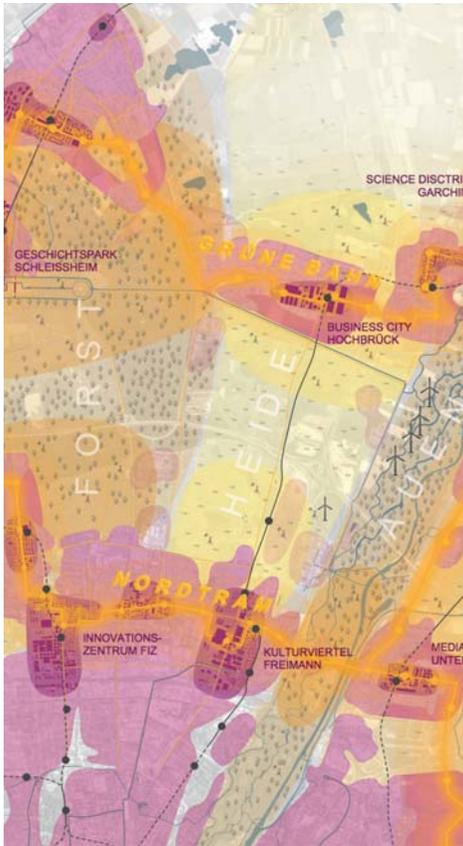


# The North of Munich: Stuck in transition?

Projekt im Master Urbanistik, WS 2014/15 Prof. Dr. Alain Thierstein, Dr. Nadia Alaily-Mattar, Franziska Becker, Lukas Gilliard



chair of urban development  
LEHRSTUHL FÜR RAUMENTWICKLUNG  
PROF. DR. ALAIN THIERSTEIN





Technische Universität München  
Fakultät für Architektur

Lehrstuhl für Raumentwicklung  
Chair of Urban Development

Prof. Dr. Alain Thierstein

Arcisstr. 21  
D 80333 München  
T: +49-(0)89-289-22489  
F: +49-(0)89-289-22576  
<http://www.re.ar.tum.de>

## Grußwort

Aufgrund der großen stadträumlichen Veränderungen im Münchner Norden hat die MVG die studentischen Arbeiten am Lehrstuhl für Raumentwicklung zum Thema Münchner Norden mit großem Interesse verfolgt. Die Veränderung der bestehenden Siedlungs-Strukturen von häufig öffentlich unzugänglichen Gebieten von alten Kasernenflächen zu Wohnraum und deren Integration ins Stadtgefüge, aber auch das Entstehen neuer Arbeitsplätze und neuer Sportgelände hat große Auswirkungen auf die Mobilität der Menschen. Diese künftige Mobilität soll – so der Auftrag des Münchner Stadtrates und der Wunsch der Nachbargemeinden – auch künftig trotz Nachverdichtung mit mehr Arbeitsplätze, Einwohnern, Schulen, und weiteren Funktionen – stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden. Dabei spielt schon heute der Öffentliche Verkehr eine ganz zentrale Rolle. Mit der U6 betreiben wir bereits seit vielen Jahren eine der wichtigsten Verbindungen zwischen der Landeshauptstadt München und dem prosperierenden Münchner Norden in Garching. Für den öffentlichen Verkehr setzen wir im Auftrag der Stadt München auf Basis künftiger Rahmenplanungen diese Ziele auch weiter mit um. Wir arbeiten bereits jetzt am Ausbau nachhaltiger Mobilitätskonzepte in dem hier bearbeiteten Gebiet und freuen uns über die Ideen und Anregungen städtebaulicher und verkehrlicher Art aus dem Master Urbanistik an der TUM.

Aus diesen Gründen haben wir – wie bereits früher - auch gerne die Einladung als Gastkritiker für die studentischen Arbeiten angenommen und die Veröffentlichung dieser auf hohem Niveau liegenden studentischen Arbeiten unterstützt.

Gunnar Heipp  
Leitung Strategische Planungsprojekte  
Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

Owing to the profound urban spatial changes that the north of Munich is witnessing, the MVG has followed with great interest the student work the Chair of Urban Development, which focused on this theme. Changes of existing settlement structures and the transformation of frequently publicly inaccessible areas of old barracks into new housing complexes and their integration into the urban fabric have a large impact on people's mobility. The creation of new jobs and new sports complexes further accentuate these changes. As per the order of the Munich City Council and the wishes of its neighboring communities, future mobility is to continue to be handled in an urban and environmentally friendly manner, despite densification with more jobs, residents, schools, and other functions. Within this context, public transport is already playing a central role. With the underground line U6 the MVG has been operating for many years one of the main links between the City of Munich and the prosperous north of Munich in Garching. We continue to implement these targets of urban and environmentally friendly mobility onto future framework conditions on behalf of the City of Munich. Indeed, we are already working on the expansion of sustainable mobility concepts in the area investigated by the Master of Urbanism students in this project and are excited about their ideas and suggestions of urban planning and transport concepts.

For these reasons, we have accepted the invitation as guest critic at the student studio project and have supported the publication of this high standard student work.

Gunnar Heipp  
Head of Strategic Planning Projects  
Munich Transport Company (MVG)

## Vorwort

Der interdisziplinäre Masterstudiengang Urbanistik - Landschaft und Stadt wird von der ‚Focus Area Urban and Landscape Transformation‘ (ULTRA) der Fakultät für Architektur an der Technischen Universität München (TUM) getragen. Der Masterstudiengang spricht Absolventen aus Fachrichtungen wie Architektur, Landschaftsplanung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Umweltplanung, Geographie und Soziologie an. Der thematische Schwerpunkt des Studiengangs ist die Erforschung und Entwicklung von Lösungsansätzen für die zunehmend komplexen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen, mit denen Städte und Stadtregionen heute konfrontiert sind. Die Organisation des Raumes ist ein wichtiger Aspekt, um diese wechselseitigen Herausforderungen aktiv anzugehen. Absolventen des Masters Urbanistik sind in der Lage, durch ihre interdisziplinäre Betrachtungsweise, aus sozial- und raumwissenschaftlichen Methoden, Veränderungen im urbanen Kontext zu verstehen und zukunftsfähige Entwicklungsstrategien für Stadt- und Landschaftsräume zu entwerfen.

Der Lehrstuhl für Raumentwicklung entwirft und lehrt unter anderem das im ersten Semester stattfindende Studienprojekt. Für die aus verschiedenen Disziplinen stammenden Studierenden schafft dieses Projekt die Voraussetzungen, um disziplinspezifische Fähigkeiten und Kenntnisse auszutauschen und die Komplexität der urbanen Raumentwicklung zu begreifen. Der Lehrstuhl für Raumentwicklung geht davon aus, dass die Raumplanung sich auf wissenschaftliche Erkenntnisse und Methoden stützt, obwohl Planung selbst keine Wissenschaft ist. Vielmehr ist Raumplanung ein poli-

tischer Prozess, der in bestehenden normativen Idealvorstellungen eingebettet ist und von Expertinnen und Experten der Raumforschung beraten wird. Der geschützte Rahmen innerhalb der Universität erhält eine besondere Bedeutung für die Verknüpfung der Entwurfsdisziplinen mit den Sozial-, Wirtschafts- und Geisteswissenschaften. Daraus können wegweisende Raumplanungsansätze entwickelt werden. Diese Ergebnisse sollen einen räumlichen Mehrwert darstellen, den weder die auf Genauigkeit abzielende Wissenschaft noch der auf hoffnungsvolle Umsetzung zielende Entwurf alleine zu erzeugen im Stande wären.

Der Lehrstuhl für Raumentwicklung erforscht in diesem Zusammenhang die Entwicklung von strategischen räumlichen Ansätzen und Visualisierungstechniken, die besser auf die Herausforderungen von heutigen Städten reagieren können. Etablierte Ansätze der Raumplanungspraxis gehen von einem statischen Verständnis der räumlichen Organisation aus. Pläne zeigen einen erwünschten Idealzustand auf, verfehlen es aber, die zielbezogene räumliche Transformation vorausblickend zu steuern. Dies ist auf regionaler Ebene besonders zu erkennen, wo die restriktive Art des Regionalplans unerwünschte Entwicklungen in der Regel verhindert, aber kaum Möglichkeiten zur Veränderung aufzeigt oder öffnet. Theorien der Stadt- und Regionalentwicklung liefern vielfältige Überlegungen und Konzepte für die Analyse und die Umsetzung räumlich erwünschter Transformation. Demgegenüber sieht sich die raumplanerische Praxis eingeschränkt in ihren Handlungsmöglichkeiten, obwohl ihre Handlungsfähigkeit durch professionelle Aus- und Weiterbildung gestärkt wird.

Wie kann sich also diese zuweilen schmerzlich empfundene Lücke schließen?

Jeder neue Master-Jahrgang startet mit einem Projektthema des Lehrstuhls für Raumentwicklung, welches im Kern auf die oben beschriebene Lücke zwischen Handlungsbedarf, Handlungsmöglichkeit und Handlungsfähigkeit zu reagieren versucht. Wesentliche Aspekte des Semesterprojektes sind ein relationales Raumverständnis, Multi-Skalarität – also simultane Betrachtung von Entwicklungen auf mehreren räumlichen Maßstabsebenen – Wirkungsorientierung, strategisches Planen und die systematische Reflexion des eigenen Tuns im Erarbeitungsprozess. Im Rahmen der Projektarbeit mit den Studierenden geht es zunächst darum zu verstehen, dass viele Zukunftsentwürfe – „Alternative Futures“ – plausibel, möglich und auch wünschenswert sind. In einer zweiten Phase erst versuchen die Studierenden Antworten auf die Frage zu geben, wie die räumliche Organisation der Zukunft sein wird oder sein kann. Ein wesentliches Ziel ist es, langfristige strategisch-räumliche Veränderungen zu identifizieren, ihre funktionalen und räumlichen Wechselwirkungen zu beschreiben und zu verorten sowie einen Transformationsprozess zu skizzieren, in dem es verschiedene Rhythmen der funktionalen Intervention und Geschwindigkeiten des Wandels gibt.

Der Studiengang Urbanistik befindet sich in seinem vierten Jahr und konzentriert sich im diesjährigen Erstsemesterprojekt auf den morphologisch wenig verdichteten, jedoch funktional stark verwobenen Raum zwischen dem Norden der Stadt München und dem

Flughafen München. In dieser „Zwischenstadt“-ähnlichen Situation (Sieverts, 1997) prallen Wachstum von Stadt und Rückgang von Landschaft aufeinander. Dennoch erscheint der Münchner Norden nur selten in der Diskussion der praktizierenden Planerinnen und Planer. Das Studienprojekt trägt die Überschrift „The North of Munich: Stuck in Transition?“ um den Fokus auf die räumliche Transformation zu legen und um die mit der räumlichen Transformation verbundenen Prozesse zu hinterfragen. Das Fragezeichen im Titel verdeutlicht das Dilemma, in dem sich zahlreiche vor Ort Verantwortliche befinden: vielen Akteuren ist die Notwendigkeit eines gesteuerten Wandels bewusst, einige versuchen es durch bloße Abwehr, wenige mit vorausschauender Zusammenarbeit.

Das Projekt fand im Wintersemester 2014-2015 statt. Als obligatorische Veranstaltung für die Studierenden des ersten Jahres des Master Urbanistik Studienganges war das Projekt auch offen für Studierende aus dem Master Architektur. 20 Studierende aus Österreich, Bulgarien, China, Frankreich, Deutschland, Japan, den Niederlanden und der Schweiz nahmen teil und arbeiteten in sechs interdisziplinär zusammengesetzten Gruppen.

Die Verknüpfung von Theorie und Praxis durch ein einsemestriges, exploratives Vorgehen ist keine leichte Aufgabe. Auf der einen Seite ist es unser Ziel, Studierenden geeignete Fähigkeiten für die Praxis der Stadtplanung und der Stadtentwicklung zu vermitteln. Auf der anderen Seite erwarten wir einen kritischen Blick auf den aktuellen Stand der Praxis. An dieser heiklen

Schnittstelle sind Studierende oft eher bereit als etablierte Planerinnen und Planer, kreative Risiken einzugehen. Die vorliegende Broschüre dokumentiert die Ergebnisse unseres Versuchs, den ‚intellektuellen Muskel‘ der Masterstudierenden zu trainieren und sie außerhalb der Komfortzone der etablierten Praxis der Raumplanung zu locken.

Prof. Dr. Alain Thierstein  
Dr. Nadia Alaily-Mattar  
Franziska Becker  
Lukas Gilliard

Technische Universität München  
Fakultät für Architektur

Lehrstuhl für Raumentwicklung

## Introduction

The Masters of Urbanism-Landscape and City program at the Munich University of Technology (TUM) is an interdisciplinary program managed by the Focus Area Urban and Landscape Transformation (ULTRA) at the Faculty of Architecture. It is open to graduates from a variety of backgrounds, such as architecture, landscape planning, town planning, transport planning, environmental planning, geography and sociology. The thematic focus of this program is research and development of spatial intelligence to understand and respond to increasingly complex ecological, economic and social challenges that cities and urban regions face. As societies seek to actively address these inter-related challenges, the organization of space to accord with certain valued ideals is a key aspect to consider. Graduate of this MSc Urbanism program are spatial influencers capable of engaging the social and spatial sciences and addressing more effectively changes in contemporary urban conditions.

The Chair of Urban Development designs and supervises, among other tasks, the first year studio project of the MSc Urbanism program. This project sets the stage for students from various disciplines enrolled in this program to comprehend the complexity of urban spatial development, to engage in dialogue and exchange of skills and insights with various disciplines and to search for and develop appropriate approaches to address problems caused by such complexity. The Chair of Urban Development starts from the premise that planning changes and transformations of spatial environments draws on scientific endeavors, while in itself not being a science. Rather, spatial planning is a political process that continues to be embedded in

existing normative ideals while being informed by spatial experts. Hence, within the controlled laboratory setting of academia, the engagement of design disciplines with social and economic sciences and the humanities acquires accentuated importance for developing spatial planning approaches, which manage both the constraints of science and promise of design beyond normative restraints.

Within this context we at the Chair of Urban Development are researching the development of strategic spatial planning approaches and visualization techniques that better fit the purpose of addressing the challenges cities face today. Current approaches of spatial planning practice emanate from a status quo understanding of spatial organization; as such they remain restrictive in challenging existing conditions and kickstarting spatial transformation. This is particularly evident at the regional scale, where the regional plan has become more a restrictive device for what not to do rather than an enabling tool that opens up possibilities. On the other hand, the landscape of urban theory has an abundance of concepts for analyzing and understanding processes of spatial transformation. However, how can we translate the analytical exercises of urban theory into spatial planning exercises? How can planners and urban designers catch up with the analytical findings of urban theorists?

For the first year MSc Urbanism studio project we choose each year a subject, which at its core is a by-product of the limitations of current approaches and tools of spatial planning. Incorporating the relational notion of space, interscalarity, futures thinking, impact orientation, strategic orientation and producing a medi-

um for debate are key aspects of our chair's approach to spatial planning. Within our approach our purpose is not to propose answers to the question of how the spatial organization of the future will or should be like, but it is rather about indicating and raising awareness that many futures are indeed possible and perhaps also desirable. A key feature is to capture longterm strategic spatial changes and to enable spatial planners to present an evolutionary process in which there are different rhythms and speeds of change.

In its fourth run, this year's studio project topic focused on the not so "thick" (Brantz et al., 2012), yet metropolitan, space inbetween the Municipality of Munich and the airport of Munich. In what could be viewed as "Zwischenstadt" (Sieverts, 1997), urban growth and landscape decline are coming together at close interrelation. Surprisingly though, this highly volatile area of the North of Munich does not feature on the drawing boards of practicing planners. We titled the studio project "The North of Munich: Stuck in transition?" to highlight the focus on spatial transformation and question the processes associated with it. Indeed, many local actors are aware of the need for proactively steered change. However, some actors adopt a defensive stance to change and few with farsighted cooperation. The studio project was held in the Winter Semester 2014-2015. A mandatory studio course for first year Masters Urbanism students, the course was also open to Masters of Architecture students. A total of 20 students participated in this project. Students from Austria, Bulgaria, China, France, Germany, Japan, the Netherlands and Switzerland were distributed into six interdisciplinary groups.

Bridging theory and practice through academic experiments is not an easy exercise. On one hand, our objective remains training students to master appropriate skills for urban planning practice. On the other hand, we expand our objective to include preparing them for adopting a critical stance at the current state of affairs of that very same practice they are expected to master. At this very delicate interface, graduate students at the start of their career are perhaps more willing than more established planners to take creative risk. The present brochure documents the results of our attempt to train the intellectual muscle of the MSc Urbanism students and to tease them out of the comfort zone of established spatial planning practice.

Prof. Dr. Alain Thierstein  
Dr. Nadia Alaily-Mattar  
Franziska Becker  
Lukas Gilliard

Technische Universität München  
Fakultät für Architektur

Chair of Urban Development

Grußwort	3
Vorwort	4
<b>Motivation &amp; Hintergründe</b>	<b>10</b>
<b>1 Der neue Norden. Miteinander Querdenken.</b>	<b>18</b>
<b>2 Drei Stradttypen</b>	<b>28</b>
<b>3 The Luxury of Less</b>	<b>38</b>
<b>4 land.schafft.stadt / stadt.schafft.land</b>	<b>48</b>
<b>5 The North of Munich - same same but different</b>	<b>58</b>
<b>6 Städteregion 5.0</b>	<b>68</b>
Quellenangaben	78
Impressum	79

# **Motivation und Hintergründe**

## Hintergrund des Projekts

Städte bestehen weiterhin auch in ihren Verwaltungsgrenzen. Kleine und große Städte rühmen sich mit dem historischen Status als Stadt, feiern ihren Gründungstag und erklären die lange zurückreichende Herkunft ihres Stadtnamens. Eine Stadt vermittelt ein Gefühl des Stolzes für diejenigen, die innerhalb ihrer Grenze wohnen und so eine gewisse lokale Autonomie, Identität und Tradition teilen. Allerdings ist die Logik der Stadtgrenze, ja die Logik des Konzepts der Stadt als eine bestimmte beschränkte Einheit, im Widerspruch zu der Logik des modernen Urbanismus. Henri Lefèbvre erklärte bereits 1970: "To speak of the urban is to look beyond the "city", to encompass an entire way of being, thinking and acting... In this sense, a vacation home, a highway and a rural supermarket are all part of the urban tissue'" (Lefèbvre, 1970/2003: 3, 4).

Mit der Erkenntnis, dass das Urbane sich über Stadt-



grenzen hinaus erstreckt und dass immer mehr Probleme vor Ort weder auf der lokalen Ebene der Stadt noch auf nationaler Ebene gelöst werden können, gewann der regionale Maßstab gegen Ende des letzten Jahrhunderts an Bedeutung – Michael Storpers (1997) später weiter entwickeltes Axiom der „The Regional World“ ebnete den Weg. Heute sind polyzentrische, urbanisierte Stadtregionen ein umfangreich debattiertes Thema der Raumwissenschaften. Die Sichtweise auf Stadtregionen hat sich hierbei vom territorial eingebetteten Raum zu einer relationalen Auffassung von Raum verschoben (Harrison, 2013). Die Region ist weder ein autonomes Subjekt noch ein bloßer Behälter mit klaren Funktionsgrenzen.

Der Fokus des Studienprojektes lag in diesem kreativen Spannungsfeld zwischen dem Urbanen als Netzwerk von multiskalaren Verbindungen und der Stadt als formal abgrenzbarem Territorium. Die Idee des Pro-

jektes zielte darauf, die sich im Entstehen befindenden räumlichen Muster des Urbanen außerhalb der Kategorie „Stadt“ zu betrachten. Vor dem Hintergrund einer zunehmend vernetzten Welt – bei weiterhin bestehender territorialer Organisation von Städten – stellt sich die Frage, wie wir die räumliche Realität im Geflecht der Transformation verstehen? Welche Veränderungen der räumlichen Organisation müssen wir ins Auge fassen, um eine Entwicklung der urbanen Gesellschaften aufzuzeigen und zu entwerfen, deren alltäglichen Lebensräume nicht den häufig künstlich geordneten Planungen von Raum widersprechen?

Zu diesem Zweck untersuchten die Studierenden die nördlichen Stadtteile Münchens und die fünf Gemeinden Garching, Ismaning, Oberschleißheim, Unterschleißheim und Unterschleißheim. Alle fünf Gemeinden liegen im Norden der Landeshauptstadt. Sie gehören zum nördlichen Teil des Landkreises München. Garching und Unterschleißheim haben den Status



einer Stadt, während Ismaning, Oberschleißheim und Unterföhring Gemeinden sind. Jede dieser Kommunen besitzt Gebietshoheit und verwaltet in eigener Verantwortung Angelegenheiten ihrer örtlichen Gemeinschaft.

Die Entscheidung, uns mit diesen fünf Gemeinden



und dem Norden der Stadt München zu beschäftigen ergibt sich aus der Tatsache, dass dieses Gebiet zwischen der Stadt München und dem Flughafen liegt. Diese Lage ergibt einen interessanten Fall, in dem das Urbane als treibende wirtschaftliche, soziale und räumliche Kraft die territorial definierten Einheiten und Aufgaben in Frage stellt. Die kommunale Handlungsautonomie ist im Grundgesetz verankert. Gleichzeitig sind diese Kommunen mit ihrem scheinbar unstillbaren Drang nach Flächenverbrauch getrieben, profitieren direkt und indirekt vom noch nicht voll verwirklichten Potenzial des internationalen Flughafens München

und wollen doch ihre 'Identität' bewahren und nicht weiter wachsen. Diese Widersprüche zeigen sich fast paradigmatisch im Untersuchungsraum. Das Studienprojekt befasste sich mit den Herausforderungen und Chancen dieser Gemeinden aufgrund ihrer geographischen Lage zwischen der Landeshauptstadt München und dem Flughafen. Welche räumlichen Auswirkungen zeitigen Bevölkerungswachstum, die Erbringung kommunaler Dienstleistungen und die Bereitstellung aller Arten von Infrastrukturen? Wie stellen sich die Studierenden als angehende Raumexpertinnen und -experten die zukünftige Entwicklung der räumlichen Organisation dieses Untersuchungsgebiets vor? Was wird geschehen und was kann getan werden – wo, wann und von und mit wem?

Die Projektarbeit gliederte sich in drei Hauptaufgaben.



Das Ziel der ersten Aufgabe war es, die Studierenden mit der physisch-räumlichen Umgebung des Untersuchungsgebiets vertraut zu machen. Die Studierenden waren aufgefordert, die vorhandene Raumstruktur – bauliche Dichte, Bevölkerung, Arbeitsplätze, Landschaft, Nutzung, Landbesitz –, Verwaltungsgrenzen, touristische Attraktionspunkte und die historische Entwicklung der Raumstruktur zu analysieren. Parallel wurden die drei miteinander verknüpften Themen Wirtschaft, Wohnen und Bevölkerung sowie Mobilität untersucht. Die Ergebnisse der ersten Aufgabe haben Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebiets hervorgebracht. Die Idee der ersten Aufgabe war es, nicht allumfassend zu sein. Vielmehr galt es, die wichtigsten anstehenden Herausforderungen zu identifizieren und diese mit den besonderen räumlichen Komponenten zu verknüpfen. Am Ende der Aufgabe organisierten und visualisierten die Studierenden ihr Verständnis von thematischen Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebiets, kategorisierten diese auf verschiedenen Ebenen und begannen somit die Zusammenhänge der verschiedenen Analyseebenen zu erkennen.

Die zweite Aufgabe drehte sich um die gestalterische Dimension ‚Zeit‘. Stadtentwicklung ist ein dynamischer Prozess, der in eine unbekannte Zukunft projiziert. Anforderungen, Vorlieben, Werte und Lebensstile verändern sich im Laufe der Zeit. Bevölkerungsmerkmale sind dynamisch, die demografische Struktur verändert sich stark. Die Aufgabe beinhaltete eine systematische Untersuchung von Trends sowie zukünftigen Chancen und Risiken des Untersuchungsgebiets. Das Ziel dieser Aufgabe war evidenzbasierte, mögliche und wün-

schenwerte, alternative Zukunftsvorstellungen' für das Untersuchungsgebiet abzuleiten. Mit alternativen Zukunftsvorstellungen bezeichnen wir in unserer Arbeit am Lehrstuhl die narrative Entwicklung der künftigen Funktionen und eine schematische Darstellung der räumlichen Dimension dieser Zukunft. Basis ist eine Trendanalyse, welche die Studierenden auf der Grund-



lage des ‚Trend Report‘ von Ernst Basler + Partner AG Zürich (2012) durchführten. Die Arbeitsgruppen nutzten 20 Trends und analysierten diese Entwicklungslinien im Bezug auf ihre Wirkungsrichtung (positiv, neutral oder negativ), Dominanz (hoch, mittel, niedrig) und Steuerungsmöglichkeit (lokal steuerbar, nicht steuerbar). Mit Hilfe eines sogenannten Papiercomputers, welcher auf Frederic Vesters (2002) systemisches Denken aufbaut, bewerteten die Studierenden die Rolle dieser Trends innerhalb eines systemischen Zusammenhangs. Basierend auf dem Verständnis der Wechselwirkungen

von Trends und der Einflussmatrix konnten die Studierenden ihre Diskussion über die Zukunft strukturieren, die systemische Beziehungen zwischen den Trends erfassen und Informationen herausarbeiten, die bereits implizit in ihren Gesprächen auftauchten, je-doch noch nicht für Außenstehende nachvollziehbar waren. Mit diesem weiterführenden Verständnis erarbeiteten die Studierenden einen plausiblen Vorschlag für eine mögliche und wünschenswerte alternative Zukunft für das Untersuchungsgebiet.

Die dritte und letzte Aufgabe widmete sich der Entwicklung und räumlichen Konkretisierung eines ausgewählten alternativen Zukunftskonzepts für das Jahr 2045. Das Ziel der Aufgabe war es, die Studierenden vom Konzept zu einer ausgearbeiteten Raumentwicklungsstrategie zu bringen. Hier bestand die Herausforderung darin, Ideen – noch konzipiert in numerischer, narrativer oder visueller Form – zu konkreten Plänen und strategisch-räumlichen Vorschlägen weiter zu entwickeln. Das Urbane wird auf dem Maßstab des Untersuchungsgebiets im Bezug auf Verbindungsdichte, Netzwerkbeziehungen und Mobilität und nicht bloß auf statische Artefakte wie Gebäude, Siedlungsformen oder physische Handlungsorte entwickelt. Eine der Schwierigkeiten dieser Aufgabe war es, die konzeptionellen Zielvorstellungen in den Vertiefungsbereichen räumlich konkret darzustellen, ohne die Kohärenz vis-à-vis einer ganzheitlichen, systemischen Betrachtung zu verlieren.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der sechs studentischen Arbeitsgruppen mit ihren wesentlichen Erkenntnissen aus der Analyse sowie ihren Vorschlägen für die zukünftige Entwicklung der Region dargestellt.



Die Studierenden verfassten im Rahmen der Entwicklung ihrer Zukunftskonzepte textliche Erläuterungen für ihre jeweiligen Arbeiten. Diese Texte stellen in Verbindung mit den dazugehörigen Abbildungen die wesentlichen Inhalte dieser Broschüre dar. In Vorbereitung auf die vorliegende Veröffentlichung lag die Entscheidung bei den Studierenden selbst, welche Abbildungen von den erstellten Präsentationspostern zur Illustration der wesentlichen Erkenntnisse ausgewählt wurden. Eröffnet wird die Darstellung der jeweiligen Arbeiten mit der von jeder Gruppe entwickelten und in ein räumliches Konzept übersetzten ‚alternativen Zukunft 2045‘. Durch die Untersuchung möglicher zukünftiger Entwicklungen erweitert die Arbeit der Studierenden das Verständnis der Natur dieser Herausforderungen und die Rolle, welche die räumliche Transformation bei ihrer Bewältigung spielen kann.

## Background

Cities continue to exist as administrative entities. Cities, small and large, boast the historical span of their status as cities, celebrating founding days, asserting their ages as cities, explaining the etymology of their names and so on. Being a city instills, supposedly, a sense of pride to those who dwell within its boundaries, as they share local autonomy, identity and tradition. However, the normative logic of city boundaries, indeed the very logic of the concept of the city as a definite bounded entity, is at odds with the logic of contemporary urbanism. Lefebvre declared as early as 1970 that “to speak of the urban is to look beyond the “city”, to encompass an entire way of being, thinking and acting... In this sense, a vacation home, a highway and a rural supermarket are all part of the urban tissue” (Lefebvre, 1970/2003: 3–4).



With growing awareness that the urban extends beyond city limits, and that increasingly problems faced locally can neither be solved at the local city level nor at the national level, the regional scale gained importance towards the end of the last century. Storper’s (1997) now outmoded axiom of a “regional world” paved the way. Today polycentric urban regions are a hot topic of current research in the field of spatial sciences, signaling a shift from territorially embedded to relational conception of space (Harrison, 2013). Yet the region is not an autonomous subject or container with neat boundaries.

This studio project has set the focus of the design exercise within this moment of creative tension between the urban as networks of multiscale connections and cities as bounded territories. The idea of this project has been to contemplate the emerging spatial patterns of the urban beyond the category of the city. Within this context of an increasingly relational world amidst the territorial pervasiveness of cities, how do we understand the spatial reality at the crossroads of urban transition today? And what transformations in spatial organization do we envisage to guide the evolution of urban societies, whose quotidian habitats mess up our overtly neat conceptualizations of space?

Towards this purpose, we zoom in to a case study literally at our doorstep, namely, the area spanning the north of the Municipality of Munich and the five municipalities of Garching, Ismaning, Oberschleissheim, Unterföhring, and Unterschleissheim. All five municipalities are located at the northern gateway to the city of Munich. They all belong to the northern section of Landkreis Munich. Garching and Unterschleissheim

have the status of cities (Stadt), while Ismaning, Oberschleissheim and Unterföhring are considered “Kom-



munen”. Each of these municipalities enjoys local territorial sovereignty and is responsible for the management of the affairs of its local constituency.

Our interest in these five municipalities stems from the fact that they are sandwiched between the City of Munich and the airport area. Hence, this focus area presents an interesting case in which the urban as an economic, social and spatial force is negotiating physical territorialities. Despite their relative local autonomy, as enshrined by the Basic Law, these municipalities are immediately affected by the growth of Munich and the seemingly insatiable hunger of this growth for land and the not yet fully realized potential of, Munich’s airport as an engine of growth. The objective of this project was to analyze and suggest proposals to address the challenges and opportunities faced by these five municipalities owing to their particular geographic location.

Indeed, this project was concerned with how Munich's northern neighboring communities respond to the size, density and shape of Munich to come. It is about the spatial responses to exogenous pressures of population growth, service provision, and infrastructure needs and the impact that spatial configurations have on the future of these municipalities. How do spatial experts envisage the spatial organization of this focus area to be like in the future? What needs to be done where, when and by whom, so that it will become this way? The course work was divided into three main assignments. The first assignment was dedicated to getting



the students acquainted with the focus area by analyzing the physical spatial environment. Students were required to analyze the existing spatial structure (grain, density, landscape, land use, land ownership), administrative boundaries, assets and landmarks, and the historical evolution of the spatial structure. In parallel



the three interrelated themes of economy, housing/population and mobility were analyzed. The findings of the first assignment highlighted the strengths and weaknesses of the focus area. The idea of the first assignment was not to be all encompassing. Rather the objective was to identify the key issues at stake, and sieve through the particularly spatial components of these key issues. At the end of this first part of the course, students were able to organize and visualize their comprehension of thematic strengths/weaknesses of the area under study, categorize these at different scales and understand the linkages of different scales of analysis.

The second assignment brought the time dimension to the fore. Urban development is a dynamic process that projects into an unknown future. Users' requirements, tastes, values and lifestyles change over time. Population characteristics are dynamic. Demography today is certainly different than the one in the future. In

this part of the course, the assignment was a systematic investigation of trends and the future opportunities and threats that our focus area faces. The objective of this assignment was to derive evidencebased, possible and desirable alternative futures for the focus area under investigation. With alternative futures, we mean narratives of future functionalities alongside schematic visualizations of the spatial dimension of these futures. Towards this purpose, students carried out a trends analysis. Based on the Trend Report of Ernst Basler + Partner AG, Zurich (2012), 20 trends were selected and analyzed in terms of their impact direction (positive, neutral or negative), dominance (high, medium, low) and capacity to be steered locally. Using Frederic Vestier's (2002) systemic thinking model students assessed with the help of the paper computer' the role of these



trends within the overall systemic context. Based on an understanding of the reciprocal effects of trends and the matrix of influence, students were able to structure their discussion about the future, capture the systemic relations inbetween trends and uncover information that has been implicit in their discussions but not yet visible. With this new understanding, students synthesized a plausible proposal of a possible and desirable alternative future of the area under investigation.

The third and final assignment focused on the development and spatialization of a selected alternative future development concept, set around the year 2045. As students identified key issues that the focus area faces, they developed a conceptual proposal of how these challenges are to be addressed. The objective of this assignment was to move from a concept to a spatial development strategy. The challenge in this assignment was to move from ideas conceived in numerical and narrative forms to images (diagram, map), and then from images to plans. This entailed thinking of the urban in terms of connections, networks, relationships and mobility, rather than static buildings or places. One of the difficulties in this assignment was to manage focused investigations of key interventions while not losing coherency vis-à-vis the holistic view.

In what follows, each of the student groups presents its exploration of the current and future challenges that our project's focus area in the North of Munich faces.



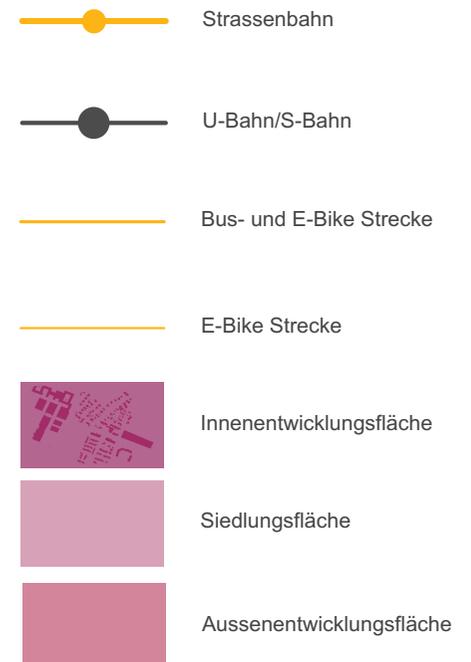
The texts were written by the students as part of their deliverables for the final assignment. Students were also free to select from their final poster presentations appropriate visuals, which appear here in the brochure. Each project is introduced by an illustration of “alternative future 2045”. By investigating possible future developments, the work of the students expands our understanding of the nature of these challenges and the role that spatial transformation can play in addressing them.

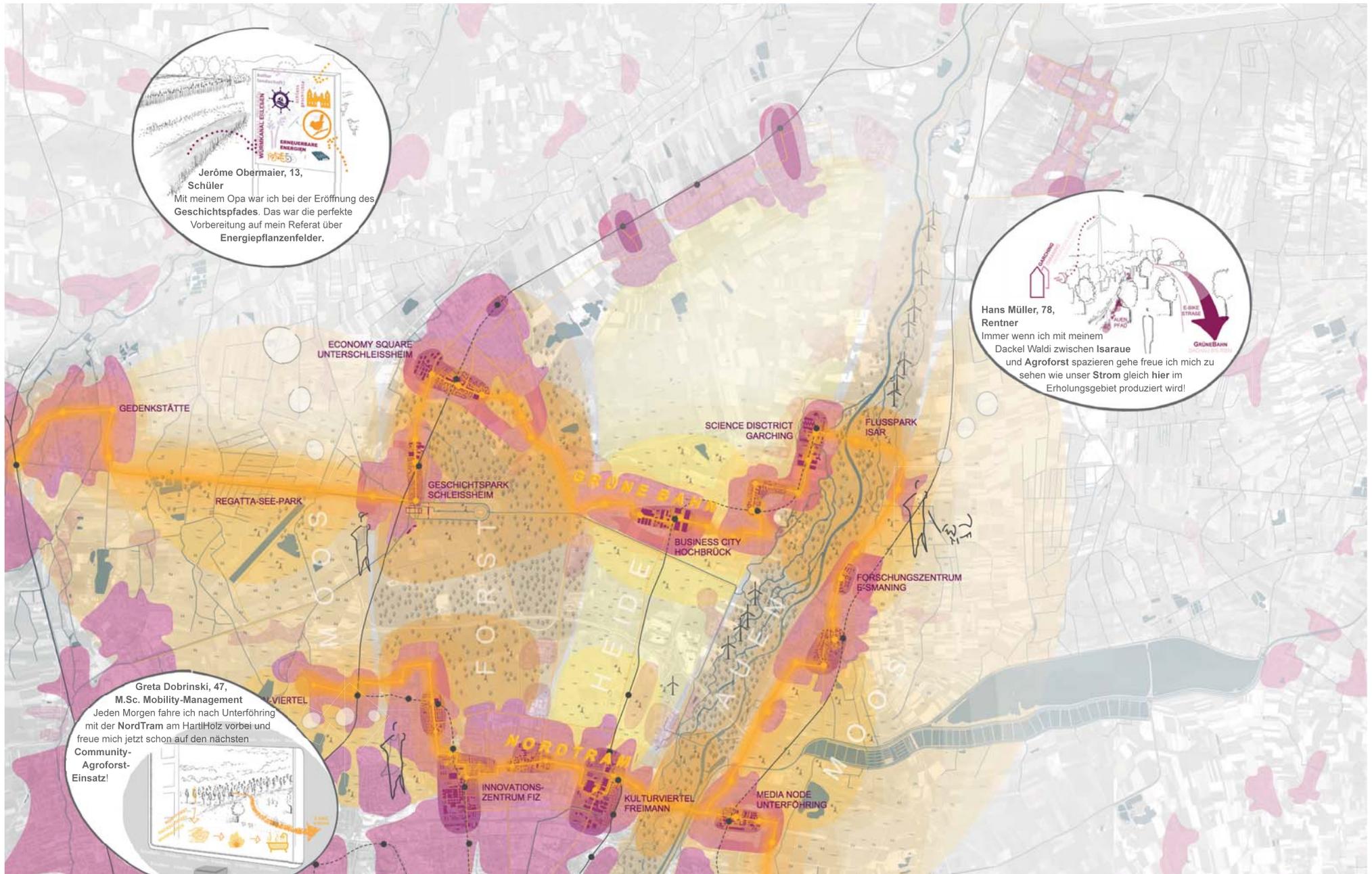
# **1 Der Neue Norden. Miteinander Querdenken.**

Carola Berger, Theresa Friedrich, Garry Müntener

## The New North: Thinking together laterally

This project proposes the development of the “New North” as a cooperative, densely interwoven, “thick” region, in which connectivity is a key criterion. Connectivity is meant in the sense that significant places are connected effectively with each other, but also in the sense of creative cooperative lateral thinking at a political level. In order to strengthen inter-municipal connections and to give impetus for urban developmental this project proposes to supplement the existent radial links of public transport structures with two tangential connections. These new two rail connections termed, the “Green Railway” and the “North Tram” become a connective element in the “New North”. The cultural landscape is a connective tissue that caters for recreational uses and the production of renewable energy The “Planning Region New North” is proposed as an overarching planning arm that is responsible for the overall coordination of mobility, settlement and landscape. The various developments proposed in this project do not run autonomously, but rather interdependently. The introduction of one measure triggers many other developments. Three principles are proposed to take into account developments at various scales. These three principles are activate, network, and develop. An exemplary application of these conceptual principles in the two cities of Unterschleissheim and Garching is presented.





Jérôme Obermaier, 13,  
Schüler  
Mit meinem Opa war ich bei der Eröffnung des  
Geschichtspfades. Das war die perfekte  
Vorbereitung auf mein Referat über  
Energiepflanzenfelder.

Hans Müller, 78,  
Rentner  
Immer wenn ich mit meinem  
Dackel Waldi zwischen Isarau  
und Agroforst spazieren gehe freue ich mich zu  
sehen wie unser Strom gleich hier im  
Erholungsgebiet produziert wird!

Greta Dobrinski, 47,  
M.Sc. Mobility-Management  
Jeden Morgen fahre ich nach Unterföhrung  
mit der NordTram am HartlHolz vorbei und  
freue mich jetzt schon auf den nächsten  
Community-  
Agroforst-  
Einsatz!

## Ausgangslage

„Stuck in transition“ – steckt der Münchner Norden wirklich fest zwischen Stadt und Flughafen? Wie könnte seine Zukunft aussehen? Klimatische, technische und soziale Zusammenhänge werden sich in den nächsten 30 Jahren massiv ändern. Für diese dynamische Region zwischen dem nördlichen Stadtrand und dem Flughafen eine zukünftige Entwicklung zu zeichnen, ist eine Herausforderung. Es geht dabei nicht darum, eine Vision zu entwerfen. Die hier vorgeschlagene „Alternative Zukunft“ stützt sich auf abschätzbare Trends und plausible Interventionen. Grundlage dafür bildet eine umfangreiche Analyse.

Der Norden von München ist nicht nur ein Übergangsraum, sondern vor allem eine wichtige Wachstumsregion in der Metropolregion München. Seit der Eröffnung des Flughafens 1992 im Erdinger Moos haben sich internationale Unternehmen angesiedelt, die Bevölkerung ist stark gestiegen und somit hat auch der Verkehr massiv zugenommen. Von diesen Gegensätzen zwischen Innovation und Belastung ist der gesamte Raum geprägt.



Bei einer ersten Betrachtung des Gebiets fallen die starken radialen Beziehungen nach München auf. Die Stadt selbst scheint stärkster Bezugspunkt zu sein. Aber entspricht das dem tatsächlichen Zustand? Die verschiedenen Stadtteile und Orte vom Mittleren Ring bis zum Flughafen unterscheiden sich in ihrer Struktur, Größe und auch in ihren individuellen Qualitäten. Dabei kristallisieren sich Punkte heraus, deren Wirkung auf das Umland besonders groß ist. Diese sogenannten Leuchtpunkte sind in ihrer Art so verschieden wie die Bewohner des Gebiets selbst. Von Freizeitgestaltung und Naherholung (Isar, Regattasee, Drei-Seen-Platte, Zenith), über geschichtsträchtige Orte (Schloss Schleißheim) und Bildungseinrichtungen (Campus Garching) zu wichtigen Unternehmensstandorten (Garching Hochbrück, Unterschleißheim, FIZ) ist alles vertreten. Gewisse Leuchtpunkte liegen außerhalb des eigentlichen Betrachtungsgebiets: Im Südosten liegt die international bedeutende Münchner Messe, im Westen liegt die Kreisstadt Dachau mit 45'000 Einwohnern und diversen Sehenswürdigkeiten. Mit ihrer Publikumswirkung und Wirtschaftsleistung strahlen diese Leuchtpunkte auf die ganze Region aus und sind entsprechend bedeutend für die zukünftige Entwicklung.

Verknüpft man die Leuchtpunkte, stellt man fest, dass es neben den radialen ebenso tangentialen Beziehungen gibt. Diese Beobachtung unterstützen auch die Pendlerzahlen: Etwa 45'000 Pendler pendeln nicht von oder nach München, sondern täglich innerhalb oder zwischen den Orten der Landkreise selbst.

## Zukünftige Potenziale für den Münchner Norden: Mobil, urban, produktiv

Um eine nachhaltige, zukunftsorientierte Entwicklung einer Region gewährleisten zu können, ist die Analyse der im Raum vorhandenen Trends wichtig. Dadurch werden nicht nur die vorherrschenden Stärken und Schwächen deutlich, sondern auch die dadurch resultierenden Potenziale. Gerade diese gilt es in den nächsten Schritten zu stärken. Die Entwicklungspotenziale können punktuell Aktivieren und Optimieren im Kleinen, aber auch flächiges Umstrukturieren und Neukonstruieren im Großen bedeuten.

Als Orientierung diene der Trendreport von Ernst Basler + Partner AG, Zürich (2012). Die Anwendung der beschriebenen Trends auf den Raum Münchner Norden zeigt, dass vier Trends eine besonders große Rolle für die Entwicklung spielen werden: Mobilität, Haushalt und Wohnen, Erneuerbare Energien sowie Kulturlandschaft. Aus ihnen lassen sich die Potentiale und Risiken für den Raum ableiten.

### MOBILITÄT



Der Trend Mobilität beschreibt das steigende Mobilitätsbedürfnis, das die Verkehrs- und Umweltbelastung verstärkt. Im Bearbeitungsgebiet sind die Auswirkungen besonders groß. Die Chancen für den Münchner Norden liegen vor allem in ergänzenden tangentialen ÖPNV-Verbindungen, da diese zurzeit nur über MIV-Angebote abgedeckt werden.

### HAUSHALT & WOHNEN



Der Trend Haushalt und Wohnen erläutert die voranschreitende (Sub-)Urbanisierung und die Individualisierung der Wohnformen. Der Münchner Norden wird aufgrund seiner Nähe zur Stadt und seiner guten Erreichbarkeit immer gefragter. Entscheidend ist es, die Entwicklung hin zu urbaneren und baulich verdichteten Orten zu lenken und Zersiedelung zu vermeiden. Ansonsten verlieren die Orte und die Landschaft an Qualität.

### ERNEUERBARE ENERGIEN

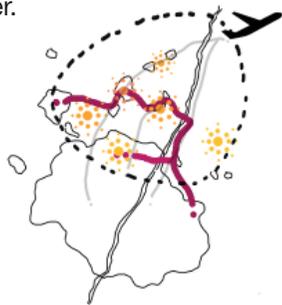


Die Nutzung erneuerbarer Energien wird zu einem immer zentraleren Thema und geht einher mit dem Trend der Kulturlandschaft. Der mäßig ertragreiche Boden und das vorhandene Flächenpotenzial bieten eine gute Grundlage für die Energieproduktion vor Ort. Agroforstwälder und Energiepflanzenfelder sowie Windkraftanlagen können gut ins Landschaftsbild mit eingebunden werden, das seit Jahrhunderten anthropogen geprägt ist. Die produktive Landschaft, die urbanen Siedlungen und die neuen Infrastrukturen können eine attraktive Kulturlandschaft bilden.

## Von der Analyse zum Konzept: Der Neue Norden. Miteinander Querdenken.

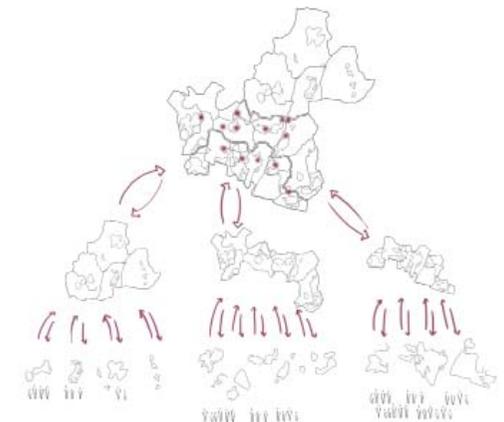
Wie schaffen wir es, die Region nachhaltig zu stärken und zu positionieren, so dass eine nachhaltige Zukunft entsteht? Der Vorschlag für die neue Zukunft ist einfach: Miteinander Querdenken. Das heißt: Die Leuchtpunkte und Orte effektiv miteinander verknüpfen, eine konzentrierte Siedlungsentwicklung daran ausrichten, die Region in Richtung Osten und Westen weiterdenken. Das heißt aber auch: Eine bessere regionale Zusammenarbeit schaffen, also Querdenker im politischen und kooperativen Sinn werden.

Grundlegend für diese neue Region ist vor allem ein nachhaltiges Mobilitätskonzept. Die wichtigen radialen Strukturen im öffentlichen Personennahverkehr werden durch tangentielle Verbindungen ergänzt, um interkommunale Verbindungen zu stärken und entscheidende Standortimpulse zu geben. Dies geschieht anhand von zwei schienengebundenen Bahnen. Die neue Grüne Bahn verbindet von der S2 in Dachau bis zur Messe-Riem an der U2 zehn der Leuchtpunkte und gewährleistet eine bessere Erreichbarkeit von Erholungsräumen, Kultureinrichtungen und Arbeitsplätzen. Die NordTram verbindet die Haltestellen Feldmoching (U2) über Kieferngarten (U6) bis Unterföhring und stärkt somit die hochdynamischen Entwicklungsräume im Norden des Münchner Stadtgebiets. Die Bahnen werden zum verbindenden Element des Neuen Nordens: aus einem diffusen Nebeneinander wird ein identitätsstiftendes Miteinander.



Auch die Kulturlandschaft steht vor starken Veränderungen. Die Produktion von erneuerbaren Energien und die intensivere Naherholung führen zu einer Überlagerung von Funktionen. Das Gesamtkonzept für die Landschaft des Neuen Nordens nutzt diese Trends für eine qualitative Weiterentwicklung. Die Grundlage dafür bildet die abwechslungsreiche Landschaft des Nordens aus Moos, Heide, Auen und Forst, die bereits historisch durch eine tiefgreifende Kultivierung geprägt ist. Der spezifische Charakter dieser Landschaftsräume wird gestärkt. Die Energiegewinnung wird neben Siedlungs- und Naherholungsstrukturen zu einem festen Bestandteil der vernetzten Kulturlandschaft. Dieser Neue Norden schafft nicht nur einen zukunftsorientierten Entwicklungsfaktor, sondern generiert zudem ein spezifisches Profil in der Metropolregion.

Um die großen Infrastrukturprojekte anzugehen und eine nachhaltige Raumentwicklung zu ermöglichen, sind neue Kooperationen auf verschiedenen Ebenen nötig. Zur Umsetzung sind intensive Diskussionen und Verhandlungen bis hin zum gemeinsamen Projektmanagement zwischen den Gemeinden und Landkreisen nötig (Finanzen, Siedlungsplanung, Gewerbe). Die Planungsregion Neuer Norden bildet die übergeordnete Planungsebene und ist zuständig für die Gesamtkoordination von Mobilität, Siedlung und Landschaft. Sie kümmert sich insbesondere um die Verknüpfung und Weiterentwicklung der Leuchtpunkte. Als Bindeglieder zwischen der Region und den Kommunen fungieren die drei Teilgebiete München Nord, Kern und Flughafengebiet. In den Teilgebieten werden Projekte wie die GrüneBahn koordiniert. Die Kommunen bilden die unterste Handlungsebene und beziehen die Bevölkerung in die Strategie und Umsetzung mit ein. Sie koordinieren die Ortsentwicklung gemäß dem regionalen Konzept. Die Planungsregion Neuer Norden steht jedoch nicht alleine da. Die Abstimmung mit den anderen Regionen um München und mit der Metropolregion ist ebenso wichtig.



## Prinzipien zur Umsetzung

Um der Multiskalarität, die ein solches Projekt verlangt, gerecht zu werden, wurden drei Prinzipien erarbeitet, die sowohl das große Ganze als auch die einzelnen innerörtlichen Situationen berücksichtigen.

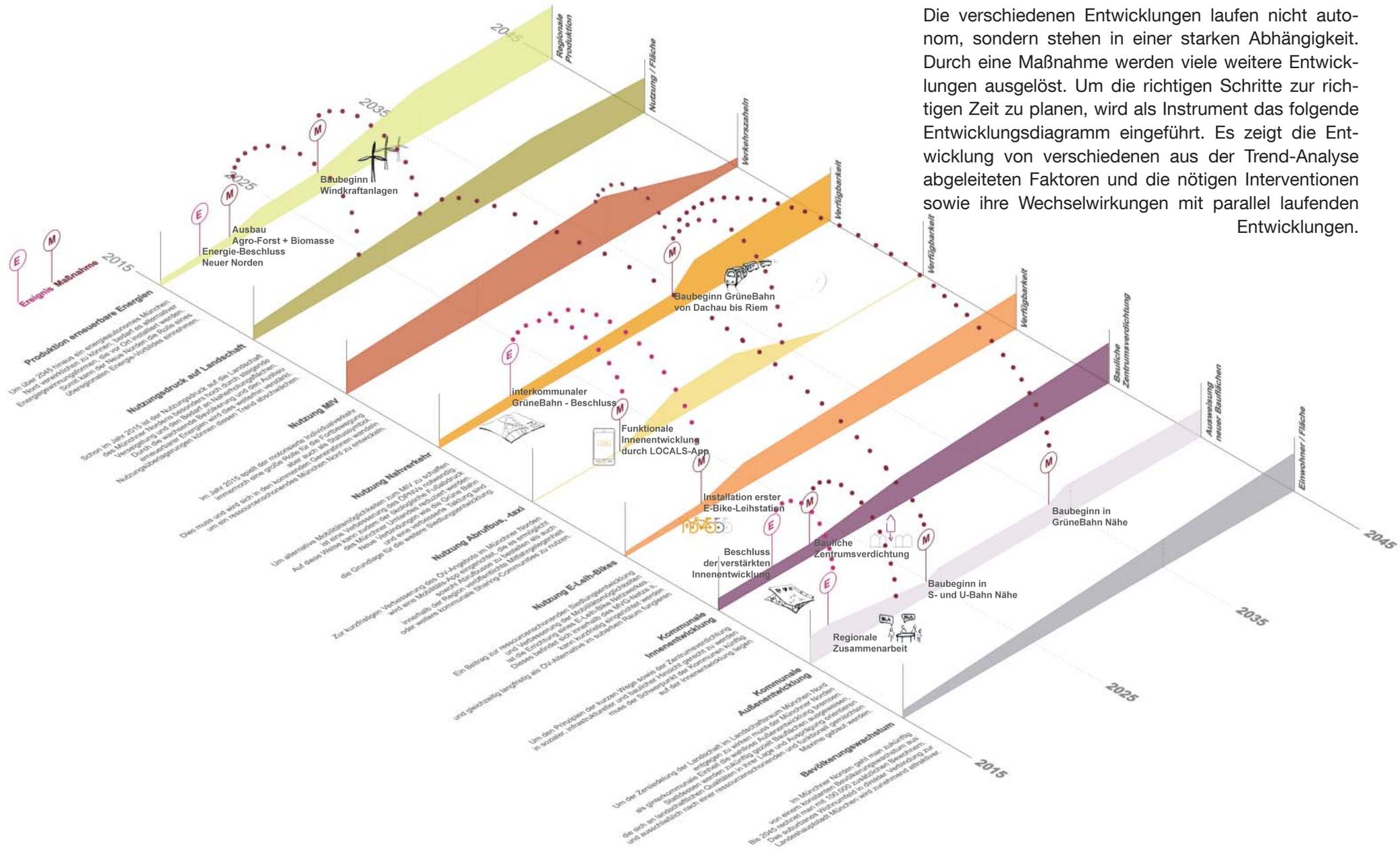


Es geht zuerst darum sowohl baulich als auch funktionell im Bestand zu aktivieren. Damit sind bauliche Zentrumsverdichtung und die Transformation von Bestandsgebäuden, sowie die Stärkung innerörtlicher Freiflächen zur Neustrukturierung der Kommunen gemeint. Überdies geht es um die Förderung und Stärkung zentrumsnaher Versorgung durch soziale und kulturelle Infrastruktur um kurze Wege zu schaffen.

Entscheidend ist, diese Funktionen und die aktivierten Zentren infrastrukturell aber auch virtuell zu vernetzen. Neue ÖPNV und E-Bike-Angebote verknüpfen die Orte untereinander und die Quartiere innerhalb der Orte miteinander. Die Vernetzung wird durch die „locals-App“ unterstützt. So wird es möglich regionale, infrastrukturelle und soziale Themen zu verknüpfen.

Neue Baugebiete werden konzentriert und nachhaltig entlang der ÖPNV-Linien entwickelt. Die siedlungsnahe Kulturlandschaft wird durch Naherholungsangebote in Wert gesetzt. Durch nachhaltiges Planen und Bauen erhalten die neuen Energiequartiere Vorbildfunktion. Die Versorgung erfolgt aus einem regionalen Verbund von Produzenten Erneuerbarer Energien.

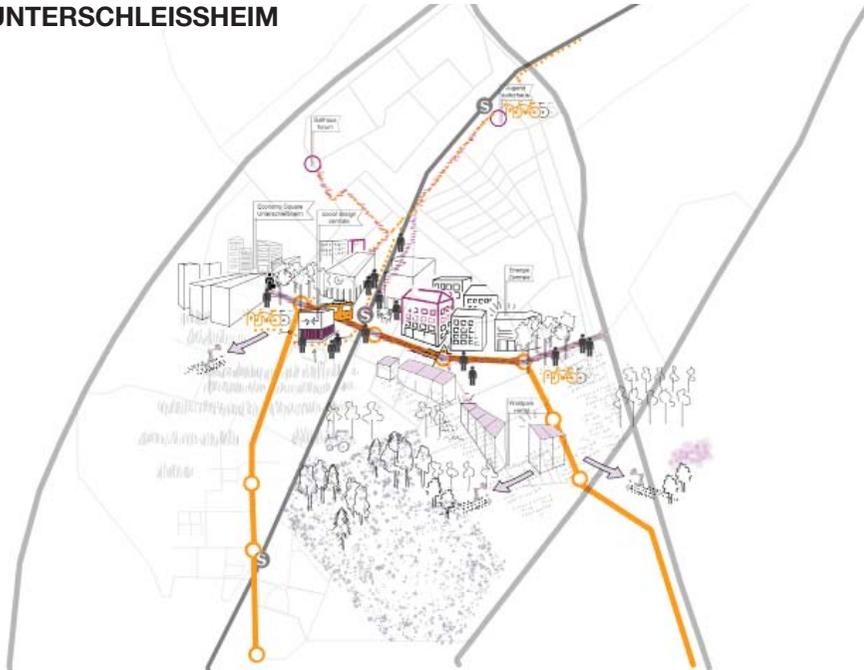
# Welche Schritte sind nötig, um die Zukunft zu erreichen?



## Vom Konzept zur Umsetzung: Zwei Beispiele

Wendet man die konzeptionellen Prinzipien zusammen mit den Ergebnissen der SWOT-Analysen (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken) auf die zwei Landkreisstädte Unterschleißheim und Garching an, ergibt sich folgende Entwicklung.

### UNTERSCHLEISSHEIM



Unterschleißheim ist heute die größte Stadt im Landkreis München. Sie wird weiter wachsen, insbesondere wenn die Stadt mit dem entstehenden Leuchtpunkt „Business Square“ regional bedeutender Gewerbestandort wird. Um stärker als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort gelten zu können, wird bereits früh mit Zentrumsaktivierung begonnen. Entlang des Münchener Rings sorgen ein neues Gemeinschaftshaus, E-Leih-Bike-Stationen und E-Bike-Wege sowie die Zentrierung von sozialer Infrastruktur für Belebung. Das Gebiet um den Bahnhof wird baulich verdichtet. Die Stadt erhält einen zentralen Boulevard, auf dem später die Grüne Bahn den Ort vom neuen Business Square im Westen bis zum Energiequartier „Waldviertel“ im Südosten verbindet.

### GARCHING



Ähnliche Abläufe in anderer räumlicher Modifizierung können in Garching stattfinden. Die Stadt mit den drei Ortsteilen zeichnet sich durch eine vielfältige Ortsstruktur und die naturräumlich attraktive Lage zwischen Heide und Isar aus. Durch kurzfristige Maßnahmen wie E-Bike Stationen, eine Energiezentrale und die virtuelle Vernetzung via App entsteht die Grundlage für das neue Garching. Diese Potentiale werden durch die GrüneBahn sowie gezielte Erweiterungen verknüpft und gestärkt. Vom starken Gewerbestandort (Business City), über den innovativen Bildungsstandort (Science District) bis hin zu nachhaltigen Wohnangeboten werden vielfältige Lebens- und Arbeitsformen möglich. Das Auenquartier zwischen Ortskern und Science District, am neuen Flusspark Isar gelegen, ist Beispiel für attraktives, nachhaltiges Wohnen im Neuen Norden. Garching wird zum urbanen Zentrum.

# 2 Drei Stadttypen

Fabian Fitzner, Bettina Hämmerle, Koki Suzuki, Diana Wirth

## Three city types

The development into three distinct cities is at the core of this proposal. This project develops the concept of three distinct types of cities and rather than one large „North City“, in order to leverage on the existing characteristics of these cities. Hence, these three cities are developed based on already existing spatial connections of the individual localities. This well advanced development is supplemented with an administrative reform, which would create synergy effects and act against counterproductive competition that exists in-between these municipalities today. Two transport infrastructures are proposed, namely, the “Science line” and the “Northtram”. The former extends the U6 to the current S-Bahn station Neufahrn. The latter connects Garching and Oberschleißheim; it’s routing is based on the current course of the B471, so that no further fragmentation of the landscape takes place. The end stations are multimodal stations (S /U-Bahn, tram, bus).



Schleißheim



Neueching



Garching



1:25,000



# Ausgangslage

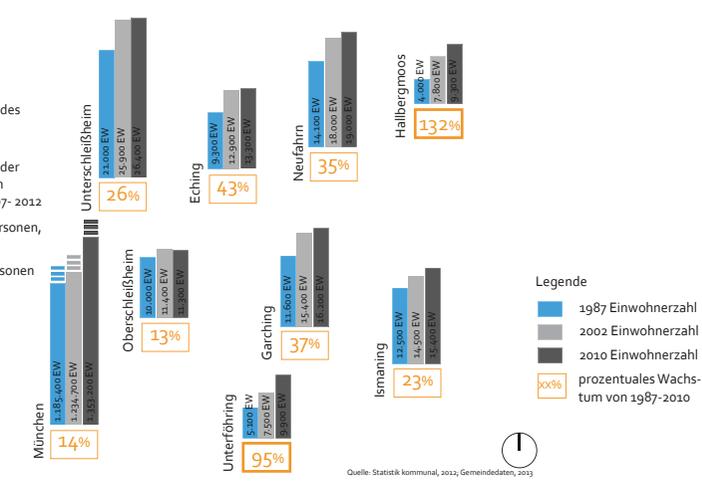
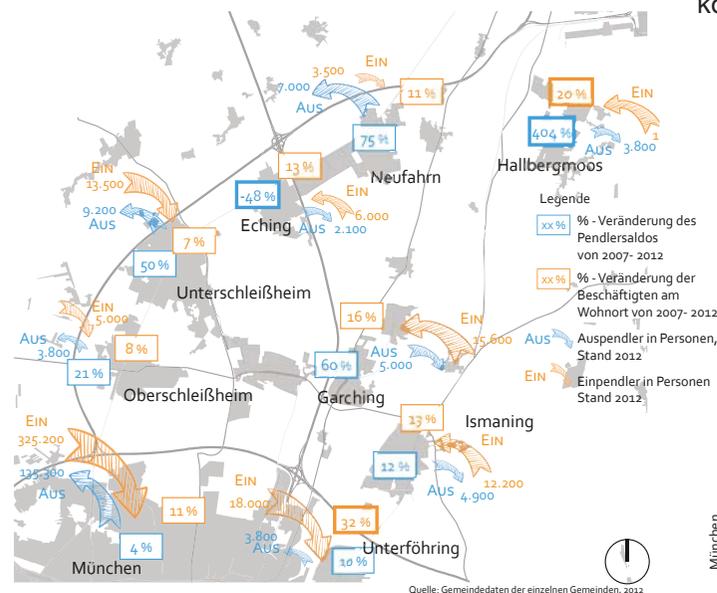
Um im Münchner Norden wirkungsvoll Maßnahmen implementieren zu können, welche auf die nachfolgenden 35 Jahre Einfluss nehmen, ist es unerlässlich, ein Grundverständnis für die Rahmenbedingungen des Gebietes zu entwickeln und dieses in Zusammenhang mit globalen Trends zu setzen. Räumlich ist das Planungsgebiet durch die acht Gemeinden Hallbergmoos, Neufahrn, Eching, Unterschleißheim, Oberschleißheim, Garching, Ismaning und Unterföhring abzugrenzen. Das Areal befindet sich zwischen dem Münchner Flughafen und der Landeshauptstadt München.

Infrastrukturell sind die Ortschaften optimal durch die A9 Richtung Nürnberg und durch öffentliche Nahverkehrssysteme wie der S-Bahnlinien S1 und S8 mit der Landeshauptstadt verbunden. Die radiale Verkehrsanbindung bietet direkte Anschlüsse, eine tangential schienengebundene Verknüpfung ist nicht vorhanden. Aufgrund steigender Bevölkerung und eines erhöhten Pendleraufkommens entwickeln sich neue Verkehrsströme. Daraus ergeben sich tägliche Stauzeiten und überfüllte Bahnen, die die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur verdeutlichen.

Wirtschaftlich ist der Münchner Norden durch einen vielfältigen Branchenmix gekennzeichnet. Neben Unternehmen aus Medien, Automobilindustrie, IT-High Tech, Pharmazie, Spedition und Baugewerbe sind zahlreiche Dienstleistungsunternehmen ansässig. Mit der Anzahl der Arbeitsplätze stellt das Projektgebiet einer der wirtschaftsstärksten Regionen in Deutschland dar. Neben Gewerbe und Dienstleistung stellen die Forschungsinstitute und Universitäten einen wichtigen Wirtschaftszweig dar.

Zum Thema Pendlerverflechtung ist festzustellen, dass Gemeinden wie Garching, Ismaning und Unterföhring durch hohe Einpendlerzahlen gekennzeichnet sind. Ein besonders starkes Wachstum an Arbeitsplätzen und somit der Wirtschaft ist in Hallbergmoos abzulesen, da das Pendlersaldo zwischen 2007- 2012, um 404% gestiegen ist. Anhand der veränderten Beschäftigten am Wohnort zwischen 2007- 2012 der einzelnen Gemeinden ist zu erkennen, welcher Ort an Beliebtheit als Wohn- und Arbeitsstandort gewonnen hat. Darunter zählt zum Beispiel Unterföhring, da 32% mehr Menschen gleichzeitig in Unterföhring wohnen und arbeiten.

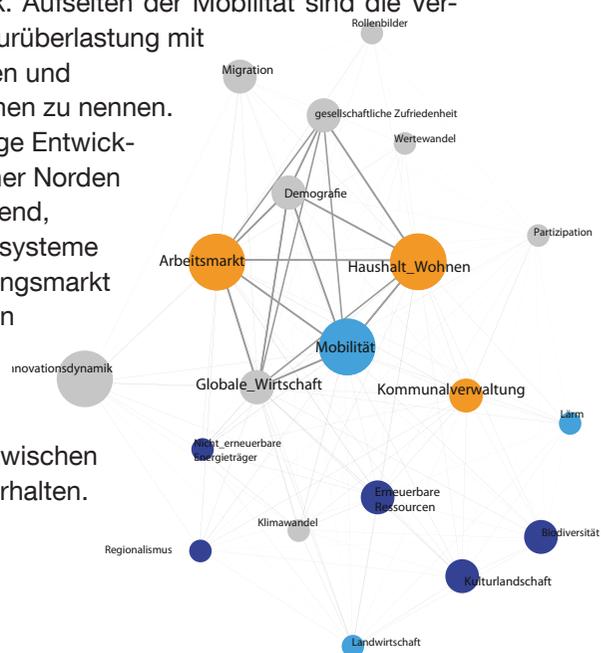
Insgesamt ist seit Jahren ein deutliches Bevölkerungswachstum im Münchner Norden zu verzeichnen. Die Bevölkerungszahlen aller im Betrachtungsraum liegenden Gemeinden sind um einen zehnstelligen Wert gestiegen, allein Hallbergmoos hat von 1987 bis 2010 ein Wachstum von 132% erlebt. Das geringste Wachstum erfuhr Unterschleißheim mit 13%. Trotz der anhaltenden Wohnungsnachfrage und der stetig steigenden Mieten sind die untersuchten Gemeinden mit bis zu 70% durch Einfamilienhäuser besiedelt, lediglich ein geringer Anteil ist mit Mehrfamilienhäusern bebaut. Die niedrige Dichte der Wohnbebauung innerhalb der Ortschaften unterstützt auch die ursprünglich dörfliche Struktur (QUELLE Statistik kommunal, 2012).



## Trendanalyse

Mit den Erkenntnissen aus der Bestandsanalyse haben wir uns Gedanken dazu gemacht, wie die Zukunft im Jahr 2045 aussehen könnte. Wie haben sich die Gemeinden verändert? Was ist hinzugekommen? Was ist möglicherweise verloren gegangen? Um eine plausible, mögliche und wünschenswerte Zukunftsentwicklung zu prognostizieren haben wir eine Trendanalyse durchgeführt. Bei der Betrachtung von 21 den Raum beeinflussenden Trends gelangten wir wie bereits in die Analyse zu der Feststellung, dass die Trends Arbeitsmarkt, Haushalt/Wohnen und Mobilität von besonderer Bedeutung sind. Denn diese drei Trends wirken stark aufeinander sowie auf andere Trends. Die zahlreichen ansässigen Wirtschaftsunternehmen und die damit verbundenen Arbeitsplätze haben eine große Anziehungskraft für Binnenmigranten aus dem gesamtdeutschen Raum. Gleichzeitig besteht bereits ein großer Wohnungsdruck. Aufseiten der Mobilität sind die Verkehrsinfrastrukturüberlastung mit hohen Stauzeiten und überfüllten Bahnen zu nennen.

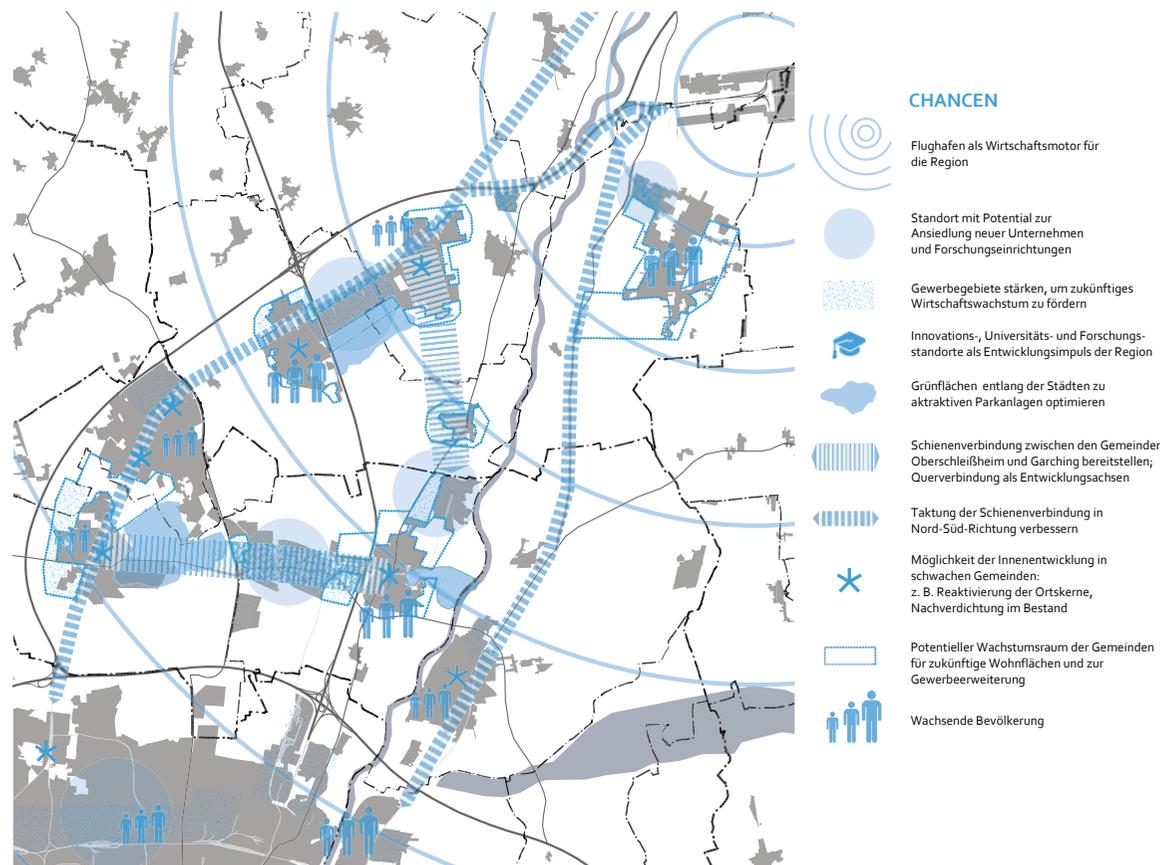
Für die zukünftige Entwicklung im Münchner Norden ist es entscheidend, die Infrastruktursysteme und den Wohnungsmarkt den wachsenden Gegebenheiten anzupassen, um somit ein Gleichgewicht zwischen den Trends zu erhalten.



## SWOT - Analyse

Bei der Überlagerung von Schwächen und Risiken hat sich für uns folgendes Bild ergeben: Der wachsende Arbeitsmarkt verlangt nach vielen Fachkräften, die nur bedingt bezahlbaren Wohnraum finden. Die fehlende Querverbindung zwischen den Gemeinden schwächt den Arbeits- und Wohnungsmarkt aufgrund der mangelnden verkehrlichen Verknüpfung.

Die Betrachtung der Stärken und Chancen zeigt ein stark differenziertes Bild. Die folgenden Entwicklungen sind denkbar: Garching entwickelt sich zum wichtigsten Forschungsstandort in Deutschland und wird weiter ausgebaut. Eching, Neufahrn und Hallbergmoos haben sich zu bedeutenden Wirtschaftsstandorten für verschiedene Branchen entwickelt. Oberschleißheim bleibt auch in Zukunft aufgrund des Barockschlosses ein Ort mit kulturellem Schwerpunkt.



## Von der Analyse zum Konzept: Drei Stadttypen

Um die Potentiale, die sich aus der SWOT ergeben haben optimal zu nutzen, entwickeln wir das Konzept der drei Stadttypen, die sich durch die Besonderheiten ihrer Begebenheiten im Raum profilieren. Diese drei Städte entwickeln sich aus der fortschreitenden räumlichen Verbindung der einzelnen Ortschaften. Diese Entwicklung ist bereits weit fortgeschritten und ein Rückbau würde dem vorherrschenden Druck auf den Immobilienmarkt widersprechen. Weiterhin wird die Nachfrage nach Wohnraum im Münchner Norden steigen. Durch die Verbindungen der einzelnen Orte entstehen neue Flächenpotentiale für Wohn- und Gewerbenutzung. Die heutige räumliche Verknüpfung der Städte soll mit dem Konzept der drei Stadttypen auch auf administrativer Ebene vereinigt werden, somit können die Synergieeffekte besser genutzt werden. Momentan ist noch eine Konkurrenz zwischen den Gemeinden zu erkennen.

Man kann sich die Frage stellen, wieso die Orte nicht zu einer großen „Nordstadt“ vereint werden? Wir entwickeln mit dem Konzept drei eigenständige Stadttypen, die sich in ihren Besonderheiten voneinander differenzieren, aber durch ihre jeweiligen Stärken festigen und davon profitieren. Außerdem ist es uns wichtig, den Landschaftsraum Münchner Norden mit seinen Haidelandschaften, Forstflächen und den Isarauen zu erhalten und dessen Potentiale in Form von Landschaftsparks und neuen städtischen Freiflächen zu nutzen.



## Hallbergmoos – die Stadt des Flughafens

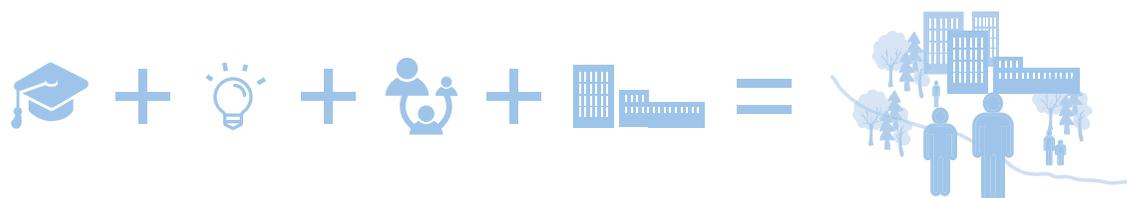
Hallbergmoos hat durch die unmittelbare Nähe sowie die enge ökonomische Verknüpfung mit dem Flughafen die größte Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung erfahren und wird auch in Zukunft weiter durch die exponierte Lage profitieren. Aus diesem Grund ist es notwendig, den heutigen Standort der S-Bahnstation nach Norden an den heutigen Ortsrand umzulegen. Durch die Verlegung entsteht ein neues Ortszentrum mit vielfältigen Funktionen, wie dem zentralen Verkehrsknoten und neuen Flächen für Gewerbe sowie Wohnen direkt an der S-Bahnstation. Der neue Platz bietet einen repräsentativen Eingang zur Ortschaft Hallbergmoos.

## Garching – die Stadt der Forschung

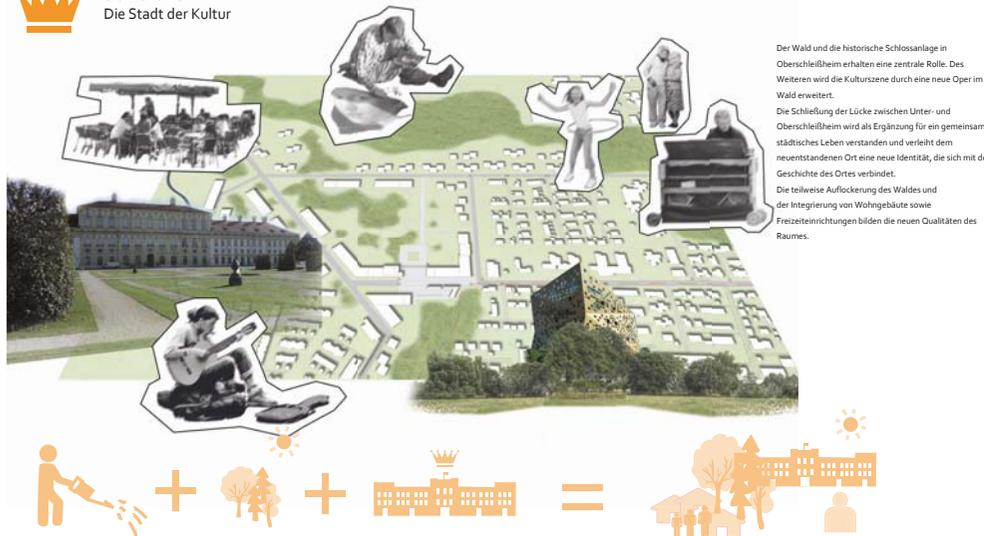
Einer der neuen Stadttypen ist Garching. Hier wachsen die einzelnen Ortsteile Hochbrück, der alte Ort Garching sowie der Bildungs- und Forschungscampus zusammen. Garching profitiert von den international renommierten Forschungseinrichtungen sowie den beiden Münchner Universitäten. Dies sowie der Sitz wirtschaftsstarker Unternehmen bewegten uns, Garching zur Stadt der Forschung zu machen. Garching profitiert auf internationaler Ebene stark davon, sich als Marke „Forschungsstandort“ zu profilieren. Zudem hat Garching landschaftlich betrachtet eine exponierte Lage direkt an der Isar. Ein neues Stadtquartier an den Isarauen macht dies zu einem neuen beliebten Wohnstandort. Der neue Landschaftspark zieht sich von der Isar bis hinein zum neuen Quartierszentrum und bietet Bewohnern, Studierenden und Beschäftigten einen großzügigen Aufenthaltsbereich mit hohen Freiraumqualitäten. Angeschlossen an diese Freifläche entsteht eine neue aufgelockerte Bebauung, die gekennzeichnet ist durch eine funktionale Mischung. Zusätzlich werden die Erdgeschosssetagen mit gewerblichen Nutzungen belegt. Städtebaulich ist das Quartier gekennzeichnet durch eine dichtere, urbane Bebauung am bestehenden Ort und eine aufgelockerte Form hin zum Park. Die Öffnung der Isar durch landschaftsgestalterische Maßnahmen ist ein wichtiger Bestandteil, um Garching auch als Wohnstandort für die Zukunft zu profilieren. Weitere Quartiere im Ortsinneren sowie die klare Abgrenzung hin zur Landschaft durch zusätzliche Wohnbebauungen schließen die Maßnahmen in Garching ab. Essenziell für alle Eingriffe ist der Ausbau des öffentlichen Schienennahverkehrs.



Im Norden von Garching bietet der Forschungscampus die optimale Infrastruktur zum Studieren sowie für die Entwicklung von neuen Produkten. Zusätzlich hat Garching ein großes Standortpotential aufgrund der exklusiven Lage an der Isar. Der dort entstehende Stadtquartier fasziniert durch seine vielfältigen Strukturen wie kleine Cafés und Geschäften sowie verschiedenen Wohnformen, die besonderes Familien anziehen. Die direkte fußläufige Erreichbarkeit zwischen der Isar und dem Zentrum von Garching schafft eine besondere Qualität.



## Schleißheim – die Stadt der Kultur



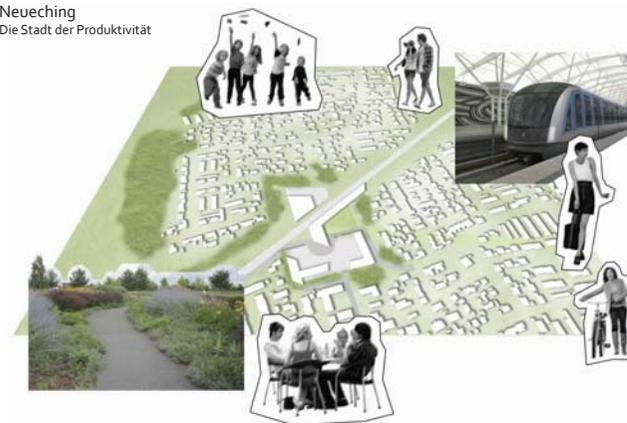
Der Wald und die historische Schlossanlage in Oberschleißheim erhalten eine zentrale Rolle. Des Weiteren wird die Kulturszene durch eine neue Oper im Wald erweitert.  
 Die Schließung der Lücke zwischen Unter- und Oberschleißheim wird als Ergänzung für ein gemeinsames, städtisches Leben verstanden und verleiht dem neuentstandenen Ort eine neue Identität, die sich mit der Geschichte des Ortes verbindet.  
 Die teilweise Auflockerung des Waldes und der Integrierung von Wohngebäude sowie Freizeiteinrichtungen bilden die neuen Qualitäten des Raumes.

Ober- und Unterschleißheim sind zwei Orte, die bereits durch die Ähnlichkeit ihrer Ortsnamen eine historische Verbindung aufweisen. Sie sind durch einen großen Forst, der zum Jagdrevier des historischen Schlosses Schleißheim gehört, verbunden. Beide Orte profitieren davon, sich auch auf administrativer Ebene zu vereinen. Oberschleißheim ist momentan durch einen unbelebten Ortskern, fehlender Industrie und einer überalternden Gesellschaft geprägt. Unterschleißheim hingegen stagniert aufgrund fehlender Flächen für Gewerbe und Wohnen. Beide Städte könnten sich ergänzen und gegenseitige Schwächen in neue Chancen umwandeln. Der historische Forst soll in seiner Grundstruktur beibehalten werden. Er wird als neuer Freizeit- und Erholungsbereich für Einwohner und Besucher genutzt. Durch freiraumplanerische Maßnahmen und einer gezielten Ausrichtung entsteht ein neuer Waldpark mit hohem Freizeitwert. Besonderes Potential bietet das Schloss, das ein Besuchermagnet für die gesamte Region ist. Durch den zusätzlichen Bau einer Oper, deren Standort der neue Waldpark ist, etabliert sich Schleißheim als neue Stadt der Kultur und zieht damit Besucher aus der ganzen Region an.

## Neueching – die Stadt der Produktion

Bei Neufahrn und Eching zeigt sich besonders stark die Problematik des räumlichen Zusammenwachsens aufgrund der Konkurrenz auf kommunaler Ebene. Das Gewerbegebiet mit vielen Logistikunternehmen, welches Eching zugeordnet wird, wächst räumlich nach Neufahrn und schwächt dadurch dessen städtebauliche Qualitäten. Hier ist eine Verbindung der Orte wirtschaftlich von besonderer Bedeutung. Durch die geplante Verlängerung der U6 bis zum Zentrum in Neufahrn und dem damit entstandenen multimodalen Verkehrsknoten profitiert Neueching von einer guten infrastrukturellen Anbindung. Nicht nur der sehr gute Anschluss an die Autobahnen, auch der durch das Gewerbegebiet geführte Schienenverkehr und die direkte Nähe zum Flughafen München sind für den Produktionsstandort von enormer logistischer Bedeutung.

Die Ansiedlung weiterer Unternehmen aus verschiedenen Gewerbebranchen in dem bereits bestehenden Industriegebiet soll Neueching darin bestärken, als Stadt der Produktivität zu fungieren. Diese neuen Produktivitätszellen verweben sich mit der angrenzenden Landschaft. Im südlichen Teil der Industriefläche verbindet zusätzlich ein neuer Park auf landschaftlicher Ebene die beiden bestehenden Ortschaften Eching und Neufahrn. So steht nicht nur der Faktor Arbeit als Verbindung zwischen ihnen sondern auch Freizeit, Erholung und Natur als Bindeglied mit positiven Assoziationen.



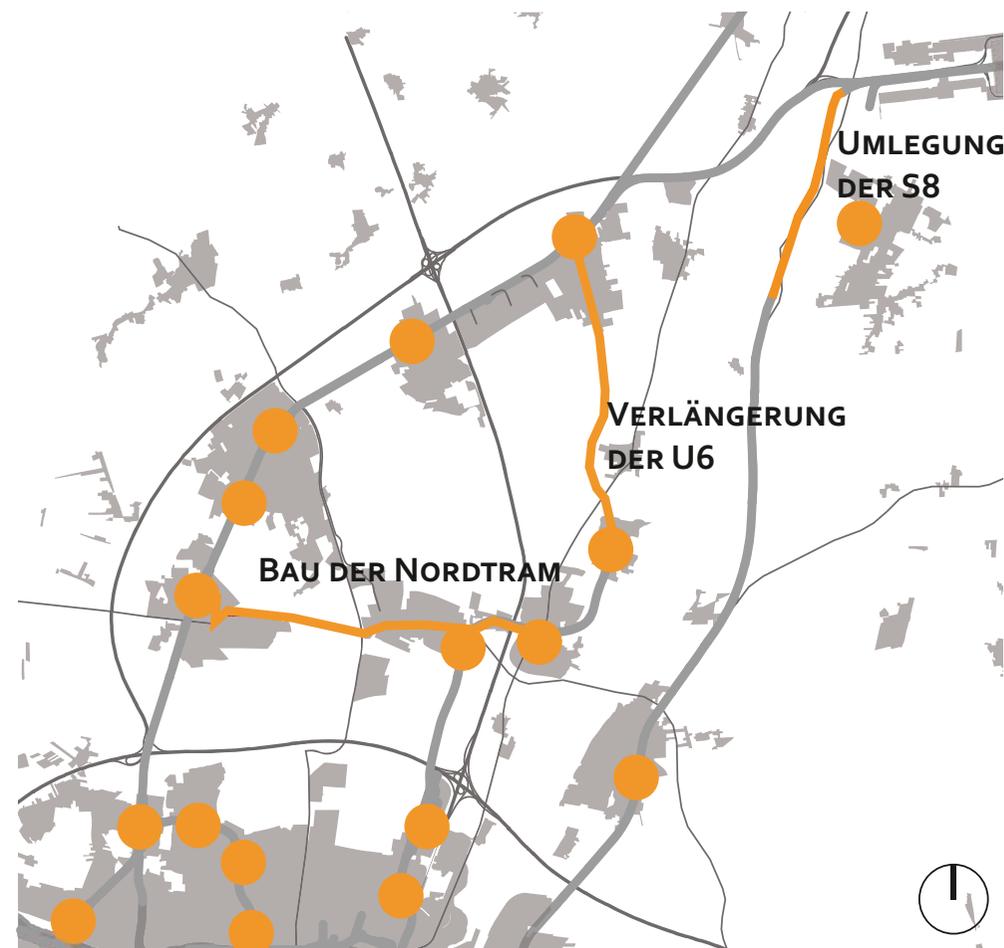
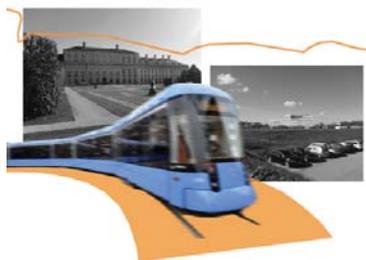
Die neuentstandene Stadt Neueching entwickelt, aus den zuvor charakterlosen Gewerbegebieten, eine Wohlfühlflosse für die Bewohner und Beschäftigten der ansässigen Unternehmen. Die triste Umgebung wird zu einem Industriepark umgestaltet, der als Rückzugsort während der Pausenzeiten, aber auch nach der Arbeit gerne aufgesucht wird. Neben Rad- und Fußgängerwegen sind auch Aktivitäten wie Sportplätze auf dem Areal zu finden. Um die Anbindung zwischen den benachbarten Gemeinden zu verbessern, entsteht an der S-Bahnhaltstelle Neufahrn ein neuer Bahnhofsvorplatz, der als multimodaler Verkehrsknoten und als Eingang zur Stadt fungiert.



## Maßnahme ÖPNV-Erweiterung

Unsere Zukunft beinhaltet zwei grundsätzliche Infrastrukturmaßnahmen, welche aus der Verlängerung der U6 (Wissenschaftslinie) bis zum derzeitigen S-Bahn Haltepunkt in Neufahrn und der Etablierung einer Nordtram bestehen. Die Trassenführung orientiert sich am derzeitigen Verlauf der B471, so dass keine weitere Zerschneidung der Landschaft und Naturräume stattfindet. Die Nordtram wird die Orte Garching und Oberschleißheim miteinander verbinden. Dabei werden die Endstationen zu multimodale Haltepunkte (S-/ U-Bahn, Tram, Bus) bilden. Dies bietet die Option des Verkehrsmittelwechsels außerhalb der Landeshauptstadt München. Dadurch wird die Ost-West Tangentialverbindung optimiert und Verkehrsströme im öffentlichen Nahverkehr besser geordnet. Darüber hinaus bietet die verlängerte U6 sowohl der Münchner Bevölkerung, als auch den Bewohnern des nördlichen Umlandes eine zeitlich optimierte Flughafenverbindung.

Der Grundgedanke dieser Interventionen besteht darin, Infrastrukturen nicht nur zu erhalten, sondern gezielt weiter zu entwickeln. Hierfür ist eine integrierte Entwicklung von Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen unabdingbar. Die Nutzung eines Infrastrukturvorhabens als Katalysator ist in diesem Kontext sinnvoll, jedoch nur solange die Planungen komplementär verlaufen. Baulandausweisungen und Verkehrsprojekte dürfen nicht getrennt gedacht werden, sie müssen aufeinander abgestimmt sein. Weiterhin ist die zeitliche Abfolge der Maßnahmen von herausragender Bedeutung. Dies muss zwingend interkommunal erörtert und abgestimmt werden. Die Abfolge ist vor allem im Kontext des Wachstums- und Bevölkerungsdrucks und deren Auswirkungen auf den Immobilienmarkt bzw. allgemein den Wohnungsmarkt entscheidend, denn viele der Maßnahmen bauen direkt oder indirekt auf die Infrastrukturmaßnahmen auf. Die positive Entwicklung ist demnach von einem strukturierten Masterplan abhängig, welcher die Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit bewertet und steuert.



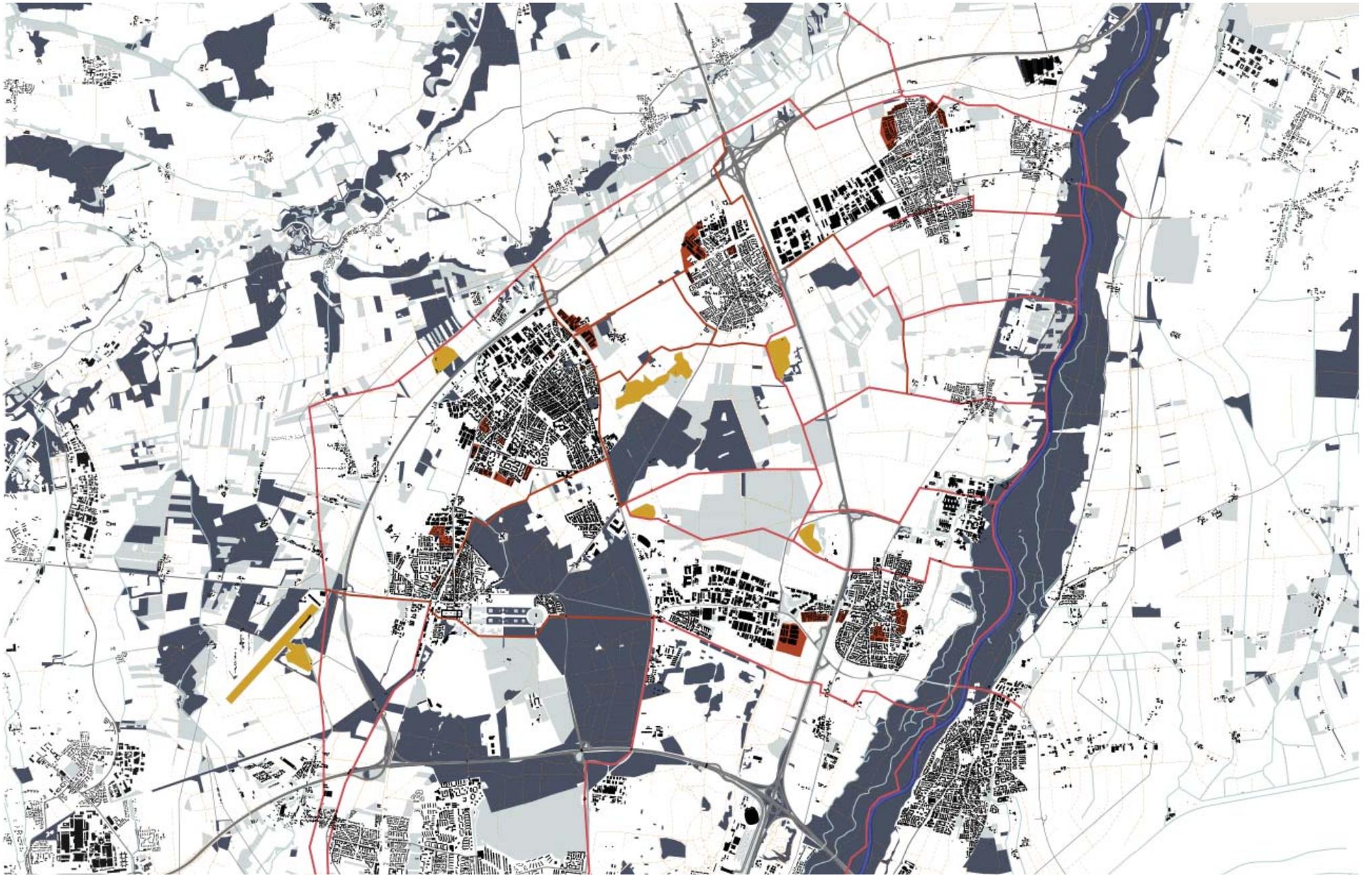
# **3 The Luxury of Less**

Susanne Baur, Guillaume Darsin, Moritz Eschenlohr, Qi Shen

## The Luxury of Less

Luxury is a ubiquitous term, it denotes high cost, wastefulness, the provision of means but not necessarily effort. This project defines the luxury of the future as the affordability of less. The future does not demand new and more complex projects, but rather the specific examination of existing circumstances. Thus, this proposal does not begin with big large scale interventions, but rather small incremental measures in order to achieve a large positive effect on a wide space. The analysis of the region indicated that there are numerous high quality recreational areas. Interviews were conducted in the various communities that shed light on previously unnoticed or hidden places of interest. A lot of leisure and recreational facilities are available, but these are partially or poorly developed, many are simply poorly accessible. The project proposes to improve the local accessibility of recreation facilities and identified places of interest by public transport and by bicycle. Two new express bus routes complement the existing rail transport and ensure better access to important recreational areas. The densification of residential development takes place mainly in a 600 m radius around the existing underground and train stations. At the same time the new urban spaces also offer the proximity to various recreational facilities that can be reached on foot or by bicycle within a very short time. The luxury of less is about strengthening the region's identity through small scale interventions. It is about affording not to grow, and sustaining the current identity of the region into the future.





## Ausgangslage

Die Region des Münchner Nordens hebt sich im Vergleich zum übrigen Umland Münchens durch die besondere Lage zwischen der wachsenden Landeshauptstadt München und dem internationalen Verbindungspunkt des Münchner Flughafens hervor. Dies stellt die Planung vor die Herausforderung, diesem Spannungsraum gerecht zu werden und eine positive Entwicklung für die Region zu ermöglichen. Dazu müssen ökologische, ökonomische und soziale Anforderungen an den Raum in Einklang gebracht werden. Die Bezeichnung des Raumes als ‚Stuck in transition‘ definiert ihn bereits als einen Raum, der sich durch globale und lokale Einflüsse in einem Veränderungsprozess befindet, aber an einem Punkt der Entwicklung stecken geblieben ist. Hier gilt es neue Impulse zu setzen, um eine positive Weiterentwicklung für die Region zu ermöglichen.

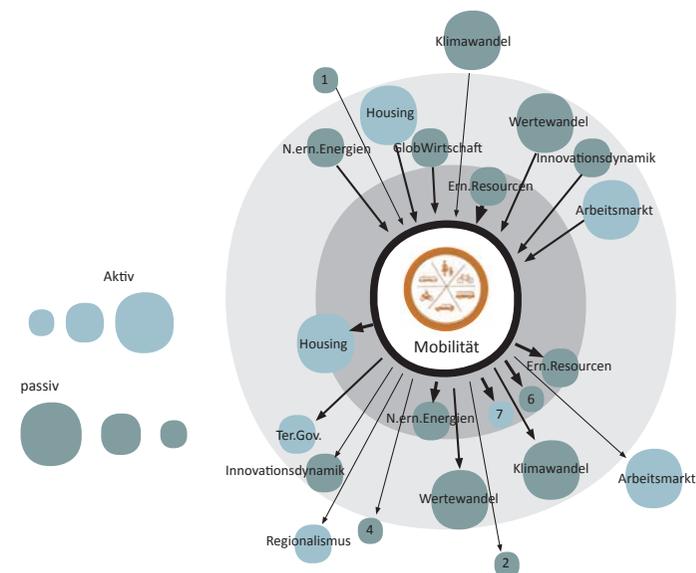
„Luxury of Less“ - der Titel lässt bereits einiges vermuten. Luxus ist ein allgegenwärtiger Begriff und wird als den Rahmen übersteigender, nicht notwendiger Aufwand, kostspielig und verschwenderisch definiert. Doch hier handelt es sich um anderen Luxus. Nicht den Luxus der prahlt und übertreibt, sondern um Luxury of less. Dieser Widerspruch von „Luxus“ und „wenig“ wird zum Konzept der Planung. Die Zukunft fordert nicht immer neuere und aufwendigere Projekte sondern die gezielte Auseinandersetzung mit den gegebenen Umständen. Bei detaillierter Betrachtung werden kleine Defizite sichtbar, die aber bei einer Überarbeitung großen Einfluss auf viele weitere Bereiche haben können. So ist die Absicht nicht die größtmöglichen Interventionen zu beginnen sondern zu untersuchen, welche kleinen Maßnahmen einen großen positiven Effekt für

einen weiten Raum erzielen. Sinnvolle punktuelle Veränderungen werden somit zu einer Veränderung der Umgebung führen, die wiederum weitere Effekte nach sich ziehen.

Der Luxus des 21. Jahrhunderts wird sich neu definieren: In einer sehr schnelllebigen Zeit wird die Zeit selbst zum Luxusgut, aber auch der Freiraum, der in dicht besiedelten Räumen immer weniger wird. Zeitverluste sollen verhindert werden sowie unnötige Raumverluste. Durch die Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete soll der Bedarf an qualitativ hochwertigem Wohnraum gedeckt werden und durch eine gute Anbindung wird der Zeitaufwand für Pendler und Freizeitaktivitäten minimiert.

Um die Handlungsräume genauer festlegen zu können bedarf es einer umfassenden Analyse, in der unter anderem die Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Gemeinden untersucht wird. Hier wurde unter anderem festgestellt, dass die betreffenden Gemeinden zwar einem starken Wachstum unterworfen sind, aber gleichzeitig ein ungewöhnlich hoher Bevölkerungsdurchsatz die Entwicklung des Raumes stark beeinflusst. In der weiteren Bearbeitung war es daher ein Ziel, die Gründe für den erhöhten Durchsatz, der für den Münchner Norden so prägend ist, im Vergleich zu anderen Regionen des Münchner Umlands herauszuarbeiten, um passende Interventionen zu entwerfen. Diese werden im Folgenden näher erläutert.

Das Bild des Münchner Nordens ist für Außenstehende meist immer noch durch ein schlechtes Image mit Müllberg am Rande von München geprägt. Doch der Raum ist auch besonders durch neue Entwicklungen in der Wirtschaft und durch Innovationen geprägt. Auch



die Lage in einer Umgebung mit einer Vielzahl von Erholungsmöglichkeiten ist charakteristisch für die Region, aber von außen kaum bekannt.

In der Analyse der für die Region wichtigen Trends haben sich aus den 20 vorher ausgewählten vier davon besonders hervorgehoben: Mobilität, Arbeitsmarkt, Wohnen und Regionalismus. Diese zeichnen sich speziell durch die Eigenschaft aus, auf sich auf herausragend viele der anderen untersuchten Trends auszuwirken. Des Weiteren stellten sich diese vier in der Analyse als aktiv von außen beeinflussbar heraus, was sie zu einem wichtigen Instrument für die weiteren Planungen für eine alternative Zukunft macht. Sie üben auch einen starken Einfluss untereinander aus, wodurch sich beispielsweise eine positive Änderung der Wirkungsrichtung des Trends Mobilität, auch positiv auf die anderen drei Haupttrends auswirken kann. So kann es bereits durch minimale aber gezielte Veränderung an der ‚Stellschraube‘ eines Trends große Auswirkungen auf andere Trends und dadurch auf die ganze Region geben.

# Trend- & SWOT-Analyse



MOBILITÄT



WOHNEN



ARBEITSMARKT



TERRITORIAL GOVERNANCE



REGIONALISMUS

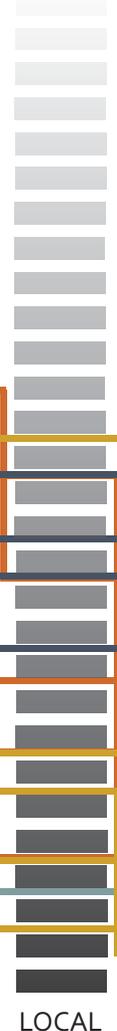
## STRENGTH

- Konnektivität zu Stadt & Flughafen  
Anschluss an Intern. Straßennetz
- Hohe Arbeitsplatzdichte als Attraktor für Zuzug & Migration
- Internationale Vernetzung
- Bestehende Institution Nord Allianz, Gemeinden mit gleicher Ausgangslage & Problemen
- Bestehende informelle Interessensgruppen

## OPPORTUNITY

- Nutzen&Erschließung potenzieller Entwicklungsflächen  
Zuzug durch Arbeitsmarkt  
Stärken jeder Gemeinde für gesamte Region nutzbar machen  
Steigerung der Standortqualität, attraktives Wohnumfeld schaffen  
Hervorhebung der Vorzüge der Nordallianz  
Individualverkehr reduzieren durch ÖPNV  
Gemeinsamer Infrastrukturausbau  
Auftreten als Einheit, mehr Einfluss auf die Regionalplanung  
Nutzungszusammenlegung & Förderung ungenützter Synergien  
Internationale Anbindung (Flughafen)nutzen  
Imageentwicklung Münchner Norden, Aufzeigen der Stärken  
City on demand  
Leuchttumprojekte um Aufmerksamkeit zu erzielen & Region zu vermarkten

## GLOBAL



## THREAT

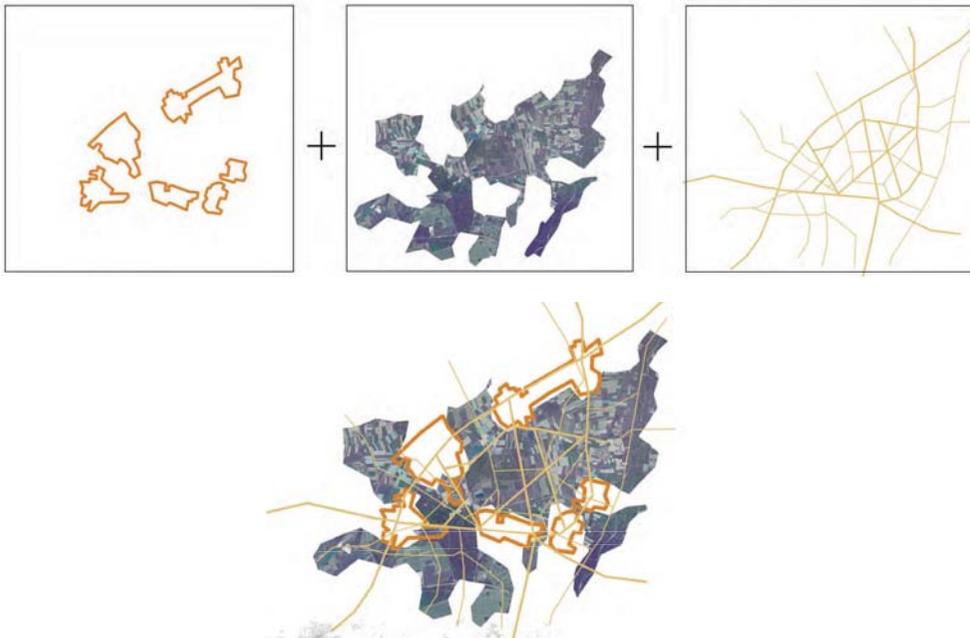
- Wirtschaftlichkeitsthreshold verhindert Ausbau von ÖPNV  
Wirtschaftliche Stärke überdeckt Notwendigkeit außerhalb des Wirtschaftssektors zu investieren  
Wohnen spielt durch Wandlungsprozess in Region keine Rolle mehr  
Gemeinschaft besteht nur auf Papier & bei politischen Vorzeigeprojekten  
abnehmende Nachfrage & Konkurrenzfähigkeit  
Keine gemeinschaftliche Planung & Entscheidungsfindung sondern nur Fixierung auf Prestigeprojekte  
Bessere Anbindung anderer Gemeinden könnte zu Wegzug führen  
Sättigung des Marktes & Einbruch wirtschaftlicher Stärke  
Bestand beschränkt Entwicklungsmöglichkeiten  
steigende Lärmbelastung  
keine Marktanpassung auf bestehende Ansprüche

## WEAKNESS

- lückenhafte Erschließung & niedrige Frequenz ÖPNV
- Aussterben alten Zentren durch Verschiebung wirtschaftlicher Zentren & Wohngebieten
- Geringe oder nicht erreichbare Standortqualität (Wohnumfeld, Nahversorgung, Naherholung)
- Keine Richtungsweisen- den Entscheidungen & Ziele der bestehenden Institutionen
- Fehlendes positives Image der Region, Bild immer mit Wirtschaft verknüpft

## Das Konzept

Für die Erarbeitung des Konzepts betrachten wir die verschiedenen Ebenen der Region: die Siedlungsstrukturen, den Freiraum und die Bewegungsnetzwerke. Die bestehende Siedlungsstruktur wird weitgehend erhalten. Die entstandenen eigenständigen Siedlungen verdichten sich in dem unmittelbaren Umfeld der öffentlichen Verkehrsknotenpunkte und werden nicht von der Stadt München durch Zusammenwachsen der Gemeinden in eine Siedlungseinheit geschluckt. Der vorhandene Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität wird vor unnötigem Flächenfraß geschützt und als verbundene Flächenstruktur gestärkt. Eine Verflechtung von Siedlung und Freiraum durch verschiedene Wegenetze soll erreicht werden, um eine unzusammenhängende Flächenstückelung mit schlechter Anbindung zu vermeiden. In der gesamten Region wird Wohnraumqualität der einzelnen Gemeinden verbessert und die Identifikation der einzelnen Orte gestärkt. Vorhandene Freizeitangebote sind in Zukunft besser vernetzt und somit innerhalb kürzester Zeit bequem auch ohne Auto zu erreichen.



	ARBEITSMARKT	LESSStress	MORERecreat	Weniger Stress durch bezahlbare Wohnräume, nahegelegene Arbeitsplätze und viel Erholungsangebot Weniger Lasten, mehr Freizeit
	WOHNEN	LESSGrey	MOREGreen	Weniger graue Wohn- und Lebensräume, dafür vielfältigere Wohnangebote, die sich in den Freiraum einbinden Weniger Gleichförmigkeit, mehr Abwechslung
	REGIONALISMUS	LESSIsolation	MOREComm	Weniger Isolation durch eine gestärkte Identifikation mit dem Wohnort und Möglichkeiten einander zu begegnen Weniger allein, mehr gemeinsam
	MOBILITÄT	LESSDriving	MORERiding	Weniger Individualverkehr durch bessere Vernetzung der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrradwegen Weniger Zeit im Stau, mehr Freizeit

Die vorangegangene Analyse und Besichtigung der Region lies bereits darauf schließen, dass es einige qualitativ hochwertige Erholungsräume gibt, unter anderem natürlich die Isar, die auch in München gerne für Freizeitaktivitäten genutzt wird. Darüber hinaus war es aber wichtig mehr über die Region zu erfahren, um in den folgenden Planungen richtig reagieren zu können. Darum wurden Interviews mit Passanten in den verschiedenen Gemeinden durchgeführt, die Aufschluss über bisher unberücksichtigte interessante Orte des Gebiets geben sollten. Hier wurde deutlich, dass sehr viele Freizeit- und Erholungsräume vorhanden sind, diese aber teilweise nur schlecht oder gar nicht erschlossen sind. Daher war auch ein besonderes Anliegen der Interviewten, die Verbindungen des öffentlichen Nahverkehrs zu verbessern und die Wegenetze für Fahrräder auszubauen. Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Naherholungsräume mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und auch mit dem Fahrrad, wird die Identität der Region stärken.

# Verbesserte Lebensqualität durch eine neue Vernetzung

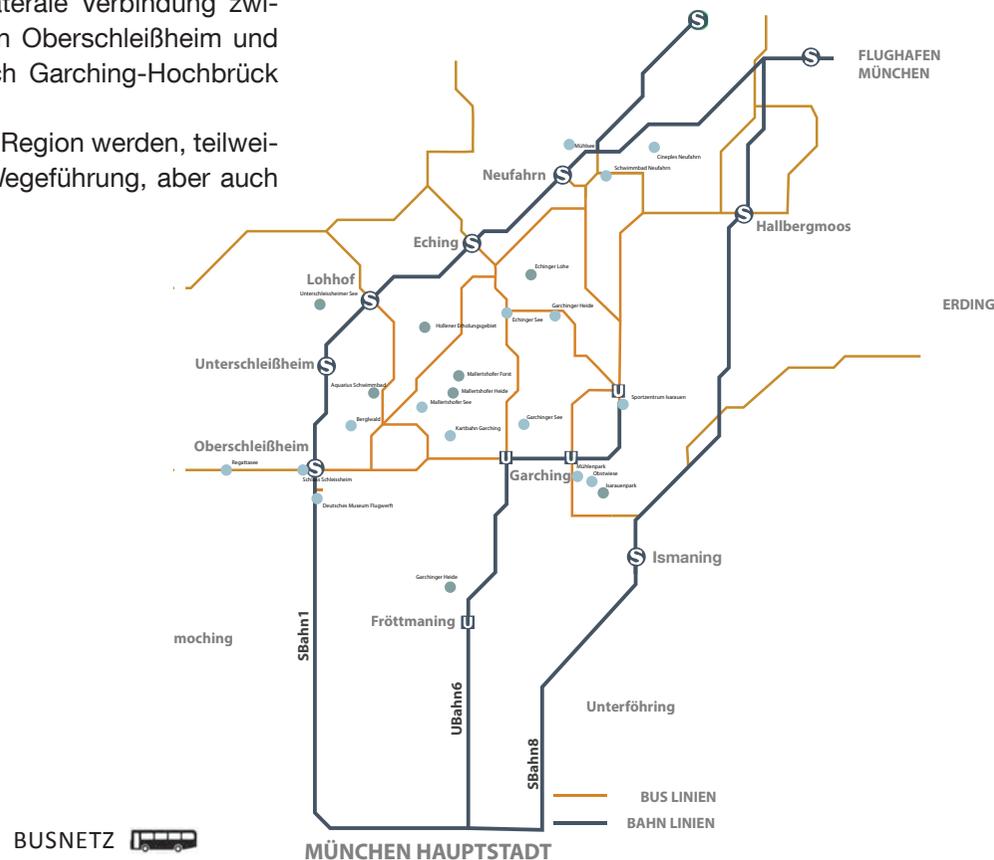
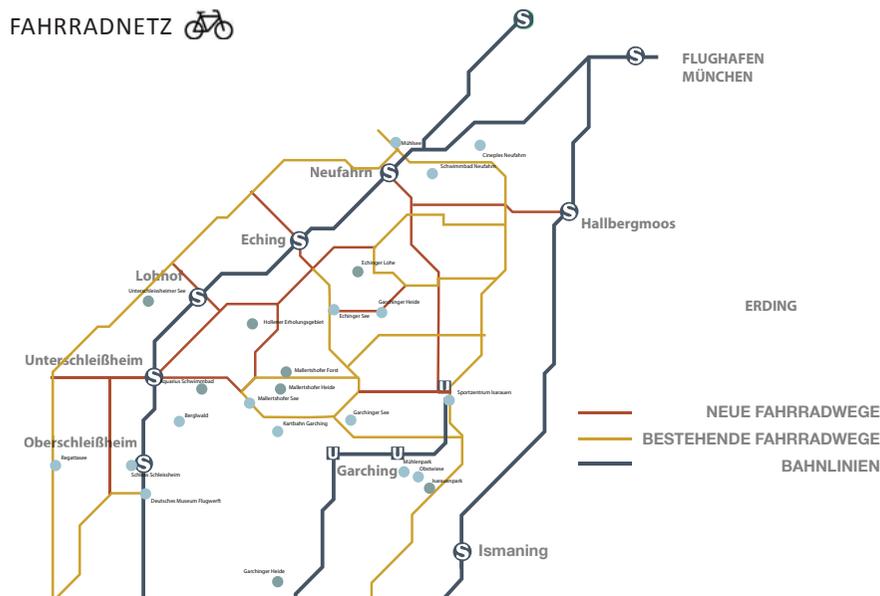
Die Erweiterung und Verdichtung des Wegenetzes für Fahrräder dient der lückenlosen Erschließung der durch Analyse und Interview der Bewohner festgestellten „Orte des Interesses“. Das neue Netzwerk ermöglicht es, die Wahl der Länge der Strecke selbst zu bestimmen und verbindet die verschiedenen Naherholungsräume miteinander. So kann beispielsweise eine Tour der sieben Seen zu einem ganzen Tagesausflug ausgedehnt werden, gleichzeitig aber der schnellste Weg von Neufahrn über die Felder nach Garching gewählt werden.

Die Mobilität des öffentlichen Netzes innerhalb der Region soll verbessert werden, um auch in Zukunft den wachsenden Ansprüchen der Einwohner gerecht wer-

den zu können. Der Schlüssel in diesem Vorhaben liegt hier aber nicht in der Größe der Investition, sondern wird durch gezielte Verbesserungen und Ergänzungen des bereits vorhandenen Netzes von S-/ U-Bahn und Bus der Region erreicht. Zwei neue Expressbusverbindungen ergänzen hier insbesondere den Schienenverkehr. Während der Flughafenexpress sozusagen die fehlende Verlängerung der U-Bahn zum Flughafen bildet, dient der Zweite als laterale Verbindung zwischen den S-Bahn Haltestellen Oberschleißheim und Ismaning, wobei hier zusätzlich Garching-Hochbrück angefahren wird.

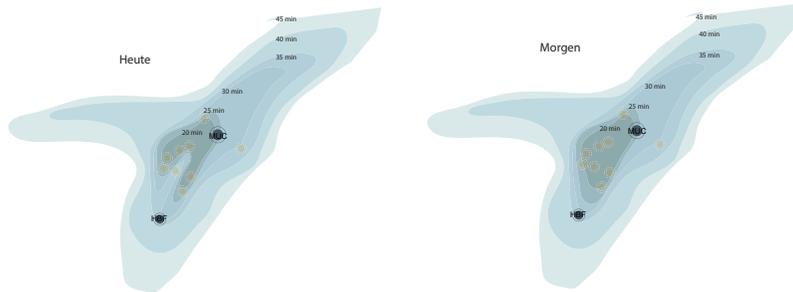
Die vorhandenen Buslinien der Region werden, teilweise durch Änderungen in der Wegeführung, aber auch

durch die Neuschaffung von Buslinien ergänzt und bieten somit einen besseren Zugang zu wichtigen Erholungsbereichen. Dadurch werden zudem die einzelnen Gemeinden besser vernetzt und auch ohne Auto sind Ausflüge zu beliebten Zielen problemlos möglich.



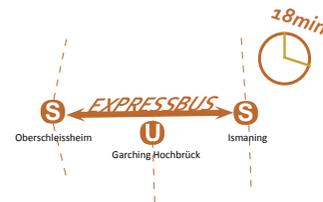
## Verbesserung der Interkonnektivität

Neben dem Flughafen-Expressbus bildet eine weitere schnelle Busverbindung zwischen den S-Bahn Linien S1 und S8 einen wichtigen Teil des öffentlichen Nahverkehrsnetzes der Region. Durch die lediglich drei Haltestellen werden Zeitverluste begrenzt und der Arbeitsweg in die umliegenden Gemeinden extrem verkürzt.



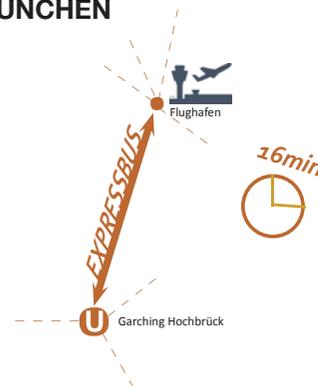
### EXPRESSBUS OBERSCHLEIßHEIM - GARCHING HOCHBRÜCK - ISMANING

Neben dem Flughafen-Expressbus bildet eine weitere schnelle Busverbindung zwischen den S-Bahn Linien S1 und S8 einen wichtigen Teil des öffentlichen Nahverkehrsnetzes der Region. Durch die lediglich drei Haltestellen werden Zeitverluste begrenzt und der Arbeitsweg in die umliegenden Gemeinden extrem verkürzt.



### EXPRESS GARCHING HOCHBRÜCK - FLUGHAFEN MÜNCHEN

Der neu etablierte Expressbus, der direkt an der U-Bahn Haltestelle Garching Hochbrück hält, gewährleistet eine schnellst mögliche Reise zum Flughafen München sowie zurück. Durch die direkte Verbindung zum Flughafen profitieren Anwohner als auch Geschäftsleute, die künftig bequem und ohne unnötige Wartezeiten ohne Auto in nur 16 Minuten an den Flughafen gelangen.

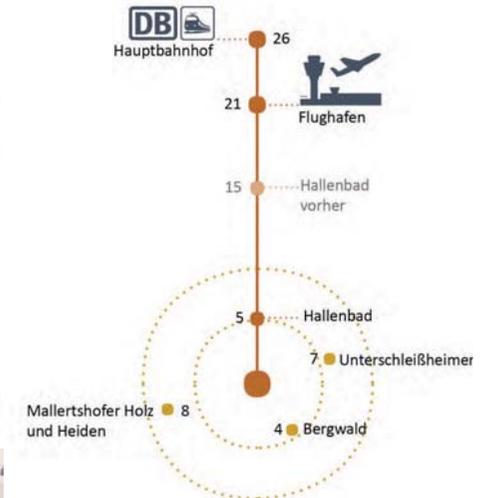


## Maßnahme ÖPNV-Erweiterung

Um es möglichst vielen Menschen zu ermöglichen von den positiven Entwicklungen der Vernetzung des Raumes zu profitieren und dem Wachstumsdruck entgegen zu wirken, werden in den einzelnen Gemeinden neue Siedlungen entstehen.

Die Verdichtung der Wohnbebauung erfolgt hauptsächlich in einem 600 m Radius um die vorhandenen U-/S-Bahnstationen. Diese Räume sind besonders sinnvoll für neue Wohnräume, da sie eine schnelle und direkte Verbindung in die Stadt München und gleichzeitig an den Flughafen München bieten. Gleichzeitig bieten die neuen Wohnräume aber auch die Nähe zu verschiedenen Erholungsräumen und Freizeitangeboten, die so innerhalb kürzester Zeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Die Typologien fügen sich nahtlos in die bestehenden Gebäude ein, bieten aber vielfältige Wohnräume, die den verschiedensten Ansprüchen gerecht werden können. Durch gemeinschaftliche Freiräume in den neuen Siedlungsgebieten werden Räume für Begegnungen geschaffen, die zusammen genutzt werden können und den Charakter der neu entstehenden Region im Kleinen widerspiegeln.

Unterschleißheim



## Vorhandene Qualitäten stärken

Garching



neues Siedlungsgebiet  
Garching



Die Erweiterung der Isar auf der Höhe von Garching dient als Schaffung eines einzigartigen Erholungsraums der Region, der den Bewohnern bisher verborgen geblieben ist. Das große Potenzial der Isarauen soll für möglichst viele Bewohner und auch Pendler, deren Arbeitsplatz sich in der Region befindet, erlebbar gemacht werden. Hier kann man sich in der Mittagspause für einen kurzen Moment entspannen oder auch nach der Arbeit mit der Familie und Freunden einen gemütlichen Grillabend verbringen. Das rauschende Wasser der Isar, das vorher durch die Lage des Weges und die vielen Gehölze nicht wahrnehmbar war, wird durch die Entstehung von Kiesbänken zum neuen Erlebnis.

Die bereits vorhandenen Qualitäten des Bearbeitungsraumes im Münchner Norden wurden zunächst analysiert, um im sie dann mit gezielten Interventionen aufwerten, ausbauen und sie im Gebiet sichtbar machen zu können. Das bisherige Image als ‚Hinterhof Münchens‘ soll dadurch zu dem einer eigenständigen Region gewandelt werden, die sich auch gegenüber anderen Regionen des Münchner Umlands durch seine spezifischen Qualitäten behaupten kann. Wichtig war bei der Entscheidung über die Interventionen vor allem auch die zeitnahe und kostengünstige Umsetzbarkeit, um ein schnelles Ergebnis für eine zukunftsfähige



Abb.: Garching Heide | Klaus Kalb

# **4 land.schafft.stadt stadt.schafft.land**

Sietze Faber, Marija Georgieva, Julian Numberger, Johanna Rainer

## Landscape.produces.city - city.produces.landscape

The focus of this project proposal is the circular relationship between the city and the landscape. The underlying hypothesis is that the landscape enables the formation of the city and that, in turn, the city enables the preservation of the landscape. Hence, this project proposes to combine and weave the infrastructural advantages of urban areas with the qualities of the open landscape. The proposal encompasses three parts: a network of multi-modal transportation hubs as mobility structure, compact developments around these hubs and multi-functional spaces. The network of multimodal transportation hubs puts priority on the use of public transport. As a new regional transport a tangential rail link is created, which encloses Munich ring road and is efficiently connected to the existing radial S and U-Bahn lines. The nodes of the network are divided into four categories, namely, "Urban Catalysts", "Mixture Makers", "Gateways" and "Promises". Focusing urban development around central transport nodes rather than spreading settlements throughout the territory allows to maintain the open countryside (city-produces-landscape). By preserving the open countryside, and limiting the release of land for development around transport nodes, these nodes become dense, heterogeneous and multi-functional, i.e. urban (landscape-produces-city).

### VERNETZUNGEN SCHAFFEN



Knotenpunkte als Entwicklungsinitiatoren



Vernetzung der urbanen und landschaftlichen Räume

### LAND SCHAFFEN landschaftsformende Interventionen

Qualifizieren der Landschaft durch erhöhte Freizeitnutzung:

Seen wiederbeleben 	Konsumorte 	Gasthaus Eismann/Imbissbude Biergarten Bootsverleih
	konsumfreie Zonen 	Liegewiesen/Stege Grillstellen Beachvolleyball Tischtennis
Sportoasen 		Fußball-, Volleyballfelder Tennisplätze Kletterfelsen
Waldbestand öffnen 		Spazierwege Mountainbiketrail Orte der Stille
Räumer erobern 	Restfläche neue Fläche	Krautgärten Gartenkino Skulpturgarten

Qualifizieren der Landschaft durch kleinteilige Strukturen:



Waldschollen, Trittsteinbiotope



Baumreihen



Grünflächen



Heidelandschaft



regionaler Anbau



Erneuerbare Energie

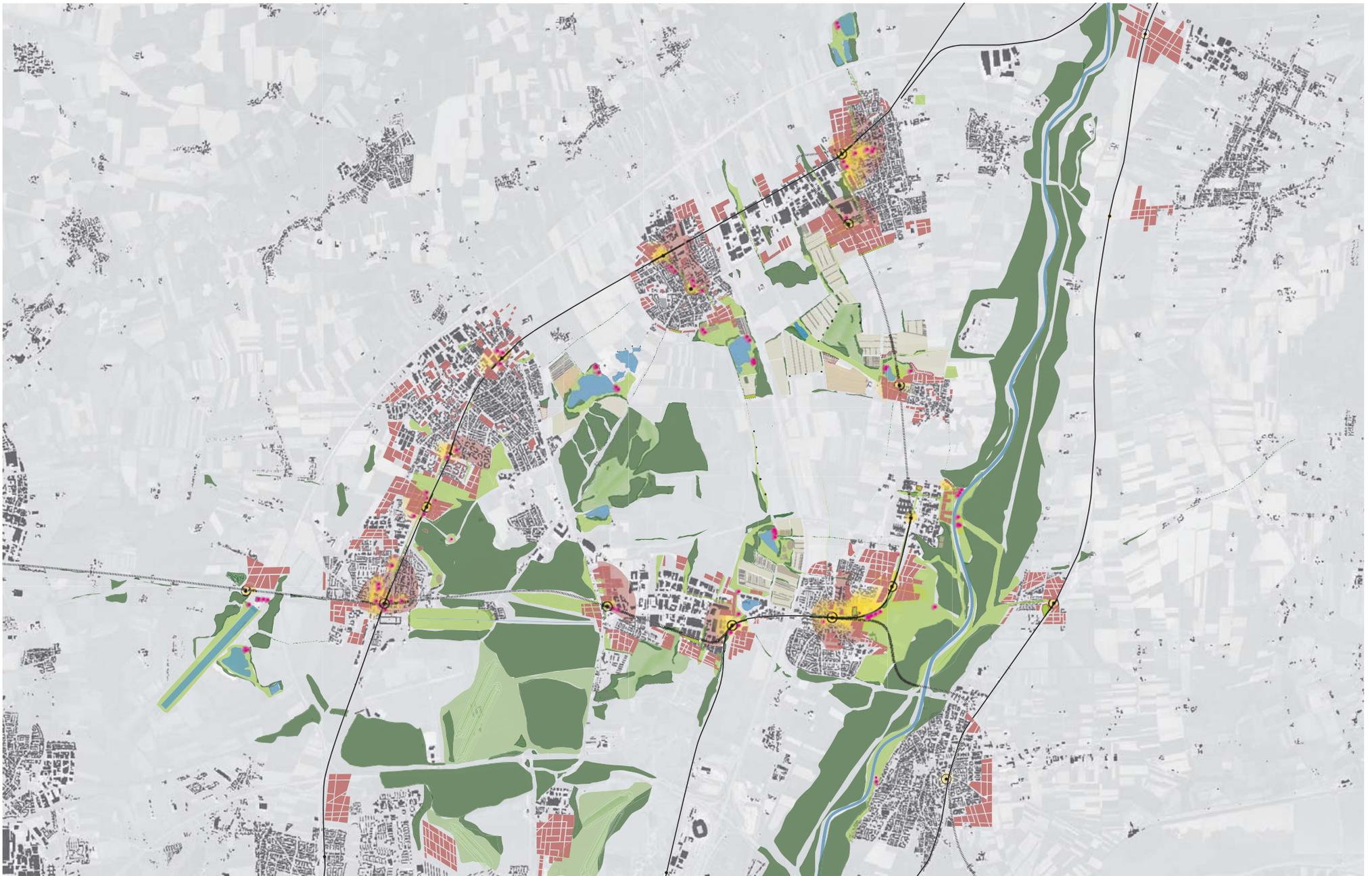
### STADT SCHAFFEN stadtförmende Interventionen

Qualifizieren der Stadt durch Belebung des öffentlichen Raums

Begegnungsräume wiederbeleben 	Konsumorte 	Café/Bar Restaurant/Gasthaus
	konsumfreie Zone 	Grünflächen wiederbeleben temporäre Installationen Plätzen Leben einhauchen Stadtmobiliar Jugendzentren
Räume erobern 	unbebaute Restflächen	Gemeinschaftsgärten Kino unter Sternen Musikerbühne
	brachliegende Gebäude	Jugendzentrum Kreativhaus Sportverein Nachhilfe

Qualifizieren der Stadt durch erhöhte Durchmischung (sozial und funktional)

neue funktions- durchmischte Baufelder 	Neubaugelände Nachverdichtung Umbau/Abriss	Studentisches Wohnen Büroflächen Einzelhandel Wohngemeinschaften Kinderbetreuung Generationenhäuser freie Grundrisse
grüne Durchdringung 		Grünflächen im Stadtzentrum grüne Korridore



# Standortanalyse: Vorhandene Qualitäten aktivieren und verbinden

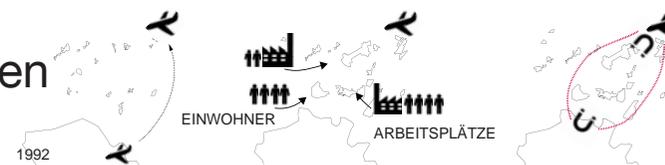
Das Untersuchungsgebiet umfasst den Raum zwischen dem nördlichen Rand Münchens und dem Flughafen. Die in diesem Korridor liegenden Gemeinden profitieren wirtschaftlich von ihrer Lage. Doch wie hat sich diese Region historisch entwickelt?

Der Beschluss, den Flughafen von der Stadtmitte in das Münchener Umland zu verlegen, wurde durch das tragische Flugunglück 1958 initiiert. 34 Jahre später öffnet der neue Flughafen 1992 im Erdinger Moos die Tore. Somit waren die umliegenden Gemeinden nicht mehr länger strukturschwache Vororte Münchens, sondern lagen plötzlich, zwischen dem internationalen Flughafen und der Landeshauptstadt München, in einem Spannungsfeld.

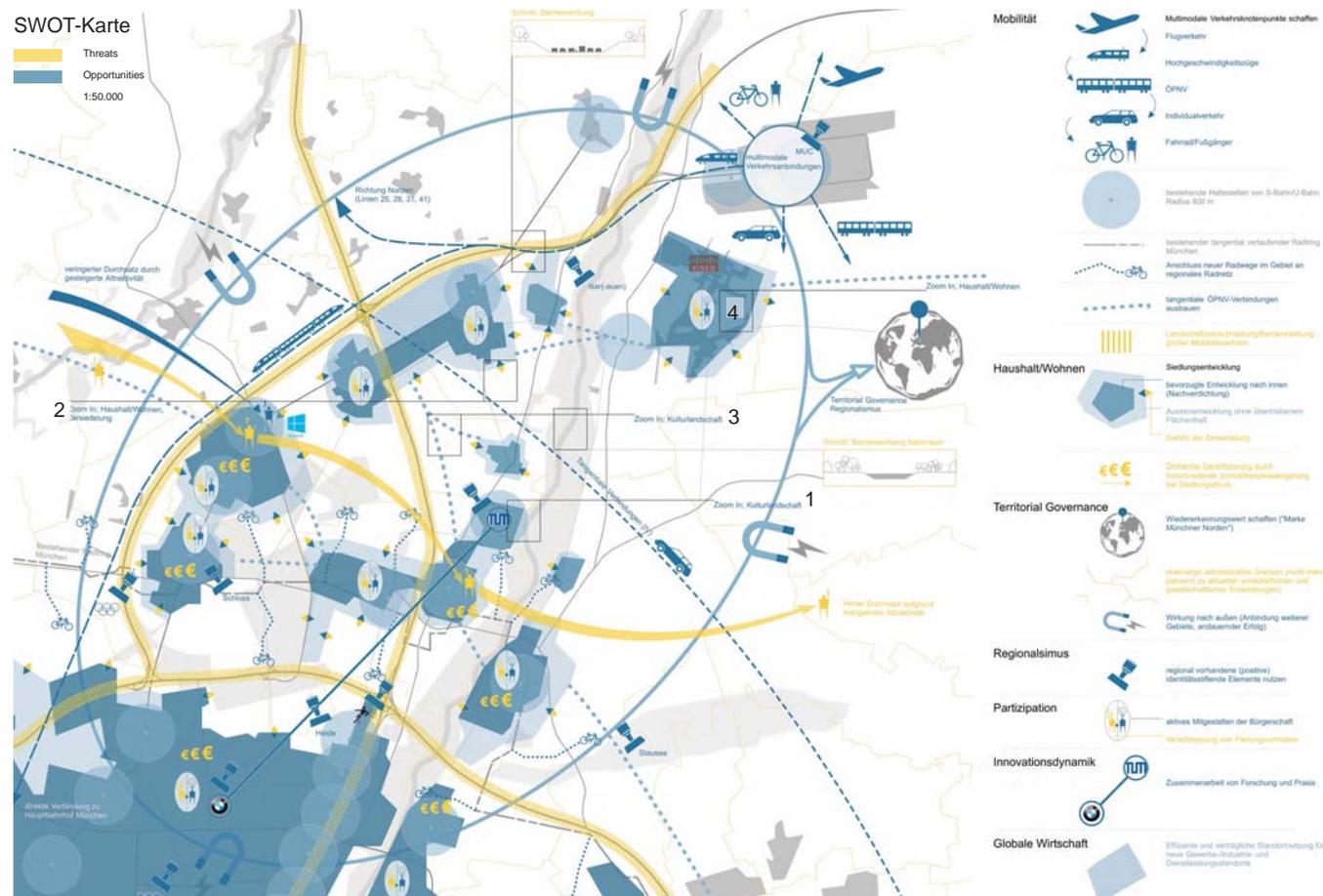
Diese neue Konstellation hatte gravierende räumliche Auswirkungen: Industrie und Gewerbe siedelten sich an, Arbeitsplätze wurden geschaffen und die Gemeinden sahen sich mit großen Zuzugswellen konfrontiert. Diese rasante Siedlungsentwicklung spiegelt sich auch im Erscheinungsbild der Ortschaften wider: alte Dorfstrukturen stoßen auf schnell wachsende Neubaugebiete, große Gewerbeparks und Forschungszentren florieren.

Bei dem Untersuchungsgebiet handelt es sich um einen sehr dynamischen Raum. Die Attraktivität als Wirtschaftsstandort ist durch die einmalige Lage gegeben und zieht auch weiterhin ein hohes Arbeitsplatzangebot und -wachstum nach sich. Andererseits wird durch die Volatilität der globalisierten Gesellschaft und Wirtschaft der Raum auch in Zukunft stetigen Transformationsprozessen unterworfen sein. Charakteristisch für das Untersuchungsgebiet ist neben der schnellen Siedlungsentwicklung auch der

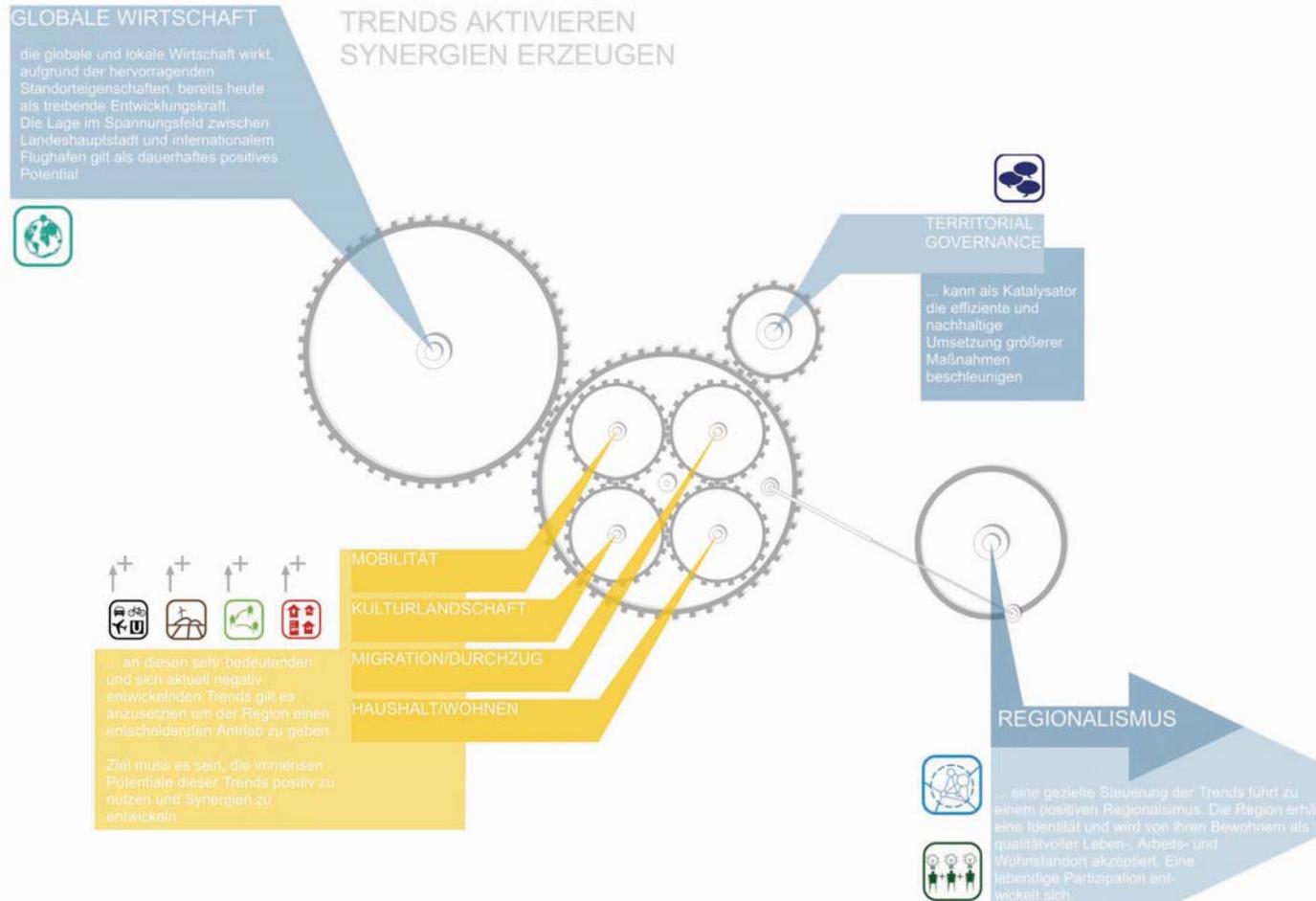
hohe Durchsatz (sowohl in Bezug auf Tagespendler, als auch auf Einwohner der Gemeinden). Das Straßennetz ist gut ausgebaut. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln und der Abstimmung der verschiedenen Modalitäten hingegen bedarf es entscheidender Verbesserungen. Trotz der starken Siedlungsentwicklung und diverser Infrastrukturmaßnahmen sind bis heute



noch großzügige Flächen freier Landschaft erhalten geblieben. Geprägt wird dieses Landschaftsbild von weitläufigen landwirtschaftlichen Monokulturen, ebenen Heidelandschaften und Wäldern. Die verschiedenen Landschaftsstrukturen bilden großflächige, isolierte und monofunktionale Einheiten.



# Trend- und SWOT-Analyse



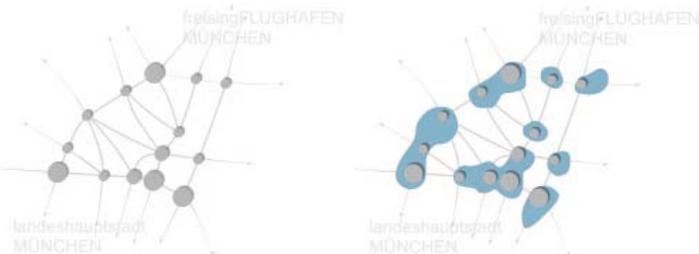
Die vorhandenen Potentiale wie zum Beispiel die Isarauen, die Heideflächen oder die zahlreichen Seen, die durch den Kiesabbau entstanden sind (und immer noch entstehen), kann man nur bedingt als Erholungs- oder Freizeitraum nutzen. Ein Zusammenspiel zwischen den Siedlungs- bzw. Gewerbegebieten und dem umliegenden Freiraum wird nur selten ermöglicht, da jede Struktur für sich bleibt und kaum mit anderen Funktionen bespielt.

Um aus einer gründlichen Bestandsanalyse heraus eine Vision für die Zukunft entwerfen zu können, müssen in einer Trendanalyse aktuelle gesamtgesellschaftliche Entwicklungstendenzen untersucht werden. Die Fragestellung lautet: Wie wirken sich diese Trends im konkreten Betrachtungsraum aus? Der Blick richtet sich erstmalig in die Zukunft. Basierend auf einer Trendbeschreibung von Ernst Basler + Partner wurden zwanzig Trends für die Untersuchung herangezogen. In einem Netzwerk offenbarten sich deren Dominanz, Wirkungsrichtungen und Handlungsmöglichkeiten.

Die Globale Wirtschaft wird aufgrund der hohen Standortattraktivität des Münchener Nordens sehr bedeutend und positiv wirkend als entscheidende Entwicklungskraft angesehen. Des Weiteren existieren sehr bedeutende, sich aktuell negativ auswirkende und entwickelnde Trends wie Mobilität, Migration/Durchzug, Kulturlandschaft und Haushalt/Wohnen. Betrachtet man deren Handlungsmöglichkeiten zeigt sich das deutliche Signal, hier den Hebel anzusetzen, um der Maschinerie des Münchener Nordens entscheidenden Antrieb zu verleihen.

## Von der Analyse zum Konzept

So gliedert sich der Entwicklungsplan des Münchner Nordens in drei Teile, die miteinander verwoben ein nachhaltiges Zukunftsbild erscheinen lassen.



Das Gebiet erweckt aktuell den Anschein eines Durchgangsraumes, welcher Verbindungen über den Raum hinweg schafft. Während es bereits einen Autobahnringchluss (A99) um das Stadtgebiet gibt, ist das Schienennetz nach wie vor überwiegend radial ausgebaut. Im bestehenden öffentlichen Verkehrsnetz ist der Flughafen München weiterhin eine Sackgasse.

Als Gerüst und Entwicklungsinitiator ist ein funktionierendes und optimal ausgebautes Mobilitätskonzept unabdingbar. Hervorragende Mobilitätsvoraussetzungen werden als die entscheidenden Qualitäten zukünftiger Wohn- und Arbeitsstandorte angesehen. Das Skelett der neuen Mobilitätsstruktur wird ein gut erreichbares, zusammenhängendes Netz multimodaler Verkehrsknotenpunkte sein. Priorität liegt auf einem klaren Bekenntnis hin zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Die Folge ist eine verkehrliche Entlastung der Orts-/Stadtzentren und gleichzeitige Aufwertung des öffentlichen Raumes.

Als neues regionales Verkehrsmittel wird eine tangentielle Bahnverbindung geschaffen, welche die Landeshauptstadt als Ringbahn umschließt. Hierdurch

wird eine entscheidende Voraussetzung zur weiterreichenden lateralen Verbindung und interkommunalen Zusammenarbeit mit den angrenzenden Gebieten

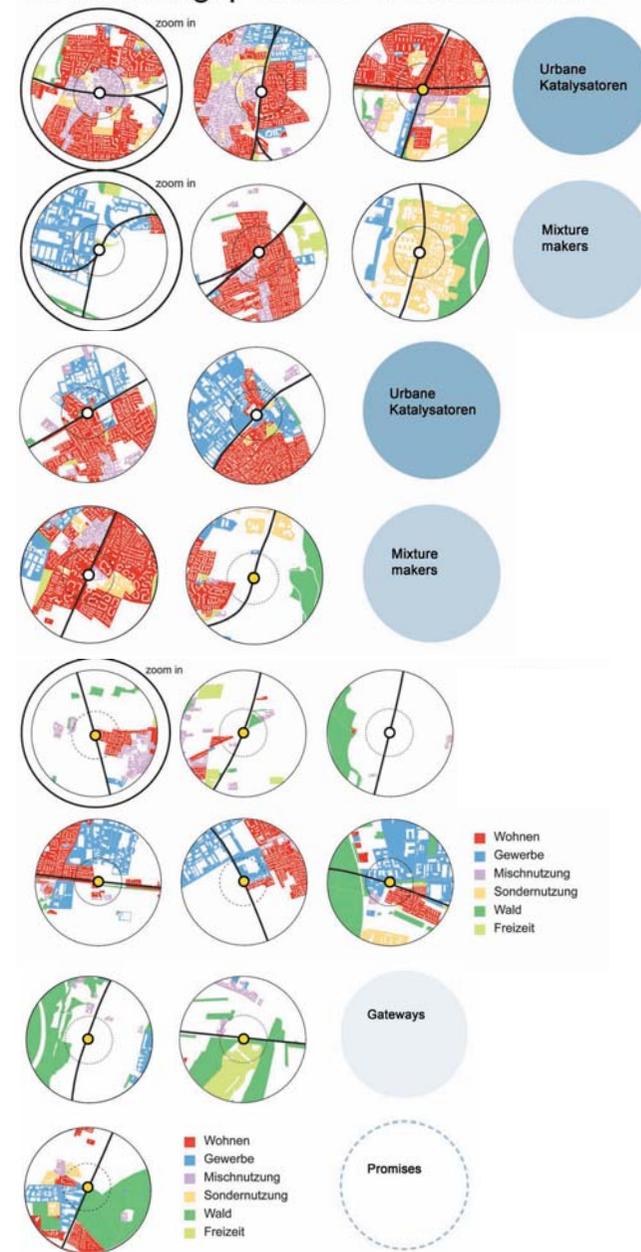
geschaffen. So wird der Norden Münchens Teil einer neuen tangentialen öffentlichen Verkehrsader. Diese neue Verbindung wird hocheffizient an die bestehenden ra-

dialen S-/U-Bahnlinien (im Betrachtungsraum liegende Linien: S1, S8, U6) angebunden und schafft entscheidende Entwicklungsmöglichkeiten für das gesamte Gebiet der Vororte Münchens. Des Weiteren wird mit dem Ringschluss der S-Bahnlinie 2 über den Flughafen sowie der Verlängerung der U-Bahnlinie 6 nach Neufahrn die Netzwerkstruktur der Region deutlich verbessert. Der Norden Münchens wird in Zukunft eine noch wichtigere Position im öffentlichen Mobilitätsnetzwerk der Metropolregion München einnehmen: Ein im Herzen der Wachstumsregion gelegenes attraktives Gebiet in dem Menschen leben, kommen und gehen - weltweit, dynamisch und nachhaltig.

strategie



## Entwicklungspotential Verkehrsknoten



# Mobilitätskonzept 2045



## Neue städtische Zentren

Doch wie genau werden diese Verkehrsknoten aussehen und wie werden sie funktionieren? Blickt man auf die aktuelle Situation, so existieren die Bahnhöfe als reine Verkehrsknoten. Verschiedene Verkehrsmittel sind weder bestmöglich aufeinander abgestimmt, noch ist deren Erreichbarkeit ausreichend gebündelt. Der Großteil der Haltestellen liegt in monofunktionalen Wohn- oder Arbeitsgebieten. Zukünftige Bahnhöfe hingegen entwickeln sich zu öffentlichen Orten, an denen die verschiedenen Verkehrsmittel optimal aufeinander abgestimmt sind. Der öffentliche Raum wird mit dem Ziel einer hohen Aufenthaltsqualität umgestaltet: Es entstehen (neue) Stadtzentren. Die Bebauung/Nachverdichtung folgt dem Credo der funktionellen Mischung.

Nach einer gründlichen Analyse der Haltepunkte und möglichen Knotenpunkte müssen diese kategorisiert werden, um eine für den individuellen Ort bestmögliche Entwicklung gewährleisten zu können.

Urbane Katalysatoren sind Punkte, die bereits einen hohen Anteil an Funktionsmischung innerhalb der 300m und 800m Einzugsradien aufweisen. Sie besitzen schon jetzt zahlreiche Aktivitätsmöglichkeiten und

Verbindungen. Zukünftige Entwicklungen dieser Orte konzentrieren sich auf Nachverdichtung und Verbesserung der öffentlichen Aufenthaltsqualität: Neue starke urbane Zentren entstehen.

„Mixture makers“ sind aktuell von einer strikten Funktionstrennung geprägt. Hier sollte insbesondere eine multifunktionale Struktur etabliert werden, um das höchste Potential der Multimodalität ausschöpfen zu können. Darüber hinaus verfügen diese Orte über hohe Nachverdichtungsmöglichkeiten im unmittelbaren Umgebungsbereich.

„Gateways“ bieten hervorragende Verbindungsmöglichkeiten in die Landschaft. Hierdurch wird die Möglichkeit einer schnellen und guten Erreichbarkeit und Anbindung der (Freizeit) Landschaft geschaffen. Entwicklung erfolgt überwiegend im Ausbau des Langsamverkehrs. Bauliche Neuerschließung kann hier in Form von besonderen Wohnformen „im Grünen“ erfolgen.

Schließlich werden mit den „Promises“ neue Entwicklungspunkte geschaffen. Hier kann von Beginn an auf ein funktionsdurchmischtes nachhaltiges Profil geachtet werden. Eine Entwicklung ganz nach den aktuellen

Anforderungen ist möglich, da der 300m Einzugsradius bisher nahezu bebauungsfrei ist. Ein optimales Verweben mit der Landschaft gelingt hier hervorragend.



Entwicklungspotential Verkehrsknoten



# Bauliche Entwicklung & Neue Kulturlandschaft

## KOMPAKT, DICHT, ERREICHBAR

Dichte, städtische und funktionsdurchmischte Ortschaften werden um die geschaffenen multimodalen Verkehrsknoten entwickelt und ausgebaut. Der Fokus liegt auf innerörtlicher Nachverdichtung und kompakten, flächensparenden Neulanderschließungen. Freiraumqualitäten entstehen insbesondere im öffentlichen Raum um die Verkehrsknoten. Diese Bereiche werden als (neue) Zentren ausgebildet und mitunter in Verbindung



mit den bestehenden Ortszentren zu einer neuen Stadtmitte entwickelt (z.B. Eching). Das Wohnraumangebot wird diversifiziert und den gesamtgesellschaftlichen Trendentwicklungen angepasst. Das Augenmerk liegt auf funktioneller und sozialer Durchmischung, sowie Bereitstellung flexibler Wohnungsgrundrisse. „Grüne Finger“ schaffen Bezüge in die Landschaft. (ZOO-MIN HOCHBRÜCK)

Die dichte und flächensparende städtische Siedlungsentwicklung, gesteuert durch die anziehende Attraktivität der zentralen Knotenpunkte, ermöglicht ihrerseits den Erhalt der freien Landschaft. (STADT.schafft.LAND)

## MULTIFUNKTIONALER FREIRAUM

Durch die genannten Vorteile der dichten Siedlungen geht eine Bewahrung der freien Landschaft mit einher ohne explizite Siedlungsverbote außerhalb der Ortschaften formulieren zu müssen. Ein reizvoller Kontrast wird geschaffen (LAND.schafft.STADT).

Um akzeptiert, nachhaltig und dauerhaft zu sein, muss die Landschaft mit Nutzungen belegt werden: Ziel ist die Entwicklung einer multifunktionalen Landschaft mit landschaftsbildlicher Qualität. Extensive und intensive Nutzungen wechseln einander ab. Freizeitliche Nutzung wird nahe der Mobilitätszentren etabliert und ausgebaut. Entlang der verbindenden Mobilitätsachsen (Radwege, Straßen, Bahngleise) durchziehen lineare Elemente (Baumreihen, Feldhecken) die landwirtschaftliche Produktions- und Energielandschaft. Jene Elemente dienen als Schattenspender, Trittsteinbiotope, Erosionsschutz sowie als ästhetische Landschaftsbestandteile. Ein Wechselspiel zwischen kleinteiligen

Situationen und weiten Sichtbeziehungen entsteht. So wird eine Durchdringung und ein Verweben bisher isolierter und monofunktionaler Landschaftsstrukturen erreicht. Langfristige Vision ist zudem eine autarke Energieversorgung mit erneuerbaren Ressourcen. Eine detaillierte Darstellung einer solchen, sich sukzessive entwickelnden Landschaft wird beispielhaft in unmittelbarer Nähe des Gateway-Knotens Dietersheim gezeigt.



# **5 The North of Munich same same but different**

Lisa Hauptmann, Johannes Hemmelmann, Korbinian Kroiß

## The North of Munich – same same but different

This project proposal starts from the premise that the area under investigation can be read as three distinct sub-areas, namely, the area in the immediate vicinity of the airport (airport region), the suburban ring, and the north of municipal Munich. This project proposes a future development of the area under investigation around the already existing particular spatial and functional characteristics of these three subareas. The project's title "same same but different" stands symbolically for this approach. Currently, the three subareas are separated by shreds and remnants of cultural landscape. This project proposes to develop the cultural landscape and use it as a formative element that glues the various subareas together. Simultaneously, the specific characteristics of each of the sub-areas are developed. This project develops particular strategies for each subspace along the following basic concepts which organize the project's intervention proposals, namely, "join forces - strengthen subspaces", "preserve the cultural landscape - avoid urban sprawl", "strengthen links - customize infrastructure".



## Ausgangslage

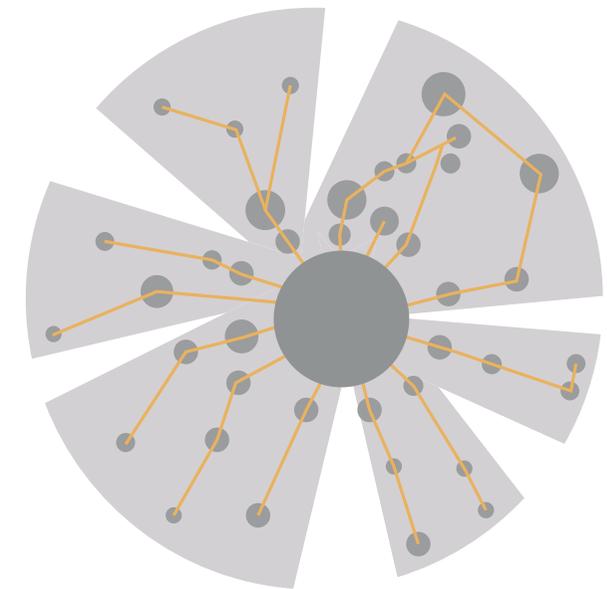
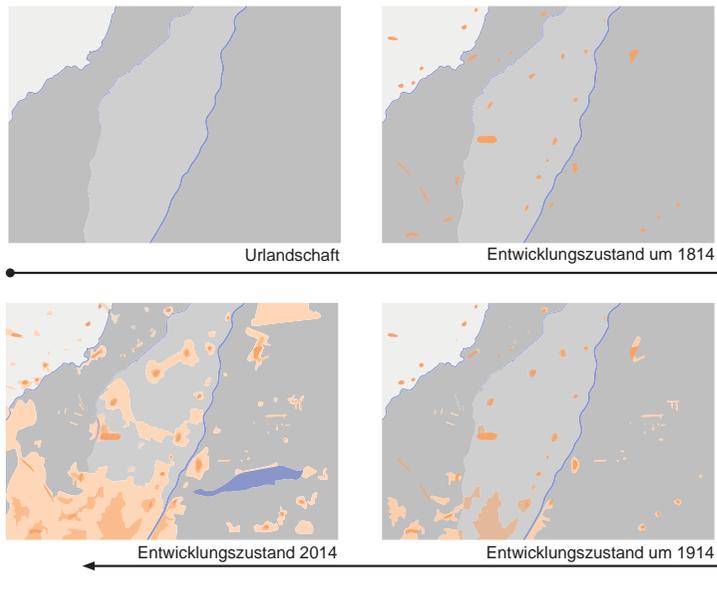
Der Norden Münchens, der sich im unmittelbaren Spannungsfeld zwischen dem Flughafen Franz Josef Strauß (MUC), sowie der Landeshauptstadt München befindet, ist im Wandel. Durch die unterschiedliche geomorphologische Beschaffenheit kam es zu unterschiedlichen Entwicklungen in der Siedlungsstruktur. Der zunehmende Druck aus beiden Richtungen des Spannungsfeldes bringt große Chancen, andererseits auch Risiken mit sich.

## Lesart des Raumes

Um den Raum verstehen zu können werden zunächst die übergeordneten Planungsebenen betrachtet. Das Landesentwicklungsprogramm von 2014 macht nur eine sehr vage Aussage über den Betrachtungsraum. Der Regionalplan der Planungsregion 14 / München in seiner aktuellen Fassung von 2003 zeigt durch radiale Entwicklungsachsen in Richtung München eine monozentrale Organisationsstruktur des Raumes. Vorhandene funktionale Beziehungen zwischen Städten und Gemeinden des Umlandes der Landeshauptstadt werden dabei allerdings nicht berücksichtigt. Die radiale Organisationsstruktur des Regionalplans lässt sich auch in der historischen Entwicklung des Münchner Umlandes erkennen. In den 1960er Jahren kam es zu verstärkter Siedlungsentwicklung entlang der S-Bahnstränge. Ab den 1970ern setzte sich die Siedlungsentwicklung in den Zwischenräumen der S-Bahnstränge fort (vgl. Kagermeier 1997). Auf Basis dieser Analyse lässt sich ein Bild der Stadtregion München mit ihrem Umland erstellen. Die S-Bahn Linien spannen tortenstückähnliche Räume auf. Das Zentrum bildet die Stadt München. Die Tortenstücke erfüllen alle Anforderungen an die Versorgung der Bevölkerung und übernehmen

teilweise Versorgungsaufgaben, welche ursprünglich der Kernstadt oblagen, wie beispielsweise der TUM Campus Garching. Dabei fällt auf, dass es keine brückenschlagenden schienengebundenen Verbindungen zwischen den Tortenstücken gibt. Auch im derzeitigen Diskurs ist dieses Thema durchaus präsent. „Damit wir nicht immer rein nach München und wieder raus fahren, brauchen wir mehr tangentielle ÖPNV-Verbindungen.“, so die Stadtbaurätin Merk.

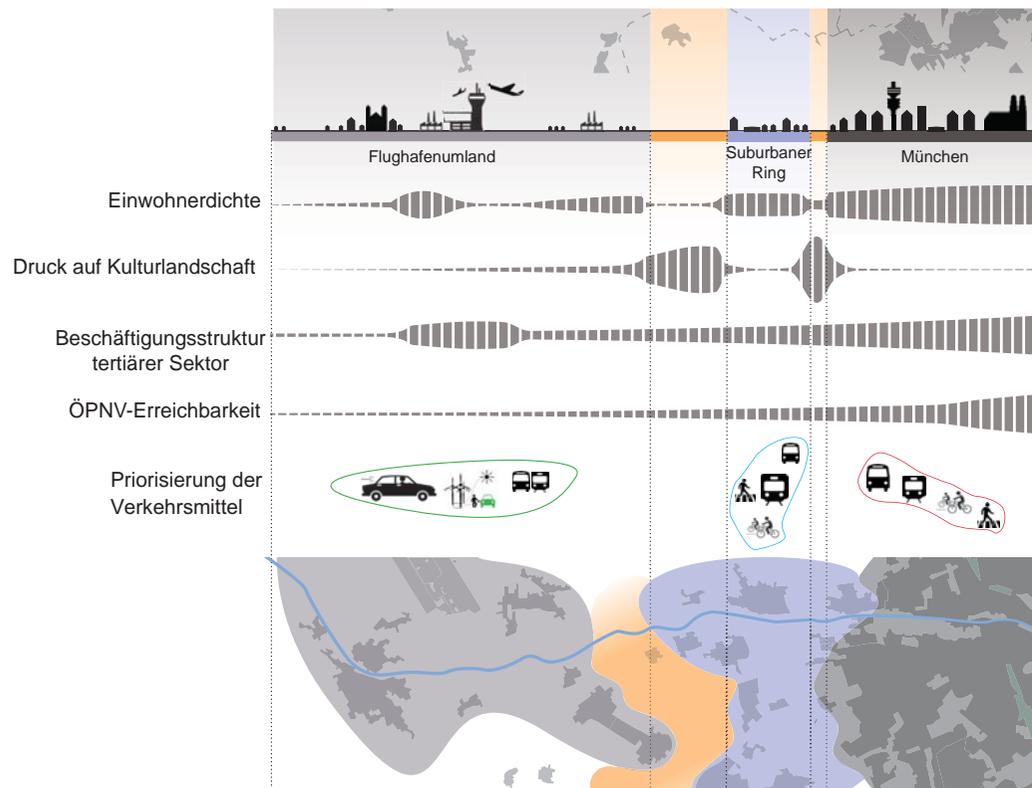
Historische Entwicklung



laterale S-Bahn-Verbindungen spannen Räume auf

## Trend- und SWOT-Analyse

Unser Betrachtungsraum liegt im nordöstlichen Tortenstück. Dieses wird von den S-Bahnlinien S1 und S2 aufgespannt. Die S8 befindet sich ebenfalls im Gebiet. Zur Raumanalyse wurde der Trend-Report 2012 von Ernst Basler+Partner herangezogen und auf den Raum übertragen. Hierbei kristallisierte sich heraus, dass die Trends unterschiedliche Auswirkungen auf den Betrachtungsraum haben, manche wirken sich gesamträumlich aus, andere nur auf Teilräume oder spezifische Orte. Der Projektraum kann somit nicht als homogen betrachtet werden und bedarf einer genaueren Analyse. Hierzu wird ein schematischer Schnitt vom Freisinger Hinterland bis in die Münchner Innenstadt durch das Tortenstück gelegt. Aus den Trends von Ernst Basler+Partner ergaben sich kritische Faktoren, welche sich auf der Schnitt-



achse unterschiedlich auswirken und die verschiedenen Charakteristika der Region ausprägen. Somit lässt sich der Betrachtungsraum in drei Teilräume aufteilen, welche in sich dieselben charakteristischen Merkmale aufzeigen.

Diese Teilräume sind:

Das Flughafenumland, welches von einer minder dichten Bebauung geprägt ist. Daraus resultierend bestehen nur vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichten in den Gemeinden. Hier gibt es noch große Flächenpotentiale für Gewerbe und Wohnen. Funktionelles Zentrum dieses sehr rural geprägten Teilraumes ist Freising. Die ÖPNV-Erreichbarkeit ist, resultierend aus der weiträumigen Fläche und der geringen Bebauungsdichte dieses Teilraumes, nur im überschaubaren Rahmen gegeben. Der motorisierte Individualverkehr ist hier die favorisierte Verkehrsart. Der Flughafen ist der größte Wachstumstreiber des Teilraumes. Im Vergleich zum Süden unseres Betrachtungsgebietes gibt es im Flughafenumland anteilmäßig mehr Beschäftigte in Handel, Gastronomie und Verkehr.

Der Suburbane Ring ist geprägt von seiner kontrastreichen Vielfalt. Hier trifft Land auf Stadt. Siedlungsinseln stehen ruralen Landschaftsflächen gegenüber und die landwirtschaftliche Nutzung trifft auf den Wissenschaftsstandort Garching. Der Teilraum ist attraktiv, dies zeigt sich an dem Einpendeln der Baulandpreise an das Niveau der Stadt München. Siedlungsflächen werden vielmals in den Randbereichen nicht konsequent nachverdichtet was die Gefahr der Zersiedlung fördert und das Risiko der Verdrängung der Kulturlandschaft zusätzlich verstärkt. Eine ÖPNV-Verbindung zur Landeshauptstadt ist allorts gegeben, tangentielle Verbindungen fehlen jedoch. Derzeitige straßengebundene Verbindungen, wie die B471 zwischen Dachau und Ismaning sind täglich stark überlastet. Der Norden der Landeshauptstadt München hat ebenso wie der Rest von München kaum noch Flächenreserven. Seinem eigenen Wachstum sind somit Grenzen gesetzt. Hieraus lässt sich schließen, dass die Metropole maßgeblich auf ihr nördliches Umland angewiesen ist. Die Teilräume sind durch Kulturlandschaftsrelikte voneinander getrennt. Diese sind jedoch prägend für das Erscheinungsbild des gesamten Raumes. Die drei Teilräume haben ihre eigenen spezifisch stark voneinander abweichenden Charakteristika. Deshalb bedarf es für jeden Teilraum eigene Strategien zu entwickeln, die auf die räumlichen und funktionalen Eigenheiten angepasst reagieren. Der Titel - same same but different - steht symbolisch für diese Tatsache.

## Alternative Zukunft

Drei Grundthesen bilden die Basis für unsere alternative Zukunft des Betrachtungsraumes.

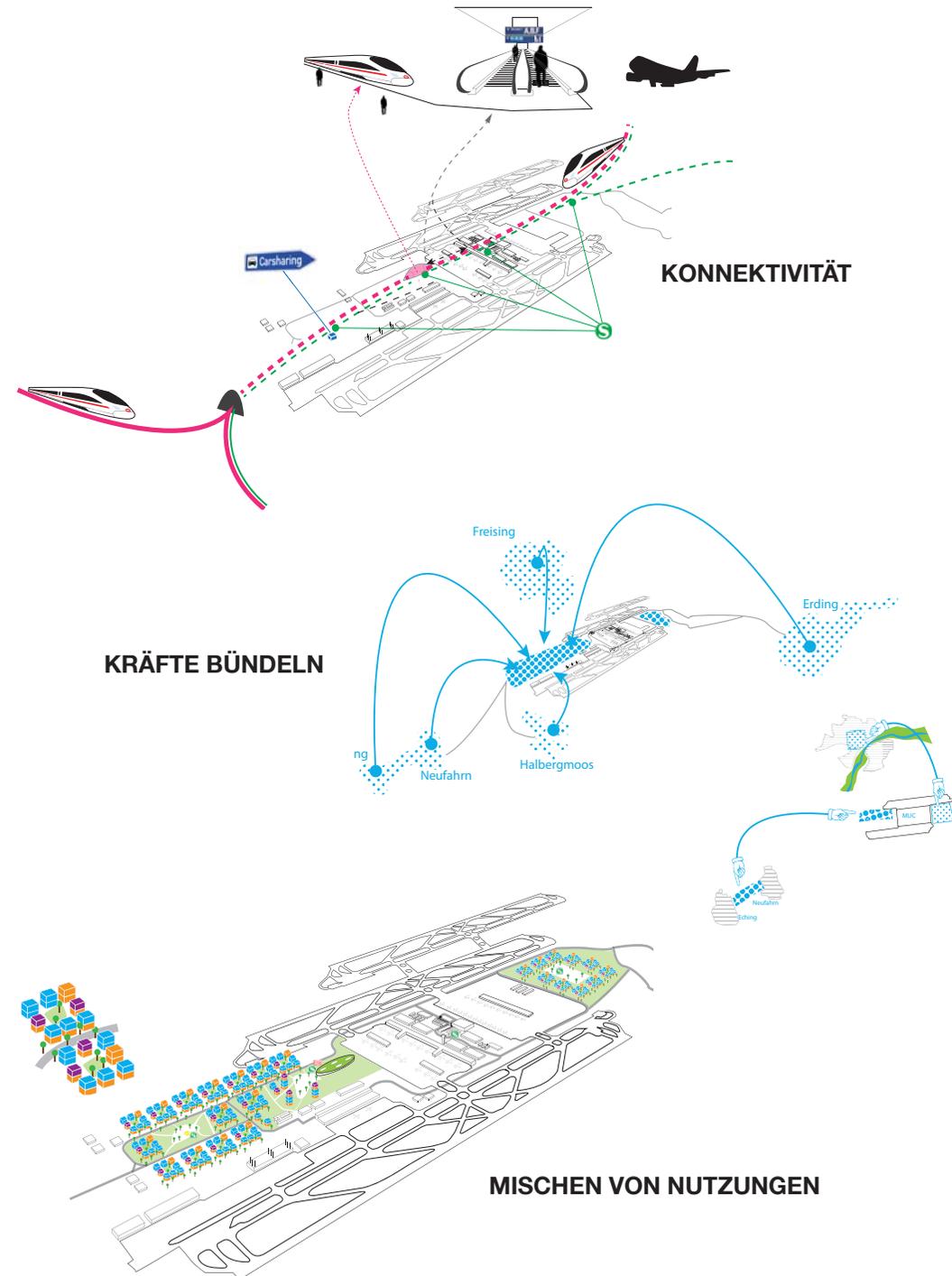
**Kräfte bündeln** – Teilräume stärken. Die Kommunen der jeweiligen Teilräume müssen noch stärker miteinander zusammen arbeiten. Oberstes Ziel ist hierbei die Standortkonkurrenz innerhalb der Teilräume auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

**Kulturlandschaft bewahren** – Zersiedlung vermeiden. Der Flächenbedarf für Wohnen und Gewerbe nimmt zu, damit einhergehend nimmt auch der Druck auf die Kulturlandschaft zu. Durch regionale kollektive Vereinbarungen und gemeinsamen Baulandausschreibungen kann Zersiedlung auf ein Minimum reduziert und die Kulturlandschaft in ihrer Fülle erhalten werden.

**Verknüpfungen stärken** – Infrastruktur anpassen. Die Struktur der schienegebundenen ÖPNV-Vernetzung entspricht derzeit nicht den vorhandenen funktionalen Beziehungen des Raumes. Es mangelt an tangentialen Verbindungen. Durch innovative Infrastruktureingriffe werden die Verknüpfungen innerhalb der Stadtregion München maßgeblich gestärkt.

## Key Interventions

Das Flughafengebiet umfasst ein Bündel von Eingriffen. Der Flughafen wird durch die Schnellzuganbindung zum multimodalen Verkehrsknotenpunkt. Diese Konnektivität birgt eine Vielzahl an Vorteilen für den Flughafen und seine Nachbarn. Die Region gewinnt weiter an internationaler Bedeutung durch die Ansiedlung zusätzlicher Global Player. Innerdeutsche Flüge werden auf die Schiene verlegt, wie es bereits in Frankfurt am Main geschehen ist. Der Flughafen wird für Unternehmen nochmals an Attraktivität gewinnen. Neue S-Bahnhaltestellen und vor allem die Verbindung zu ICE und Car-Sharing ermöglichen die optimale Anbindung neu entstehender Gewerbeparks am Flughafen. Diese hoch attraktiven Gewerbeflächen werden interkommunal von den Teilraumgemeinden entwickelt und sind vielfältig nutzbar. Durch Nutzungsmischung des Gewerbeparks wird der Flughafen auch außerhalb des Terminals zum Anziehungspunkt für Gewerbe, Handel, Gastronomie und Hotellerie. Der Gewerbepark wird, im Gegensatz zur jetzigen Situation, fußläufig erlebbar gestaltet. In Verbindung mit dem Fernbahnhof ergibt sich so ein neues Angebot, welches sowohl für Reisende als auch für Besucher aus dem Umland interessant ist

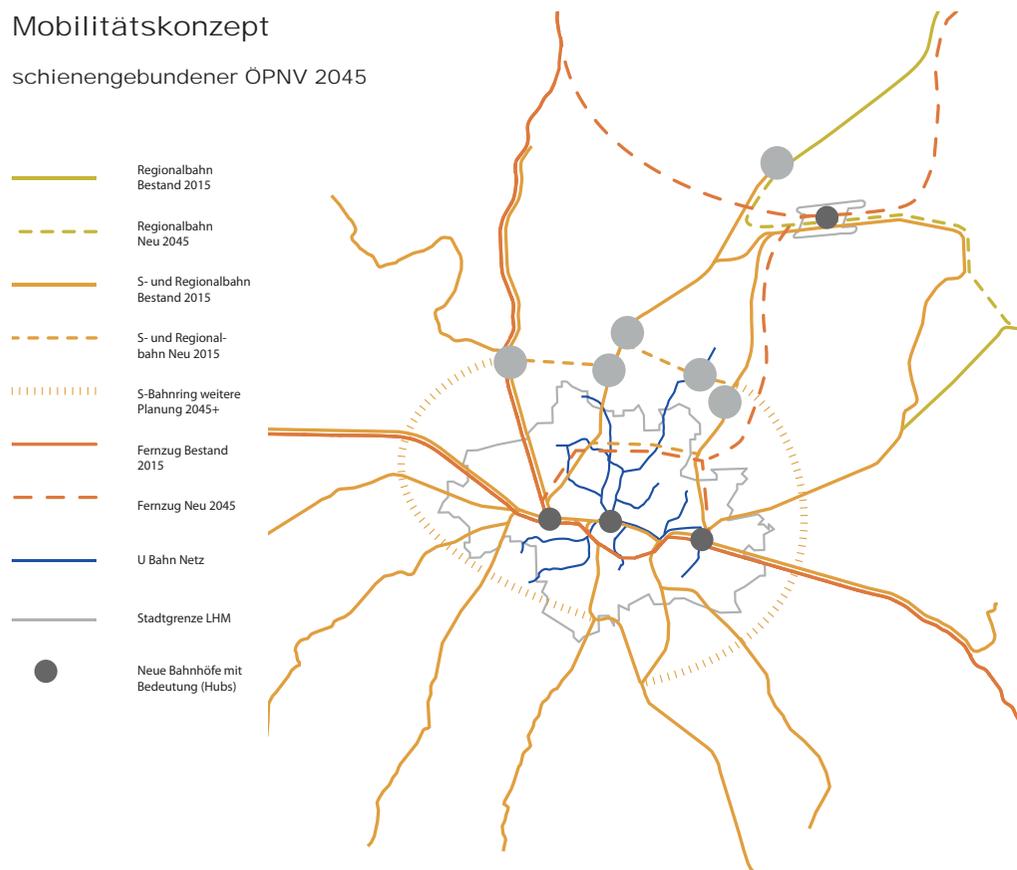


## SCHIENENGEBUNDENER ÖPNV

Wie bereits genannt sind tangentielle Straßenverbindungen überlastet. Abhilfe schaffen tangentielle ÖPNV-Verbindungen. Drei solcher Projekte stehen vor der Fertigstellung: die „Neufarner Gegenkurve“, die „Walpertskirchener Spange“ sowie der „Erdinger Ringschluss“. Ein Ringschluss von S1 und S2 wird so geschaffen, ebenso wird der Flughafen München durch das Regionalbahnnetz an Ostbayern angeschlossen. Die größte Infrastrukturmaßnahme ist die Anbindung des Flughafens München an das Fernbahnnetz

### Mobilitätskonzept

schienengebundener ÖPNV 2045

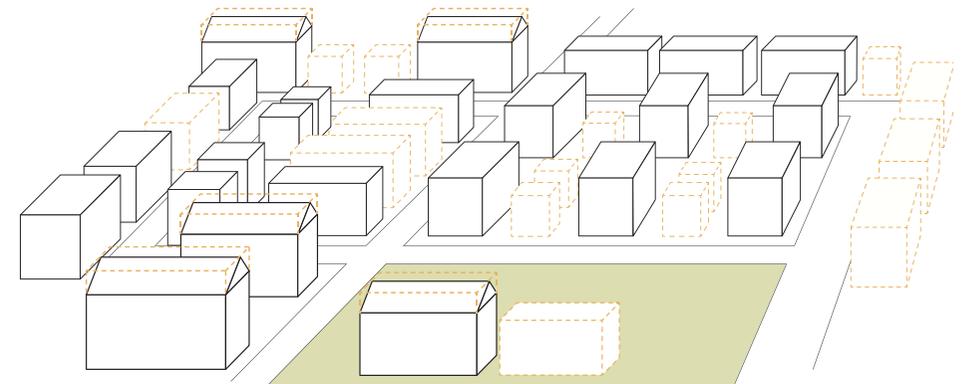


## NACHVERDICHTUNG UND NUTZUNG VON BAULANDPOTENTIAL

Ein weiterer Leitgedanke liegt in der Nachverdichtung bereits bestehender Siedlungsstrukturen, um eine weitere Zersiedlung der Landschaft zu verhindern. Hierzu zählen die Bebauung innerörtlich leerer Parzellen sowie die Nutzung von Stockwerksreserven. Des Weiteren wird der Fokus der städtebaulichen Entwicklung im Bereich eines 800-Meter-Radius um Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs gelegt. 800 Meter sind eine noch gut zu überwindende Entfernung zwischen Wohnort und Haltestelle.

### Prinzipien der Nachverdichtung

- Stockwerksreserven im Bestand ausbauen
- leerstehende, innerörtliche Parzellen bebauen
- Nutzung vorhandener Infrastruktur

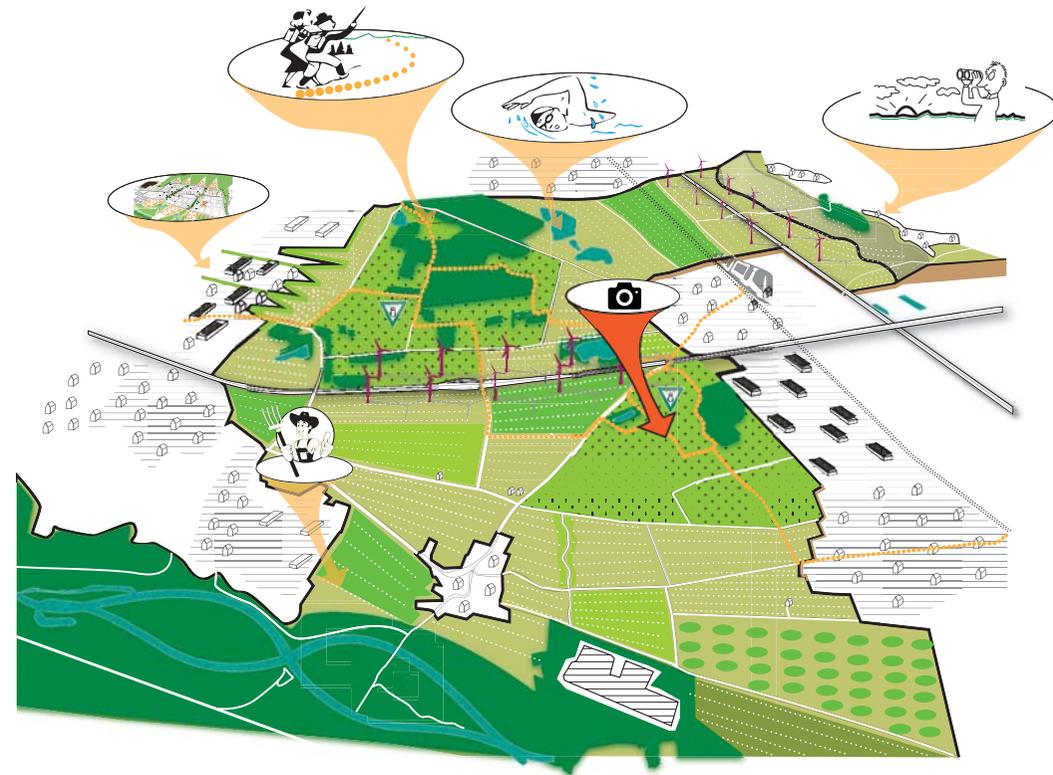
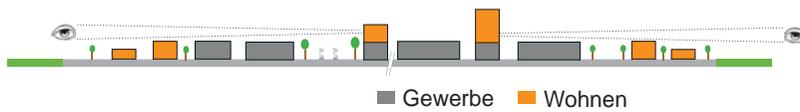


800m Radius um ÖPNV-Haltestellen als primärer städtebaulicher Verdichtungsraum



S-Bahnring Haltestelle

Durch den fortschreitenden Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft wird Wohnen und Arbeiten am gleichen Ort wieder miteinander vereinbar. Die Nutzungstrennung der Moderne ist nicht mehr notwendig. Zusammen mit dem Prinzip der Nachverdichtung sind neue Wohntypologien möglich. Zum Beispiel „Mixed-used Buildings“, in denen gearbeitet und gewohnt wird. Die Verzahnung mit der Landschaft und die Anbindung an die tangentielle Stadtbahn schaffen hohe Lebensqualitäten. Wirtschaftswachstum und Siedlungsdruck auf Kosten der Kulturlandschaft ist derzeit die Ausgangslage des Münchner Nordens. Wo sich die Gefahr der Zersiedlung und das Verschwinden der Kulturlandschaft bündeln braucht es einen gezielten Schutz. Naherholungsräume, die sowohl für Bewohner als auch für Münchner und Menschen aus dem weiteren Umland zugänglich sind, sind von großer Bedeutung,

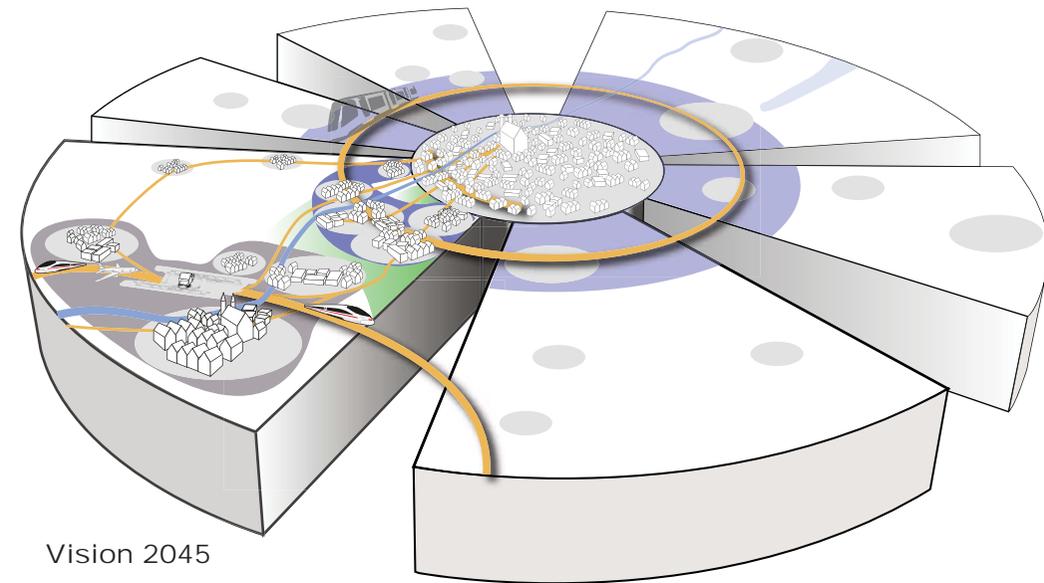


um die Lebensqualität dauerhaft zu erhalten und zu stärken. Der „Landschaftspark München Nord“ schützt das charakteristische kulturlandschaftliche Erscheinungsbild der Münchner Schotterebene und inszeniert den Kontrast zwischen Stadt und Land. Landwirtschaftliche Nutzung, Naturschutz und Naherholung erhalten einen ihnen angemessenen Raum. Dies alles wird in direkter Nachbarschaft zu wichtigen Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorten inszeniert. Die bestehenden weiträumigen Blickbeziehungen können nur durch starke Regulierung der Bautätigkeiten im Landschaftspark erhalten werden. Dabei ist darauf zu achten, dass neue Infrastruktur sowie Anlagen der erneuerbaren Energieerzeugung nicht verborgen, sondern in Szene gesetzt werden. Sie werden somit Teil der neuen Kulturlandschaft des „Landschaftsparks München Nord“. An die Randausbildung des Parks werden Forderungen gestellt, welche eine sinnvolle Baulandnutzung zulassen

## Alternative Zukunft 2045 im Kontext

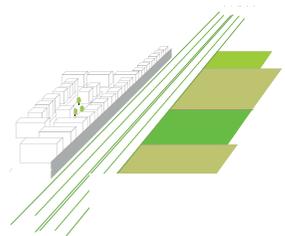
Die beschriebenen Key Interventions lassen sich nur erfolgreich umsetzen wenn alle beteiligten Kommunen ihre Kräfte bündeln und zusammenarbeiten. Dies gilt vor allem, aber nicht ausschließlich, auf der Ebene der Teilräume. Auch innerhalb der beschriebenen Tortenstücke lassen sich große Projekte, wie z.B. der „Landschaftspark München Nord“ nur umsetzen, wenn alle Anliegerkommunen daran beteiligt sind. Dies gilt sowohl für den daraus resultierenden Nutzen als auch für die Kosten einer solchen Intervention.

Große Infrastrukturmaßnahmen lassen sich nur bewältigen, wenn alle Kommunen der Stadtregion München ihre Kräfte bündeln und als Einheit auftreten, trotz der spezifischen Eigenheiten jeder Kommune. Auch hierfür steht der Titel – same same but different



Vision 2045

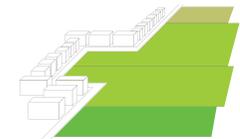
### PRINZIPIEN DER RANDGESTALTUNG



**Grenze:**  
Große landschaftsprägende Infrastrukturelemente



**Grenze:**  
Landschaftskante / Topographie



**Vorher:**  
Straße bildet Grenze zwischen Siedlung und landwirtschaftlichen Flächen.



**Nachher:**  
Nutzung vorhandener Infrastruktur durch zusätzliche Häuserzeile entlang der Straße, sowie sinnstiftende Schließung von Baulücken und Anbindung des Quartiers mit dem Landschaftspark.



**Vorher:**  
Quartierspark liegt in Nachbarschaft zu landwirtschaftlichen Flächen, Straße bildet die Grenze.



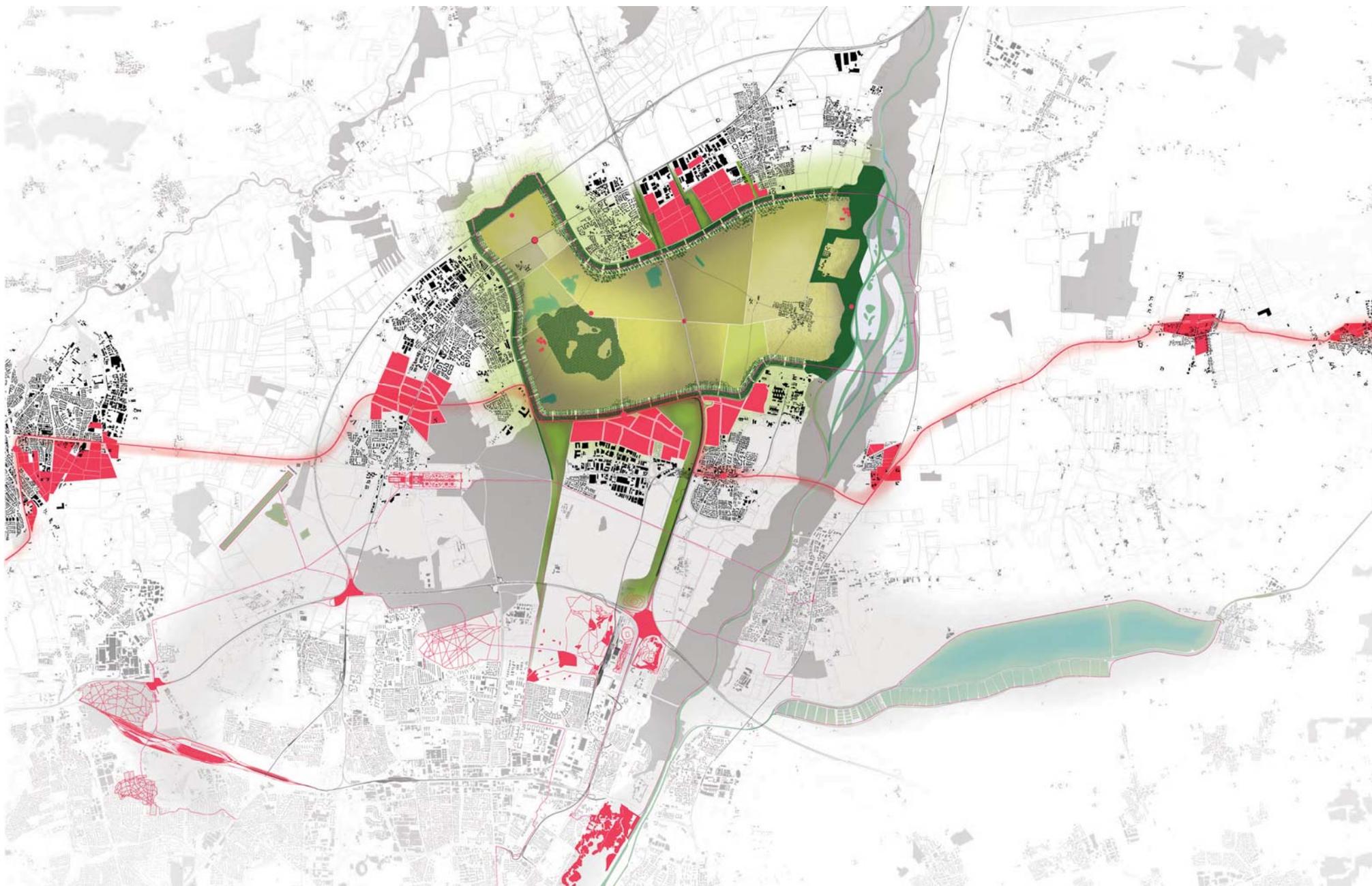
**Nachher:**  
Nutzung vorhandener Infrastruktur durch zusätzliche Häuserzeile entlang der Straße. Verbindung von Quartierspark und Landschaftspark.

# 6 Städteregion 5.0

Tobias Häne, Felix Kohler, Theresia Loy

## Citiesregion 5.0 – Connecting for the future

This project proposes to develop the north of Munich into a city region, which includes the five municipalities Fürstenfeldbruck, Dachau, Freising, Erding and Munich. The project understands the north of Munich as a self-conscious dynamic urban region with different centers as identity carriers. The spatial identity of this region is defined through heterogeneous cities that are embedded in a diverse landscape. The prospering cities of Garching, Oberschleißheim, Unterschleißheim, Neufahrn and Eching pace this development. The new 60 km long inter-communal infrastructure of “Städtebahn” is a result of this greater understanding of the various municipalities. The location of the train stations is determined along three schemes, namely, “in-between”, „nearby“ and “in the core”. The Städtebahn will trigger new pressures for growth. Hence, it will be vital to introduce measures to ensure the supply of open space in the long term. Since currently open space spans beyond existing municipal boundaries of all municipalities, the challenge and opportunity presents itself to create a landscape park. Inter-communal planning will be key in this endeavor. The project sketches the outlines for the development of such a park.





## Trendanalyse und daraus resultierende Chancen und Risiken

Der Flughafen München gewährleistet eine hohe internationale Erreichbarkeit für die Region und hat ein leistungsstarkes radiales Transitwegenetz durch den Münchner Norden geschaffen. Gegenüber der globalen und überregionalen Vernetzung ist die lokale ÖPNV-Erreichbarkeit jedoch deutlich eingeschränkt. Fahrstrecken mit Umsteigevorgängen und Verkehrsmittelwechsel sind die Folge. Tangential-Verbindungen, die den Raum in sich verbinden, sind nur unzureichend vorhanden. Eine starke MIV Dominanz (motorisierter Individualverkehr) ist die Folge. Die starken Verkehrsachsen kanalisieren einerseits, zerschneiden andererseits das räumliche Gefüge und schaffen Barrierewirkungen für den Langsamverkehr.

Neben den Verkehrsstrukturen prägen große landschaftliche Elemente den Raum und verleihen ihm eine eigene Identität. Ein Verbund aus Auenwäldern, Forsten und Heideflächen in Verbindung mit landwirtschaftlich genutzten Freiflächen bilden eine Komponente im Raum, dessen Bedeutung und Funktion im allgemeinen Verständnis unzureichend wahrgenommen wird.

Die meisten Orte besitzen eine alte und eigene Siedlungsgeschichte. Auffallend ist die Kompaktheit der Siedlungskörper. Auch wenn heute noch in den meisten Orten in unterschiedlicher Ausprägung historische Bausubstanz vorhanden ist, haben sich diese doch sehr unterschiedlich entwickelt. Infrastrukturen werden den Ansprüchen nicht mehr gerecht und teilweise funktionieren die alten Stadtzentren nicht mehr. Neu entstandene Stadtteile und Quartiere bilden neue Orientierungspunkte. Dies führt zu einem deutlichen Verlust von Identität und Bedeutung der einzelnen Gemeinden. Auf Grund dessen ist auch ein hoher Durch-

satz im gesamten Raum zu verzeichnen.

Neben der Klarheit und Deutlichkeit der einzelnen Orte verlieren vor allem Ränder und Übergänge sehr deutlich an Kontur. Diese ‚Zwischenräume‘ werden mit zunehmendem Wachstum der Region verstärkt in Erscheinung treten und verwischen räumliche Ablesbarkeiten. Es wird eine koordinierte und überkommunale Planung benötigt.

Entscheidende Fragen, die sich in Bezug auf das ge-

samte Raumverständnis stellen, sind: Wie wird der Raum wahrgenommen? Ist er Teil der Marke München oder nur die wirtschaftliche und infrastrukturelle Kehrseite, die sich nach der Allianzarena im Norden anschließt? Fehlt es ihm an Ausstrahlung und Identität oder muss nur Vorhandenes in Wert gesetzt werden? Oder muss man einfach nur die Perspektive ändern und München als Stadt südlich einer starken Region verstehen?

### Stärken und Schwächen

*Identifizierte und verortete bestehende Stärken und Schwächen im Raum*



Die Trendanalyse verwendet „gesichertes Wissen“ aus der Gegenwart, um die Zukunft zu beschreiben. Die von Ernst Basler + Partner formulierten Trends werden auf das Untersuchungsgebiet angewendet und gegebenenfalls umformuliert. Mit Hilfe des Papercomputer-Modells von Frederic Vester wurden die Wechselwir-

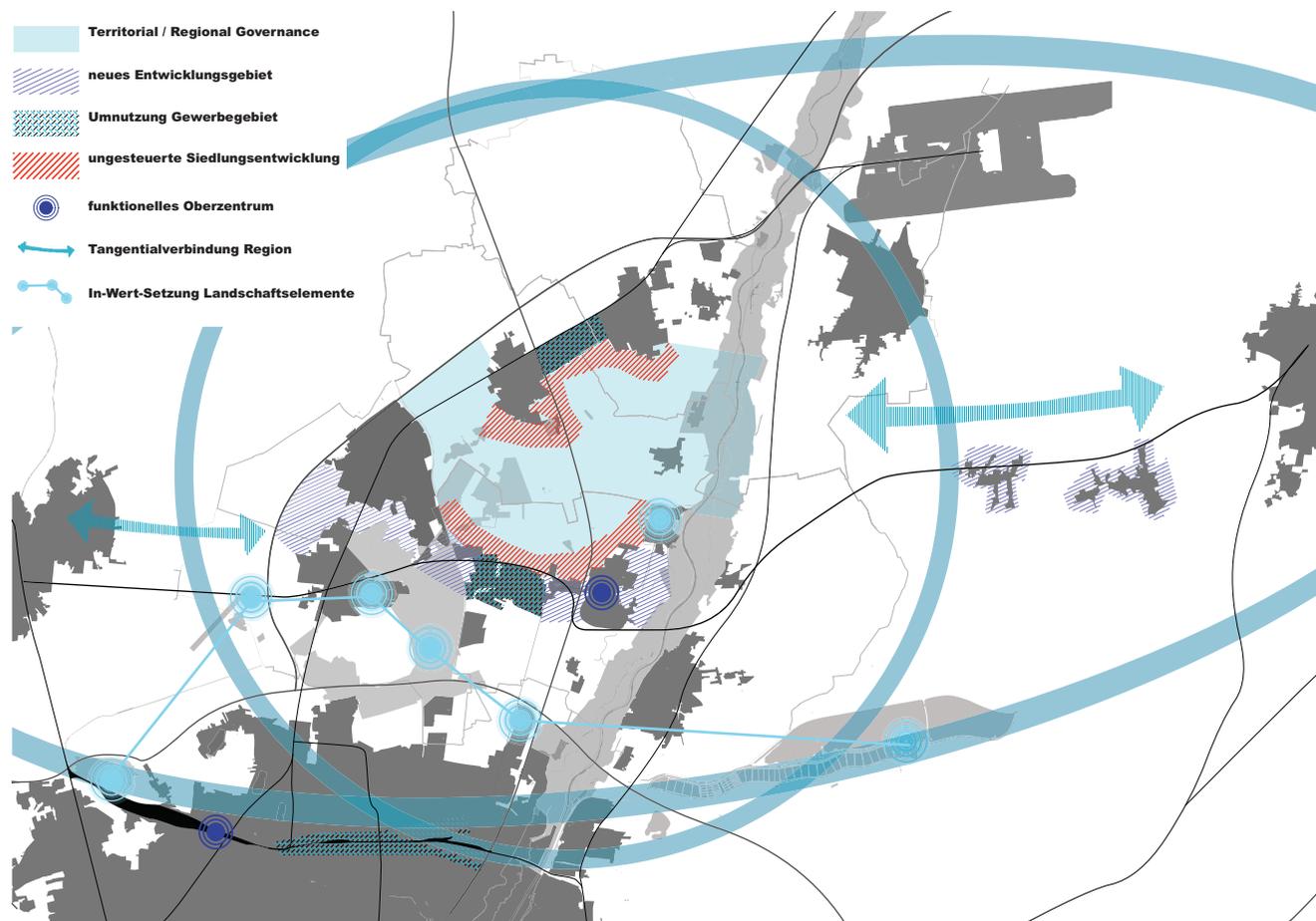
kungen zwischen den einzelnen Trends untersucht und die relevanten Trends für das Untersuchungsgebiet identifiziert: Mobilität, Haushalt und Wohnen, Migration und Regional Governance. Durch die steigende Mobilität entstehen mögliche Chancen für den Untersuchungsraum. So kann durch



die Planung und Realisierung neuer Infrastrukturbauten die Siedlungsentwicklung gesteuert werden. Durch den Ausbau bestehender oder neuer Haltepunkte können neue funktionale Oberzentren geschaffen werden und die Identität von Orten gestärkt werden. Der Trend Migration wird durch die steigende Mobilität begünstigt. Im Münchner Norden wirkt die Migration der demographischen Entwicklung entgegen. Das Wachsen der Siedlungen hängt auch mit dem steigenden Platzverbrauch, welcher in dem Trend Haushalt und Wohnen formuliert wird zusammen. Hier wird davon ausgegangen, dass durch Nach- und Innenverdichtung an den ÖPNV-Haltestellen eine Adressbildung erreicht werden kann. Eine weitere Chance stellen die bestehenden Gewerbegebiete dar, hier kann sich durch einen Strukturwandel ein hochwertiges Mischgebiet entwickeln. Regional Governance bietet der Wirtschaftsregion die Möglichkeit einer nachhaltigen Entwicklung. Die Chancen und Risiken werden lokalisiert. Regional Governance ist eine den ganzen Raum betreffende Chance. Die Siedlungsentwicklung muss so gesteuert werden, dass die im Herzen liegende Freifläche ihre aktuelle Größe behält. Um dieses Ziel verfolgen zu können ohne das Wachstum zu unterdrücken, wurden neue Entwicklungsflächen lokalisiert und in blauer Schraffur dargestellt. Eine weitere Chance für den gesamten Raum ist die Entwicklung von Tangentialverbindungen.

### Chancen und Risiken

*Bestehende Potentiale und Chancen zum richtigen Zeitpunkt nutzen*



## Ein alternatives Zukunftsbild für eine starke Region

### In die Region!

Im Jahr 2045 ist der frühere Korridorraum im Münchner Norden Teil der Städteregion 5.0. Diese umfasst die 5 Landkreise Fürstentum, Dachau, Freising, München und Erding.

Wenn man vom Münchner Norden spricht, meint man nicht Zwischenraum, nicht ausschließlich Transitraum, sondern die selbstbewusste dynamische Städteregion mit ihren unterschiedlichen Zentrumsgebieten als Identitätsträgern.

**Funktionale Verknüpfung:** Die Städteregion 5.0 definiert sich primär über ihre starken funktionalen Beziehungen. Wobei jedes angebundene Zentrumsgebiet als Teilsystem in einer übergeordneten Beziehung zur Region verstanden wird. Städteregion 5.0 bedeutet auch Fortschritt und Innovation. Die funktionale Verknüpfung der bestehenden und zukünftigen Zentrumsgebiete im nördlichen Umland der Landeshauptstadt München ermöglicht nachhaltige Wirtschaftsdynamik und globale Wettbewerbsfähigkeit.

**Raum:** Heterogene und in ihrer Eigenart gestärkte, dichte urbane Städte in einer vielfältigen Landschaft definieren die räumliche Identität der Städteregion.

**Taktgeber:** Die prosperierende Stadtlandschaft der Gemeinden Garching, Unterschleißheim, Unterschleißheim, Neufahrn und Eching fungieren als Taktgeber der Städteregion 5.0. Ihr Profil wird weiterhin stark durch den Standort zwischen den beiden Wachstumsmotoren Landeshauptstadt und Flughafen geprägt. Die durch die Verknüpfung mit den Zentrumsgebieten geschaffenen Impulse und deren Entwicklungsdynamik wurden in neue ausgewiesene Entwicklungsgebiete gelenkt. An deren Stelle sind neue attraktive Wohn- und Arbeitsstandorte sowie identitätsstiftende Freiräume entstanden.



## Ausgangslage: eine veränderte Lesart - Neues funktionales Raumverständnis

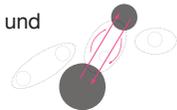
### BISHER: EINSEITIGE ORIENTIERUNG

Die radialen Beziehungen dominieren das funktionelle Verhältnis der Zentrumsgebiete im Umland von München zur Landeshauptstadt.



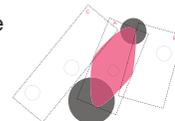
### RADIALE DYNAMIK

Die von den Motoren Flughafen und Landeshauptstadt ausgehende Entwicklungsdynamik wirkt räumlich sehr begrenzt. Das vorhandene Potential dieser Entwicklungsdynamik wird nicht ausreichend ausgeschöpft.



### RÄUMLICHE ABLESBARKEIT

Es besteht eine starke räumliche Dreiteilung.



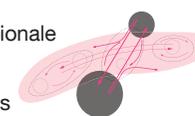
### NEUE FUNKTIONALE CHANCEN

Neue tangentielle Beziehungen spannen den Korridorraum auf und binden Fürstentum, Dachau und Erding in das neue Netz der funktionellen Zentrumsgebiete ein. Die Städteregion 5.0.



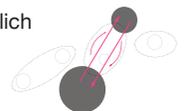
### IMPULSE UND DYNAMIK ABGEBEN

Durch eine funktionale Erweiterung des Wirtschaftsraums wird die Entwicklungsdynamik in neue Gebiete geleitet. Diese Impulse lassen neue Beziehungen unter Teilsystemen entstehen. Das Netz der „erreichbaren“ Orte verändert sich. Neue Investitionsstandorte in Abhängigkeit zum Flughafen entstehen.



### FUNKTIONALE ERWEITERUNG

Trotz der Erweiterung des Funktionsraums werden sich die bestehenden Teilräume weiterhin räumlich stark voneinander unterscheiden und ablesbar bleiben.



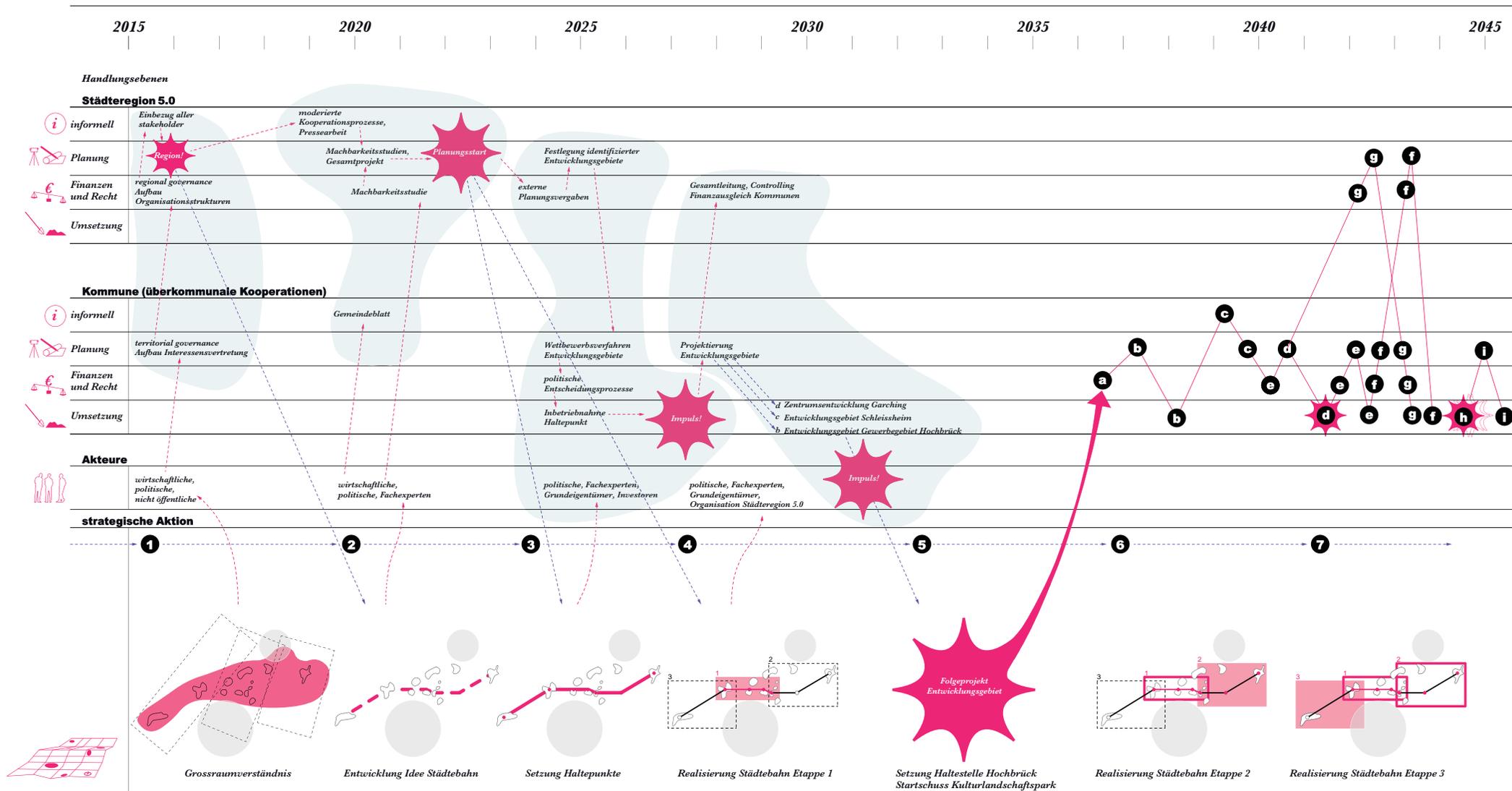
### SCHLUSSFOLGERUNG

Trotz unserer Lesart der zukünftigen Städteregion, als ein erweiterter funktionaler Raum, der unterschiedliche Städte und deren Teilsysteme zu einer Wirtschaftsregion, zu einem Gesamtsystem verknüpft, muss eine räumliche Entwicklung weiterhin sehr spezifisch in den einzelnen Teilräumen geschehen. Denn diese werden in ihrer räumlichen Ablesbarkeit und Eigenart überdauern.

# Prozessorientierte Gesamtstrategie

## Schritt für Schritt, auf allen Massstabs- und Handlungsebenen

über die Zeit - Planungszeitraum 30 Jahre



## Prozessorientierte Gesamtstrategie

Die prozesshafte Gesamtstrategie zur Entwicklung der Städteregion 5.0 kann in drei grobe Phasen gefasst werden.

Der erste Zeitabschnitt des 30jährigen Planungszeitraums befasst sich mit der Entwicklung eines neuen Großraumverständnisses. Dies muss über kooperative Prozesse und auf der Ebene Regional Governance geführt und von den Kommunen mitgetragen werden. In der nächsten Phase beginnt die Entwicklung der Idee einer neuen Bahn für die Region.

Nach dem Zusammenführen der auf kommunaler Ebene identifizierten Entwicklungsgebiete zu einer Gesamtlinienführung, beginnt die erste Etappe der neuen Bahn. In der dritten Phase werden auf kommunaler und überkommunaler Ebene durch die Setzung der ersten Haltepunkte die Impulse der neuen Entwicklungsdynamik der Bahn spezifisch genutzt. Es entstehen neue Wohn- und Arbeitsstandorte. Gleichzeitig ist das die Initialzündung für die Entwicklung des Kulturlandschaftsparks.

## Die zentralen Bausteine

### DIE STADTEBAHN FÜR DIE REGION

- für die Herstellung der funktionalen Region
- als regionaler Identitätsträger
- zur Lenkung der Entwicklungsdynamik in ausgewiesene Areale

### DER KULTURLANDSCHAFTSPARK ALS LOKALE IDENTITÄT

- als überkommunaler Identitätsträger
- als überkommunaler Interaktionsraum
- Instrument zur Steuerung der Siedlungsentwicklung
- Freiraumvorsorge für die nächsten Generationen

## Eine neue Bahn: Funktionale Beziehungen ermöglichen durch einen regionalen Identitätsträger

Die neue Städtebahn als gemeindeübergreifende Struktur ist Resultat des entstandenen Großraumverständnisses der verschiedenen Kommunen innerhalb der Städteregion 5.0. Auf einer Strecke von 60km erschließt die neue leistungsstarke schienegebundene Städtebahn von Garching aus nach Westen die Städte Dachau und Fürstenfeldbruck und im Osten die Stadt Erding. Sie soll als integraler Bestandteil des Stadt-Landschaftsraums verstanden werden und Identitätsträger für die Städteregion 5.0 sein. Auf ihrer Strecke verknüpft sie die drei ablesbaren Teilräume, so wie ihre existierenden funktionalen Systeme.

Die Setzung der Haltepunkte erfolgte nach einer Systematik. Dabei geht es darum, sehr spezifisch in Abhängigkeit der jeweiligen Situation und der gewünschten Wirkung zu reagieren. Gemeindeübergreifend sollen strategische Entwicklungsgebiete identifiziert werden und Impulse gesetzt werden. Über die Verkehrsinfrastruktur soll außerdem die bauliche Verdichtung gelenkt und Qualität hergestellt werden.

### Systematiken für die Setzung der Haltepunkte

„**dazwischen**“ - Systematik: Setzung des Haltepunktes zwischen zwei identifizierte Druckgebiete. Dies sind oft Zwischenräume entlang von Hauptverkehrsachsen, welche Gefahr laufen, komplett zu verschwinden. Durch die gezielte Steuerung in diesen identifizierten neuen Entwicklungsgebieten versucht man dem Verwischen von räumlichen Übergängen zuvorzukommen.

„**nebendran**“ - Systematik: Setzung des Haltepunktes neben bestehende städtebauliche Strukturen. Oft in strukturschwache Gebiete, Industriebrachen und Leerstandgebiete. Entwicklung gezielt in die Richtung der ausgewiesenen Entwicklungsareale leiten.

„**mittendrin**“ - Systematik: Setzung des Haltepunktes in bestehende räumliche wie auch funktionale Zentren. Orte mit einer hohen Dichte werden angesteuert.

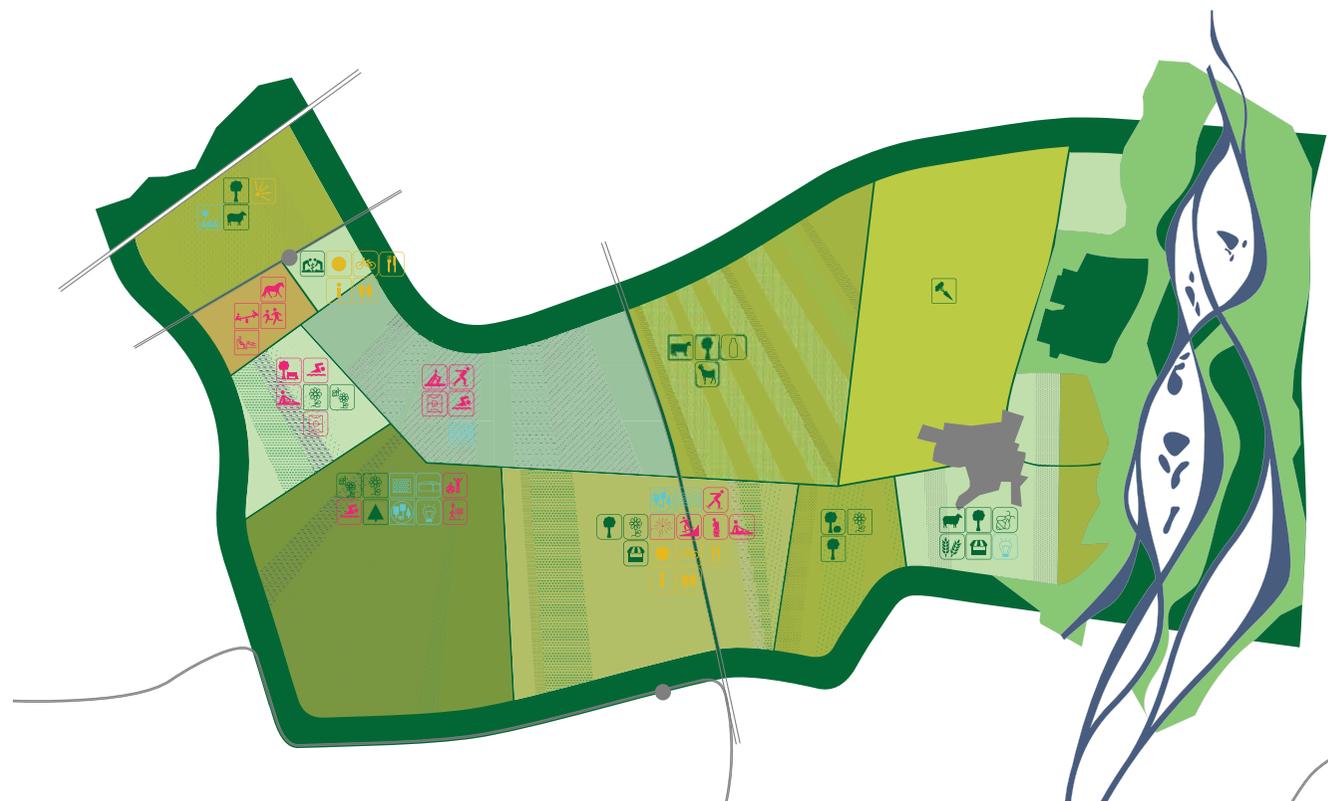


# Der Kulturlandschaftspark: Ein grossflächiger stabiler und wandelbarer Freiraum für die Zukunft

Aufgrund der Dynamiken, welche durch die Bahn im Raum ausgelöst werden, wird vor allem Druck auf die noch vorhandenen Freiflächen in ihrer Umgebung entstehen. Der grossmaßstäbliche Freiraum im Herzen der fünf Kommunen Eching, Neufahrn, Ober- Unterschleißheim und Garching birgt große Qualität und ist kulturlandschaftliches Gut des Raumes. Aufgrund der vorwiegend landwirtschaftlichen Nutzung, welche in der Region immer mehr an Beutung verliert, könnten diese für bauliche Nutzungen verwendet werden. Daher bedarf es neuen Funktionszuweisungen um den Freiraum langfristig zu sichern.

Da sich der Freiraum über die Gemeindegebiete aller angrenzenden Kommunen erstreckt ist ein überkommunales Planungsinstrument von Nöten, welches sich mit allen Interessensgruppen auf den verschiedenen Planungsebenen auseinandersetzt und die einzelnen Schritte zur Entwicklung des Freiraumes einleitet.

Der Kulturlandschaftspark ist ein dynamischer Raum, der sich den Ansprüchen und Entwicklungen der Zeit immer wieder anpasst. Er besteht aus zwei Elementen. Der Baumring als stabiles Gerüst begrenzt, definiert und macht den Raum wahrnehmbar. Er nimmt infrastrukturelle Anforderungen auf und lässt Synergien zur Nutzung erneuerbarer Energien entstehen. Die Innenlandschaft wird sukzessive nach den veränderten Ansprüchen über die Zeit entwickelt. Nutzungsüberlagerungen über die Zeit formen die Raumfelder mit ihren unterschiedlichen Potentialen und Funktionen und verleihen dem Kulturlandschaftspark verschiedenen



Szenarien und Stimmungen. Diverse Synergieeffekte werden erzielt, Erlebbarkeit lokaler Nahrungsmittelproduktion, Wertschöpfungskette vor Ort, Erhalt der Kulturlandschaftsräume und regionale Identität. Sobald bestehende Nutzungen verschwinden und ausgewiesene Raumfelder ihre ursprünglichen Funktionen

verlieren, wird ein Raumfeld-Programm aktiviert. Mit bereits aufgebauten Partnerschaften werden die angestrebten Folgenutzungen implementiert. Je nach spezifischem Programm sind diese Folgenutzungen von temporärem oder dauerhaftem Charakter und räumlich unterschiedlich wirksam.



## Quellenangaben

Brantz, Dorothee; Disko, Sasha; Wagner-Kyora, Georg (eds.) (2012): Thick Space: Approaches to Metropolitanism. Bielefeld: Transcript.

Ernst Basler + Partner AG (2012): Trend-Report. CH - Zollikon: BaslerFonds Arbeitsgruppe Zukunftsforschung.

Harrison, John (2013): Configuring the New 'Regional World': On being Caught between Territory and Networks. In: Regional Studies 47(1), 55-74.

Heuer Dialog (2012): Immobilien-Dialog NordAllianz - Metropolregion München Nord Sensationell viele neue Firmen: Wer profitiert? <http://www.heuer-dialog.de/n10389>, Retrieved 2015.

Kagermeier, Andreas, Manfred Miosga and Klaus Schußmann (2001): Die Region München - Auf dem Weg zu regionalen Patchworkstrukturen. In: Klaus Brake, Jens S. Dangschat and Günter Herfert (eds.): Suburbanisierung in Deutschland: Aktuelle Tendenzen. Opladen leske +budrich, 163-173.

Lefebvre, Henri (2003): The Urban Revolution (La Révolution urbaine). Minneapolis: University of Minnesota Press.

Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Series: Bauwelt Fundamente, Vol. 118. Braunschweig/Wiesbaden: Vieweg Verlag.

Storper, Michael (1997): The Regional World. Territorial Development in a Global Economy. New York, London: The Guilford Press.

Vester, Frederic (2002): Die Kunst vernetzt zu denken. Ideen und Werkzeuge für einen neuen Umgang mit Komplexität; ein Bericht an den Club of Rome, 2nd edition. ed. München: Deutscher Taschenbuch Verlag.

Datengrundlagen für Plandarstellungen:

Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung  
(ATKIS - Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem, Luftbilder)

Digitale Flurkarten der Städte Garching und Unterschleißheim sowie der Gemeinden Ismaning, Oberschleißheim und Unterföhring

Strukturtypenkartierung der Landeshauptstadt München

Zusätzliche Grundlagen für die Bearbeitung der Pläne und Abbildungen:

<http://www.Landesentwicklung-bayern.de>, Landesentwicklungsprogramm 2014

<http://www.region-muenchen.com>, Regionalplan 2003

<http://www.erholungsflaechenverein.de/erhgeb/erholung.htm>

<http://www.mvv-muenchen.de/de/netz-bahnhoefe/verkehrslinienplaene/index.html>

<https://www.apple.com/de/ios/maps/>

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

Fotos: Johanna Rainer, Master Urbanistik- Landschaft und Stadt, TUM

# Impressum

## HERAUSGEBER

Technische Universität München  
Fakultät für Architektur

Lehrstuhl für Raumentwicklung  
Chair of Urban Development

Prof. Dr. Alain Thierstein

Arcisstr. 21  
D 80333 München  
T: +49-(0)89-289-22489  
F: +49-(0)89-289-22576

Bearbeitung:

Prof. Dr. Alain Thierstein, Dr. Nadia Alaily-Mattar, Franziska Becker, Lukas Gilliard

## DANK

Wir bedanken uns herzlich bei Herrn Gunnar Heipp und Frau Jutta Jungwirth, MVG, für die großzügige Unterstützung im Rahmen der Erstellung der Broschüre sowie die Übernahme der Druckkosten.

MVG - Münchner Verkehrsgesellschaft mbH  
Emmy-Noether-Str. 2  
80992 München

Gestaltung:  
Marieke Seidenstricker

Druck:  
SWM Hausdruckerei  
Emmy-Noether-Str. 2  
80882 München

Auflage:  
500 Stück

Wir danken den Städten München, Garching und Unterschleißheim sowie den Gemeinden Ismaning, Oberschleißheim und Unterföhring, die uns freundlicherweise zur Projektbearbeitung die digitalen Flurkarten bzw. Strukturtypenkartierungen zur Verfügung gestellt haben.

Darüber hinaus gilt unser Dank allen Studierenden, die mit großem Engagement und Fleiß das Studienprojekt belegt und mit qualifizierten Ergebnissen erfolgreich abgeschlossen haben.

Allen Gästen in den Präsentationen danken wir für ihre Unterstützung sowie konstruktive und motivierende Kritik.

München, April 2015