEP gerecht zu werden, sollte der neue G 1.3.1 als Ziel formuliert werden. Zukünftige Planungen und Maßnahmen müssen auch auf der kommunalen Ebene konsequent die Erfordernisse des Klimaschutzes beachten, um das Ziel Klimaneutralität erreichen zu können. Das entspricht sowohl der Zielsetzung der Landeshauptstadt München, bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu sein als auch den im Entwurf des Stadtentwicklungsplans 2040 diesbezüglich formulierten Zielen, Strategien und Maßnahmen. Durch die Aufwertung zum landesplanerischen Ziel würden diese Bemühungen der Landeshauptstadt München wichtige Unterstützung auf übergeordneter Ebene erfahren.

Aufwertung des Grundsatzes zum Ziel, dementsprechend Formulierung: „1.3.1 (**G Z**) Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ~~soll ist~~ auf die Klimaneutralität in Bayern ~~hinzuwirken-gewirkt werden.~~“

(S. 21) 1.3.1 (G) Die Klimafunktionen der natürlichen Ressourcen, insbesondere des Bodens und dessen Humusschichten, der Moore, Auen und Wälder sowie der natürlichen und naturnahen Vegetation, als speichernde, regulierende und puffernde Medien im Landschaftshaushalt sollen erhalten und gestärkt und soweit erforderlich wiederhergestellt werden.

Die Aufnahme dieses neuen Grundsatzes zu Erhalt und Entwicklung der Klimafunktionen der natürlichen Ressourcen unterstreicht die Bedeutung des Klimaschutzes in allen klimarelevanten Handlungsfeldern wie beispielsweise Verkehr, Siedlung, Energie und Landwirtschaft. Moore, Auen, Grünland und Wälder stellen natürliche Speicher für Kohlenstoff dar und sollten dementsprechend in Quantität und Qualität erhalten und entwickelt werden. Eine Reduzierung der Inanspruchnahme solcher Flächen erscheint dringend geboten. Aus Sicht der Landeshauptstadt München kann dies ohne eine verbindliche Obergrenze bei der Inanspruchnahme bisher un bebauter Flächen nur schwer gelingen. Die Bayerische Staatsregierung wird daher gebeten, die Bayerische Flächensparoffensive unter enger Auslegung der landesplanerischen Grundsätze und Ziele konsequent umzusetzen und die Zielsetzungen des 5-ha-Ziels im LEP durch entsprechende Festlegungen zu konkretisieren (vgl. Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16307). Vor diesem Hintergrund sollte eine Aufwertung des gegenständlichen Grundsatzes zum Ziel in Erwägung gezogen werden.

Prüfung der Aufwertung des gegenständlichen Grundsatzes zum landesplanerischen Ziel.

(S. 22) 1.3.1 (G) In den Regionalplänen können Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für den Klimaschutz festgelegt werden.

Die Ermöglichung der Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den Klimaschutz in den Regionalplänen wird grundsätzlich begrüßt, da sich Klimaveränderungen nicht auf Grenzen kommunaler Gebietskörperschaften beschränken. Die regionale Ebene erscheint hier richtig gewählt. Unter Berücksichtigung der bisherigen Ausführungen zum Klimaschutz könnte auch hier eine Aufwertung zum Ziel in Erwägung gezogen werden. Voraussetzung für eine effiziente und wirksame Bearbeitung auf Ebene der Regionalen Planungsverbände wäre deren seit langem auch von der Landeshauptstadt München geforderte, den Aufgaben der Verbände entsprechende, finanzielle, personelle und ressourcentechnische Ausstattung durch den Freistaat. Die Bayerische Staatsregierung wird daher gebeten, in diesem Sinne zu agieren.

Prüfung der Aufwertung des gegenständlichen Grundsatzes zum landesplanerischen Ziel.

(S. 22) 1.3.2 (G) Die räumlichen Auswirkungen von Klimaänderungen und von klimabedingten Naturgefahren sollen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

Wie in der Begründung zu o.g. Grundsatz (S. 24 LEP-E) richtig dargestellt, ist Bayern auf Grund seiner geografischen Lage bereits heute vom Klimawandel und seinen Folgen in vielfacher Hinsicht betroffen. Auch in der Landeshauptstadt München sind Auswirkungen des Klimawandels deutlich spürbar (z. B. Hitzeperioden, Hochwasser und Starkregen). Gerade in Verdichtungsräumen wirkt beispielsweise die zunehmende Erwärmung gesundheitlich belastend. Die Berücksichtigung der Klimafolgen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen erscheint für den Schutz von Bevölkerung, Siedlung und Infrastruktur sowie zu Reduzierung des Schadenspotentials von zentralster Bedeutung. Zudem ist davon auszugehen, dass sich die Situation zukünftig weiter verschärfen wird. Schadensereignisse werden dann vermehrt auch in bisher als unbedenklich erachteten Lagen eintreten. Dementsprechend sollte dieser Grundsatz zum Ziel aufgewertet werden, um die beabsichtigte Wirkung entfalten zu können.

Aufwertung des Grundsatzes zum Ziel, dementsprechend Formulierung: 1.3.2 (**G-Z**) Die räumlichen Auswirkungen von Klimaänderungen und von klimabedingten Naturgefahren **sollen sind** bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtig**ent werden**.“

(S. 22) 1.3.2 (Z) In den Regionalplänen sind Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Anpassung an den Klimawandel festzulegen.

Die Pflicht, in den Regionalplänen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Anpassung an den Klimawandel festzulegen, wird grundsätzlich positiv gesehen. Auch hier gilt: Voraussetzung für die Wirksamkeit der Regelung ist eine entsprechende Ausstattung und Unterstützung der Regionalen Planungsverbände durch den Freistaat. Bestehende kommunale Planungen und Maßnahmen müssen bei der Abgrenzung und inhaltlichen Ausgestaltung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete berücksichtigt werden. Das sollte in der Begründung klargestellt werden.

Klarstellung in der Begründung zu 1.3.2 Z (S. 25 des LEP-E), dass bestehende kommunale Planungen bei der Festlegung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete im Regionalplan zu berücksichtigen sind.

2. Kapitel 2 – Raumstruktur

Unterkapitel 2.2 Gebietskategorien

(S. 47) 2.2.2 (G) Die Erreichbarkeit der verdichteten Räume aus dem ländlichen Umland und umgekehrt soll durch ein erweitertes umweltfreundliches Verkehrsangebot verbessert werden.

Eine effiziente, zuverlässige und klimaneutrale verkehrstechnische Verknüpfung innerhalb der Stadtregion und darüber hinaus ist eine der zentralen Herausforderungen der Landeshauptstadt München im stadtreionalen Kontext. Zahlreiche Strategien und Projekte (Mobilitätsstrategie 2035, Stadtentwicklungsplan 2040, IBA, etc.) beschäftigen sich mit dieser Thematik und erfahren durch die Aufnahme dieses Grundsatzes Unterstützung. Dementsprechend ist die neue Festlegung ausdrücklich zu begrüßen, zumal in der Begründung (S. 53 LEP-E) die Bedeutung des Umweltverbundes zur Umsetzung des Grundsatzes besonders hervorgehoben wird.

(S. 48) 2.2.5 (G) Der ländliche Raum soll so entwickelt und geordnet werden, dass [...] die Daseinsvorsorge in angemessenem Umfang und angemessener Qualität gesichert und die erforderliche Infrastruktur schwerpunktmäßig in den zentralen Orten des ländlichen Raums weiter entwickelt wird [...].

Die Rückbesinnung auf die Bedeutung des Zentrale-Orte-Konzepts bei der Weiterentwicklung des ländlichen Raums wird ausdrücklich begrüßt und entspricht früheren Forderungen der Landeshauptstadt München (vgl. Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07001). Eine am Leitbild der dezentralen Konzentration ausgerichtete Siedlungs- und Regionalentwicklung spart Flächen und Ressourcen, vermeidet Verkehr und schont das Klima, was sich im stadtreionalen Kontext positiv auch auf die Landeshauptstadt München selbst auswirkt.

(S. 48) 2.2.5 (G) Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des ländlichen Raums soll gestärkt und weiterentwickelt werden. Hierzu sollen günstige Standortbedingungen für die Entwicklung, Ansiedlung und Neugründung von Unternehmen sowie Voraussetzungen für hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen [...] werden.

Die Sicherstellung und der weitere Ausbau der Attraktivität des ländlichen Raums als Wirtschaftsstandort ist auch im Sinne des Leitbilds einer polyzentralen Entwicklung der Region München unbestritten. Zur Ermöglichung einer integrierten, nachhaltigen und effizienten Siedlungsentwicklung müssen bei der Schaffung entsprechender Ansiedlungsanreize alle Disziplinen der Siedlungsentwicklung (Komplementärbedarfe in den Bereichen Wohnen, Mobilität, Infrastruktur und Freiraum) mitgedacht werden (vgl. Kapitel 3.1.1. - Zielvorgaben zur integrierten Siedlungsentwicklung). Das gilt für ländliche Räume und Verdichtungsräume gleichermaßen. Im Idealfall erfolgt die Realisierung dieser Bedarfe parallel zur Ansiedlung von Unternehmen, im funktionsräumlichen Zusammenhang mit diesen und erforderlichenfalls in interkommunaler Kooperation. Diese Form einer integrierten und abgestimmten Siedlungsentwicklung wirkt ressourcen- und klimaschonend weit über die einzelne Standortgemeinde hinaus. Dieser Anforderung sollte in der Begründung zum Ziel Rechnung getragen werden.

Die Begründung zu 2.2.5 G (S. 57 LEP-E) sollte wie folgt ergänzt werden: „Der ländliche

Raum trägt erheblich zur wirtschaftlichen Wertschöpfung in Bayern bei. Die Attraktivität des ländlichen Raums als Wirtschaftsstandort gilt es zu sichern und weiter auszubauen. Dazu sind Voraussetzungen für hochqualifizierte Arbeitsplätze, insbesondere durch die Ansiedlung branchen- und regionalbezogener wirtschaftsnaher Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, zu erhalten und im Rahmen der Standortgründung entsprechender Einrichtungen sowie der Behördenverlagerung auszubauen. **Komplementärbedarfe beispielsweise in den Bereichen Wohnen, Mobilität, Infrastruktur und Freiraum sind im Zuge der Ansiedlung zu berücksichtigen und zu realisieren, ggf. in Zusammenarbeit mit den benachbarten Kommunen [...]**“.

(S. 49) 2.2.6 (G) Die ländlichen Räume mit Verdichtungsansätzen sollen so entwickelt und geordnet werden, dass [...] **auf die Bereitstellung von Wohnraumangebot in angemessenem Umfang für alle Bevölkerungsgruppen hingewirkt wird [und] auf ein umweltfreundliches Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der dazu erforderlichen Infrastruktur hingewirkt wird [...]**.

Die Bedeutung, die der LEP-E dem ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen im Hinblick auf die Wohnraumversorgung und die Mobilitätsbedarfe der Bevölkerung im Kontext wachsender Teilräume beimisst, ist zu begrüßen. Grundsätzlich positiv zu bewerten ist in diesem Zusammenhang, dass der LEP-E Wachstum erstmalig als Herausforderung begreift, die nicht nur positiv behaftet ist, sondern auch Räume und Infrastrukturen überlasten kann und daher einer besonderen Betrachtung bedarf. Diese Herausforderungen sind in den Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen mit Verdichtungsansätzen gleichermaßen spürbar. Die Bereitstellung von Wohnraum bedingt zudem Folgebedarfe z. B. in den Bereichen der Versorgungs- und Erholungsinfrastruktur. Im Sinne einer integrierten Siedlungsentwicklung sollten diese Punkte ihren textlichen Niederschlag im o. g. Grundsatz finden.

Der Grundsatz sollte wie folgt ergänzt werden: „Die ländlichen Räume mit Verdichtungsansätzen sollen so entwickelt und geordnet werden, dass [...] auf die Bereitstellung von Wohnraumangebot in angemessenem Umfang für alle Bevölkerungsgruppen **und die hierfür erforderliche Infrastruktur** hingewirkt wird [...].“ In der Begründung (S. 58 LEP-E) könnten die erforderlichen Infrastrukturen näher erläutert werden, wobei neben Kitas, Schulen, etc. auch explizit Möglichkeiten der Naherholung und Freiräume zu nennen wären.

(S. 49) 2.2.7 (G) Die Verdichtungsräume sollen so entwickelt und geordnet werden, dass [...] **sie Wohnraumangebot in angemessenem Umfang für alle Bevölkerungsgruppen bereitstellen [...]**.

Analog zu den neuen Festlegungen im Bereich der ländlichen Räume mit Verdichtungsansätzen (2.2.6 G) ist die dezidierte Auseinandersetzung des LEP-E mit Wachstum als Herausforderung für die Verdichtungsräume ausdrücklich zu begrüßen. Wachstum bedingt – spiegelbildlich zur rückläufigen Bevölkerungsentwicklung in anderen Landesteilen – spezifische Handlungserfordernisse und Unterstützung in den Verdichtungsräumen. Dass dieser Situation nun auf landesplanerischer Ebene Rechnung getragen wird entspricht einer langjährigen Forderung der Landeshauptstadt München und ihrer regionalen Partner*innen (vgl. Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07001). Dies vorausgeschickt bedingt die Bereitstellung von Wohnraum auch im Verdichtungsraum Folgebe-

darfe im Bereich der Versorgungs- und Erholungsinfrastruktur. Im Sinne einer integrierten Siedlungsentwicklung sollten diese Punkte ihren textlichen Niederschlag auch im hier behandelten Grundsatz finden (s. o.).

Der Grundsatz sollte wie folgt ergänzt werden: „Die Verdichtungsräume sollen so entwickelt und geordnet werden, dass [...] sie Wohnraumangebot in angemessenem Umfang **und die hierfür erforderliche Infrastruktur** für alle Bevölkerungsgruppen bereitstellen [...]“. In der Begründung (S. 58 LEP-E) sollten die erforderlichen Infrastrukturen näher erläutert werden, wobei neben Kitas, Schulen, etc. auch explizit Möglichkeiten der Naherholung und Freiräume zu nennen wären.

(S. 50) 2.2.7 (G) Die von der Besiedlung freizuhaltenden Außenbereiche sowie innerstädtische Grünflächen sollen unter Berücksichtigung ihrer vielfältigen Funktionen für den Verdichtungsraum, insbesondere relevanter Klimafunktionen, zu einem möglichst vernetzten attraktiven Landschaftsraum mit hohem Erholungswert aufgewertet werden.

Aus freiraumplanerischer Sicht ist es sinnvoll, hier eine Festlegung in Richtung interkommunale Zusammenarbeit bei der Freiraumentwicklung bzw. die Einrichtung von interkommunalen Freiraumverbänden z. B. im Sinne von Regionalparks zu formulieren. Gerade in den Verdichtungsräumen ist Freiraumentwicklung immer auch ein interkommunales Thema, das an Bedeutung gewinnt und deswegen auch eine Verankerung und Konkretisierung im LEP benötigt.

Der Grundsatz sollte wie folgt ergänzt werden: „2.2.7 (G) Die von der Besiedlung freizuhaltenden Außenbereiche sowie innerstädtische Grünflächen sollen unter Berücksichtigung ihrer vielfältigen Funktionen für den Verdichtungsraum, insbesondere relevanter Klimafunktionen, zu einem **möglichst** vernetzten attraktiven Landschaftsraum mit hohem Erholungswert aufgewertet werden. **Grün- und Freiräume sollen in gemeindeübergreifender Zusammenarbeit zu Freiraumverbänden weiter entwickelt und qualifiziert werden**“.

(S. 50) 2.2.7 (Z) Das Gesamtverkehrsnetz ist im Rahmen von verkehrsträgerübergreifenden, interkommunalen Verkehrskonzepten funktions- und umweltgerecht auszubauen.

Dieses neue Ziel für Verdichtungsräume ist ausdrücklich zu begrüßen und greift gängige Praxis der Landeshauptstadt München und ihrer regionalen Partner*innen auf. In Projekten wie dem „Interkommunalen Konzept Raum München Nord“ oder dem „Regional Hub Petershausen“, in interkommunalen Zusammenschlüssen wie dem „Regionalmanagement München Südwest e. V.“ oder der sich in Gründung befindlichen Allianz „Stadt und Land München Ost“ gehen die Kooperationspartner*innen bereits heute über die konzeptionelle Phase hinaus und steigen in die Umsetzung konkreter Verkehrsprojekte ein. Dabei stoßen die Kommunen bisweilen an ihre Grenzen. Das liegt nach Einschätzung der beteiligten Akteure nicht ausschließlich, aber doch auch an gesetzlichen und verwaltungspraktischen Rahmenbedingungen. Unklare Zuständigkeiten, aufwendige Förderrichtlinien oder nicht mehr zeitgemäße rechtliche Grundlagen passen teilweise nicht zur heutigen Lebens- und Planungsrealität in den Kommunen und zu den an sie gestellten Anforderungen. Deutlich wird dieses Dilemma bei der Lektüre

der Begründung (S. 59 LEP-E), wonach „durch multimodale Mobilitätsknotenpunkte am Rand der verdichteten Räume“ Umstiegsmöglichkeiten zum Öffentlichen Verkehr verbessert werden sollen. Das Erfordernis solcher Hubs ist unstrittig und in der Region München ein sehr aktuelles Thema. Die Realisierung ist indes für einzelne Gemeinden oder auch im interkommunalen Zusammenschluss kaum zu stemmen. Das zeigen erste Ergebnisse des Projekts „Regional Hub Petershausen“, das sich mit Planung, Finanzierung, Realisierung und Betrieb eines solchen Mobilitätsknotens in der Gemeinde Petershausen im nördlichen Landkreis Dachau beschäftigt. Kooperationswillige Kommunen brauchen hier eine stärkere Unterstützung des Freistaats und seiner Behörden. Das betrifft in einem ersten Schritt die Förderung interkommunaler Verkehrskonzepte, aber in Folge vor allem auch die Unterstützung und Förderung der Kommunen bei der Umsetzung entsprechender konkreter Projekte. Hilfreich wären hier beispielsweise Mobilitätslotsen bei den Bezirksregierungen, die die Kommunen rechtlich und verfahrenstechnisch beraten. Zudem müsste bei Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastruktur zukünftig stärker in Mobilitätsketten und weniger in Baulastträgern gedacht werden. Der Freistaat trägt hier außerdem als Besteller im Bereich des ÖPNV besondere Verantwortung.

Über die Verdichtungsräume hinaus sollte das o.g. Ziel zudem auch und besonders in den ländlichen Räumen zur Anwendung kommen. Gerade in ländlichen Räumen müssen vernetzte und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote geschaffen werden, bei denen beispielsweise Mitfahrgelegenheiten im Individualverkehr mit Taxi, mit Bus und Bahn verknüpft werden, am besten mit einem einheitlichen elektronischen Ticket. Die Vernetzung und Orientierung am Bedarf lässt sich im Rahmen regionaler oder interkommunaler Mobilitätskonzepte am besten herstellen. Die Umsetzung solcher Verkehrskonzepte entlastet in großräumlicher Betrachtungsweise insbesondere auch die Verkehre zwischen Stadt und Umland.

Die Festlegungen aus 2.2.7 (Z) sollten wortgleich als Ziel in die Kapitel 2.2.5 (Entwicklung und Ordnung des ländlichen Raums) und 2.2.6 (Entwicklung und Ordnung der ländlichen Räume mit Verdichtungsansätzen) übernommen werden. Die Begründung (S. 59 LEP-E) sollte wie folgt angepasst werden: „Als Grundlage für den umwelt- und funktionsgerechten Ausbau des Gesamtverkehrsnetzes sind verkehrsträgerübergreifende Verkehrskonzepte in interkommunaler Abstimmung zu erarbeiten. **Die Kommunen werden bei Erarbeitung und Umsetzung dieser Konzepte durch den Freistaat und seine Behörden unterstützt. Entsprechende staatliche Beratungsstellen und Förderangebote werden eingerichtet.** Multimodale Vernetzung spielt eine wichtige Rolle, um Umstiegsmöglichkeiten zum Öffentlichen Verkehr zu verbessern und Angebote besser aufeinander abzustimmen, z. B. durch multimodale Mobilitätsknotenpunkte am Rand der verdichteten Räume. Dabei soll das Verkehrsangebot auch mit der weiteren Siedlungsentwicklung abgestimmt werden (vgl. 3.1.2).“

(S. 50) 2.2.7 (G) **Durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen gesteigert werden.**

(S. 50) 2.2.7 (G) **Der nicht motorisierte Verkehr soll durch Ausweitung und Aufwertung des Rad- und Fußwegenetzes gestärkt werden. Das überörtliche Radwegenetz soll unter Berücksichtigung der Verbindungsfunktion für den Alltags- und Freizeitverkehr ausgebaut werden.**

Die beiden neuen Grundsätze zum Ausbau des ÖPNV und des Rad- bzw. Fußverkehrs sind zu begrüßen. Sie bilden u.a. Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 und des Stadtentwicklungsplans 2040 ab. Mit der Potenzialanalyse „Radschnellwege in der Region München“ und der Machbarkeitsstudie „Radschnellweg Landkreis München“ liegen in der Region München entsprechende Planungsgrundlagen vor, die sich teilweise bereits in Umsetzung befinden. Die Ausrichtung der einzelnen Radrouten auf die Zentralen Orte entspricht den Zielsetzungen einer polyzentralen Entwicklung der Region München. Größtes Hindernis bei der Realisierung interkommunaler Radverbindungen ist nach hiesiger Erfahrung der Grunderwerb durch die Kommunen. Hier bedarf es angepasster rechtlicher Rahmenbedingungen wie z. B. der Anwendung des Planfeststellungsrechts auf regional bedeutsame Radwege.

Die entsprechende Begründung zu 2.2.7 G (S. 59 LEP-E) sollte wie folgt ergänzt werden: „In den Verdichtungsräumen sollen möglichst attraktive Voraussetzungen für fahrradfreundliche Infrastrukturen (z. B. Radschnellwege) und alternative Modelle (z. B. verstärkter Einsatz von Lastenrädern) geschaffen werden. **Hierfür schafft der Freistaat die erforderlichen Rahmenbedingungen (z. B. Anwendung des Planfeststellungsrechts für regional bedeutsame Radwege) bzw. setzt sich beim Bund in entsprechender Art und Weise dafür ein [...].**“

3. Kapitel 3 – Siedlungsstruktur

Unterkapitel 3.1 – Nachhaltige und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung, Flächensparen

(S. 64) 3.1.1 Integrierte Siedlungsentwicklung

(G) Die Ausweisung von Bauflächen soll an einer nachhaltigen **und bedarfsorientierten** Siedlungsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels und seiner Folgen, **den Mobilitätsanforderungen, der Schonung der natürlichen Ressourcen und der Stärkung der zusammenhängenden Landschaftsräume** ausgerichtet werden.

(G) Flächen- **und energiesparende** Siedlungs- und Erschließungsformen sollen unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten angewendet werden.

(G) Die Entwicklung von Flächen für Wohnzwecke, gewerbliche Zwecke sowie für Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen soll abgestimmt erfolgen. Auf der Grundlage interkommunaler Entwicklungskonzepte kann ein Ausgleich zwischen Gemeinden stattfinden.

(G) Die Ausweisung größerer Siedlungsflächen soll überwiegend an Standorten

erfolgen, an denen ein räumlich gebündeltes Angebot an öffentlichen und privaten Dienstleistungs-, Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in fußläufiger Erreichbarkeit vorhanden ist oder geschaffen wird.

Der integrierte Ansatz des überarbeiteten Unterkapitels „3.1.1 Integrierte Siedlungsentwicklung“ ist besonders positiv hervorzuheben. Diesem Ansatz liegt der Gedanke zu Grunde, dass eine ganzheitliche Betrachtung Ressourcen schont und eine räumliche Zusammenführung von Wohnstätten, Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Mobilitätsangeboten zu einer Reduktion der Flächeninanspruchnahme führt, indem Doppelstrukturen vermieden werden und kompakte Siedlungsstrukturen entstehen. Gleichzeitig vermeiden kurze Wege Verkehre und stärken das soziale Leben vor Ort. Kompakte Siedlungsstrukturen erleichtern die Nutzung energieeffizienter Versorgungssysteme sowie die Erschließung im Allgemeinen. Interkommunale Entwicklungskonzepte sollen forciert werden, um die fehlende Flächenverfügbarkeit auszugleichen und gut angebundene Standorte zu finden. Das neue Unterkapitel bestärkt die Landeshauptstadt München in ihren eigenen Planungsansätzen, die basierend auf der „Perspektive München“ immer ganzheitlich und integriert betrieben werden. Besonders hervorzuheben ist außerdem der Auftrag, stärker über die Gemeindegrenzen hinweg zusammenarbeiten, auch um auf einen gerechten Ausgleich zwischen den Kommunen hinzuwirken. Hier greift der LEP-E elementare Aspekte des von der Landeshauptstadt München zusammen mit den Landkreisen Dachau und Ebersberg initiierten Projekts „Region ist Solidarität. Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen im interkommunalen Dialog“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00244) auf. Ergänzt werden sollte der integrierte Ansatz um den Aspekt der Erholungsräume, die ebenfalls aktiv entwickelt werden müssen.

Positiv anzumerken ist in diesem Kontext, dass im LEP-E an zahlreichen Stellen der effiziente Umgang mit Grund und Boden gestärkt wird. Allerdings bleiben die entsprechenden Zielformulierungen oft etwas vage. Hier könnte der LEP-E konkreteren Bezug auf die kommunale Praxis nehmen und Beispiele benennen wie das Vermeiden von Flächenverbrauch durch z. B. Verzicht auf ebenerdige Parkplätze oder Verzicht auf eingeschossige (Gewerbe-) Nutzungen oder die Förderung von effizienten Nutzungsformen, z. B. die Errichtung von mehrgeschossigen Hybridgebäuden oder die Einbeziehung von Dach- und Untergeschossflächen in Nutzungskonzepte aufgreifen. Eine Erwähnung solcher Beispiele würde die Zielsetzung unterstreichen, wäre ein Auftrag an die Kommunen und würde diesen Argumentationshilfe auch in der nachgeordneten Bauleitplanung geben. Dementsprechend sollten konkrete Beispiele an geeigneter Stelle in die Begründung aufgenommen werden.

Der Grundsatz 3.1.1 sollte wie folgt ergänzt werden: „Die Entwicklung von Flächen für Wohnzwecke, gewerbliche Zwecke, **sowie** für Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen **sowie für Erholungsräume und Erholungsmöglichkeiten** soll abgestimmt erfolgen. Auf der Grundlage interkommunaler Entwicklungskonzepte kann ein Ausgleich zwischen Gemeinden stattfinden.“

In der Begründung zum Unterkapitel 3.1.1 (S. 65f. LEP-E) sollten an geeigneter Stelle konkrete Beispiele zu einem effizienteren Umgang mit Grund und Boden aufgenommen werden.

(S. 64) **3.1.2 Abgestimmte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung**

(G) Zur nachhaltigen Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Mobilitätsansprüchen der Bevölkerung sowie neuen Mobilitätsformen sollen regionale oder interkommunale abgestimmte Mobilitätskonzepte erstellt werden.

(G) Die Ausweisung neuer Siedlungsflächen soll vorrangig an Standorten mit leistungsfähigem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz erfolgen.

Die neuen Grundsätze im Unterkapitel „3.1.2 Abgestimmte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“ sollen dem Umstand Rechnung tragen, dass Mobilität nicht an der Gemeindegrenze endet. Mit einer auf leistungsfähige Anschlüsse des öffentlichen Verkehrsnetzes konzentrierten Siedlungsentwicklung kann das Verkehrsaufkommen reduziert und Verkehr insgesamt vermieden werden. Aus Sicht einer integrierten Mobilitäts- und Siedlungsplanung ist dieser Ansatz zu begrüßen. Die hier geforderte Verschränkung und Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilitätsplanung über kommunale Grenzen hinweg mithilfe gemeinsamer interkommunaler oder regionaler Entwicklungskonzepte, die verstärkt Mobilität berücksichtigen, wird ausdrücklich befürwortet. Derartige regionale Entwicklungskonzepte wurden in der jüngeren Vergangenheit unter Beteiligung der Landeshauptstadt München angewandt (z. B. Würmregion, Verkehrskonzept Raum München Nord, etc.). Dieser interkommunale Ansatz sollte zukünftig verstärkt auch in den Regionalplänen verankert werden. Auch der Auftrag, Siedlungsflächen an Standorten mit leistungsfähigem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz zu realisieren, ist positiv zu beurteilen. So könnte ein höherer Anteil der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs im Rahmen von Pendlerbewegungen zwischen Kernstadt und Umland erreicht werden.

(S. 65) **3.1.3 Abgestimmte Siedlungs- und Freiflächenentwicklung**

(G) Auf die Freihaltung geeigneter, gliedernder Freiflächen und Landschaftsräume zum Erhalt der Biodiversität, zur Anpassung an den Klimawandel und zur Erhöhung der Lebensqualität, insbesondere in den stärker verdichteten Bereichen von Städten und Gemeinden, soll in der kommunalen Siedlungsentwicklung hingewirkt werden.

(Z) In der Regionalplanung sind geeignete siedlungsnahe Freiflächen als Trenngrün festzulegen, um das Zusammenwachsen benachbarter Siedlungsbereiche und das Entstehen ungegliederter Siedlungsstrukturen zu verhindern.

Beide neuen Festlegungen sollen ein ausgewogenes Verhältnis von qualitativ hochwertigen Freiräumen und Siedlungsflächen besonders in den verdichteten Bereichen sichern. Sie spiegeln die diesbezüglichen planerischen Zielsetzungen der Landeshauptstadt München wider und sind daher ausdrücklich zu begrüßen. Die Festlegung von Trenngrün ist im Regionalplan der Region München gängige Praxis.

Unterkapitel 3.2 – Innenentwicklung vor Außenentwicklung

(S. 67) 3.2 (Z) In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung **möglichst** vorrangig zu nutzen. Ausnahmen sind zulässig, wenn Potenziale der Innenentwicklung **nachweislich** nicht zur Verfügung stehen.

Mit dieser Änderung wird ein strengerer Maßstab an Entwicklungen im Außenbereich und die damit verbundene Nachweispflicht der Nichtverfügbarkeit von Flächen im Innenbereich gelegt. Grundsätzlich ist dieser Ansatz im Sinne kompakter Siedlungsformen und einer effizienten Inanspruchnahme von Flächen und Ressourcen zu befürworten. Gleichzeitig erscheinen für die spezifische Situation der Landeshauptstadt München und vergleichbarer hochverdichteter Räume Anpassungen erforderlich. Diese begründen sich auch aus der Versorgungsfunktion der bayerischen Metropolen und Verdichtungsräume (vgl. LEP-E Kapitel 2.1.10 und 2.2.7). Strategien der Innenentwicklung gehören zum selbstverständlichen Repertoire der Stadtentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München (z. B. Nachverdichtung und Umstrukturierung von bereits bebauten Flächen, Nutzung von Brachflächen oder Konversionsflächen, etc.). Angesichts der Wohnraumknappheit und der Bedarfe insbesondere an bezahlbarem Wohnraum in der Landeshauptstadt München sind Erweiterungen auch in den Außenbereichen unter Berücksichtigung von Belangen der Freiraumversorgung und der Klimaanpassung aber unverzichtbar. Daher ist hinsichtlich der geforderten Nachweise für ein dem Maßstab einer Metropole angemessenes Instrumentarium zu plädieren. Um es beispielhaft zu formulieren: Es kann nicht erst jede Baulücke oder Brache erfasst und deren Nicht-Entwicklung begründet werden, bevor man Bereiche im Außenbereich als Planungsgebiete voranbringt. Der nachweislich vorhandene Bedarf an Wohnraum und die zeitgleich laufende Anwendung entsprechender Strategien zur Erreichung der in der Begründung zum Ziel 3.2 des LEP dargestellten Ziele muss genügen. Es wird daher davon ausgegangen, dass die in München aufgestellten und angewendeten Strategien

- zur Sicherung der kompakten Siedlungsentwicklung (der in Aufstellung befindliche Stadtentwicklungsplan 2040, die Mobilitätsstrategie 2035 sowie das Konzept der Langfristigen Siedlungsentwicklung),
- zur Aktivierung von Baulandreserven und Brachland (die Teilstrategien Nachverdichtung und Umstrukturierung der Langfristigen Siedlungsentwicklung)
- zur Naherholung und räumlichen Gliederung (Freiraumstrategie München 2030) und
- zur Sicherung funktionsfähiger und attraktiver Innenstädte (Münchens Zentrenkonzept)

sowie die spezifische Konstellation (nahezu 100% der Wohnbauflächenreserven in München liegen im 2km-Radius von Schienenverkehrshalten oder werden damit geplant, sodass ihre Entwicklung zur Funktionsfähigkeit der technischen Infrastruktur beiträgt) ausreichen, um eine Entwicklung von Stadtranderweiterungen in München als ausnahmsweise dem Ziel der Raumordnung 3.2 des LEP entsprechend zu begründen. Andernfalls würden die Bemühungen der Landeshauptstadt München, zügig bezahlbaren Wohnraum bereit zu stellen, ebenso torpediert, wie der Auftrag zur Bereitstellung eines angemessenen Wohnraumangebots für alle Bevölkerungsgruppen aus LEP-E 2.2.7 G. Es wird daher gefordert, entsprechende Hinweise in der Begründung aufzunehmen.

Um Potenziale der Innenentwicklung besser oder überhaupt aktivieren zu können, benötigen die Kommunen zudem einen schnelleren Zugriff auf diese Potenziale. Voraussetzung für diese aktivere Rolle der Kommunen wäre deren Stärkung im Wettbewerb um

die Ressource Boden. Das Ziel einer vorausschauenden, öffentlichen Bodenpolitik fehlt im LEP-E allerdings. Diese Thematik sollte auch auf Ebene der Landesentwicklung angegangen werden. Um die im LEP formulierten Ziele zu erreichen, müssen die Kommunen auf dem Immobilienmarkt handlungsfähig bleiben bzw. werden. Insbesondere in den boomenden Verdichtungsräumen ist dies nicht der Fall. So kommt die Landeshauptstadt München beim Immobilienankauf aus diversen Gründen kaum noch zum Zug (z. B. Vergaberecht, Verkehrswertermittlung). Ziele beispielsweise der Landschaftsplanung, der Klimaanpassung, des Klimaschutzes oder der Innenstadtentwicklung können häufig nicht umgesetzt werden, da Flächen oder Gebäude nicht erworben werden können. Die Städte besitzen kein ausreichendes Instrumentarium, um erforderliche Flächen zu sichern, insbesondere in Hochpreisregionen. Vor diesem Hintergrund sollte an geeigneter Stelle ein Passus in den LEP-E aufgenommen werden, wonach die Rolle der Städte auf dem Immobilienmarkt als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge gestärkt werden soll.

Dem Vorrang der Innenentwicklung kommt insgesamt eine sehr hohe Bedeutung zu (s.o.). Dieser Vorrang sollte dabei stets im Sinne einer doppelten Innenentwicklung gesehen werden, bei der neben der baulichen Verdichtung zugleich die Sicherung, Entwicklung und Verbesserung der Grün- und Freiräume betrieben werden (in Verbindung mit LEP-E Kapitel 3.1.3). Dieses Zusammenspiel sollte in der Begründung zu LEP 3.2 Z besonders akzentuiert werden.

Die Begründung zu LEP-E 3.2 Z (S. 68 LEP-E) sollte wie folgt ergänzt werden: „Potenziale der Innenentwicklung stehen dann nachweislich nicht zur Verfügung, wenn die Gemeinde Strategien für deren Aktivierung entwickelt und umgesetzt hat, diese Bemühungen jedoch erfolglos blieben oder zur Deckung des Bedarfs und damit zur Umsetzung des Auftrags zur Schaffung eines angemessenen Wohnraumangebotes (vgl. 2.2.6 und 2.2.7) nicht ausreichend sind. Die spezifische Situation in den hochverdichteten Räumen und Metropolen ist dabei besonders zu berücksichtigen. Der Freistaat schafft die erforderlichen Rahmenbedingungen für eine stärkere Handlungsfähigkeit der Kommunen auf dem Immobilienmarkt bzw. setzt sich beim Bund in entsprechender Art und Weise dafür ein.“ Ferner sollte in der Begründung an geeigneter Stelle klar gestellt werden, dass es sich bei Innenentwicklung immer auch um doppelte Innenentwicklung handelt.

Unterkapitel 3.3 – Vermeiden von Zersiedlung, Anbindegebot

(S. 68) 3.3 (Z) Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen. Ausnahmen sind zulässig, wenn [...]

- ~~– ein Gewerbe- oder Industriegebiet unter Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen an einer Autobahnanschlussstelle oder an einer Anschlussstelle einer vierstreifig-autobahnähnlich ausgebauten Straße oder an einem Gleisanschluss ohne wesentliche Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbilds geplant sowie kein geeigneter angebundener Alternativstandort vorhanden ist,~~
- ~~– ein Gewerbe- oder Industriegebiet, dessen interkommunale Planung, Realisierung und Vermarktung rechtlich gesichert sind, unter Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen ohne wesentliche Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbilds geplant sowie kein geeigneter angebundener Alternativstandort vorhanden ist, [...]~~
- ~~– eine überörtlich raumbedeutsame Freizeitanlage oder dem Tourismus dienende~~

Einrichtung errichtet werden soll, die auf Grund ihrer spezifischen Standortanforderungen oder auf Grund von schädlichen Umwelteinwirkungen auf dem Wohnen dienende Gebiete nicht angebunden werden kann.

Der Wegfall der Ausnahmen vom Anbindegebot in den oben dargestellten Spiegelstrichen wird ausdrücklich begrüßt. Die Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07001) wie auch der Bayerische Städtetag hatten seinerzeit vehement die Aufnahme dieser Ausnahmen abgelehnt.

4. Kapitel 4 – Mobilität und Verkehr

Unterkapitel 4.1 Verkehrsträgerübergreifende Festlegungen

(S. 74) 4.1.1 [...]

(G) Die Verkehrsinfrastruktur soll durch neue Mobilitätsformen nachhaltig ergänzt werden.

(G) Die Vernetzung und Auslastung der Verkehrsträger soll durch bauliche Maßnahmen und den Einsatz neuer Technologien gesteigert werden.

Den beiden neu formulierten Grundsätzen kann zugestimmt werden, solange (wie in 4.3.1 G unverändert formuliert) die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden. Die Vernetzung und Auslastungssteigerung von Verkehrsträgern sowie der Einsatz neuer Technologien im Mobilitätssektor wird grundsätzlich gutgeheißen. In der Begründung zu 4.1.1 G (S. 75 LEP-E) werden u.a. „elektrisch betriebene, senkrecht startende und landende Fluggeräte“ als Beispiele neuer Mobilitätsformen aufgeführt, die „den öffentlichen Personennahverkehr ergänzen und stärken [sollen]“. Aus verkehrstechnischer Sicht ist die Erprobung neuer Mobilitätsformen zur Ergänzung und Entlastung des hochfrequentierten ÖPNV im städtischen Kontext grundsätzlich sinnvoll und empfehlenswert. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass elektrisch betriebene, senkrecht startende und landende Fluggeräte nach hiesiger Auffassung bei ein bis vier Fluggästen einerseits nicht die Kapazitäten besitzen, um den städtischen ÖPNV nachhaltig zu entlasten bzw. dass eine kapazitive Entlastung des ÖPNV durch derartige Fluggeräte eine so große Anzahl gleichzeitig fliegender Geräte im städtischen Luftraum bedeuten würde, dass es Probleme mit der Verkehrssicherheit, dem Lärm- und Sichtschutz der Anwohner*innen sowie mit der energetischen Ressourcenschonung geben würde. Die Betrachtung dieser Art von Verkehrsmitteln sollte im LEP aus unserer Sicht daher differenzierter erfolgen.

In der Begründung zu 4.1.1 G (S. 75 LEP-E) sollte zum einen eine differenziertere Betrachtung von senkrecht startenden und landenden Fluggeräten erfolgen. Zum anderen sollten explizit regionale, integrierte Mobilitätsplattformen, die den ÖPNV und neue Mobilitätsformen wie Sharing, Pooling und privates Mitfahren umfassen, als positive Beispiele neuer Technologien aufgeführt werden

(S. 74) 4.1.3 (G) Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden.

Hierbei ist anzumerken, dass auch der Ausbau der Fahrradinfrastruktur entscheidend zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Verdichtungsräumen beiträgt. Bewegung ist wesentlich für die Förderung der individuellen Gesundheit, wie auch das Zufußgehen. Dementsprechend sollte dieser bestehende Grundsatz um die entsprechenden Infrastrukturen ergänzt werden.

Der bestehende Grundsatz sollte formuliert werden: „Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs **und durch den Ausbau der Infrastrukturen für den Rad- und Fußverkehr** verbessert werden.“

(S. 75) 4.1.3 (G) Der Güterverkehr soll optimiert werden. **Dazu sollen auch ausreichend Schnittstellen für die Kombination verschiedener Verkehrsträger eingerichtet werden.**

Die Ergänzung des Grundsatzes zur Optimierung des Güterverkehrs um die Einrichtung von Schnittstellen für die Kombination verschiedener Verkehrsträger ist zu begrüßen. Nur durch den Ausbau derartiger Schnittstellen wird längerfristig das Ziel, wieder mehr Güterverkehr nachhaltig über die Schiene abzuwickeln, erreichbar sein.

Unterkapitel 4.2 Straßeninfrastruktur

(S. 77) 4.2 (G) **Beim Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur sollen die Anforderungen für die Mobilität der Zukunft berücksichtigt werden.**

Der neu hinzugekommene Grundsatz wird mit seiner Begründung (Ladeinfrastruktur, Wasserstofftankstellen, Dateninfrastruktur) begrüßt.

Unterkapitel 4.3 Schieneninfrastruktur

(S. 78) 4.3.1 **G In den Regionalplänen können Trassen für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr gesichert werden.**

Um die Zielsetzungen eines weiteren Ausbaus der Schieneninfrastruktur nicht durch kleinräumige Planungen zu gefährden oder um regional präferierte Trassenführungen zu sichern, ist eine regionalplanerische Sicherung entsprechender Trassen sinnvoll. Angesichts der Bedeutung der Schieneninfrastruktur für eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilität der Zukunft plädieren wir für eine Aufwertung zum Ziel. Erste grobe Anhaltspunkte zum möglichen Verlauf eines SPNV-Rings rund um die Landeshauptstadt München, auf dessen Basis die dringend erforderlichen Tangentialverbindungen geschaffen werden könnten, enthält der Entwurf des Stadtentwicklungsplans 2040. Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt müssen die Regionalen Planungsverbände zur effizienten Erledigung der ihnen übertragenen Aufgaben entsprechend ausgestattet werden.

Aufwertung des Grundsatzes zum Ziel, daher formulieren: „4.3.1 **G Z** In den Regionalplänen **können-sollen** Trassen für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr gesichert werden.“

(S. 78) 4.3.2 Bahnknoten München **und Nürnberg**

(G) ~~Die~~ **Bahnknoten München und Nürnberg sollen ausgebaut und die Vernetzung mit den umliegenden Räumen gestärkt werden.**

(Z) Die Anbindung des Verkehrsflughafens München an den regionalen und über-regionalen Schienenverkehr ist nachhaltig weiterzuentwickeln.

Der Ausbau des Bahnknotens München ist ebenso zu befürworten wie die nachhaltige Weiterentwicklung der Flughafenbindung. Die Metropolregion München umfasst neben der Landeshauptstadt München als zweiten metropolitanen Kern auch die Metropole Augsburg. Diese verfügt im Bereich des ÖPNV über einen weiten eigenen Verflechtungsbereich bis ins Allgäu, in den Donau-Iller-Raum und nach Nordschwaben. Im Sinne einer Gleichbehandlung bei der Nennung und Würdigung der Metropolregionen Bayerns als bedeutende Bahnknoten wird angeregt, neben der Landeshauptstadt München und der Metropole Nürnberg hier auch die dritte bayerische Metropole Augsburg eigenständig zu nennen und mit ihrem Programm zum Ausbau als Mobilitätsdrehscheibe hervorzuheben.

Anregung, die dritte bayerische Metropole Augsburg an geeigneter Stelle in den Kanon der Bahnknoten und Mobilitätsdrehscheiben aufzunehmen.

Unterkapitel 4.4 Radverkehr

(S. 82) 4.4 Radverkehr

(G) Das Radwegenetz soll erhalten **sowie unter Einbeziehung vorhandener Verkehrsinfrastruktur** ~~und~~ bedarfsgerecht **ausgebaut und** ergänzt werden.

(G) Der Alltagsradverkehr im überörtlichen Netz soll möglichst auf baulich getrennten Radwegen geführt werden. [...]

(G) In den Regionalplänen können Trassen für den überörtlichen Radverkehr gesichert werden.

Der explizite Hinweis auf die Einbeziehung vorhandener Verkehrsinfrastruktur bei Ausbau und Ergänzung des Radwegenetzes ist ausdrücklich zu begrüßen. Hierzu sollte auch zählen, dass an Bundesstraßen eine komfortable und angemessene Radinfrastruktur mit vorzusehen ist. Das wäre in der Begründung entsprechend zu berücksichtigen.

Dass der Alltagsradverkehr im überörtlichen Netz auf möglichst baulich getrennten Radwegen geführt werden soll ist nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit zu begrüßen.

Positiv hervorzuheben ist außerdem die Möglichkeit einer Verankerung von Trassen des überörtlichen Radverkehrs in den Regionalplänen. Dabei ist es besonders wichtig, ein durchgängiges Radverkehrsnetz über Verwaltungsgrenzen hinaus zu schaffen, das zusätzliche direkte, attraktive und sichere Verbindungen für den Radverkehr bereitstellt. Gerade um ganzjährig beispielsweise Pendler*innen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen, ist ein konsequenter Ausbau eines geschlossenen, qualitativ hochwertigen überörtlichen Radverkehrsnetzes im Verflechtungsraum der großen Verdichtungsräume

nötig (wie beispielsweise im MVV-Raum um die Landeshauptstadt München). Die Sicherung und Aktivierung von Trassen für überörtliche Radverbindungen und Radschnellwege auf der (inter-)kommunalen Ebene ist in der Regel komplex und aufwändig. Die Ebene der Regionalen Planungsverbände erscheint hier richtig gewählt. Zur effektiven Umsetzung dieser Zielvorstellung wird angeregt, auch im Bereich des Radverkehrs eine verpflichtende Sicherung möglicher Trassen in den Regionalplänen vorzusehen.

Ergänzung der Begründung zu 4.4. (S.82): „[...] Vorhandene Verkehrsinfrastruktur soll dabei wo möglich genutzt werden. **An Bundesstraßen ist eine komfortable und angemessene Radinfrastruktur vorzusehen** [...].“

Aufwertung des Grundsatzes zur Sicherung von Trassen für den überörtlichen Radverkehr in den Regionalplänen zum Ziel, daher formulieren: „4.4 **G Z** In den Regionalplänen **können-sollen** Trassen für den überörtlichen Radverkehr gesichert werden.“

5. Kapitel 5 – Wirtschaft

Unterkapitel 5.1 Wirtschaftsstruktur

(S. 90) 5.1 Wirtschaftsstruktur

Der Teilaspekt „Zukunftsfähigkeit der Wirtschaftsstruktur“ erscheint an dieser Stelle nicht ausreichend thematisiert. Dazu würde beispielsweise gehören, dass bei der Wirtschafts- und Standortpolitik stärker auf Nachhaltigkeit und Grundsätze der Kreislaufwirtschaft geachtet werden sollte. Wirtschaftliche, soziale und ökologische Interessen sollen dabei sorgfältig abgewogen werden und grundlegende Standards bei der Neuansiedlung und Neugründung von Unternehmen gesetzt werden.

Es wird angeregt, einen neuen Grundsatz zur Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Wirtschaftsstruktur aufzunehmen. Als Anhaltspunkt einer möglichen Formulierung kann folgender Vorschlag heran gezogen werden: „**(G) Bei der Wirtschafts- und Standortpolitik soll auf Nachhaltigkeit und Grundsätze der Kreislaufwirtschaft geachtet werden. Wirtschaftliche, soziale und ökologische Interessen sollen dabei sorgfältig abgewogen werden. Damit sollen bei der Neuansiedlung und Neugründung von Unternehmen grundlegende Standards gesetzt werden.**“

(S. 90) 5.1 Wirtschaftsstruktur [...]

(G) Eine leistungsfähige Abfallwirtschaft soll flächendeckend erhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

(G) Die räumliche Verteilung der Entsorgungsstandorte soll eine möglichst gesundheits- und umweltverträgliche, entstehungsortnahe sowie bei Bedarf regional oder interkommunal abgestimmte Beseitigung der unvermeidlichen, nicht verwertbaren Abfälle ermöglichen.

Die beiden neuen Grundsätze greifen die Herausforderungen einer nachhaltigen Abfallwirtschaft auf. Neben der reinen Abfallwirtschaft sollte hier auch die immer wichtiger werdende Recyclingwirtschaft mit ihren stetig wachsenden Flächenbedarfen und den damit verbundenen Standortsuchen Erwähnung finden. In der Begründung sollten

daneben die Prinzipien von Abfallvermeidung und Wiederverwendung stärker betont werden. Die Koordinierung der Entsorgungs- und Recyclingstandorte auf Ebene der Regionalen Planungsverbände erscheint sachgerecht. Wie mehrfach dargestellt bedarf es auch hierfür einer entsprechenden Ausstattung der Verbände.

Die beiden Grundsätze sollten um die Recyclingwirtschaft ergänzt werden: „(G) Eine leistungsfähige Abfall- **und Recycling**wirtschaft soll flächendeckend erhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

(G) Die räumliche Verteilung der Entsorgungs- **und Recycling**standorte soll eine möglichst gesundheits- und umweltverträgliche, entstehungsortnahe sowie bei Bedarf regional oder interkommunal abgestimmte Beseitigung **und Verwertung** der **unvermeidlichen, nicht verwertbaren**-Abfälle ermöglichen.“

Unterkapitel 5.4 Land- und Forstwirtschaft

(S. 101) 5.4.1 Erhalt land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen [...]

(G) Land- und forstwirtschaftlich genutzte Gebiete sollen **in ihrer Flächensubstanz** erhalten werden. Insbesondere **für die Landwirtschaft besonders geeignete Flächen hochwertiger Böden** sollen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden.

(G) In den Regionalplänen können Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft festgelegt werden.

Gegen die Ergänzung des ersten Grundsatzes bestehen keine Einwände. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen sollte auch vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Bedeutung dieser Flächen hierfür (vgl. 1.3.1 G) deutlich reduziert werden. Auf den kaum zu befriedigenden Konflikt zwischen der Reduzierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Fläche und dem Auftrag einer integrierten Siedlungs- und Freiflächenentwicklung aus Kapitel 3.1 verbunden mit den Versorgungsfunktionen der Verdichtungsräume aus Kapitel 2.2.7 sei an dieser Stelle hingewiesen. Hier kommt den Kommunen große Verantwortung bei der Abwägung der verschiedenen Belange im Rahmen der Bauleitplanung zu. Grundsätzlich sollte der Landwirtschaft gerade auch im Bereich der Verdichtungsräume ein entsprechendes Gewicht beigemessen werden. Die Möglichkeit, in den Regionalplänen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft auszuweisen, wird begrüßt, da auch hier über die einzelne Gemeindegrenze hinaus gehender Abstimmungsbedarf besteht. Erneut ist hier auf eine entsprechende Ausstattung der Regionalen Planungsverbände hinzuweisen.

Die Begründung (S. 102 LEP-E) sollte wie folgt geändert werden: „**In den Verdichtungsräumen tragen Land- und Forstwirtschaft nicht nur zur Versorgung der Bevölkerung mit regionalen Lebensmitteln bei. Darüber hinaus leisten sie wesentliche Beiträge zur Pflege und Entwicklung der intensiv genutzten stadtnahen Grünräume. Diese Räume übernehmen nicht nur als Grüne Infrastruktur wichtige ökologische Funktionen im Ballungsraum, sie strukturieren und prägen diesen auch in seiner Wahrnehmung. In den Ballungsräumen sollen Land- und Forstwirtschaft erhalten, in ihrer Anpassung an die Bedingung der unmittelbaren Nähe zu den Siedlungsräumen unterstützt und entsprechend weiterentwickelt werden.**“

6. Kapitel 6 – Energieversorgung

Unterkapitel 6.2 Erneuerbare Energien

(S. 106) 6.2.1 Ausbau der Nutzung erneuerbarer Energien

(Z) Erneuerbare Energien sind **dezentral in allen Teilräumen** verstärkt zu erschließen und zu nutzen.

(G) Es sollen ausreichende Möglichkeiten der Speicherung erneuerbarer Energien geschaffen werden. Dabei kommt dem Energieträger Wasserstoff sowie der Wasserstoffwirtschaft eine besondere Bedeutung zu.

Der Fokus auf eine stärkere Dezentralität der Energieerzeugung und der Energiespeicherung ist zu begrüßen. Dezentralität führt zu einem gerechteren Lastenausgleich, kann eine regionale Wertschöpfung begründen und den Bedarf von Stromnetzen reduzieren.

Neben der Fokussierung auf die Speicherung erneuerbarer Energien sollte hier auch das Energiemanagement mittels Digitalisierung angesprochen werden, um den Abgleich zwischen Produzenten und Konsumenten zu forcieren.

Es wird angeregt, in der Begründung (S. 108 LEP-E) an geeigneter Stelle auf die Bedeutung eines effizienten Energiemanagements hinzuweisen.

(S. 106) 6.2.2 Windenergiekraft

(Z) In den Regionalplänen sind im Rahmen von regionsweiten Steuerungskonzepten Vorranggebiete für die Errichtung von **Windenergiekraftanlagen** festzulegen. **Die Steuerungskonzepte haben sich auf Referenzwindenergieanlagen zu beziehen, die dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Abwägung der Steuerungskonzepte entsprechen.** [...]

(G) Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Errichtung von Windenergieanlagen sollen regelmäßig dahingehend überprüft werden, ob im Rahmen der technischen und rechtlichen Möglichkeiten des Repowerings Veränderungen zweckmäßig sind.

Ein verstärkter Blick auf Repowering ist richtig, wird aber nicht dazu führen können, dass die Windenergie den zur Energiewende notwendigen Beitrag in Bayern leisten kann. Dieser Beitrag ist nur bei Abschaffung der 10H-Regelung zu erreichen.

(S. 107) 6.2.3 Photovoltaik

(G) Freiflächen-Photovoltaikanlagen sollen **möglichst vorzugsweise** auf vorbelasteten Standorten realisiert werden. **An geeigneten Standorten soll auf eine Vereinbarkeit der Erzeugung von Solarstrom mit landwirtschaftlichen Nutzungen dieser Flächen hingewirkt werden.**

Die Nutzung von vorbelasteten landwirtschaftlichen Standorten für die Agri-Photovoltaik ist grundsätzlich zu begrüßen. Neben vorbelasteten landwirtschaftlichen Flächen stellen gerade im Verdichtungsraum München Dachflächen von Nicht-Wohngebäuden ein

bedeutendes Potenzial für Photovoltaikanlagen dar. Dies sollte seinen Niederschlag im LEP-E finden.

Es wird angeregt, im Unterkapitel 6.2.3 einen neuen Grundsatz zur Photovoltaik auf Nicht-Wohngebäuden aufzunehmen; „**(G) Auf die Nutzung geeigneter Dachflächen von Nicht-Wohngebäuden für Photovoltaikanlagen soll hingewirkt werden.**“

7. Kapitel 7 – Freiraumstruktur

Unterkapitel 7.2.5 Hochwasserschutz und Hochwasserrisikomanagement

(S 119) 7.2.5 Hochwasserschutz und Hochwasserrisikomanagement [...]

(G) In den Regionalplänen können raumbedeutsame Standorte für Maßnahmen des technischen Hochwasserschutzes als Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete für den Hochwasserschutz festgelegt werden.

(G) Gebiete, die bei Extremereignissen überflutet werden, sollen von raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, kritischen Infrastrukturen und Nutzungen, die hochwasserempfindlich sind oder den Hochwasserschutz in nicht nur geringfügiger Weise beeinträchtigen, freigehalten werden.

(G) Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die Risiken aus Starkniederschlägen besonders berücksichtigt werden. Hierzu soll insbesondere auf die Freihaltung von Abflussleitbahnen und Senken hingewirkt werden.

Angesichts klimatischer Veränderungen und des damit verbundenen, gestiegenen Risiko- und Schadenspotenzials sind die eingehende Regelungen zu Hochwasserschutz und Hochwasserrisikomanagement ausdrücklich zu begrüßen. In Anbetracht entsprechender Schadensereignisse auch auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München und des durch die weiterhin zunehmende Flächennutzung stetig steigenden Schadenspotenzials sowie unter zugrunde Legen der Ausführungen in der Begründung (S. 124 LEP-E) sollte der zweite Grundsatz als Ziel ausgestaltet werden. Die Schaffung neuer Festlegungsmöglichkeiten in Regionalplänen für Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete für raumbedeutsame Standorte für Maßnahmen des technischen Hochwasserschutzes werden befürwortet, wengleich auch hierfür die entsprechenden Ressourcen auf Seiten der Regionalen Planungsverbände geschaffen werden müssen.

Formulierung als Ziel: „**(G Z) Gebiete, die bei Extremereignissen überflutet werden, sollen sind** von raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, kritischen Infrastrukturen und Nutzungen, die hochwasserempfindlich sind oder den Hochwasserschutz in nicht nur geringfügiger Weise beeinträchtigen, **freizuhaltengehalten werden.**“

8. Kapitel 8 – Soziale und kulturelle Infrastruktur

Unterkapitel 8.2 Gesundheit

(S. 129) 8.2 Gesundheit

(Z) In allen Teilräumen ist flächendeckend eine bedarfsgerechte medizinische **und pharmazeutische** Versorgung zu gewährleisten.

Das Kapitel zur Gesundheit fällt insgesamt sehr knapp aus. Beim Versorgungsaspekt fehlen beispielsweise die Notfallversorgung oder eine flächendeckende Versorgung mit Beratungsstellen (z. B. Sucht, psychische Erkrankungen, Patientenberatung). Dies sollte in die Begründung aufgenommen werden.

Darüber hinaus wird um die Aufnahme des Aspekts der gleichmäßigen Arztsitzverteilung in eigentlich überversorgten Regionen, wie z. B. der Landeshauptstadt München, gebeten. Hierfür erschiene ein eigener Grundsatz geeignet. Tendenziell ist zu beobachten, dass sich weniger Haus- und Kinderärzt*innen in Stadtgebieten mit hohen sozialen Herausforderungen niederlassen als in anderen Gebieten. Der bereits bestehende negative Zusammenhang zwischen sozialer Lage und gesundheitlichen Chancen wird so verstärkt. Dem muss entgegengewirkt werden.

Zudem erscheint das Thema Gesundheitsförderung als Querschnittsthema über alle Bereiche hinweg, der sog. Health-in-All-Policies-Ansatz (HiAP), unterrepräsentiert. Dazu gehört u.a. die Fragestellung, wie Wegekonzepte entwickelt werden müssen, damit sich alle Bevölkerungsgruppen gerne bewegen (z. B. Bewegungsanreize für Kinder, Sitzbänke für ältere Menschen oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Barrierefreiheit). An dieser Stelle ist erneut darauf hinzuweisen, dass Bewegung wie z.B. das Zufußgehen wesentlich für die Förderung der individuellen Gesundheit ist.

Zu überlegen wäre außerdem ein eigener Grundsatz zur Bedeutung der Metropolen im landesweiten Kontext der medizinischen und pharmazeutischen Versorgung. Metropolen sind mit ihrer Hochleistungsmedizin und ihren vielfältigen medizinischen Angeboten, auch für sehr schwere und seltene Krankheiten, weit über ihre Grenzen hinaus wichtige Gesundheitsstandorte. Dieser Gesichtspunkt sollte stärker berücksichtigt werden, vor allem vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie.

Ergänzung der Begründung (S. 129 LEP-E) um Notfallversorgung und Versorgung mit Beratungsstellen: „Zur Schaffung und zum Erhalt gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen leistet die flächendeckende und bedarfsgerechte ambulante medizinische und pharmazeutische **(Notfall-)**Versorgung der Bevölkerung (einschließlich der nichtärztlichen medizinisch-therapeutischen Versorgung, z. B. Physiotherapie und Logopädie **sowie der Versorgung mit Beratungsangeboten z. B. zu Sucht oder psychischen Erkrankungen oder Arztpraxen, die Schwangerschaftsabbrüche vornehmen**) einen unverzichtbaren Beitrag.“

Zudem wird angeregt, an geeigneter Stelle eigene Grundsätze zur gleichmäßigen Arztsitzverteilung in eigentlich überversorgten Räumen, zur Gesundheitsförderung im Sinne des „Health-in-All-Policies“-Ansatzes sowie zur landesweiten Bedeutung der Metropolen im Kontext der medizinisch-pharmazeutischen Versorgung aufzunehmen.