

Pressegespräch
13.01.2015
10:00 – 11:00 Uhr



Technische Universität München
Fakultät für Architektur
Ingenieurakultät Bau Geo Umwelt

Vorstellung der Zwischenergebnisse zur Raumanalyse und Umfrage

WAM - Wohnen, Arbeiten, Mobilität.

Veränderungsdynamik und Zukunftsoptionen für die Metropolregion München.

Lehrstuhl für Raumentwicklung
Prof. Dr. Alain Thierstein

Fachgebiet Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
Prof. Dr.-Ing Gebhard Wulfhorst

Ansprechpartner

Lehrstuhl für Raumentwicklung
Dr. Michael Bentlage, bentlage@tum.de, Tel. 089 289 22143

Fachgebiet Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
Dr. Stefan Klug, stefan.klug@tum.de, Tel. 089 289 28536



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	4
2. Erreichbarkeit	4
2.1 Minimale Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mit dem MIV	4
2.2 Minimale Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mit dem ÖV.....	6
3. Bevölkerungsentwicklung	7
3.1 Bevölkerungsentwicklung 1980-2010.....	7
3.2 Bevölkerungsentwicklung 2011-2013.....	8
3.3 Bevölkerungsentwicklung 2011-2013 und Erreichbarkeit	9
4. Arbeitsplatzentwicklung	10
4.1 Arbeitsplatzentwicklung 2011-2013	10
4.2 Arbeitsplatzentwicklung 2011-2013 und Erreichbarkeit	11
5. Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung 1980-2010	12
6. Wanderungsdynamik	13
7. Neubautätigkeit	14
8. Zusammenfassung.....	14



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Minimale Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mit dem MIV (Stand 2010).....	5
Abbildung 2: Minimale Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mit dem ÖV (Stand 2010).....	6
Abbildung 3: Abweichung von der durchschnittlichen Bevölkerungsentwicklung 1980 bis 2010	7
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2013.....	8
Abbildung 5: Korrelation Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2013 und Erreichbarkeit	9
Abbildung 6: Arbeitsplatzentwicklung 2011 bis 2013.....	10
Abbildung 7: Korrelation Arbeitsplatzentwicklung 2011 bis 2013 und Erreichbarkeit	11
Abbildung 8: Korrelation Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung 1980 bis 2010.....	12
Abbildung 9: Zu- und Fortzugsregionen 2011 bis 2013	13
Abbildung 10: Neubautätigkeit 2011 bis 2013.....	14

1. Einleitung

Anlässlich des Pressetermins zum Projekt „WAM - Wohnen, Arbeiten, Mobilität“ werden im Folgenden die bisherigen Zwischenergebnisse dargestellt. Aus der Analyse raumstruktureller Daten im Zeitraum von 1980 bis 2013 wird ein vorläufiger Überblick über demographische Entwicklungen, Neubautätigkeit und Arbeitsplatzentwicklung gegeben. Dabei wird in der Regel zwischen der langfristigen Entwicklung zwischen 1980 und 2010 und der jüngsten Entwicklung bis 2013 unterschieden. Die nachfolgenden Karten beziehen sich auf die Metropolregion München mit insgesamt 775 Gemeinden. Die komplette Studie läuft noch bis Ende Dezember 2015. Dabei werden die Bewohner und Arbeitnehmer zu ihren Wohnstandortentscheidungen und ihrer Arbeitsplatzwahl befragt.

2. Erreichbarkeit

Auf den folgenden beiden Karten ist die minimale Reisezeit von den jeweiligen Gemeinden in das nächstgelegene Oberzentrum dargestellt. Der Berechnung der Reisezeiten liegt die im Jahr 2010 zur Verfügung stehende Infrastruktur zu Grunde. Die Farbskala ist in Intervallen von 15 Minuten abgestuft. Im Fall der in den beiden Pinktönen eingefärbten Gemeinden liegt das nächste Oberzentrum nicht weiter als 30 Minuten entfernt. Während hier von einer guten Erreichbarkeit gesprochen werden kann, sind Werte ab einer Dauer von 60 Minuten als kritisch anzusehen.

2.1 Minimale Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mit dem MIV

In Abbildung 1 sind die Einzugsbereiche aller Oberzentren der Metropolregion mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu sehen. Dabei ist zu beachten, dass die dargestellten Reisezeiten für ein ideales Netz ohne Ampeln, Stau oder andere Verzögerungen gelten. Die pink dargestellten 30-Minuten-Radien dehnen sich überwiegend gleichmäßig um die Oberzentren aus. Stellenweise ermöglicht das Straßennetz jedoch aufgrund einer besseren Qualität oder übergeordneten Hierarchiestufe höhere Reisegeschwindigkeiten, die in einer Streckung des Einzugsbereichs insbesondere entlang der Autobahnen resultieren. Gemeinden mit mehr als einstündiger Anfahrtszeit zu einem der Oberzentren befinden sich ausschließlich im östlichen und nordwestlichen Randbereich der Region. Allerdings sind Oberzentren, die nicht Teil der Metropolregion sind, in der Darstellung nicht berücksichtigt. Damit kann die Fahrzeit mit dem MIV von den betreffenden Gemeinden zu einem außerhalb gelegenen Oberzentrum weniger als eine Stunde betragen.

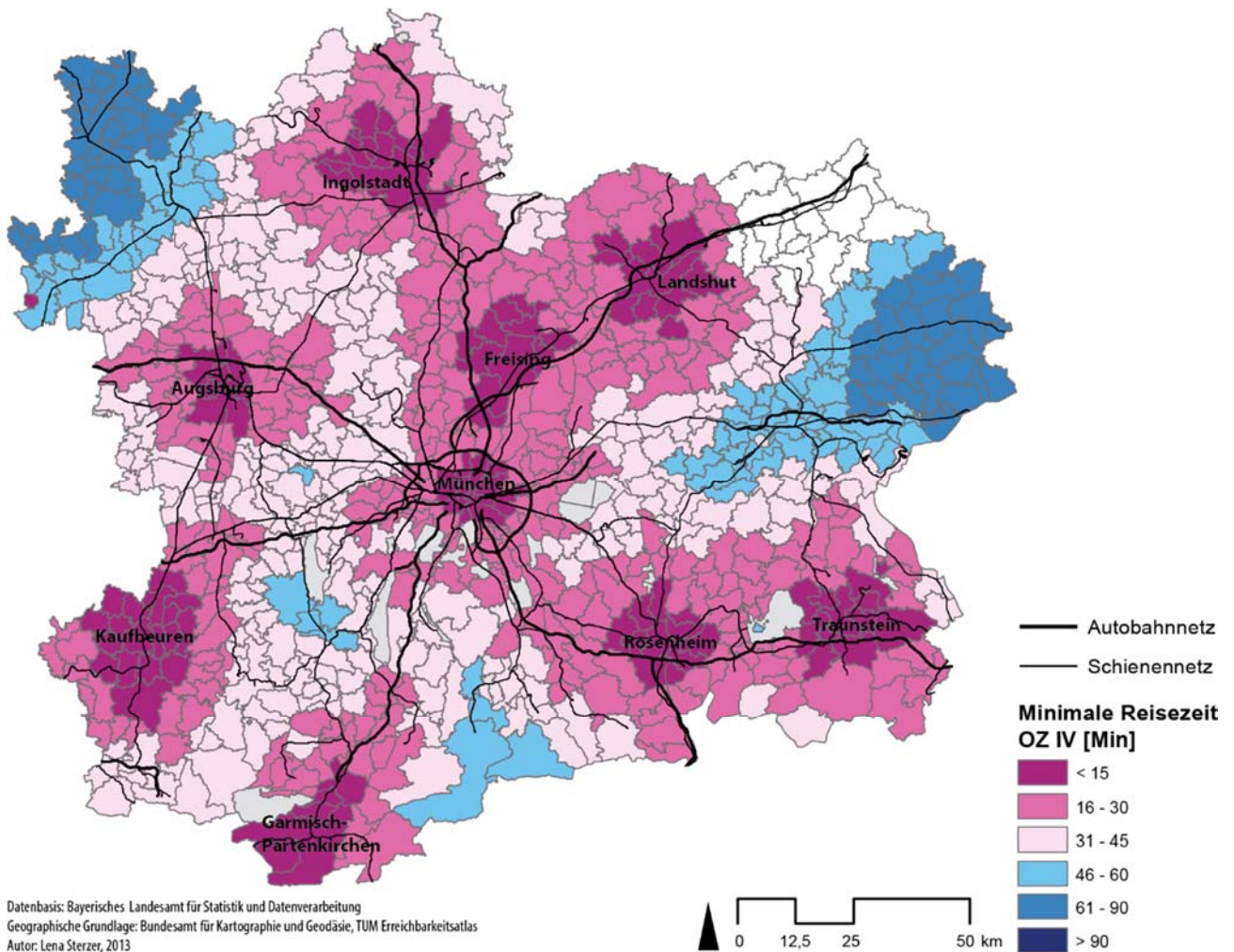


Abbildung 1: Minimale Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mit dem MIV (Stand 2010)

2.2 Minimale Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mit dem ÖV

In Abbildung 2 ist die Mindestreisezeit zum nächsten Oberzentrum bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (ÖV) dargestellt. Auch hier wird von einem optimalen Verkehrsnetz ohne Störungen ausgegangen. Darüber hinaus werden Takt und Fahrpläne nicht berücksichtigt. Pro Gemeinde dient eine einzige, zentral gelegene Haltestelle als Ausgangspunkt für die Berechnung. Das Ergebnis zeigt, dass die Erreichbarkeit der Oberzentren mit dem ÖV deutlich geringer ist als mit dem MIV. Während die Isochronen für den MIV von den Oberzentren ausgehend einigermaßen gleichmäßig in alle Richtungen streuen, ziehen sich die Einzugsbereiche des ÖV sehr deutlich entlang der Bahnstrecken. Die an diese angrenzenden Gemeinden verfügen somit über gute und schnelle ÖV-Verbindungen zu anderen Orten. Mit zunehmender Entfernung zum Bahnnetz steigt die Reisezeit in das nächste Oberzentrum jedoch sprunghaft an, wie die blau eingefärbten Bereiche zeigen. Einige Zwischenräume und Randbereiche sind spärlich oder gar nicht durch Bus- und Bahnlinien erschlossen, sodass es nur mit erheblichem Zeitaufwand oder überhaupt nicht möglich ist, ein Oberzentrum mit dem ÖV zu erreichen.

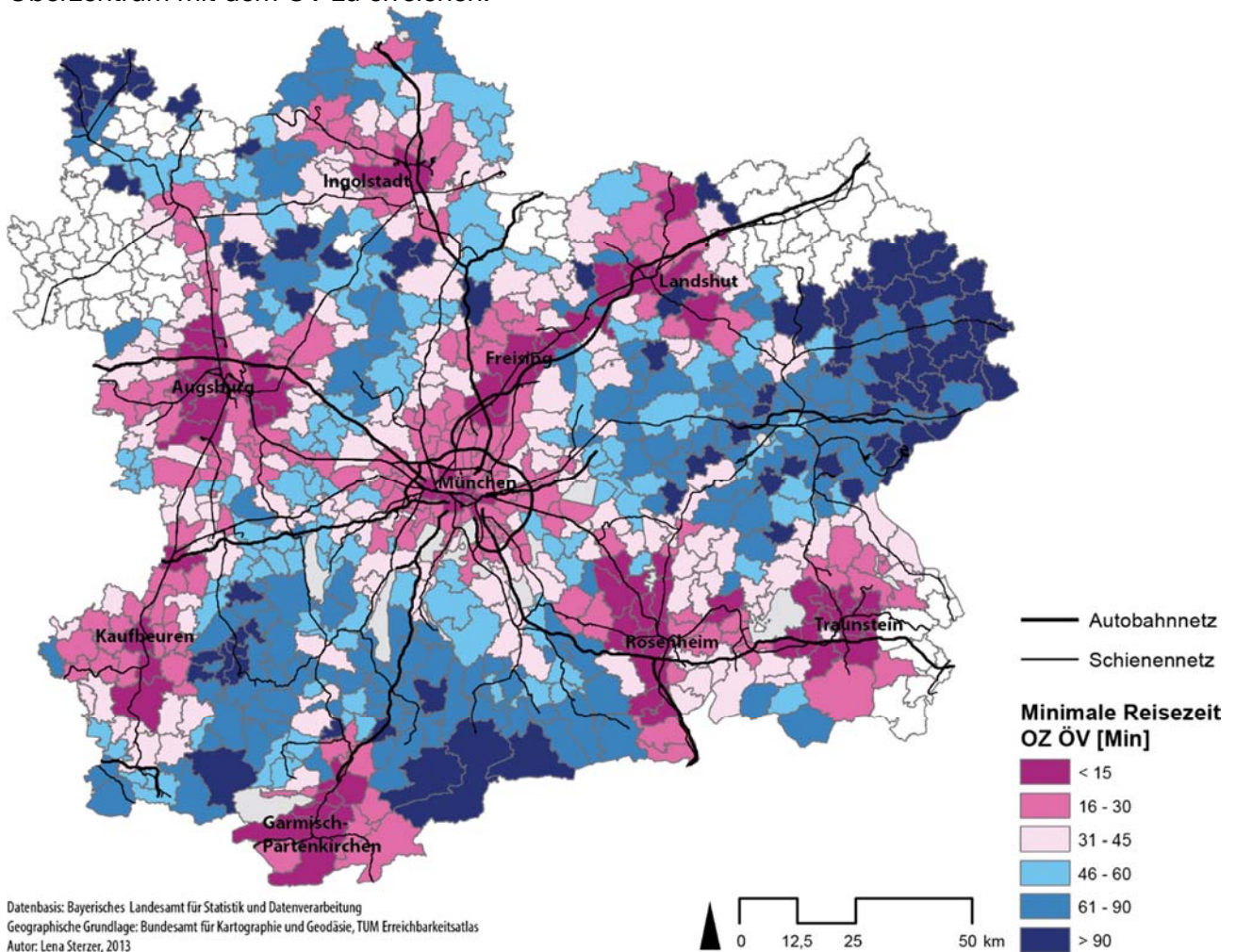


Abbildung 2: Minimale Reisezeit zum nächsten Oberzentrum mit dem ÖV (Stand 2010)

3. Bevölkerungsentwicklung

3.1 Bevölkerungsentwicklung 1980-2010

Insgesamt weist die Metropolregion bei Betrachtung der langfristigen Entwicklung über 30 Jahre einen Bevölkerungszuwachs von rund 20 % auf. Zum Vergleich: deutschlandweit wuchs die Bevölkerung im gleichen Zeitraum um 4,3 %. Mit wenigen Ausnahmen hatten die Gemeinden im Jahr 2010 mehr Einwohner als noch 1980. Dabei lässt sich ein Zusammenhang zwischen der Qualität der Erreichbarkeit und der Bevölkerungsentwicklung feststellen. Grundsätzlich nahm die Bevölkerung zwischen 1980 und 2010 mit Ausnahme einiger Oberzentren an gut erreichbaren Orten deutlich zu und stagnierte in schlecht erschlossenen Gebieten. Abbildung 3 zeigt die Abweichungen von der durchschnittlichen Entwicklung. Hierfür wurde die Abweichung der Wachstumsrate jeder Gemeinde mit der mittleren Zuwachsrate in der Metropolregion verglichen. Es ist zu beachten, dass eine unterdurchschnittliche Entwicklung nicht automatisch einer rückläufigen Bevölkerung entspricht. Im Zeitraum von 1980 bis 2010 nahm die Bevölkerung in rund 5 % der Gemeinden ab. Korridore mit überdurchschnittlichem Wachstum ziehen sich entlang der Autobahnen und Schienentrassen. Im Gegensatz dazu dehnen sich in den äußeren Achsenzwischenräumen Gebiete mit unterdurchschnittlicher Entwicklung aus.

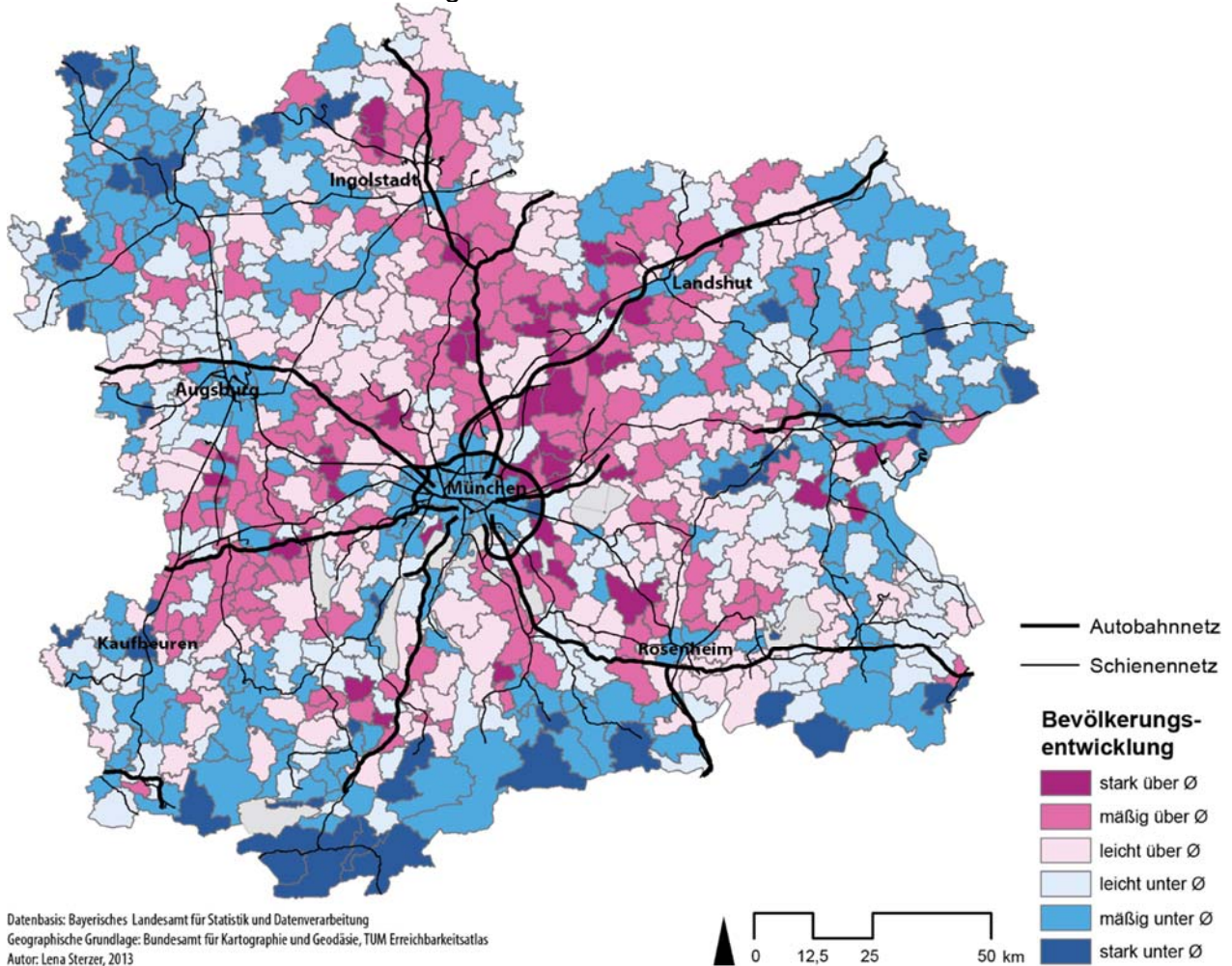


Abbildung 3: Abweichung von der durchschnittlichen Bevölkerungsentwicklung 1980 bis 2010

3.2 Bevölkerungsentwicklung 2011-2013

Eine Betrachtung der jüngeren Entwicklung zwischen 2011 und 2013 offenbart Trends, die von der langfristigen Entwicklung abweichen. Abbildung 4 zeigt, dass sich das Wachstum der vergangenen Jahre noch stärker auf den Kern der Metropolregion konzentriert. Zusätzlich zum nach wie vor starken Wachstum im Bereich Ingolstadt und der Flughafenregion lässt sich, im Gegensatz zu Abbildung 3, ein Trend zurück zur Stadt beobachten. Es zeigt sich, dass Oberzentren wie München oder Landshut wieder stärker an Einwohnern gewinnen. Im Mittel wuchs jede Gemeinde um 1,5 %, die Landeshauptstadt München wuchs allein um über 3 % und zeigt damit eine überdurchschnittliche Entwicklung an.

Weiterhin ist ein besonders starkes Wachstum südöstlich von München zu erkennen, so wuchsen die Gemeinden Aschheim (6,7 %), Feldkirchen (6,9 %), und Baierbrunn (8,4 %) mit am stärksten. Auf der anderen Seite sind jedoch auch mehr Kommunen im Randbereich und den Zwischenräumen von Schrumpfung betroffen als im langjährigen Mittel zwischen 1980 und 2010. Im Zeitraum vom 2011 – 2013 ging die Bevölkerung in 18,8 %, d. h. fast einem Fünftel der Gemeinden, zurück.

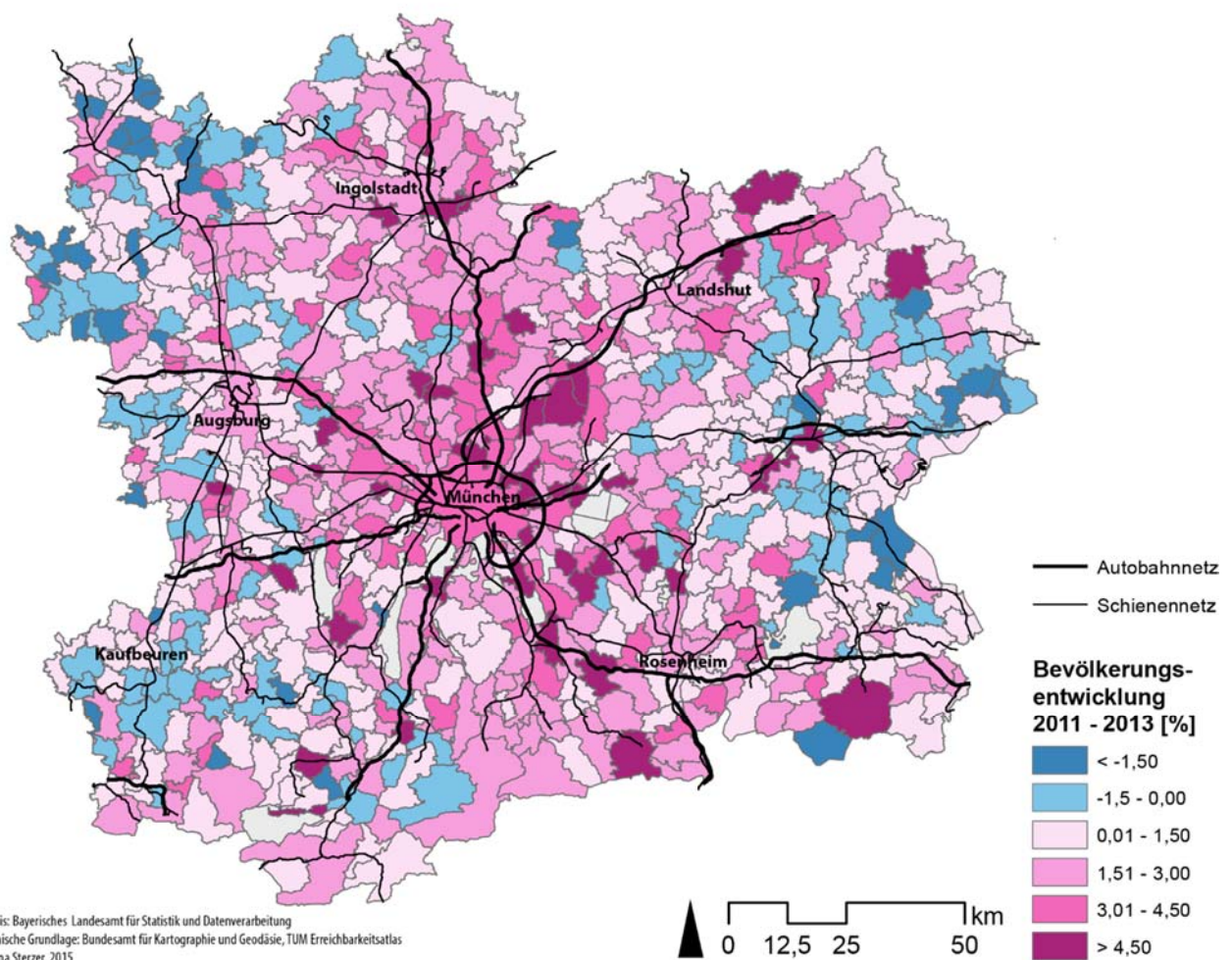


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2013

3.3 Bevölkerungsentwicklung 2011-2013 und Erreichbarkeit

Die folgende Abbildung stellt die Bevölkerungsentwicklung zwischen 2011 und 2013 der Erreichbarkeit gegenüber. Eine Gemeinde zählt dann als gut erreichbar, wenn innerhalb von 30 Minuten ein Oberzentrum sowohl mit dem MIV als auch mit dem ÖV erreicht werden kann. Hier wird deutlich, dass in jüngerer Zeit vor allem in gut erreichbaren Zentren die Bevölkerungszahlen überdurchschnittlich stark angestiegen sind. Aber auch in den Achsenzwischenräumen hat sich die Bevölkerung trotz schlechter Erreichbarkeit überdurchschnittlich entwickelt. Entscheidend für die schlechte Erreichbarkeit in den blau gefärbten Gemeinden ist die große Entfernung zur Schiene, wodurch eine effiziente, schnelle ÖV-Verbindung zum nächstgelegenen Oberzentrum nicht möglich ist. In Folge ist der MIV meist das dominante Verkehrsmittel.

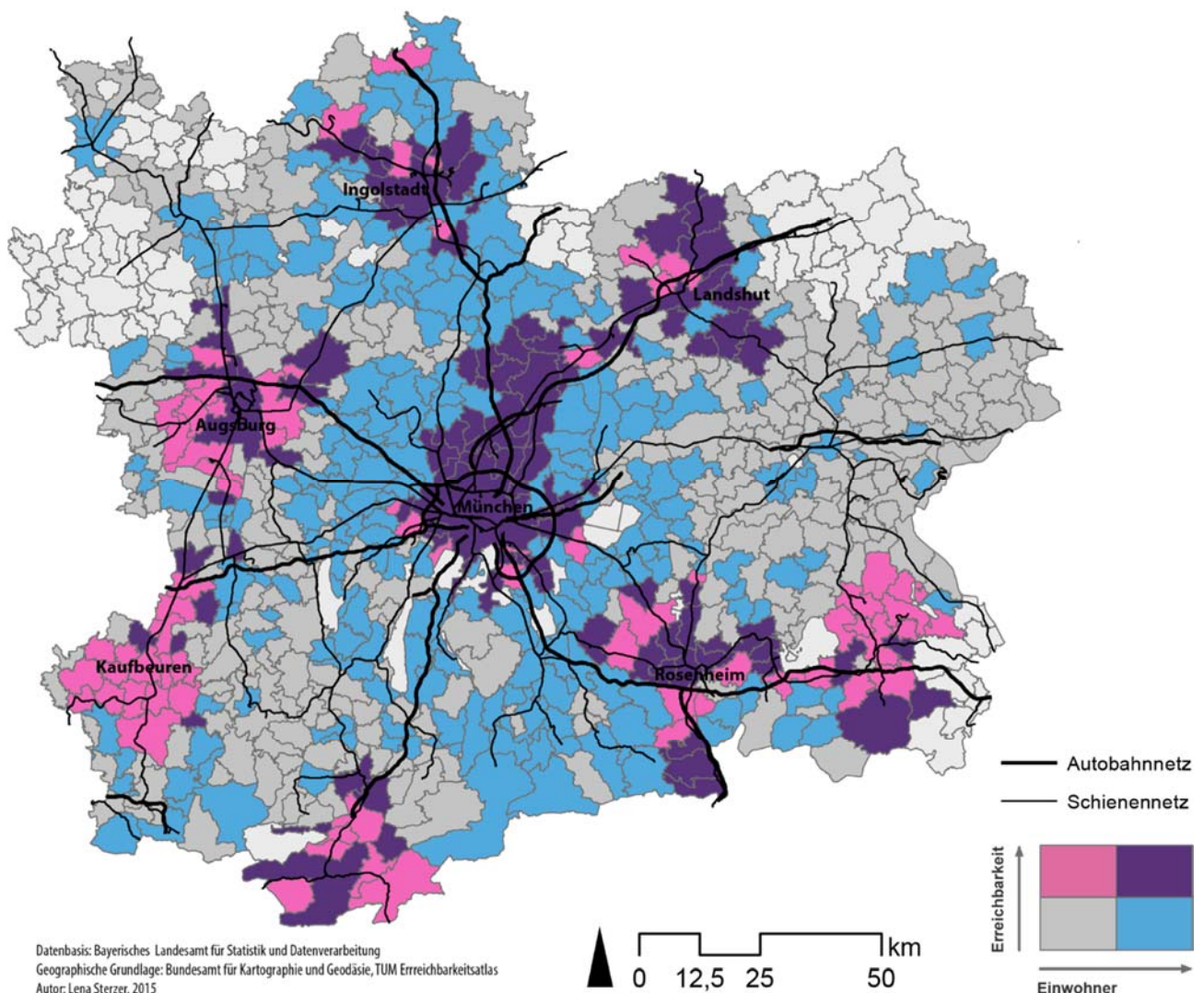


Abbildung 5: Korrelation Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2013 und Erreichbarkeit

4. Arbeitsplatzentwicklung

4.1 Arbeitsplatzentwicklung 2011-2013

Abbildung 6 stellt für jede Gemeinde die Arbeitsplatzentwicklung zwischen 2011 und 2013 dar. Die Darstellung wirkt durch die direkte Nachbarschaft von Gemeinden mit über- und unterdurchschnittlicher Entwicklung sehr heterogen. Weiterhin zeichnet sich hier ebenfalls eine stärkere Entwicklung entlang der Verkehrsachsen ab, wobei jedoch zunehmend auch Zwischenräume an Arbeitsplätzen gewinnen.

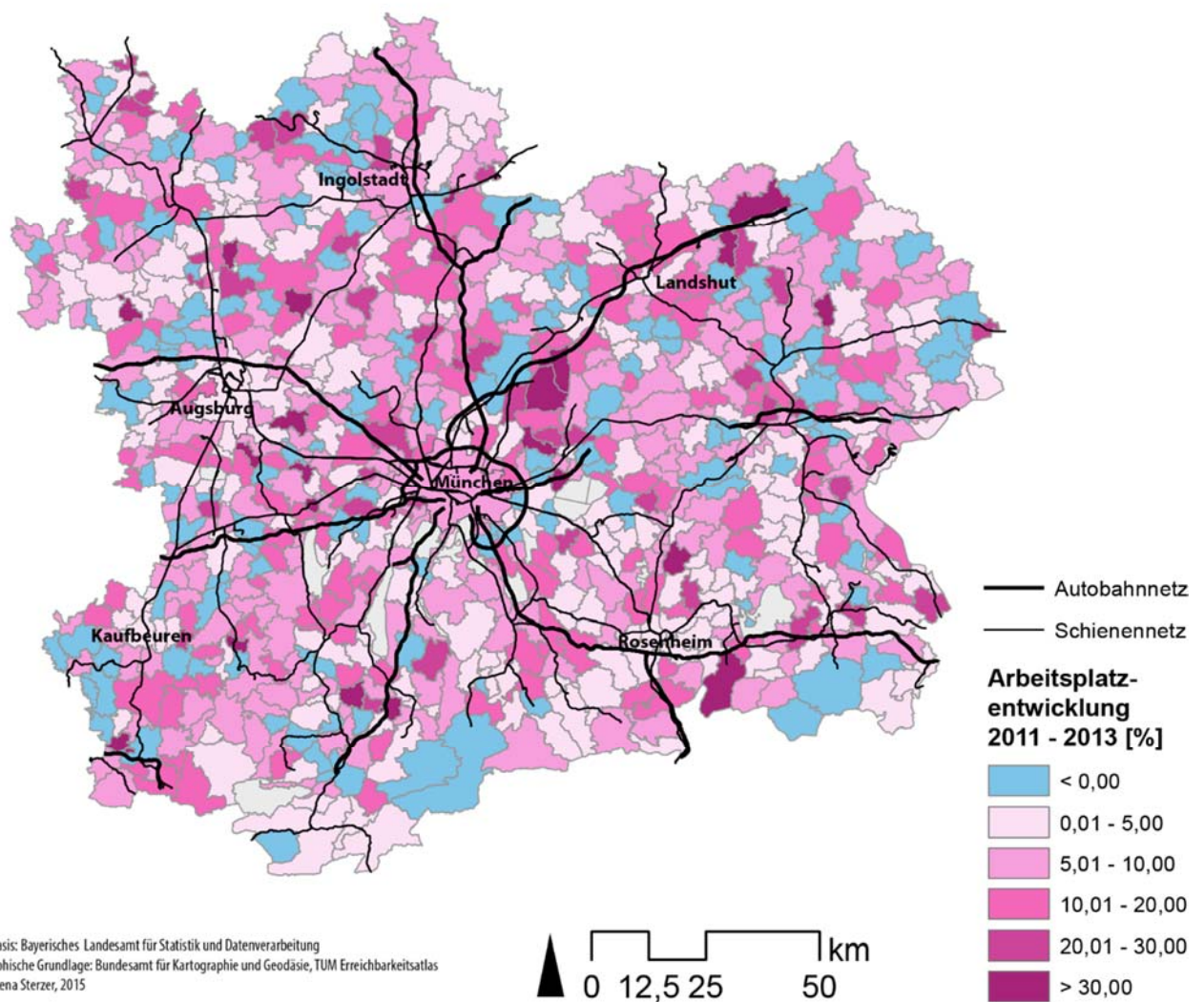


Abbildung 6: Arbeitsplatzentwicklung 2011 bis 2013

4.2 Arbeitsplatzentwicklung 2011-2013 und Erreichbarkeit

Die Arbeitsplatzentwicklung der letzten Jahre in Abhängigkeit der Erreichbarkeit ist in Abbildung 7 dargestellt. Überdurchschnittliches Arbeitsplatzwachstum bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit fand vor allem im Bereich der Städte München, Ingolstadt und Landshut statt. Auch im südöstlichen und südwestlichen Bereich der Metropolregion finden sich violett eingefärbte Bereiche. Darüber hinaus lässt sich trotz unzureichender ÖV-Versorgung eine zunehmende Erweiterung des Arbeitsplatzangebots in den Zwischenräumen und außerhalb der Kernstädte beobachten (blau). Oftmals grenzen einzelne Gemeinden mit überdurchschnittlicher Arbeitsplatzentwicklung direkt an Gemeinden mit unterdurchschnittlicher Entwicklung, sodass kein flächendeckendes Muster erkennbar wird. Tendenziell haben Gemeinden in den extrem peripher gelegenen Bereichen der Metropolregion einen unterdurchschnittlichen Stellenzuwachs zu verzeichnen.

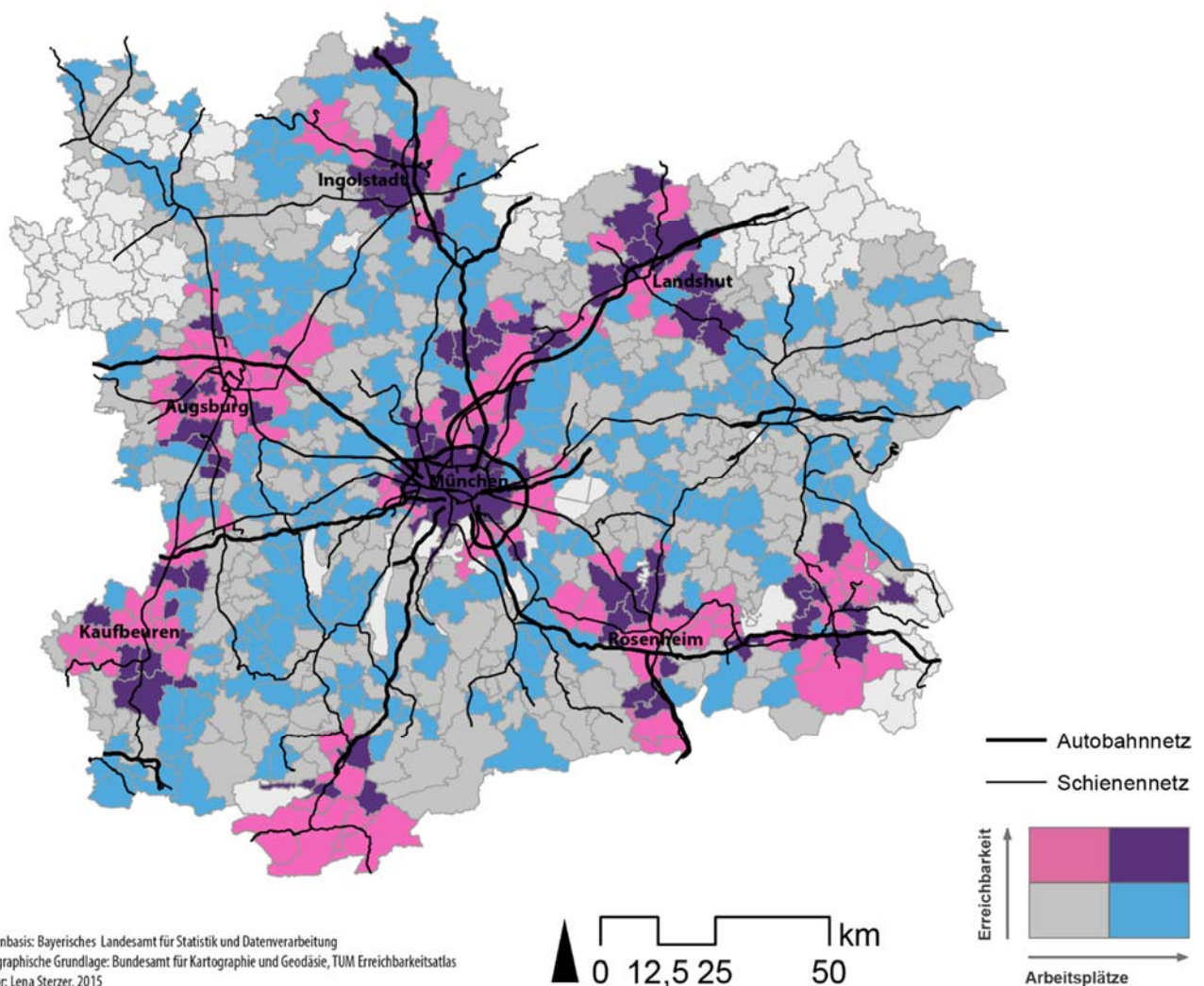


Abbildung 7: Korrelation Arbeitsplatzentwicklung 2011 bis 2013 und Erreichbarkeit

5. Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung 1980-2010

Ein Zusammenhang zwischen positiver Arbeitsplatzentwicklung und Wachstum der Bevölkerung ist naheliegend. Diese Annahme bestätigt sich in den violett eingefärbten Gemeinden aus Abbildung 8, wo sich beide Indikatoren innerhalb der letzten 30 Jahre überdurchschnittlich entwickelt haben. Viele dieser Gemeinden liegen entlang wichtiger Verkehrsachsen, wie der Autobahnen A9, der A92 und der A8, oder sind direkt an das Schienennetz angeschlossen. Häufig nahm auch in den weniger gut erschlossenen umliegenden Gemeinden trotz unterdurchschnittlicher Arbeitsplatzentwicklung die Bevölkerungszahl stark zu. Diese Kommunen scheinen somit von dem Arbeitsplatzwachstum ihrer Nachbarn zu profitieren. Möglicherweise tragen auch steigende Wohnpreise in den Gemeinden mit Arbeitsplatzschwerpunkt dazu bei, dass Wohn- und Arbeitsort oftmals nicht identisch sind. Die Ausdehnung von Gebieten mit negativer Entwicklung hinsichtlich beider Indikatoren untermauert den Zusammenhang zwischen Arbeitsplatzangebot und Bevölkerungszahl. Insbesondere im Randbereich der Metropolregion finden sich jedoch vereinzelt Gemeinden, in denen trotz eines deutlichen Zugewinns an Arbeitsplätzen nur ein schwaches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen ist. Die Vermutung liegt nahe, dass Jobangebote im Mittelpunkt der Region gegenüber Stellen im Randbereich aufgrund der höheren Attraktivität des Wohnstandorts bevorzugt werden.

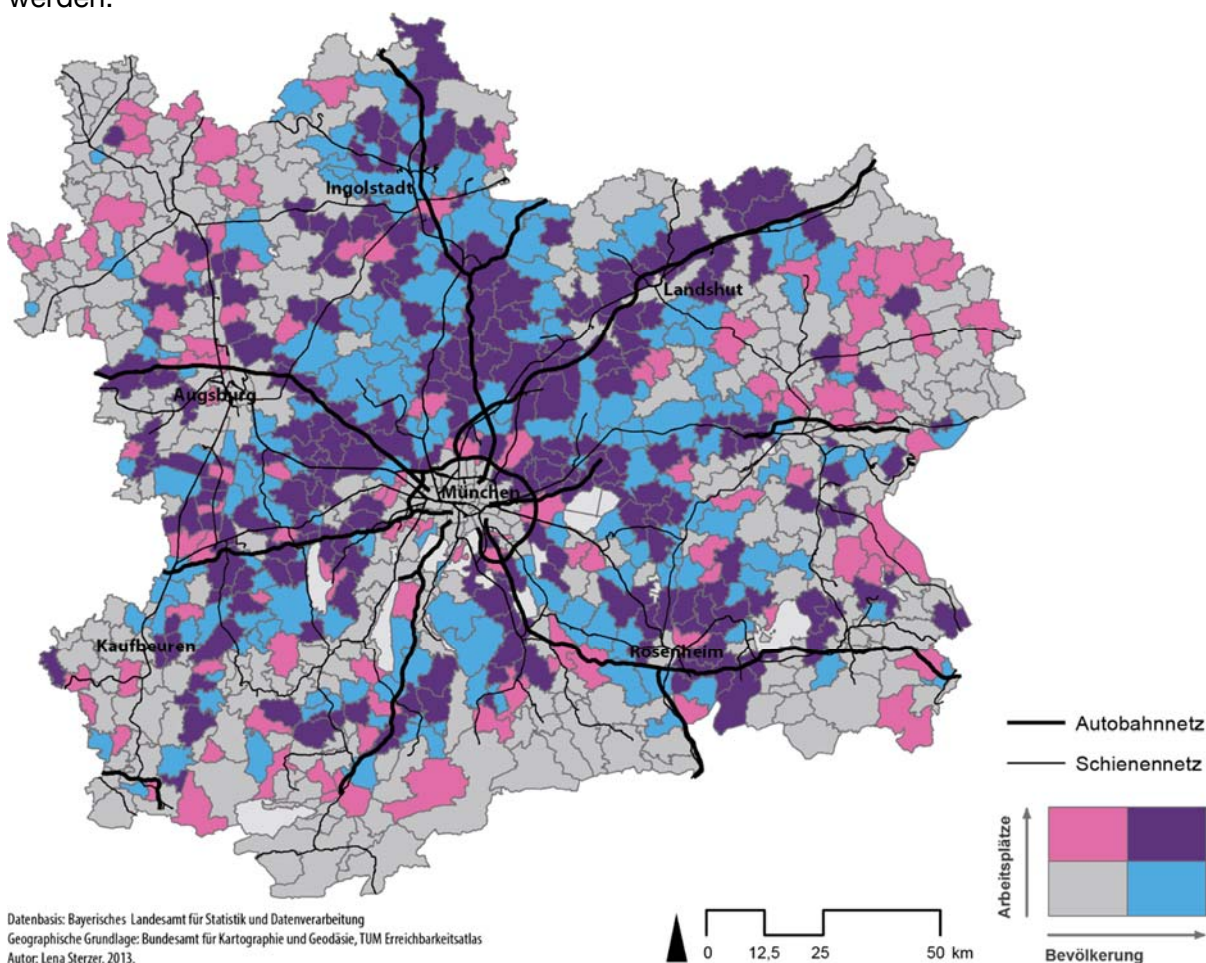


Abbildung 8: Korrelation Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung 1980 bis 2010

6. Wanderungsdynamik

In Abbildung 9 ist die Wanderungsdynamik Gemeinden im Vergleich mit dem Durchschnittswert zwischen 2011 und 2013 dargestellt. Der Mittelwert aller Gemeinden lag für diesen Zeitraum bei 60 Fortzügen bzw. 70 Zuzügen pro 1000 Einwohnern. Der insgesamt positive Wanderungssaldo leistet den größten Beitrag zum Bevölkerungswachstum der Region.

Die violett eingefärbten Gemeinden weisen sowohl bei den Zuzügen als auch bei den Fortzügen überdurchschnittliche Werte auf. Zu diesen höchst dynamischen Gebieten zählt insbesondere der Großraum München. Einerseits verliert die Stadt nach wie vor Bewohner an das Umland, während sie gleichzeitig viele Menschen von außerhalb der Region anzieht. Auffallend dynamisch zeigen sich auch die Gemeinden im Bereich der übrigen Oberzentren, an den Verkehrsachsen und Knotenpunkten, sowie entlang der Alpen.

Dagegen lassen sich die eher schlecht erschlossenen Rand- und Zwischenräume mit einer unterdurchschnittlichen Zahl und Zu- und Fortzügen als ruhig bezeichnen. Entsprechend moderat ist hier auch das Bevölkerungswachstum.

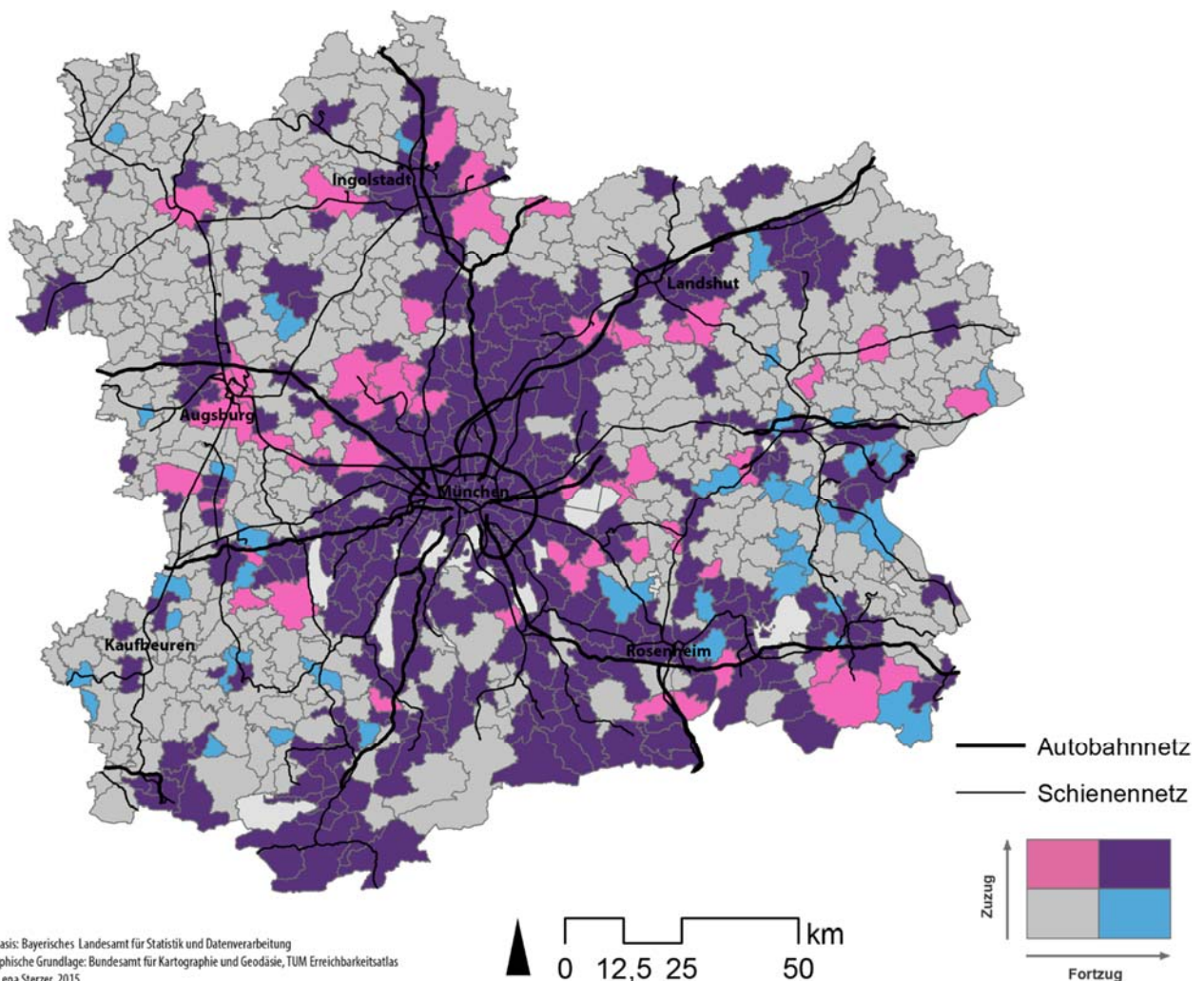


Abbildung 9: Zu- und Fortzugsregionen 2011 bis 2013

7. Neubautätigkeit

Die durchschnittliche Anzahl der in der Metropolregion pro Jahr neu gebauten Wohnungen ist in der folgenden Abbildung für den Zeitraum 2011 bis 2013 dargestellt. Berücksichtigt sind dabei Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden. Der Durchschnitt aller Gemeinden liegt bei jährlich 8,4 neuen Wohnungen je 1000 Bestandswohnungen. Sehr deutlich wird die hohe Neubaurate im Bereich Ingolstadt und in der Flughafenregion. Diese Gebiete zeichnen sich gleichzeitig durch ein hohes Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum aus. Vereinzelt sind auch hohe Werte zwischen den Zentren und Verkehrsachsen zu finden. Die Oberzentren selbst weisen aufgrund geringerer Flächenverfügbarkeit häufig niedrigere Werte auf. Ebenso nimmt die Neubautätigkeit in Richtung der Randbereiche ab.

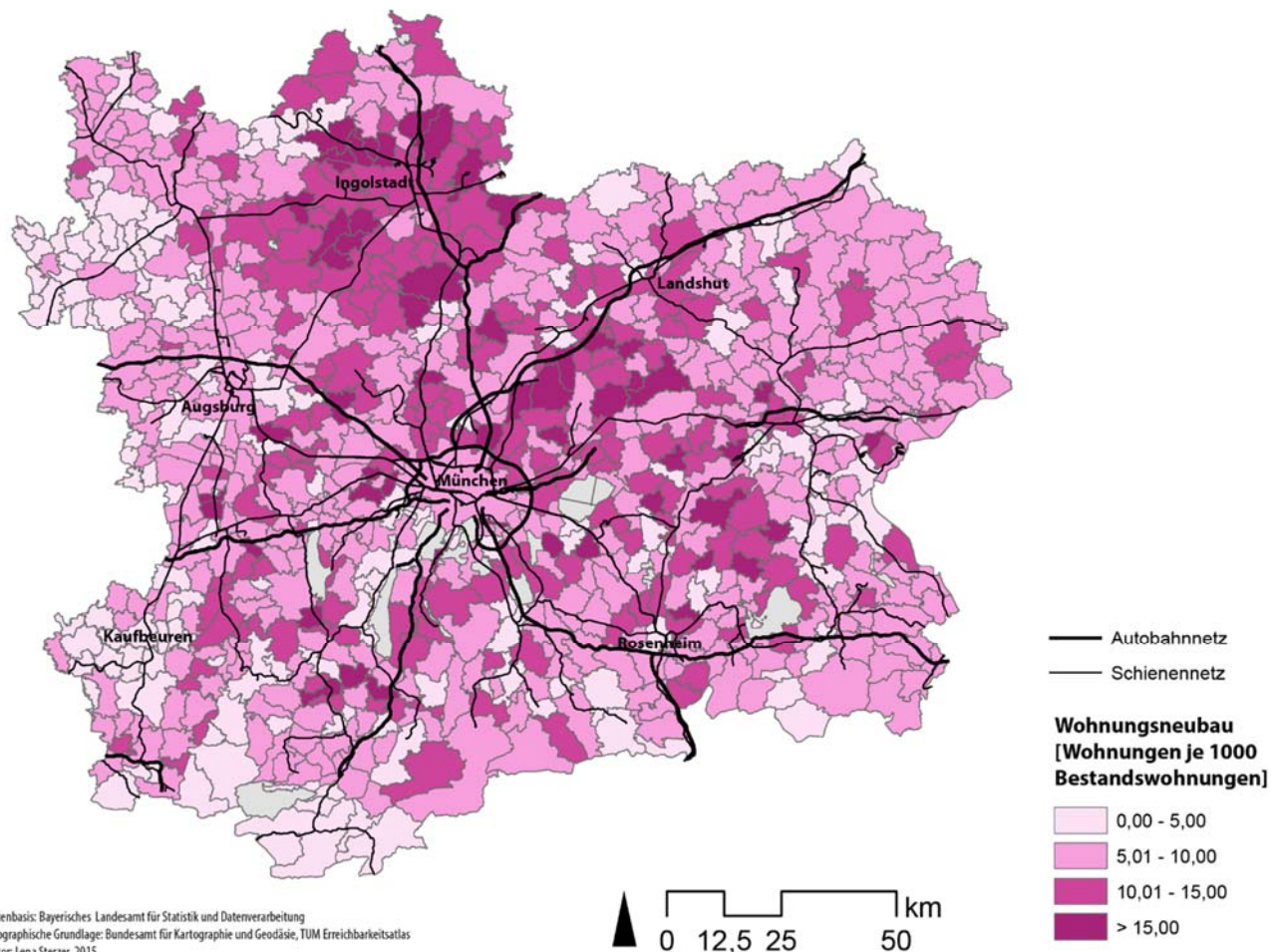


Abbildung 10: Neubautätigkeit 2011 bis 2013

8. Zusammenfassung

Die Studie deckt durch die Themen Wohnen, Arbeiten, Mobilität ein breites Themenspektrum ab. Dabei werden verschiedene Indikatoren zusammengebracht, die meist nur isoliert voneinander betrachtet werden. Ein Teil davon konnte bereits im Vorfeld der Befragung analysiert werden.



Generell gab es in den letzten 35 Jahren einen Bevölkerungszuwachs mit besonderem Fokus auf die Flughafenregion und die Achse München-Ingolstadt. In jüngster Zeit ist zusätzlich ein allgemeiner Trend zurück zur Stadt erkennbar. Die vorliegende Analyse macht aber auch deutlich, dass die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung kleinräumig sehr heterogen sind; zunehmende und abnehmende Bevölkerung sowie Arbeitsplätze in unmittelbarer Nachbarschaft. Die Befragung wird Aufschluss über die Gründe dieser Entwicklungen geben können. Obwohl die Metropolregion mit ihren 775 Gemeinden von 2011 bis 2013 2,2% mehr Bewohner hat, sind 19% dieser Gemeinden im selben Zeitraum geschrumpft. Bei den Arbeitsplätzen liegt der Zuwachs bei 5,8 %, dennoch sind auch hier 17 % der Gemeinden geschrumpft.

Desweiteren wird deutlich, dass das Bahnnetz ein wichtiges Rückgrat der verkehrlichen Erschließung darstellt: Die ÖV-Erreichbarkeit nimmt dort sprunghaft ab, wo der nächste Bahnhof weit entfernt ist. Bei der Studie zur Wohnungsnachfrage in der Planungsregion München gaben dennoch 90 % der Befragten an, dass die Nähe zum öffentlichen Nahverkehr sehr wichtig ist. Mit dem Auto hat die Erreichbarkeit der Oberzentren grundsätzlich ein hohes Niveau, mit Ausnahme der östlichen und nordwestlichen Randbereiche.

Das Wachstum geht zwar grundsätzlich mit der Erreichbarkeitsqualität einher, allerdings gibt es – gerade in jüngster Zeit – auch ein verstärktes Bevölkerungswachstum in den Achsenzwischenräumen. Insgesamt gibt es eine hohe Wanderungsdynamik in der gesamten Region. Neben dem Bevölkerungswachstum ist ein weiterer wichtiger demografischer Trend die Alterung der Bevölkerung, die sich in einem abnehmenden Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung zeigt. Hier stellt die Flughafenregion allerdings eine Ausnahme dar.