



Rede des Staatssekretärs  
im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Gerhard Eck,

anlässlich der Präsentation  
des Modellprojekts „Siedlungsentwicklung und Mobilität“

am 15. März 2011 in München

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Begrüßung	Meine sehr geehrten Damen und Herren, auch ich <b>begrüße</b> Sie alle recht herzlich! Ich <b>freue</b> mich, dass Sie zu dieser <b>Präsentation</b> des <b>Modellprojekts „Siedlungsentwicklung und Mobilität“</b> gekommen sind.
Aktuelle Themen	Themen wie <b>demographischer Wandel, Klimaschutz, Energieeffizienz</b> , Ausbau der <b>Infrastruktur</b> und die „ <b>klammen Kassen</b> “ der Städte und <b>Gemeinden</b> bestimmen derzeit die Diskussionen. All diese Themen spielen auch bei einer <b>nachhaltigen Siedlungsentwicklung</b> eine wichtige Rolle.
Bevölkerungsvorausberechnung	Bei der <b>demographischen Entwicklung</b> haben wir zwei gegenläufige Tendenzen: Vor allem im <b>Norden</b> und <b>Osten Bayerns</b> werden <b>die Bevölkerungszahlen</b> weiter <b>sinken</b> . Für meinen <b>Heimatlandkreis Schweinfurt</b> beispielsweise ergeben die aktuellen Vorausberechnungen <b>für 2029</b> eine <b>Abnahme um 9,7 %</b> gegenüber dem

Stand von 2009. Ähnliches gilt für die **Landkreise Neustadt an der Waldnaab** in der Oberpfalz (- 9,9 %) und **Freyung-Grafenau** in Niederbayern (- 11,1 %).

Bevölkerungswachstum im Großraum München

Dagegen werden für den **Großraum München** in den nächsten 20 Jahren **Zuwächse von 7,5 %** und mehr vorausberechnet.

Der **Bedarf an Wohnraum** wird hier deshalb weiter **steigen** und über die Potentiale der Innenentwicklung hinausgehen.

Siedlungsentwicklung im Großraum München

Wie schaut die **Siedlungsstruktur** im **Großraum München** aus? Die Landeshauptstadt liegt in der Mitte. Von dort verlaufen die **Siedlungsbänder** wie **Strahlen entlang der S-Bahn-Linien**. Dazwischen liegen **Grünzüge** als Frischluftschneisen und Naherholungsräume.

Der **Siedlungsdruck** im Großraum München ist **groß**. Für **noch mehr Wohnraum** und **Arbeitsplätze** wurde und wird deshalb häufig auch **zwischen den Siedlungsachsen gebaut**. Das führt dazu, dass dort

der **Pkw-Verkehr** zunimmt. Das erhöhte Verkehrsaufkommen **kostet Zeit und Geld**.

Mit dem **Siedlungsdruck** wachsen die **Anforderungen** bei der **weiteren Siedlungsentwicklung**. Dazu gehört, dass die **strukturellen, ökologischen und finanziellen Auswirkungen** einer Planung erfasst werden. Zudem sollte die Siedlungsentwicklung mit den Erfordernissen des **öffentlichen Personennahverkehrs** abgestimmt werden.

Meine Damen und Herren,

Stadt der kurzen Wege – Bedeutung für Alterung der Gesellschaft

unser **gemeinsames Ziel** – von Staatsregierung wie von Kommunen – ist es, **Ortszentren lebendig** zu erhalten und zu stärken. Wenn **Geschäfte des täglichen Bedarfs** und wichtige öffentliche Einrichtungen zentral liegen und mit Bus, S-Bahn oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind, hat das vor allem **für ältere Menschen** einen **großen Wert**.

Gerade sie wollen ihren Bäcker, Metzger, **Einzelhandelsgeschäfte, Ärzte**, Apotheken, **Behörden** etc. möglichst ohne eigenes Auto erreichen können – Stichwort **„Stadt der kurzen Wege“**.

Der **Anteil der älteren Menschen steigt**. Deshalb müssen wir dies bei der Anbindung von Siedlungsgebieten an die Orts- und Stadtzentren auch in Zukunft besonders beachten.

Innerörtliche  
Reserve-  
flächen

Viele Kommunen verfügen über **innerörtliche Reserveflächen**. Manchmal kann auch die **Nachverdichtung** bestehender Bebauung in Frage kommen. All diese **Potentiale** gilt es zu **mobilisieren**.

Baulücken zu füllen und brach liegende Flächen zu aktivieren mag bisweilen mühsamer sein als die Ausweisung neuer Baugebiete. Wenn **bereits erschlossene Grundstücke wieder bebaut** oder **Lücken geschlossen** werden, hat das aber den **Vorteil**, dass bereits **vorhandene Infrastruktur genutzt** werden kann. Das ist

effizient und **wirtschaftlich**. **Neue Investitionen** können damit vermieden werden. Die Innenentwicklung bringt so **Kostenvorteile** für die **Gemeinde** und für die **einzelnen Bürger**.

Flächensparen- Wenn **neue Siedlungsgebiete** angelegt  
de Infrastruktur werden müssen, dann sollte das möglichst  
**flächensparend** erfolgen. Denn **Fläche kostet Geld**. Nicht nur für das **Grundstück**, sondern auch für die **Erschließung** muss gezahlt werden. Bei der Anlage von neuen Siedlungsgebieten spielen deshalb die **Kosten für die technische Infrastruktur**, also für Wasser, Abwasser, Gas und Strom, eine wichtige Rolle. Hier werden **beachtliche finanzielle Mittel** auf längere Zeit gebunden.

Es liegt auf der Hand, dass der **Aufwand** für die Bereitstellung der technischen Infrastruktur in **kompakt bebauten Quartieren geringer** ist als in locker bebauten Gebieten. So reichen etwa **kürzere Leitungslängen**. Dadurch **sinken** die

durchschnittlichen **Pro-Kopf-Kosten**.  
**Längere Leitungsnetze** bedeuten  
dagegen **höhere Kosten** für Herstellung  
wie für Unterhalt.

Ökologische  
Aspekte

Bei einer **konsequenten Innenentwicklung** und einer gleichzeitig **bedarfsge-  
rechten** und **flächensparenden Neuaus-  
weisung** können unbebaute Freiflächen  
erhalten werden. Diese **Flächen** brauchen  
wir auch; sie haben insbesondere im  
Hinblick auf den Klimawandel **wichtige  
ökologische Ausgleichsfunktionen**.

Ziel des  
Projekts

Meine sehr geehrten Damen und Herren,  
**Ziel des zweistufigen Modellprojekts**  
„Siedlungsentwicklung und Mobilität“ war  
es, **verbesserte Entscheidungsgrund-  
lagen** zu schaffen für die **Weiterentwick-  
lung** des **schienengebundenen ÖPNV**  
sowie für die **Bewertung von Standorten**  
zukünftiger Siedlungsentwicklung im  
**Umland** der Stadt **München**. Dabei sollte  
insbesondere auch dargestellt werden, wie

sich **neue Flächenausweisungen auf den kommunalen Haushalt auswirken**, und welche Rolle es spielt, wenn das neue **Siedlungsgebiet an den ÖPNV angebunden** ist.

Initiative des Projekts

Das Projekt „Siedlungsentwicklung und Mobilität“ wurde von der **Landeshauptstadt München** zusammen mit den **Gemeinden des „MORO-Arbeitskreises Nachhaltige Stadtentwicklung“** initiiert (*Arbeitskreis gegründet zur Bewerbung für Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung*). Das sind die Städte **Garching** und **Germering** sowie die Gemeinden **Haar**, **Karlsfeld**, **Oberhaching**, **Oberschleißheim**, **Pullach**, **Unterschleißheim** und **Neubiberg**.

Stufe 1 und Stufe 2

In der **ersten Stufe** des **Modellprojekts** lag der Schwerpunkt der Untersuchungen auf der **regionalen Ebene** und den **privaten Haushalten**.

In der jetzt abgeschlossenen **Stufe 2** standen die **kommunale Ebene** und die **öffentlichen Haushalte** im Mittelpunkt.

Beispiel-  
gemeinden

Für die **Stufe 2** wurden aus dem Großraum München repräsentative kommunale **Standorttypen** in den Gemeinden **Aying**, **Karlsfeld** und **Zorneding**, in der **Verwaltungsgemeinschaft Odelzhausen** plus Gemeinde **Bergkirchen** sowie in den Städten **Erding** und **Geretsried** betrachtet.

Die ausgewählten Gemeinden liegen größtenteils **an bestehenden S-Bahn-Haltestellen**. Teilweise sind **neue Haltestellen geplant** oder der öffentliche Nahverkehr wird durch **Busse** übernommen.

Förderung

Mit diesem Projekt wurden erstmalig in Bayern die **Zusammenhänge** von **Siedlungsentwicklung** und **Erschließungsqualität** sowie die **finanziellen Auswirkungen** der Entwicklung von Wohnbauland auf die öffentlichen Haushalte untersucht.

Deshalb haben wir das Projekt mit **Zuschüssen** des **Freistaats Bayern** für modellhafte Planungen und Forschungen in Höhe von rund **100.000 Euro** gefördert.

Die **Ergebnisse** der Untersuchung **ergänzen** die **vorhandenen Planungsinstrumente**. Und sie schaffen **Entscheidungsgrundlagen** für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung.

Es geht auch darum, die Gemeinden bei der **partnerschaftlichen Zusammenarbeit** zu bestärken und – wie in diesem Beispiel – Untersuchungen für eine **gemeinsame Standortpolitik** zu fördern.

Drei fachliche Bausteine

Wie bereits in Stufe 1 wurden auch in Stufe 2 **drei fachliche Bausteine** untersucht: **Siedlungsentwicklung, Mobilität** und **Kostentransparenz**.

Baustein Siedlungsentwicklung

Der **Baustein Siedlungsentwicklung** wurde vom **Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München** bearbeitet.

**Herr Wißmann**, Stellvertretender Verbandsdirektor und Leiter der Ortsplanung, wird nachher an der **Podiumsdiskussion** teilnehmen. Die **Ergebnisse** des Bausteins Siedlungsentwicklung wird uns gleich **Frau Kastrup** vorstellen.

Baustein  
Mobilität

Der **Baustein Mobilität** wurde vom **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund** untersucht. **Herr Dr. Haller** wird uns darüber berichten.

Baustein  
Kosten-  
transparenz

Die Ergebnisse des **Bausteins Kosten-  
transparenz** wird uns Herr **Dr. Gutsche** vom Planungsbüro Gertz Gutsche Rümenapp mitteilen.

Kommunaler  
Vertreter

Anschließend wird Herr **Bürgermeister Kolbe** aus **Karlsfeld** die Sicht einer **beteiligten Gemeinde** darlegen. Karlsfeld war bereits an Stufe 1 des Projekts beteiligt.

Liebe **Frau Kastrup**, meine **Herren**,  
ich freue mich, dass wir Sie für diese Veranstaltung gewinnen konnten. Herzlichen **Dank** schon jetzt für Ihre Beiträge.

Broschüre  
Kurzdoku-  
mentation

Die **Ergebnisse** aus **Stufe 1** und **Stufe 2** wurden in einer **Kurzdokumentation** zusammengefasst. Exemplare der **Bro-schüre** liegen hier aus. Sie, meine Damen und Herren, können gerne eine Dokumen-tation **mitnehmen**.

Eines ist klar: Die Untersuchungen haben als Ergebnis **nicht den *einen* Königsweg für alle Kommunen** bei der Siedlungsent-wicklung. Diesen einen Weg kann es auch gar nicht geben; dafür sind die jeweiligen Umstände viel zu unterschiedlich.

Dennoch sollte jede Stadt, jede **Gemeinde** ihre **Entwicklung aktiv steuern** und dabei prüfen, wie die Ergebnisse des Projekts berücksichtigt werden können. Besonders ein **vorausschauendes kommunales Flächenmanagement** kann sich positiv auf den Haushalt auswirken. **Ziel** muss es sein, eine **langfristig qualitätsvolle**, gleichzeitig aber auch **bezahlbare Sied-lungsstruktur** zu schaffen.

Podiums-  
diskussion

Über die **Projektergebnisse** werden wir uns nachher in der **Podiumsdiskussion** austauschen. Die **Moderation** übernimmt **Frau Professor Keller**, Dekanin der Fakultät für Architektur an der Technischen Universität München. Liebe Frau Professor Keller, ich **begrüße** auch Sie recht herzlich. Vielen **Dank**, dass Sie die Veranstaltung begleiten.

Ich **freue** mich auf die **Fachbeiträge** und die anschließende **Diskussionsrunde**, an der ich selbst **gerne teilnehmen** werde.