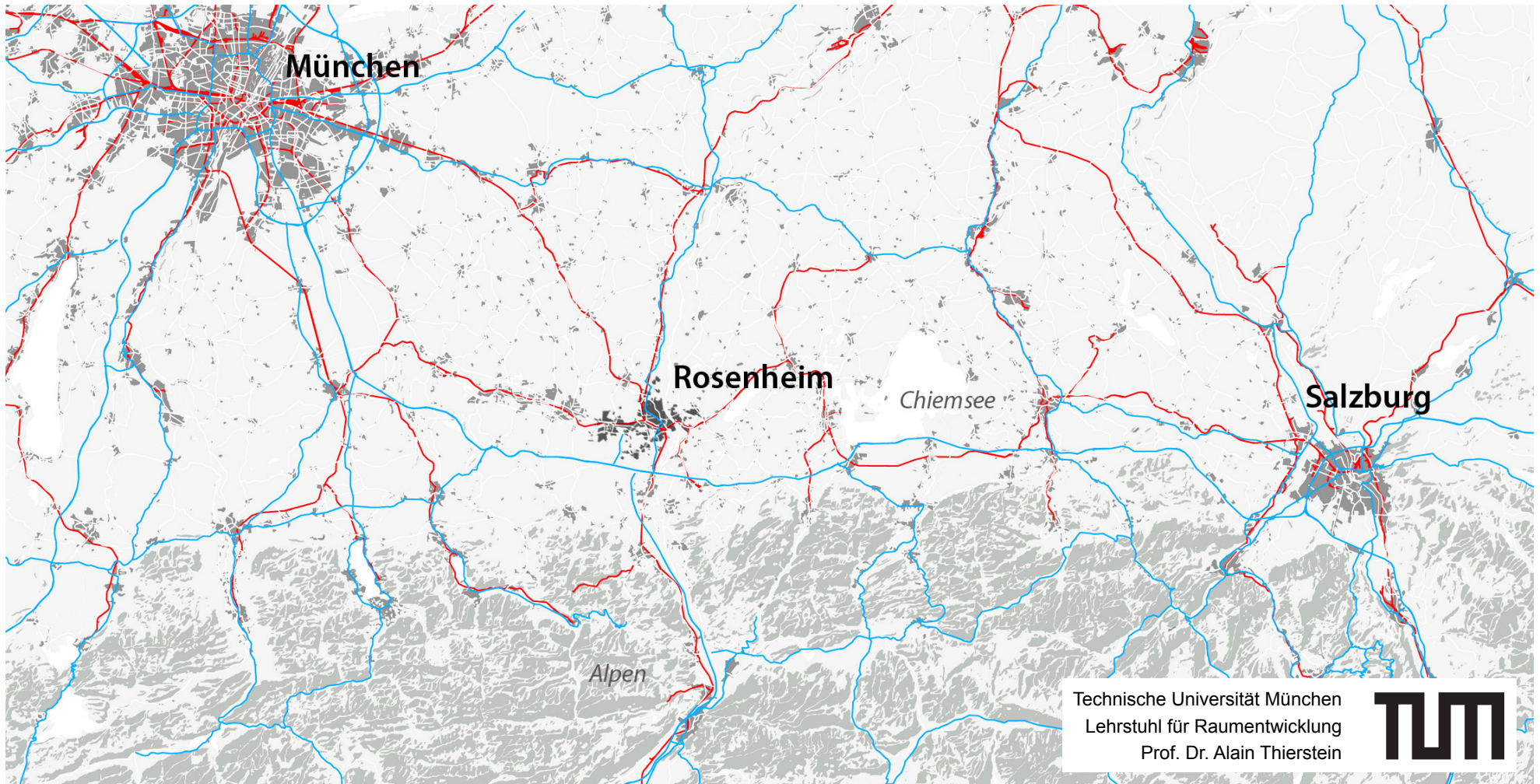


Rosenheim: In between urban and dense

Projekt im Masterstudiengang Urbanistik, Landschaft und Stadt

Wintersemester 2018/19



Grußwort

Die Stadt Rosenheim und ihre Umlandgemeinden befinden sich in einer wirtschaftlich prosperierenden und naturräumlich schönen Lage im Osten der Metropolregion München. Konfrontiert mit einer noch nie dagewesenen Geschwindigkeit und Dynamik der technologischen, wirtschaftlichen, demografischen, sozialen und gesellschaftlichen Entwicklung stehen zunehmend alle 13 Kommunen des „Stadt- und Umlandbereichs Rosenheim“ unter einem großen Entwicklungsdruck was die Zukunftsgestaltung angeht.

Daher sind wir sehr dankbar, dass die Technische Universität München im Rahmen der Studienarbeit „in between urban and dense“ den Verdichtungsraum beleuchtet und in einen Kontext mit den langfristigen gesellschaftlichen und siedlungsräumlichen Trends stellt. Ziel der Studierenden war es, Strategien und Visionen für die nächsten drei Jahrzehnte zu entwickeln und konkrete Handlungsvorschläge für urbane Räume abzuleiten.

Die in der vorliegenden Broschüre dokumentierten Ergebnisse sind ein wichtiger Impuls für alle lokalen Akteure, sich urbane und gesellschaftliche Veränderungen bewusst zu machen und sich in einen Dialog über mögliche Zukunftsperspektiven zu begeben.

Es geht im Wesentlichen auch darum, mittels studentischer Betrachtungsansätze sowie regionaler Raumbeobachtung auf Entwicklungen rechtzeitig und angemessen zu reagieren, um die Verantwortlichen in Verwaltung und Politik mit der Komplexität von Entscheidungen und deren Folgewirkungen vertraut zu machen.

Wir danken Herrn Prof. Dr. Alain Thierstein, seinen Mitarbeitern und den Studierenden für die Projektinitiative und freuen uns mit allen Lesern auf eine weiterhin spannende und innovationsfreudige Entwicklung der Region Rosenheim als starker Partner in der Metropolregion München.

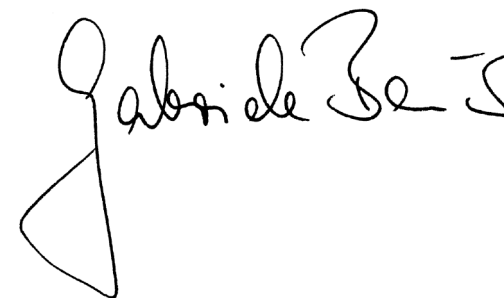
Preface

The city of Rosenheim and its surrounding communities are located in an economically prosperous and naturally scenic location in the east of the Munich metropolitan region. Faced with an unprecedented speed and dynamism of technological, economic, demographic, social and societal development, all 13 municipalities in the “Rosenheim urban and rural area“ are increasingly under great development pressure when it comes to shaping their futures.

We are therefore very grateful that the Technical University of Munich, as part of its student research project “in between urban and dense“, highlighted the densely populated area and placed it in context with long-term social and settlement trends. The aim of the students was to develop strategies and visions for the next three decades and to derive concrete proposals for action in these urban areas.

The results documented in this brochure are an important stimulus for all local actors to become aware of urban and social changes and to engage in a dialogue about possible future perspectives. It is also essentially a matter of reacting to developments in a timely and appropriate manner taking into account such student approaches and regional spatial observations in order that those responsible in administration and politics become familiar with the complexity of decisions and their consequences.

We would like to thank Prof. Dr. Alain Thierstein, his staff and the students for taking the initiative for this project and look forward, with all readers, to continuing the exciting and innovative development of the Rosenheim region, as a strong partner in the Munich metropolitan region.



Oberbürgermeisterin
Gabriele Bauer

Inhaltsverzeichnis / Content

Grußwort / Preface	2
Einleitung / Introduction	4
Exkursion des Lehrstuhls für Raumentwicklung	11
Gruppe A „Dichte verbindet“	15
Gruppe B „Stadt in Balance“	31
Gruppe C „miteinander.füreinander“	45
Quellenangaben / References	60
Danksagung / Acknowledgements	61
Impressum	62

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>



Einleitung

Die Broschüre „Rosenheim: In between urban and dense“ dokumentiert die Arbeiten von neun Erstsemesterstudierenden des Masterstudiengangs „Urbanistik - Landschaft und Stadt“ an der Technischen Universität München (TUM). Die Studierenden untersuchten im Wintersemester 2018/19 über vier Monate hinweg die räumliche Entwicklung der kreisfreien Stadt Rosenheim. Hierzu nahmen sie eine prozessuale Perspektive auf die Transformation der gebauten, funktionalen und relationalen Umwelt ein. Das Semesterziel war es, eine multiskalare Betrachtung und ein tiefgreifendes Verständnis des Untersuchungsraums Rosenheim und seiner regionalen Verflechtung zu erarbeiten. Der Schwerpunkt lag in der Entwicklung alternativer Zukunftsvorstellungen und der Ausarbeitung einer räumlichen Strategie mit notwendigen Interventionen für Kommune, Zivilgesellschaft und Privatwirtschaft.

Der Masterstudiengang „Urbanistik - Landschaft und Stadt“

Der Masterstudiengang spricht Absolvent*innen aus Fachrichtungen wie Architektur, Landschaftsplanung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Umweltplanung, Geographie oder Soziologie an. Der thematische Schwerpunkt liegt in der Erforschung und Entwicklung von Lösungsansätzen für Probleme im Zusammenhang mit der zunehmenden Komplexität aus ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhängen, mit denen Städte und Stadtregionen zunehmend konfrontiert sind. Dabei kommt der Organisation des Raumes eine zentrale Rolle bei der Aufgabe zu, diese wechselseitigen Herausforderungen aktiv angehen zu können. Die Studierenden erlernen die für das Arbeitsfeld der räumlichen Planung

und Gestaltung notwendigen methodischen, fachlichen und sozialen Kompetenzen. Im Unterschied zu grundständig ausgebildeten Stadtplaner*innen sind Urbanist*innen in der Lage, die Multidimensionalität raumbezogener Fragestellungen durch ihre disziplinären Fachkenntnisse und ihre interdisziplinäre Herangehensweise zu erkennen und räumliche Strategien für die zukünftigen komplexen Herausforderungen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zu entwickeln.

Gerade im ersten Semester ist die Verknüpfung von Theorie und Praxis im Sinne eines explorativen Forschungsansatzes eine schwer zu fassende Aufgabe. Den Studierenden sollen geeignete Fähigkeiten für die Praxis der Raumplanung und der Raumentwicklung vermittelt werden. Zudem wird von ihnen ein sich entwickelnder elaborierter kritischer Blick auf den aktuellen Stand der Praxis erwartet. An dieser heiklen Schnittstelle sind Studierende zumeist eher bereit, kreative Risiken einzugehen als etablierte Planer*innen. Die vorliegende Broschüre „Rosenheim: In between urban and dense“ dokumentiert neben den Ergebnissen der Studierenden auch den interdisziplinären Ansatz des Studiengangs, der sie aus der Komfortzone etablierter Praktiken der Raumplanung herauszulocken vermag.

Wissenschaftliche Einbettung - Entwerfen von Regionen

Der Projektkurs vermittelt den Student*innen grundlegende Kompetenzen im Entwerfen auf regionalem Maßstab. Dieser Maßstabssprung erscheint für die Studierenden der Urbanistik und der Architektur zunächst ungewöhnlich, ist aber für eine innovative und forschungsnahe Ausbildung unverzichtbar.

Nach Jahrzehnten von Sub- und Desurbanisierung beob-

achten wir heute einen Trendwandel hin zur Reurbanisierung. Die Wiederherstellung innerstädtischer historischer Stadtquartiere leistete hierzu ihren Teil. Das Städtische erstreckt sich längst über die Grenzen verdichteter Siedlungskörper und administrativer Gebietskörperschaften hinaus. Um das Konzept Stadt zu verstehen, bedarf es der Betrachtung des scheinbar Unstädtischen: Feriensiedlungen, Autobahnen und großflächige Supermärkte sind alle Teil des urbanen Gewebes (Lefebvre, 1979/2003: 3-4). Die europäische Stadt ist eine polyzentrische Stadtlandschaft. Diese Erkenntnis verändert die Arbeitsweise von Architekt*innen und Raumplaner*innen. Regionalplanung beschränkt sich heute noch vermehrt auf die Vermeidung unerwünschter Entwicklungen. Da die Region aber eine entscheidende Rolle in der Bereitstellung städtischer Qualitäten einnimmt, gilt es, die Region nicht nur zu regulieren, sondern als urbanen Raum zu gestalten. Der regionale Maßstab konfrontiert die Planer*innen dabei mit neuen Herausforderungen, die die Grenzen des Gestalt- und Steuerbaren betreffen. Eine Region ist nicht im gleichen Detailierungsgrad zu entwerfen wie Gebäude oder Stadtquartiere. Studierende lernen daher ein relationales Raumverständnis anzuwenden, selektiv auf mehreren Maßstabsebenen wirkungsvolle Interventionen zu entwerfen und diese in ein ganzheitliches ergebnisorientiertes Konzept einzubetten.

Arbeitsmethodik

Der Projektkurs gliederte sich in Vorlesungen, Workshops und Gruppenarbeit. Die Vorlesungen vermittelten wichtiges Wissen zu Thema und Ort und ermöglichten den Studierenden das reflektierte Einordnen der eige-

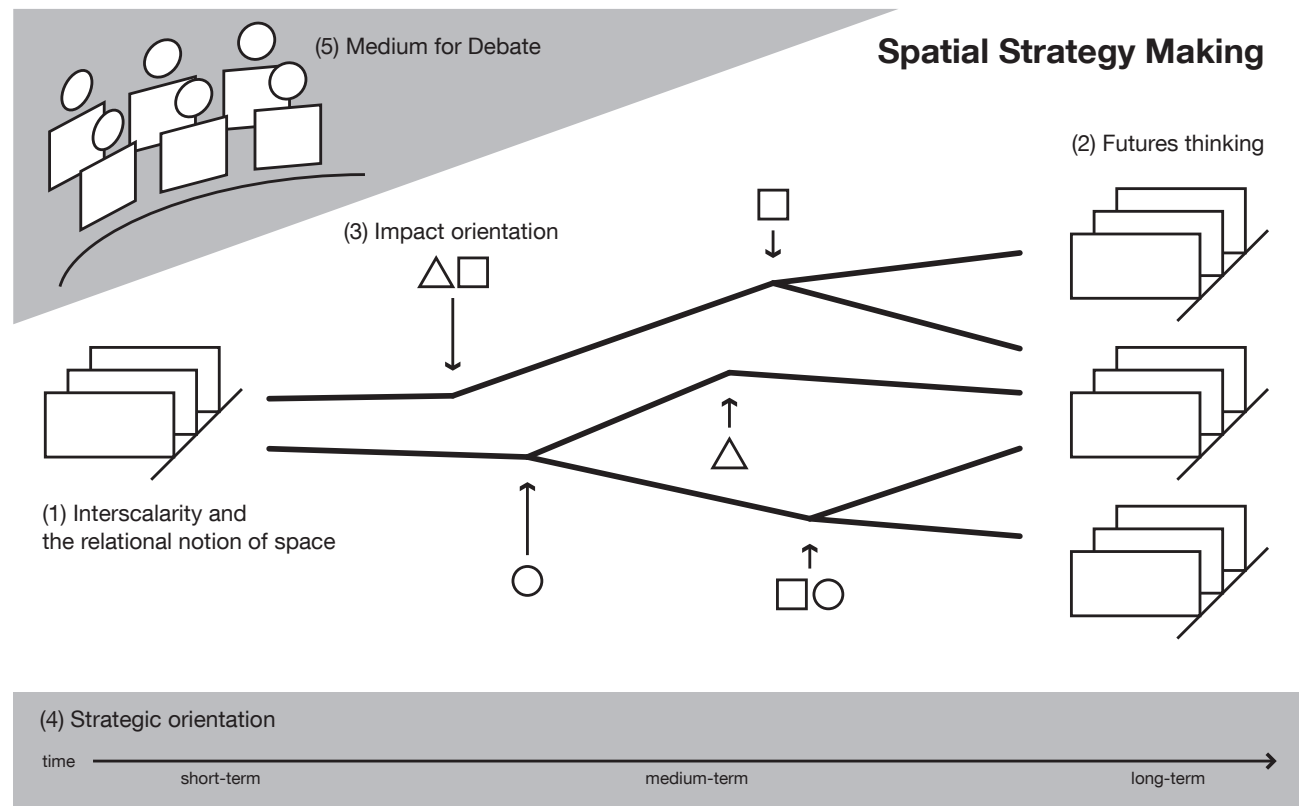
nen Tätigkeit in Praxis und wissenschaftlichen Diskurs. Die Workshops, teilweise durch Externe Experten geleitet, dienten den Studierenden dazu, notwendige technische oder methodische Tools im Rahmen des Projektes zu erlernen.

Das Semester teilte sich in drei Arbeitsphasen: (1) eine thematisch-räumliche Analyse mit einer Exkursion, (2) eine systemische Betrachtung der zukünftigen Entwicklung und (3) das Entwerfen einer räumlichen Strategie. Die erste Phase des Semesters hatte einen analytischen Fokus. Jede Gruppe arbeitete zu einem Themenfeld, das sich aus dem EBP-Trendreport herleitete. Die zugewiesenen Trends gaben das analytische Spektrum vor. Ziel war es, die bedeutendsten Stärken und Schwächen der Region je Themenfeld zu identifizieren und zu verorten. Dies bedurfte neben dem Arbeiten mit Indikatoren und statistischen Karten auch des Verstehens der räumlich-physischen Organisation der Region. Bestehende Stärken und Schwächen wurden mithilfe von wichtigen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Trends beurteilt.

In der zweiten Phase rückte die zeitliche Dimension ins Zentrum der Arbeit. Die Themenfelder aus der ersten Phase wurden weiterentwickelt und auf Wechselwirkungen hin untersucht, um die Chancen und Risiken für die räumliche Entwicklung der Region benennen zu können. Ziel dieser Phase war es, ein in sich schlüssiges Bild einer erreichbaren positiven alternativen Zukunft für die nächsten 30 Jahre aufzuzeigen. Mit Hilfe einer Trendanalyse diskutierten die Studierenden, wie die in der ersten Phase erarbeiteten Stärken und Schwächen zusammenhängen und entwickelten daraus eine SWOT-Analyse sowie ein Wirkungsdiagramm.

Die dritte Phase konkretisierte das Zukunftsbild durch die Entwicklung räumlich konkreter Interventionen auf unterschiedlichen Maßstabsebenen. Hierbei waren technische Ausführung und Detailierung eher indikativ zu bearbeiten. Die durch die Interventionen beabsichtigten Wirkungen sollten hingegen klar räumlich herausgearbeitet werden. Die entwickelten Interventionen waren

dann in eine zeitliche Abfolge zu bringen und jeweils potentiellen Akteuren zuzuordnen. Hieraus sollte eine kongruente Strategie entstehen, die den lokalen Akteuren als Entscheidungs- und Handlungsgrundlage dienen kann.



Die Aufgabenstellung - „Rosenheim: In between urban and dense“

Im Wintersemester 2018/19 untersuchten die Studierenden des Masterstudiengangs Urbanistik die räumliche Entwicklung der kreisfreien Stadt Rosenheim. Hier leben 63.700 Einwohner verteilt auf 9 Stadtteile. Die Stadt Rosenheim wies in den vergangenen Jahren ein kontinuierliches Wachstum auf und das bayerische Landesamt für Statistik prognostiziert bis 2035 einen Bevölkerungszuwachs von 6,4%. Rosenheim, als Oberzentrum eingestuft, stellt für die Metropolregion München eine wichtige, mittelgroße Stadt dar. Der Standort Rosenheim ist wirtschaftlich durch eine starke Stellung des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes sowie einer hohen Bedeutung von Handel, Verkehr und Gastgewerbe geprägt. Zudem ist ein beständiges, auf hohem Niveau angesiedeltes Wachstum der Beschäftigtenzahl sowie der Firmengründungen zu verzeichnen. Die flächendeckende Untersuchung der Metropolregion München „WAM Wohnen – Arbeiten – Mobilität“ (Thierstein, Wulfhorst et. al. 2016) ordnet Rosenheim innerhalb der Metropolregion München dem Raumtyp „urban, dezentral“ zu. Dieser zeichnet sich durch eine hohe Beschäftigtendichte, einen positiven Pendlersaldo, eine Verdichtung von Versorgungseinrichtungen sowie einen dichten Siedlungskörper aus. Rosenheim liegt zwischen dem städtischen Einzugsgebiet der Landeshauptstadt München im Nordwesten und den von Tourismus geprägten Wohnorten im Voralpenland und im Bereich des Chiemsees im Süden und Osten. Doch auch über die Metropolregion München hinaus sind, aufgrund der Lage an einem bedeutsamen Verkehrsknotenpunkt zwi-

schen München, Salzburg und Innsbruck, enge räumlich-funktionale Verbindungen und Beziehungen mit den umliegenden urbanen Zentren zu erwarten.

Die Stadt Rosenheim betreibt eine aktive Planungs- und Entwicklungspolitik. Die rege Entwicklung von Bauland wird mit Bebauungsplanverfahren und Fachgutachten begleitet, ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und ein gesamtstädtischer Verkehrsentwicklungsplan werden unter dem Titel „Rosenheim 2025“ erarbeitet. Maßnahmen wie das digitale Gründungszentrum „Stellwerk 18“ sowie der Berufsverband „Digitale Wirtschaft Südostoberbayern e.V.“ sollen künftig die digitale Transformation der Wirtschaft in der Region implementieren und Gründungen mit Bezug zu den digitalen Branchen unterstützen. Die Attraktivität der Stadt Rosenheim und seines Umlandes soll damit langfristig gesichert und entwickelt werden. Die hohe städtische Dichte mit Versorgungseinrichtungen und räumlich-urbanen Qualitäten sowie die gute Erreichbarkeit der umliegenden urbanen Zentren, vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln, teilen der Stadt Rosenheim eine wichtige Rolle innerhalb der Metropolregion München zu. Das Wachstum in der Metropolregion und die hohe Nachfrage an Wohn- und Arbeitsraum in gut erreichbaren und funktional gemischten Lagen bündelt sich insbesondere in der Landeshauptstadt München, den benachbarten Landkreisen und um Augsburg, Ingolstadt und Rosenheim. Durch die räumlich so stark konzentrierte Wachstumsentwicklung entsteht ein zunehmender Handlungsdruck.

Wie kann sich der Raum Rosenheim als Teil der Metropolregion München und im Spannungsfeld der Städte München, Salzburg und Innsbruck vor dem Hintergrund aktueller gesellschaftlicher Entwicklungen und Trends und den daraus resultierenden planerischen Herausforderungen positionieren? Welche Maßnahmen gilt es zu gestalten, die diesen Herausforderungen kreativ und interdisziplinär begegnen, um eine langfristige positive und nachhaltige Entwicklung für die Stadt Rosenheim und ihr Umland sicherzustellen?

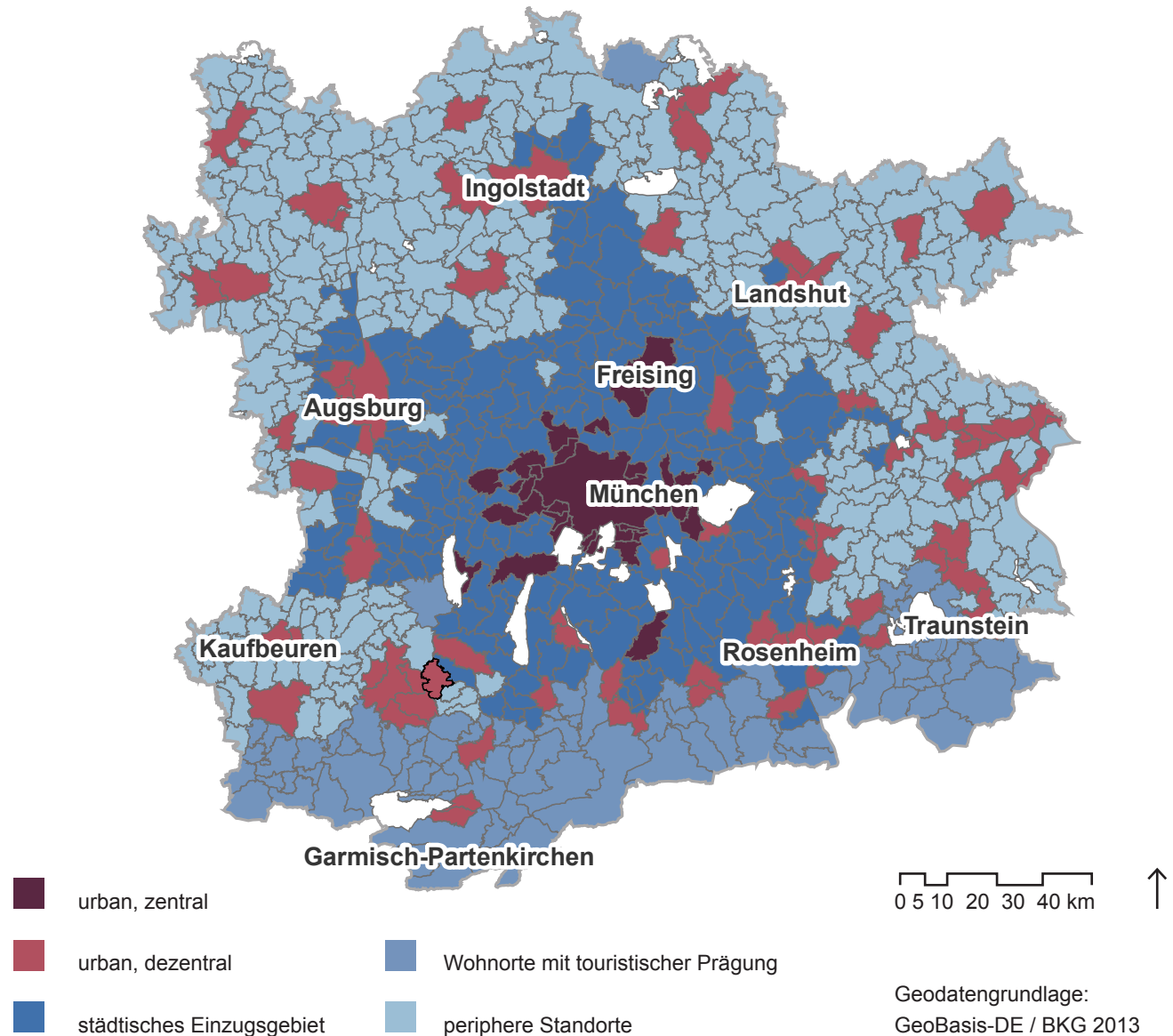
Introduction

The booklet “Rosenheim: In between urban and dense“ documents the work of students in the first semester of the master program “Urban Policy - Landscape and City“ at the Technical University of Munich (TUM) in the Winter semester of 2018/19. A total of nine students spent four months studying the spatial development of the urban district of Rosenheim. The students have taken a process related perspective on the transformation of the built, functional and relational environment.

The aim of the semester is to develop a multiscale view and a profound understanding of the study area, to develop alternative visions of the future for the Rosenheim area and its regional interdependencies and to develop a spatial strategy with necessary interventions by the community, civil society and private economy.

“Urbanism - Landscape and City” The Master’s Program

The Master’s Degree program appeals to graduates in fields such as architecture, landscape planning, urban planning, traffic planning, environmental planning, geography and sociology. The thematic focus of the program is to research and develop solutions to the increasingly complex environmental, economic and social challenges that cities and urban areas face in contemporary society. The organization of the space plays an important role in actively addressing these interrelated challenges. Thus, the graduates acquire the necessary methodological, professional, personal and social competencies required in the area of spatial planning and design. In contrast to a city planner with basic training, the urbanist is able to combine disciplinary expertise with his interdisciplinary



methodological knowledge and thereby develop spatial strategies for the complex future challenges within the current regulatory framework.

Combining an exploratory approach and bridging theory and practice in one semester is no easy task. On one hand, our objective is to train 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 risks. The present booklet documents the results of our efforts to train the 'intellectual muscles' of the MSc Urbanism students and to tease them out of the comfort zone of established spatial planning approaches.

Integrating Scholarship - Designing Regions

The studio-based course endows students with foundational skills for design on a regional scale. The larger scale is extraordinary leap for urban planning and architecture students, but indispensable to an innovative, research-oriented education. After decades of suburbanization and deurbanization, we are observing a reverse trend toward re-urbanization today. The restoration of historical, inner-city urban districts has played a role in this shift. It remains to be seen though, whether this re-urbanization amounts to a return to the historical city as it was once conceived. Lefebvre declared as early as 1970's 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, 1979/2003: 3-4). The contemporary European city is a polycentric urban landscape. This realization is changing the spatial planning approaches of architects and urban planners. Yet, today, regional planning remains limited to the prevention of undesirable developments. However, as the regional environment plays a decisive role in determining the qualities of the urban environment, it should not merely be regulated, but rather designed as an urban space. Addressing the regional scale presents new challenges which exceed the boundaries of the designable and the manageable. A region is not to be designed with the same level of detail as a city district. This is the context in which the studio-based course is set. Towards this purpose, students learn to apply a relational multi-scalar understanding of space, to design impactful interventions at different scales, to integrate these designs into a meaningful strategic concept.

Work methodology

The project course was divided into lectures, workshops and group work. The lectures imparted important knowledge about the topic and the place and enabled the students to reflect on their own work in practice and to engage in scientific discourse. The workshops served the students to learn necessary technical or methodical tools within the framework of the project. The workshops did not replace the previous methodological training from the Bachelor's programme, but supplemented the repertoire of the students in a targeted manner. In addition, there was an excursion and further technical input from external experts.

The semester was divided into three work phases: (1) a thematic-spatial analysis, (2) a systemic consideration of the future development and (3) the design of a spatial strategy.

The first phase of the semester had an analytical focus. Each group worked on a theme derived from the EBP Trend Report. The assigned trends determined the analytical spectrum. The aim was to identify and prioritise the most significant strengths and weaknesses of the region for each thematic area. In addition to working with indicators and statistical maps, this required an understanding of the spatial-physical organisation of the region. Existing strengths and weaknesses were assessed with the help of significant social, economic and ecological trends.

The second phase focused on the temporal dimension. The themes from the first phase were further developed and examined for interrelatedness in order to identify the opportunities and risks for the spatial development of the region. One student from each thematic group contributed her/his "expert knowledge" to the new group. Bringing the individual experts together formed the knowledge spectrum of the second phase. The aim of this phase was to draw a coherent picture of an plausible positive alternative future for the next 30 years. With the help of the trend analysis, the students discussed how the strengths and weaknesses developed in the first phase informing the development of a SWOT analysis and an impact diagram.

The third phase concretised the vision of the future by developing spatially concrete interventions on different scales. The technical execution and detailing were intended as indicative. The spatial effects intended by

the interventions, on the other hand needed to be clearly planned. The proposed interventions were placed into chronological order and assigned to potential actors. This aims to create a congruent strategy that the local actors can pursue over the next 30 years.

The Task - “Rosenheim: In between urban and dense“

In the winter semester 2018/19, the students of the Master’s programme in Urban Studies examined the spatial development of the city of Rosenheim. There are 63,700 inhabitants living in 9 districts. The city of Rosenheim has shown continuous growth in recent years and the Bavarian State Statistical Office forecasts a population growth of 6.4% by 2035. Rosenheim, classified as a regional centre, is an important medium-sized city for the metropolitan region of Munich. Greater Rosenheim is economically characterised by its strong position in manufacturing and processing industries, as well as a significantly high levels of trade, transport and the hospitality activities. In addition, the number of employees and start-ups are growing steadily at a high level.

The comprehensive study of the Munich Metropolitan Region “WAM Wohnen - Arbeiten - Mobilität“ (Thierstein, Wulfhorst et. al. 2016) classifies Rosenheim as “urban, decentralised“ type settlement within the Munich Metropolitan Region. This is characterised by a high levels of employment, a positive commuter balance, and a densification of supply facilities within a dense settlement area. Rosenheim is located between the urban catchment area of the state capital Munich in the northwest and the tourist destinations in the foothills of the Alps and surrounds of Lake Chiemsee in the south and east.

But also, beyond the metropolitan region of Munich, due to its location at an important traffic junction between Munich, Salzburg and Innsbruck, close spatial-functional connections and relationships with the surrounding urban centres can be expected.

The city of Rosenheim pursues an active planning and development policy. The release of building land is accompanied by area development planning procedures and expert inputs, an integrated urban development concept and an overall urban traffic development plan are developed under the title “Rosenheim 2025“. Entities such as the digital start-up centre “Stellwerk 18“ and the professional association “Digitale Wirtschaft Südostoberbayern e.V.“ will contribute to the implementing the digital transformation of the economy in the region by supporting start-ups related to the digital industries. The attractiveness of the city of Rosenheim and its surroundings are thus secured and developed in the long term. The high urban density with facilities and urban spatial qualities as well as good accessibility with the surrounding urban centres particularly by public transport, assign the city of Rosenheim an important role within the metropolitan region of Munich.

The growth in the metropolitan region and the high demand for living and working space in easily accessible and functionally mixed locations is particularly concentrated in the Greater Munich and the neighbouring administrative districts in and around Augsburg, Ingolstadt and Rosenheim. The development growth in such strongly spatially concentrated area creates an increasing pressure to act.

How can the Rosenheim position itself as part of the Munich metropolitan region, and in tension between

the cities of Munich, Salzburg and Innsbruck, as well as against the background of current social developments and trends and the respective planning challenges? What measures should be taken to meet these challenges in a creative and interdisciplinary manner, in order to ensure long-term positive and sustainable development for the city of Rosenheim and its surroundings?

Exkursion des Lehrstuhls für Raumentwicklung

25. / 26. Oktober 2018

Exkursion

Ziel der Exkursion des Lehrstuhls für Raumentwicklung mit den Studierenden im Master Urbanistik am 25. und 26. Oktober 2018 war es, die Stadt Rosenheim und ihre Region unmittelbar persönlich wahrzunehmen: Ein dichtes Programm mit Treffen verschiedener lokaler Akteure und Stakeholder diente als schneller und direkter Einstieg in die unterschiedlichen Themenstellungen und Perspektiven, die die Stadt- und Raumentwicklung in Rosenheim beeinflussen. Die Studierenden erarbeiteten zudem im Vorfeld Inputs zu bestimmten Themen und Stationen der Exkursion und bereiteten sich mit Kurzsrecherchen und daraus abgeleiteten Fragen auf die Gespräche mit den Akteuren vor Ort vor.

Die Exkursion begann mit der Bahnfahrt von München Hauptbahnhof über Rosenheim zur Hochschule Rosenheim. Ein Rundgang über den Campus und die Siedlung Bogenstraße stellte den ersten Kontakt mit dem konkreten Ort dar, bevor die Studierenden bei der Hochschulleitung zum Gespräch empfangen wurden. Dr. Peter Niedermaier, Vizepräsident, und Oliver Heller, Kanzler der Hochschule, gaben anhand einer ausführlichen Präsentation Informationen zur Hochschule, zur Mobilität und Wohnsituation der Studierenden, sowie zur Vernetzung der Hochschule in die Wirtschaft und standen für Fragen zur Verfügung. Eine wichtige Rolle im gemeinsamen Gespräch kam dabei auch der baulichen Entwicklung am Campus Rosenheim zu, sowie der Frage, inwieweit Rosenheim als Studentenstadt in Erscheinung tritt. Entlang einer Route von der Hochschule in die Innenstadt wurden von den Studierenden Kurzinputs zum städtebaulichen Wettbewerb „Quartier Lena-Christ-Straße“, sowie zum Stadtteil „Am Stocket“ vorgetragen, der auf einen Baulinienplan von Theodor Fischer zurückgeht.



Am Salzstadel traf die Gruppe Frau Graf, die das Fachgebiet Entwicklungsplanung und Städtebau der Stadt Rosenheim leitet. Sie berichtete anhand von Plänen von den städtebaulichen Sanierungsgebieten Rosenheims und den Entwicklungen in der Innenstadt. Als Insiderin der Planungsprozesse demonstrierte sie der Gruppe auf einem Spaziergang vom Ludwigsplatz über die östliche Altstadt und durch den Mangfallpark die zur Aufwertung der östlichen Altstadt getroffenen städtebaulichen und freiraumplanerischen Maßnahmen, sowie die Entwicklungen um die Landesgartenschau und deren Auswirkung auf die öffentlichen Freiräume entlang der Mangfall und des Inns. Durch die Rathausstraße ging es im Anschluss zum Busknotenpunkt „Stadtmitte“ und von

dort mit dem Stadtbus zur „Finsterwaldstraße“ im Westen des Stadtgebiets. Herr Ludwig, Geschäftsführer der GRWS Wohnungs- und Sanierungsgesellschaft der Stadt Rosenheim, zeigte uns die von bogevischs buero geplante, neu errichtete Wohnanlage Finsterwaldstraße 58-74, die unter anderem mit dem Deutschen Bauherrenpreis 2018 ausgezeichnet und im Rahmen des Experimentellen Wohnungsbaus im Modellvorhaben „IQ Innerstädtische Wohnquartiere“ durch den Freistaat Bayern gefördert wurde.

Zu Fuß ging es zurück Richtung Bahnhof, wo die Gruppe das im Umbruch befindliche Areal südlich des Bahnhofs durchschreitet. Neben einem neu errichteten Parkhaus, besuchten die Studierenden das in einem ebenfalls neu



errichteten Bürogebäude untergebrachte „digitale Gründerzentrum – Stellwerk 18“. Frau Moser und Frau Staber vom Netzwerkmanagement des Gründerzentrums sowie Herr Janhsen von der IHK Industrie- und Handelskammer nahmen sich Zeit, die Räumlichkeiten zu zeigen sowie ausführlich über die Entwicklung und die Ziele des Gründerzentrums zu sprechen. Dabei waren insbesondere die wirtschaftlichen Hintergründe, das Umfeld der Hochschulabsolventen sowie die Wirkungen von Gründungsförderung Thema des Gesprächs. Bei einem gemeinsamen Abendessen in der Rosenheimer Innenstadt wurden die Eindrücke des Tages diskutiert und der Tag klang aus. Am nächsten Morgen startete die Exkursion mit einem studentischen Kurzinput zum städtebaulichen Rahmen-

plan Bahnhof Rosenheim und den Planungen zum gerade fertiggestellten „Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)“. Im Anschluss empfingen Herr Nolasco, Leiter des Stadtplanungsamts, und Herr Sarsky, Wirtschaftsförderung und „Stadt- und Umlandbereich Rosenheim SUR“, die Gruppe im Großen Saal des Rathauses. Anhand eindrücklicher Präsentationen wurden die städtebauliche Situation Rosenheims und landschaftliche wie regionale Zusammenhänge veranschaulicht sowie anhand zahlreicher statistischer Kennwerte aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen dargestellt. Im Weiteren präsentierten Herr Nolasco und Frau Graf aktuelle Projekte der Stadtentwicklung im Bereich Hochwasserschutz, Wohnen und Stadtsanierung und führten in die strategischen Hand-

lungsfelder ein, anhand derer sich die Stadt Rosenheim auf die zukünftige Entwicklung ausrichtet. Herr Sarsky ging in seinem Vortrag auf die Entwicklungsgeschichte der Region Rosenheim ein und erläuterte die Entstehung der interkommunalen Arbeitsgemeinschaft „SUR Stadt- und Umlandbereich Rosenheim“. Er strich dabei die Form der Zusammenarbeit und die gemeinsamen Ziele besonders hervor. Mit einer gemeinsamen Gesprächsrunde mit Kreisbaumeister Herrn Spindler und Vertretern aus den Bauämtern einiger Umlandgemeinden der SUR schließt der informationsreiche Vormittag im Rosenheimer Rathaus ab.

Am Bahnhof erfolgen studentische Inputs zur Gemeinde Raubling, sowie zur „Sozialen Stadt“ als Programm der Städtebauförderung bevor es mit dem Zug weiter in die südlich Rosenheims gelegene Gemeinde Raubling geht. Hier wird derzeit ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept aufgestellt, für das die Münchner Planungsbüros Astrid Weisel, Architektur und Stadtplanung und Micheller und Schalk, Landschaftsarchitektur und Urbanismus beauftragt sind. Günter Schalk, Landschaftsarchitekt und Partner bei michellerundschalk, gab der Exkursionsgruppe eine ausführliche Führung durch Raubling. Von Bahnhof, über Ludwigsplatz sowie das Gelände der Papierfabrik oder die Rosenheimer Straße wurden verschiedene Orte besucht, die Schwerpunkte für die Entwicklung Raublings darstellen. Dabei wurde immer wieder auch der Fokus auf regionale Fragestellungen gelegt. Im Anschluss an den Stadtpaziergang besuchte die Exkursion das Bürgerhaus Raubling, ein Projekt der Sozialen Stadt. Frau Baumgartner (Soziale Dienste Oberbayern) berichtete dabei von der Arbeit im Bürgerhaus sowie von der Sanierung der ehemaligen PWA-Arbeitersiedlung.

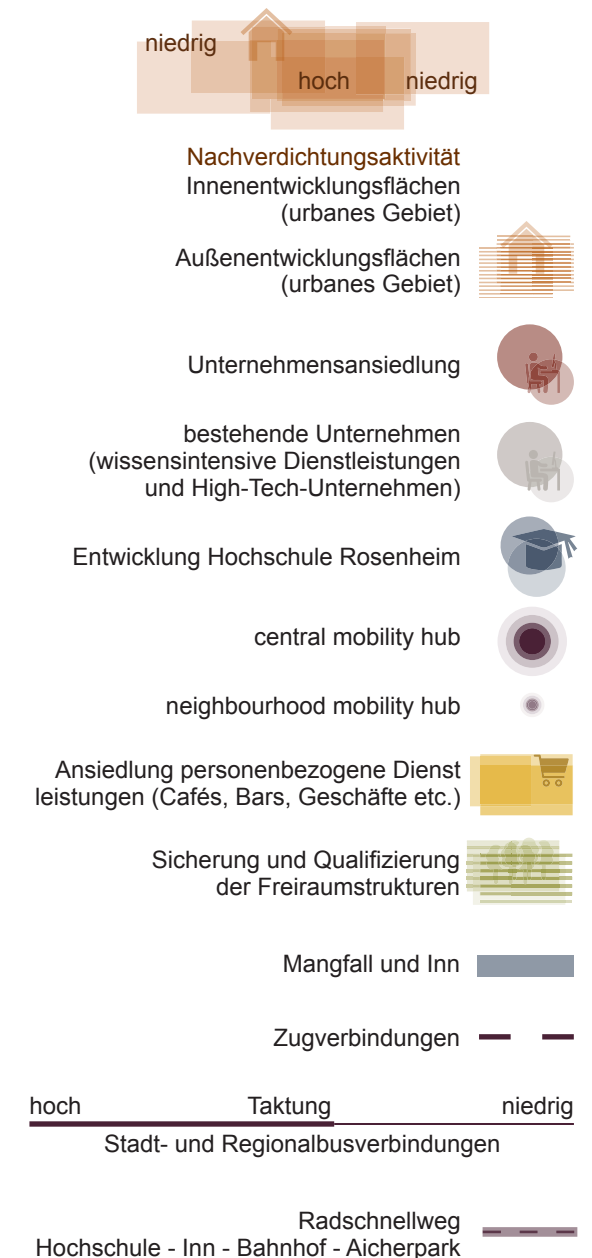
Dichte verbindet

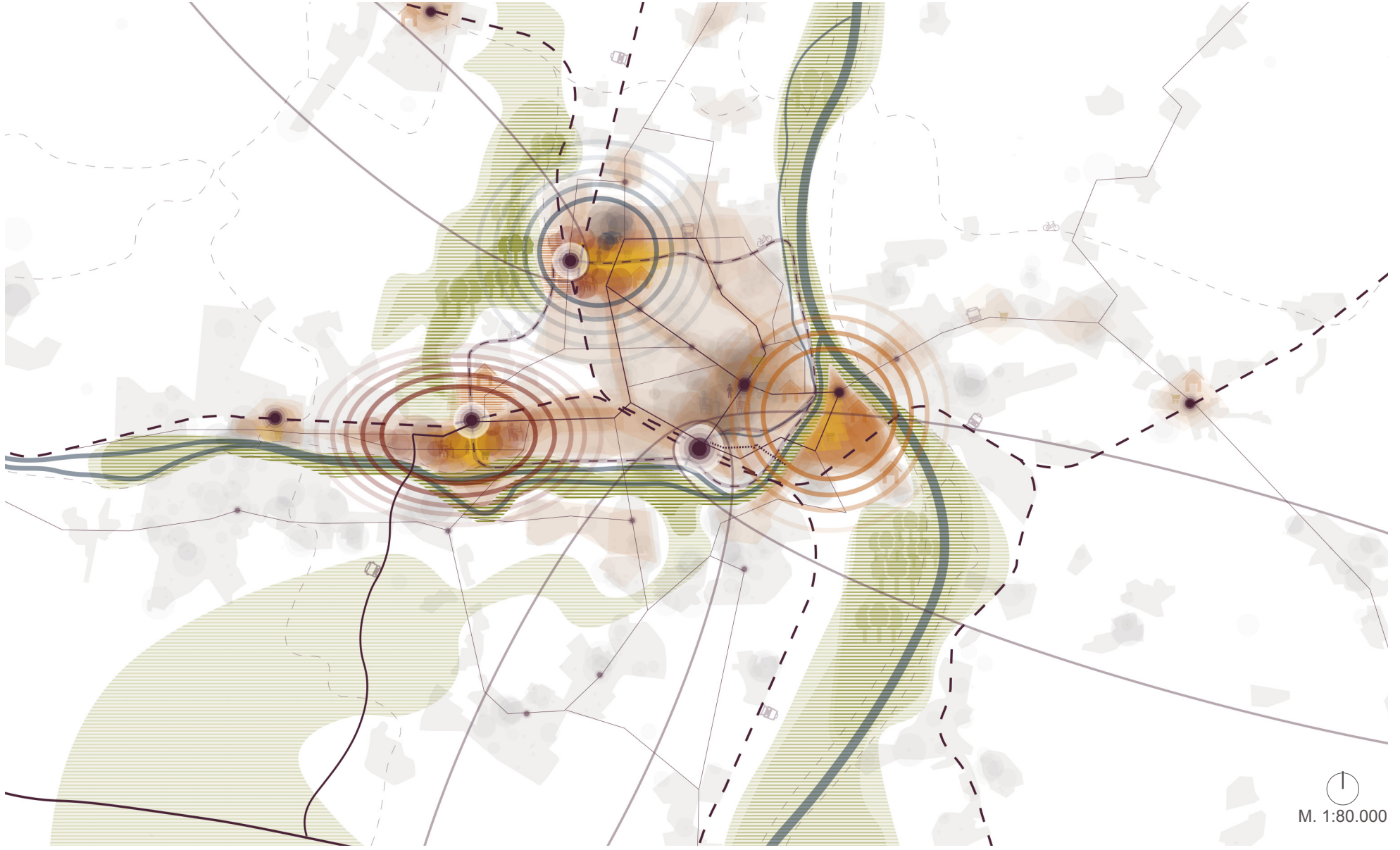
Juan Diego Peña, Laura Jenneßen
und Magdalena Schmidkunz

Density connects

Situated in the South-East of the metropolitan region Munich the City of Rosenheim is far more than just a secondary city. Due to its location and specific spatial conditions Rosenheim became more and more the focus of agglomeration processes. The diverse dynamics, such as economic growth through a growing variety of industries, put Rosenheim in a lucrative position. As a result the general attractiveness of Rosenheim increased in the last couple of years. As a place to study, live and work Rosenheim seems to be an area for every generation. Although the situation of Rosenheim is quite good it also causes some problems. Because of the ongoing growth of the population the whole region is stressed towards achieving sustainable growth. While the city and several of the surrounding municipalities are under pressure to provide sufficient living space for the inhabitants, a few municipalities are shrinking and the loss of autonomy breeds fear. In order to counter the most significant problems and their negative effects – such as ageing of the population, high traffic congestion and gentrification processes – the concept of “Density connects” is proposed. The concept ensures that the critical density, to create a desirable

urban area, is met. As such, mixed usage, innovation, housing, redefinition of segregated structures and leisure areas are encouraged in identified areas. In order to support the sustainable growth of Rosenheim and its surrounding municipalities over the next 30 years, the proposal focuses on places that have the potential to connect the city with the municipalities. Areas such as, “Aicherpark”, “Innspitz” and “Hochschule”, have the highest potential and effect on the urban development of the region. Besides increasing general densities, specific recommendations are made in response to conditions for each area respectively, which establish the connectivity in different ways. For this purpose, mobility is used as the first catalyst since it’s not only a significant asset regionally, it is also one of the challenges at a local scale throughout the region. By upgrading the mobility infrastructure we provide better conditions for knowledge-intensive companies to ground themselves in Rosenheim. Thereafter, the redefinition of the given spatial environment of only industry uses to mixed usage areas, the foundation for new urban living is created.





M. 1:80.000

Abb. 1 **Big Plan**

Status quo und Trends

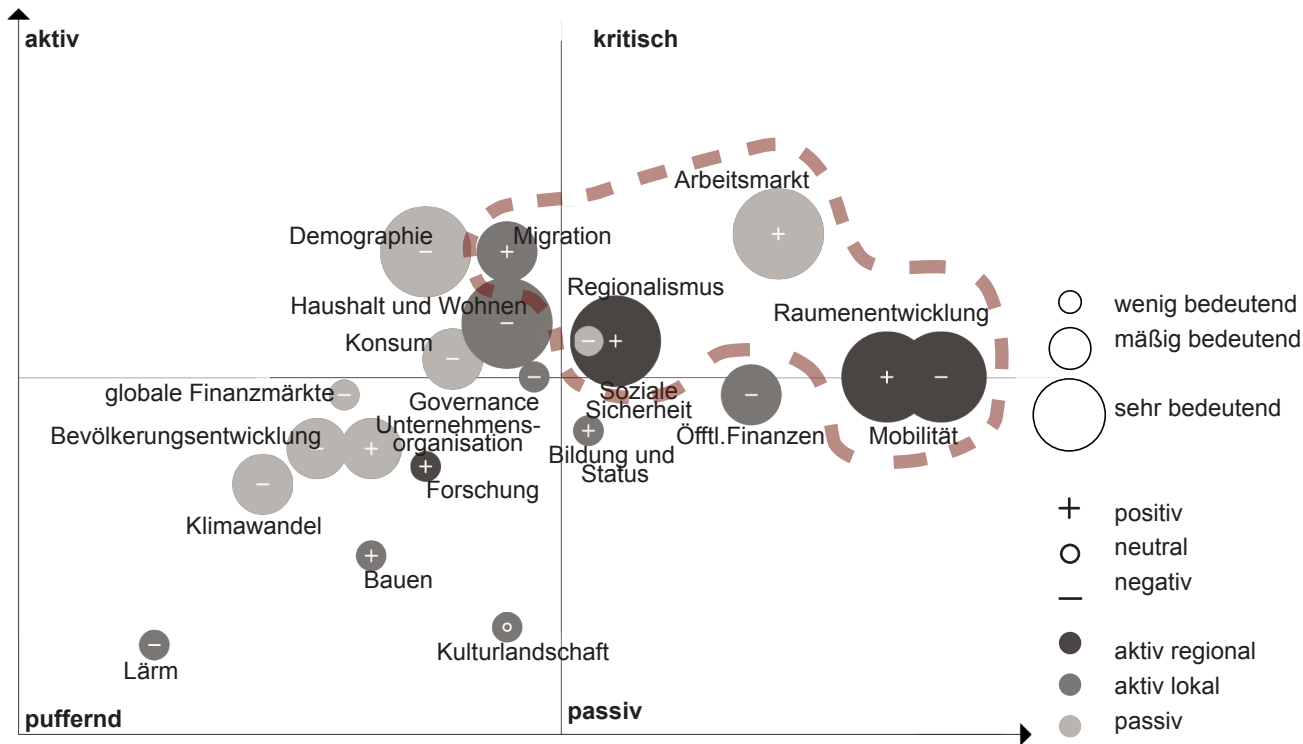


Abb. 2 Wirkung der Trends

Welche Trends werden in Zukunft in Rosenheim wirksam sein? Und welche Chancen und Risiken ergeben sich dadurch aus den Stärken und Schwächen? Insgesamt wurden 20 verschiedene Trends in Bezug auf Rosenheim analysiert, um eine auf Fakten basierte alternative Zukunft entwickeln zu können. Die ausgewählten Trends - Migration, Regionalismus, Arbeitsmarkt, Mobilität und Raumentwicklung - liegen im kritischen Bereich (siehe Abb. 2). Das bedeutet, dass sie in einer starken Wechsel-

wirkung zueinander und zu den anderen Trends stehen. Sie sind zudem mäßig bis sehr bedeutend für Rosenheim und überwiegend lokal bzw. regional zu steuern. Um eine positive Entwicklung Rosenheims zu erreichen, sind die genannten Trends zu berücksichtigen und zu instrumentalisieren. Im Nachstehenden werden Status quo und die Wirkung der ausgewählten Trends im Detail erläutert. Dabei ergaben sich aus der Analyse folgende Themenschwerpunkte: Arbeitsmarkt, Wissen, öffentli-

cher Raum und Versorgung, Wohnraum, Naherholung sowie Erreichbarkeit.

Insgesamt betrachtet, profitiert Rosenheim aufgrund der Lage von verschiedenen Einflüssen touristischer, ländlicher und urbaner Art. Die Nähe zu den Alpen und zum Chiemsee auf der einen und zu den Zentren München, Salzburg und Innsbruck auf der anderen Seite bestimmt die Attraktivität Rosenheims.



Arbeitsmarkt

Dies spiegelt sich auch in der wirtschaftlichen Stärke wider. Steigende Beschäftigtenzahlen, eine hohe Gründeraktivität und Unternehmen aus verschiedenen Branchen sind vielversprechende Voraussetzungen für die Zukunft. Um diesen Status quo zu erhalten, gilt es, Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt wahrzunehmen und zu gestalten. Die Zunahme wissensintensiver Branchen wäre eine solche Veränderung, wie auch der Bedeutungsverlust des produzierenden Gewerbes sowie des Einzelhandels. Damit geht eine andere Gewichtung der Standortfaktoren einher: Während letztere mehr Fläche in Anspruch nehmen, benötigen wissensintensive Unternehmen in der Regel weniger Flächen. Wichtiger ist für diese, neben der überregionalen und internationalen Anbindung, die Nähe zu ähnlichen Unternehmen. Auch in Zeiten der digitalen Vernetzung ist die physische Nähe eine wichtige Voraussetzung für Austausch und Innovation. Die dadurch entstehenden Netzwerke werden in Zukunft vor allem für kleine und mittelständische Betriebe wichtig, um sich auf dem globalen Arbeitsmarkt zu positionieren. Dies betrifft im Besonderen den Wirtschaftsstandort Rosenheim, da dieser hauptsächlich von Klein- bzw. Kleinstunternehmen geprägt ist.



Wissen

Aus diesem Grund werden bestehende Plattformen, wie Rosik e.V. oder der See-

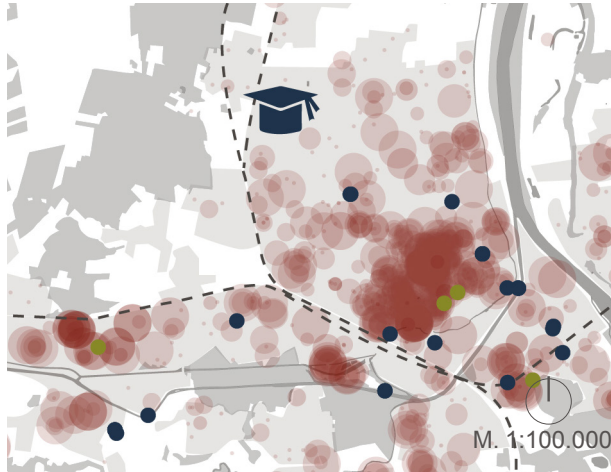






Abb. 3 Wissensökonomie und Netzwerke

-  High-Tech und wissensintensive Dienstleistungen nach Umsatz
-  Hochschule Rosenheim
-  Unternehmen Seeoner Kreis
-  Unternehmen Rosik

oner Kreis, sowie die Hochschule Rosenheim als Ausbildungsstätte für hochqualifizierte Arbeitskräfte in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Wie die Analyse der vorhandenen Unternehmen zeigt, befindet sich die Hochschule im Norden von Rosenheim an einem vergleichsweise wirtschaftlich schwachen Standort. Die höchste wirtschaftliche Aktivität über verschiedene Branchen hinweg konzentriert sich in der Innenstadt, gefolgt von den Gewerbegebieten West und Ost (siehe Abb. 3).



Öffentlicher Raum und Versorgung

Während sich in der Innenstadt überwiegend wissensintensive und personenbezo-

gene Dienstleistungen befinden, sind im Aicherpark (Gewerbegebiet West) und am Innspitz (Gewerbegebiet Ost) hauptsächlich Einzelhandelsketten, produzierendes Gewerbe und High-Tech-Unternehmen vorzufinden. Besonders auffällig ist dort auch der flächenintensive Autohandel. Aufgrund des Strukturwandels werden sich in den genannten Bereichen Veränderungen in der Flächennutzung und -intensität ergeben. Um keinen Bedeutungsverlust von Rosenheim zu riskieren, sind die dadurch entstehenden Flächen entsprechend den sich verändernden Anforderungen zu entwickeln.

Die heute monofunktionalen Siedlungsflächen im Aicherpark und Innspitz besitzen hinsichtlich einer stärkeren Vernetzung von Arbeit, Freizeit und Wohnen eine geringere Lebensqualität. Um vor Ort ein vielfältiges Angebot an Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten schaffen zu können, ist es notwendig, einer Zersiedelung, auch in den Nachbarkommunen, entgegenzuwirken. Konkurrenzverhalten und das Verfolgen eigener kommunaler Ziele dienen keiner nachhaltigen und erfolgreichen Entwicklung. Wichtiger ist es, sich als ein einheitliches Gebilde mit gleichen Interessen zu verstehen. Rosenheim als Zentrum der Region spielt dabei eine wichtige Rolle. Ihre Aufgabe ist es, Funktionen wie Arbeitsplätze, höhere Bildungseinrichtungen, kulturelle Angebote oder personenbezogene Dienstleistungen für die umliegenden Gemeinden zu sichern.



Wohnraum

Um diese urbanen Lebensqualitäten anbieten zu können, ist eine gewisse Dichte, die sogenannte kritische Masse, notwendig. Sie setzt eine Konzentrierung im Raum voraus. Aus diesem Grund sollte der jetzt fehlende Wohn- und Gewerberaum vorzugsweise durch Nachverdichtung geschaffen werden. Von einer Entschärfung des Im-

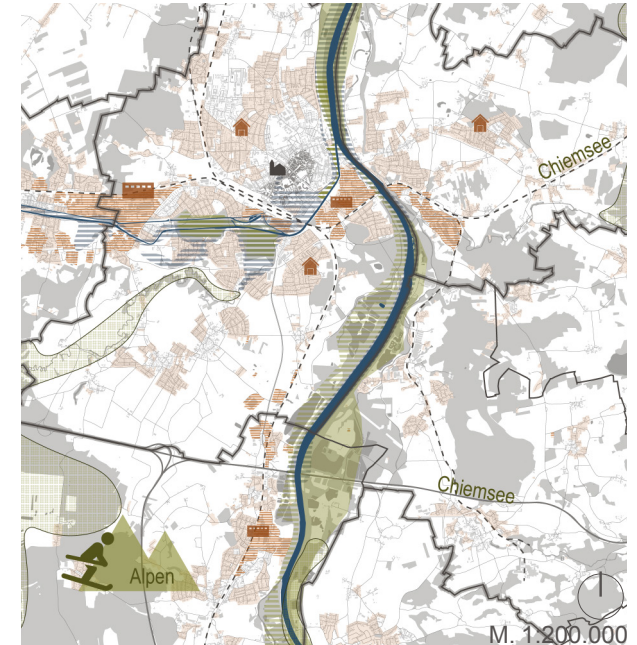








Abb. 4 Wohnraum und Naherholung

-  Gewerbegebiete
-  Einfamilienhaussiedlungen
-  urbane, kompakte Innenstadt mit historischer Bausubstanz
-  Kommunalgrenzen
-  Hochwassergefahr
-  Naturschutz- und FFH-Gebiete

mobilenmarktes ist auch in Zukunft aufgrund der Zinspolitik, der Urbanisierung und der Zunahme des Quadratmeterverbrauchs pro Kopf nicht auszugehen. Hier ist eine der großen Herausforderungen die Schaffung von bezahlbarem und qualitativem Wohnraum - auch im Hinblick auf die Zunahme von prekären Beschäftigungen. Die Flexibilisierung des Arbeitsmarktes, aber auch der demografische Wandel haben Auswirkungen auf die heutigen Wohnformen und den Flächenverbrauch.

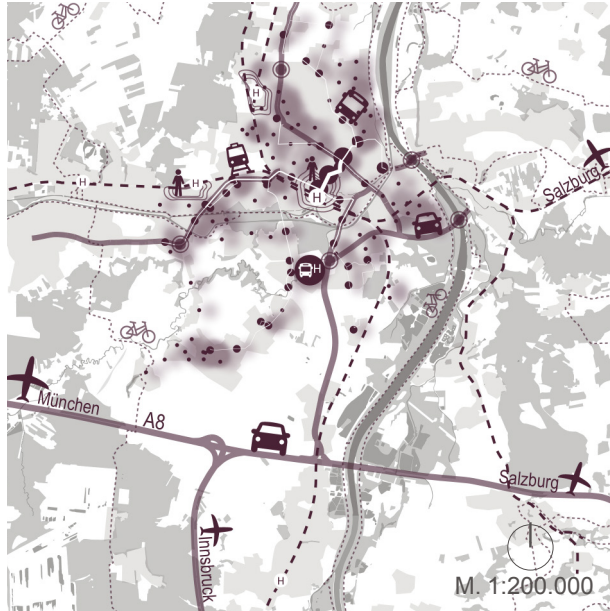


Abb. 5 **Mobilität und Erreichbarkeit**

- hohes Verkehrsaufkommen
- viele Busverbindungen
- wenige Busverbindungen
- Schienennetz
- Bahnhalte
- Fernbushaltestelle
- fußläufige Erreichbarkeit (500 m um Bahnhof)
- Fernrad- und Radwanderweg



Naherholung

Dichtere Bebauung und steigende Bevölkerungszahlen werden die Nachfrage nach Naherholung steigern. Rosenheim ist umgeben von Wasser- und Grünflächen, die ein hohes Potenzial für hochwertige Wohn- und Arbeitsquartiere besitzen. Neben den Naherholungsflächen in direkter Stadtnähe profitiert Rosenheim von den touristischen Destinationen, wie den Alpen und dem Chiemsee.



Erreichbarkeit

Wie es heutzutage für mittelgroße Städte charakteristisch ist, ist auch in Rosenheim der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split besonders hoch. Die daraus folgenden Probleme zeigen sich in täglichen Staus sowie an den Lärmimmissionen. Rosenheims Antwort darauf war in der Vergangenheit überwiegend der Ausbau von Infrastrukturen, so auch die sich im Bau befindende Westtangente. Dies führt jedoch, wie der Trend Mobilität zeigt, lediglich zu mehr Verkehr. Um die Mobilität des Einzelnen auch in Zukunft sicherstellen zu können, sind aus diesem Grund andere Ansätze notwendig. Zukünftig bieten Carsharing, multimodale Vernetzungen und autonomes Fahren Chancen, den fließenden und ruhenden Verkehr zu reduzieren. Eine effizientere Nutzung der Infrastruktur wird jedoch obsolet, wenn durch autonomes Fahren Leerfahrten entstehen und Pendlerwege zunehmen. Es besteht das Risiko, dass längere Pendlerzeiten in Kauf genommen werden, da die Zeit für verschiedene Tätigkeiten genutzt werden kann. Unabhängig von neuen Technologien sollte deshalb primäres Ziel die Stärkung des ÖPNVs sowie des Rad- und Fußverkehrs sein. Während die Anbindung an das Schienennetz in Rosenheim

sehr gut ist, weisen die Busverbindungen räumliche und zeitliche Lücken auf. Abgelegene Ortschaften mit einer geringen Bevölkerungskonzentration sind nur schlecht bzw. mit hohen zeitlichen Einbußen zu erreichen. Beim Ausbau des ÖPNVs spielt deswegen die Raumentwicklung eine zentrale Rolle. Denn für ein attraktives Busnetz ist eine gewisse Anzahl an Nutzern notwendig. Unabhängig von der Taktung ist der derzeitige Nutzerkomfort unzureichend. Aufgrund verschiedener Anbieter ist es besonders für nicht ortskundige Benutzer schwierig, sich einen Überblick zu verschaffen.



Abb. 6 **Konzept**

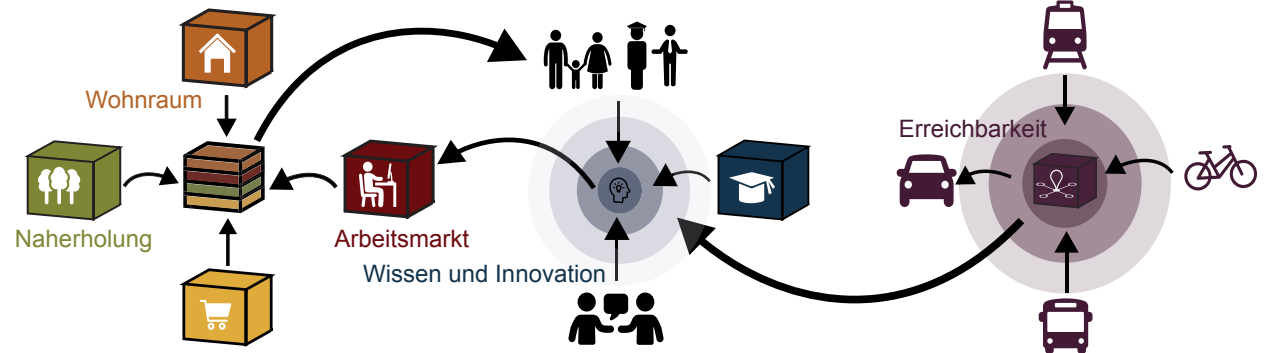


Abb. 7 **Wirkungsgefüge**

Alternative Zukunft

Hergeleitet aus der Analyse stehen Innovation, Wissen und Forschung im Zentrum der Arbeit. Diese Faktoren haben auf den zukünftigen Arbeitsmarkt einen wichtigen Einfluss (siehe Abb. 7). Innovation setzt physische Nähe voraus. Zudem müssen Bildungsangebote erweitert und gefördert werden, um Wissen zu generieren und somit innovativ für die Zukunft zu sein. Dabei nimmt die Hochschule eine wichtige Rolle ein. Ein starker lokaler Arbeitsmarkt zusammen mit Nahversorgungsmöglichkeiten und Wohnraum sorgen für eine hohe Lebensqualität. Getreu dem Motto „Leben, wo andere Urlaub machen“ fühlen sich davon viele Menschen angezogen. Der Zuzug von hochqualifizierten Arbeitskräften trägt zu neuem Wissen bei, was wiederum einen positiven Einfluss auf den Arbeitsmarkt hat. Dieser spielt eine tragende Rolle in Bezug auf die Lebensqualität und sorgt letztendlich wieder für den Zuzug weiterer Menschen. Neben der Migration ist auch die Erreichbarkeit eine wichtige Voraussetzung für Forschung und Innovation, aber auch für Naherholung und Versorgung. Aus der räumlichen Analyse ergaben sich drei strategische Gebiete: Der Aicherpark im Osten von Rosenheim, das Areal rund um die Hochschule im Norden und das Gewerbegebiet Innspitz im Westen (siehe Abb. 6). In der alternativen Zukunft werden diese Gebiete fokussiert, unter anderem weil im Aicherpark und am Innspitz Flächen zur Verfügung stehen werden. Diese sind für eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Entwicklung von Nutzen, zumal sie direkt an Inn und Mangfall liegen. Während der Innspitz eine Nähe zur Innenstadt und Bahnhof besitzt, sind Aicherpark und Hochschule an das lokale und regionale Schienennetz angebunden. Sie sollen aus diesem Grund für Nachverdichtungsprozesse besonders priorisiert werden. Durch diese punktuellen Dichte kann eine flächendeckende

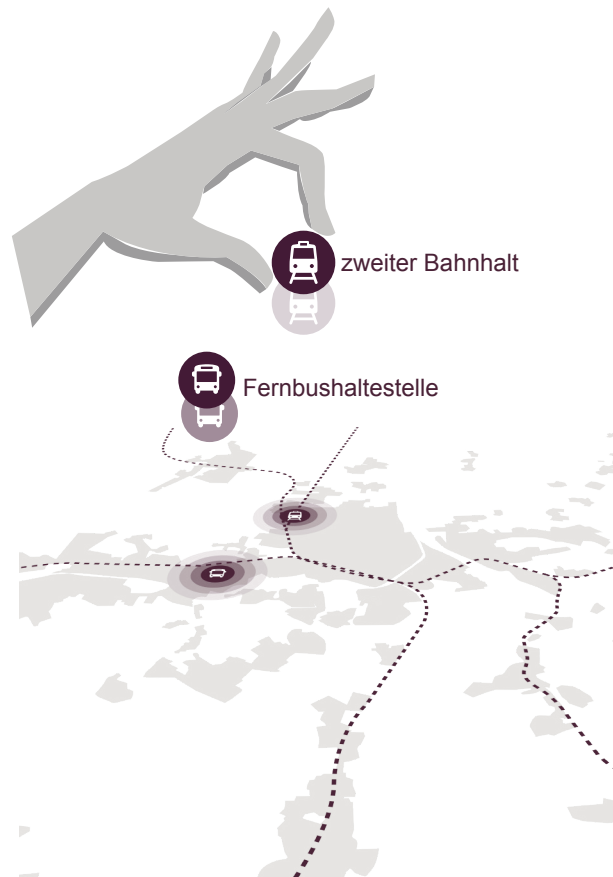


Abb. 8a **Katalysator Erreichbarkeit**

Erreichbarkeit erzielt werden und auch die umliegenden Gemeinden profitieren.

Ziel ist es, dass Rosenheim sich bis 2049 durch miteinander verbundene, dichte Quartiere zu einer kompakten Stadt entwickelt, die von qualitativen Grünflächen umrahmt ist. Im Folgenden geht es darum, wie die Trends durch verschiedene Interventionen gezielt eingesetzt werden können, um erkannte Chancen zu ergreifen und mögliche Risiken zu vermeiden.

Strategie und Interventionen



Erreichbarkeit

Eines der wichtigsten Ziele für die alternative Zukunft Rosenheims ist die Erreichbarkeit der Region zu steigern. Derzeit fehlt für eine hohe, attraktive Taktung meistens die Mindestanzahl an Nutzern, damit ÖPNV-Verbindungen rentabel sind. Zudem sind Orte mit einer überregionalen Anbindung nicht immer die favorisierten Wohngegenden. Bahnhöfe oder andere überregionale Verkehrsmittel können als Katalysatoren für weitere Entwicklungen in Rosenheim fungieren (siehe Abb. 8a).

Verschiedene Verkehrsmittel haben unterschiedliche kritische Massen und verschiedene Distanzen, die bequem zurückgelegt werden können. So legt man mit dem Fahrrad gewöhnlich bis zu 5 km zurück, zu Fuß deutlich weniger (siehe Abb. 8b). Sogenannte „mobility hubs“ kombinieren verschiedene Verkehrsmittel miteinander und ermöglichen so ein reibungsloses Wechseln. Central mobility hubs, wie sie im Aicherpark entwickelt werden könnten, besitzen so-

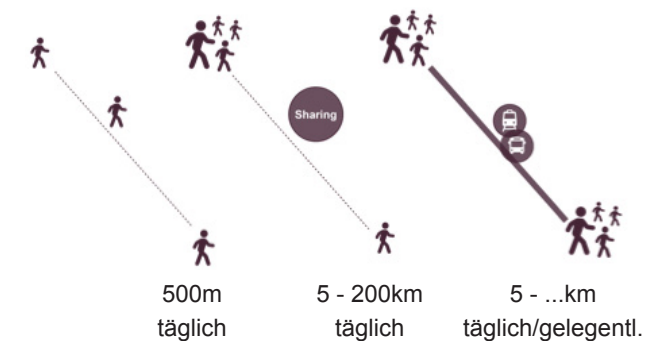


Abb. 8b **Distanz und kritische Masse verschiedener Verkehrsträger**

wohl eine lokale als auch eine überregionale Anbindung. Um eine hohe Taktung zu erreichen, könnten dort verschiedene Verkehrsmittel und direkte Bus- und Bahnverbindungen zu anderen zentralen (z.B. Bahnhof) und kleineren hubs angeboten werden. Die kleineren mit Stadtbuss, Bike und Carsharing-Angeboten würden als Ergänzung dienen und eine flächendeckende Erreichbarkeit gewährleisten.



Öffentlicher Raum und Versorgung

Die „central mobility hubs“ sind nicht nur Verkehrsknotenpunkte, sondern fungieren auch als Orte des öffentlichen Lebens. So könnten Einkäufe erledigt werden sowie naheliegende Freizeit und Gastronomieangebote zu Treffpunkten werden. Fuß- und Radverbindungen beleben den Straßenraum und ermöglichen die Ansiedlung von personenbezogenen Dienstleistungen. Um die Verbrauchernähe zu gewährleisten, ist bei der Entwicklung von Siedlungen auf eine ausreichende Dichte, die sogenannte kritische Masse, zu achten. Ein Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten und Freizeit bewirkt eine höhere Aktivität im öffentlichen Raum und steigert auch die urbane Lebensqualität.



Naherholung

Durch Nachverdichtungsprozesse und steigende Bevölkerungszahlen in Rosenheim wird die Nachfrage nach Naherholung größer. Viele Rosenheimer werden hierfür vermehrt öffentliche Grünflächen anstelle privater Gärten nutzen. Aus diesem Grund ist es wichtig, diese zu qualifizieren sowie Rad- und Fußverbindungen zu schaffen. Besonders die Mangfall als Verbindungselement zwischen Aicherpark und Innspitz ist nicht nur Freiraum, sondern auch ein Mobilitätsband mit Rad- und Fußwegen. In Zukunft denkbar sind auch „Boottaxis“, Stand-Up Paddling, eine Surferwelle und weitere Attraktionen, die Rosenheim als touristisches Ziel und als Wohn- und Arbeitsort attraktiver machen. Naherholungsflächen spielen in Zukunft als weicher Standortfaktor eine wichtige Rolle beim Anwerben von Arbeitskräften und Unternehmen.



Arbeitsmarkt

Ziel zukünftiger Entwicklungen ist es, wichtige Weichen für Unternehmen aus den wissensintensiven Branchen zu stellen. Monofunktionale

Gewerbeflächen sind die falsche Antwort auf einen sich verändernden Arbeitsmarkt, der abhängig von Austausch und Innovation ist. Multifunktionalität und ein aktiver öffentlicher Raum sind für die Zukunftsfähigkeit Rosenheims wichtig.



Wissen

Einen großen Stellenwert hat die Hochschule Rosenheim als Ausbildungsstätte der Region. Ihre Kooperationen mit der Wirtschaft werden gestärkt, indem der Hochschulstandort Möglichkeiten für die Unternehmensansiedlung bietet. Durch die direkte Nähe und das Teilen von Arbeitsräumen entsteht lebendiger Austausch und eine Bindung von Studenten an Rosenheim; auch Unternehmensgründungen werden so gefördert.



Wohnraum

Das Schaffen von Wohn- und Gewerberaum ist eine zentrale Herausforderung der Zukunft. Durch Nachverdichtung, Umnutzung von Konversionsflächen und die Erschließung neuer Gebiete entstehen urbane gemischte Quartiere. Ziel aller Maßnahmen ist es, eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten und dadurch die Migration zu fördern.

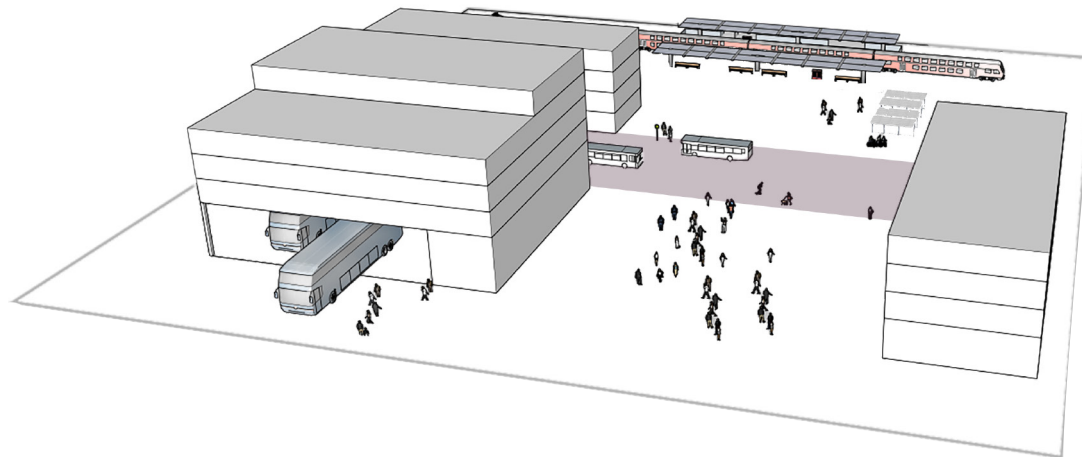


Abb. 9 Beispiel central mobility hub

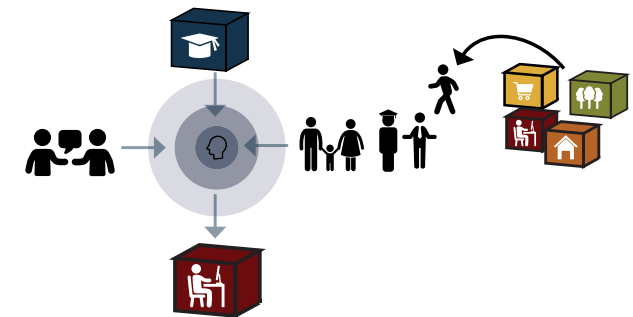


Abb. 10 Migration - Ziel der Interventionen

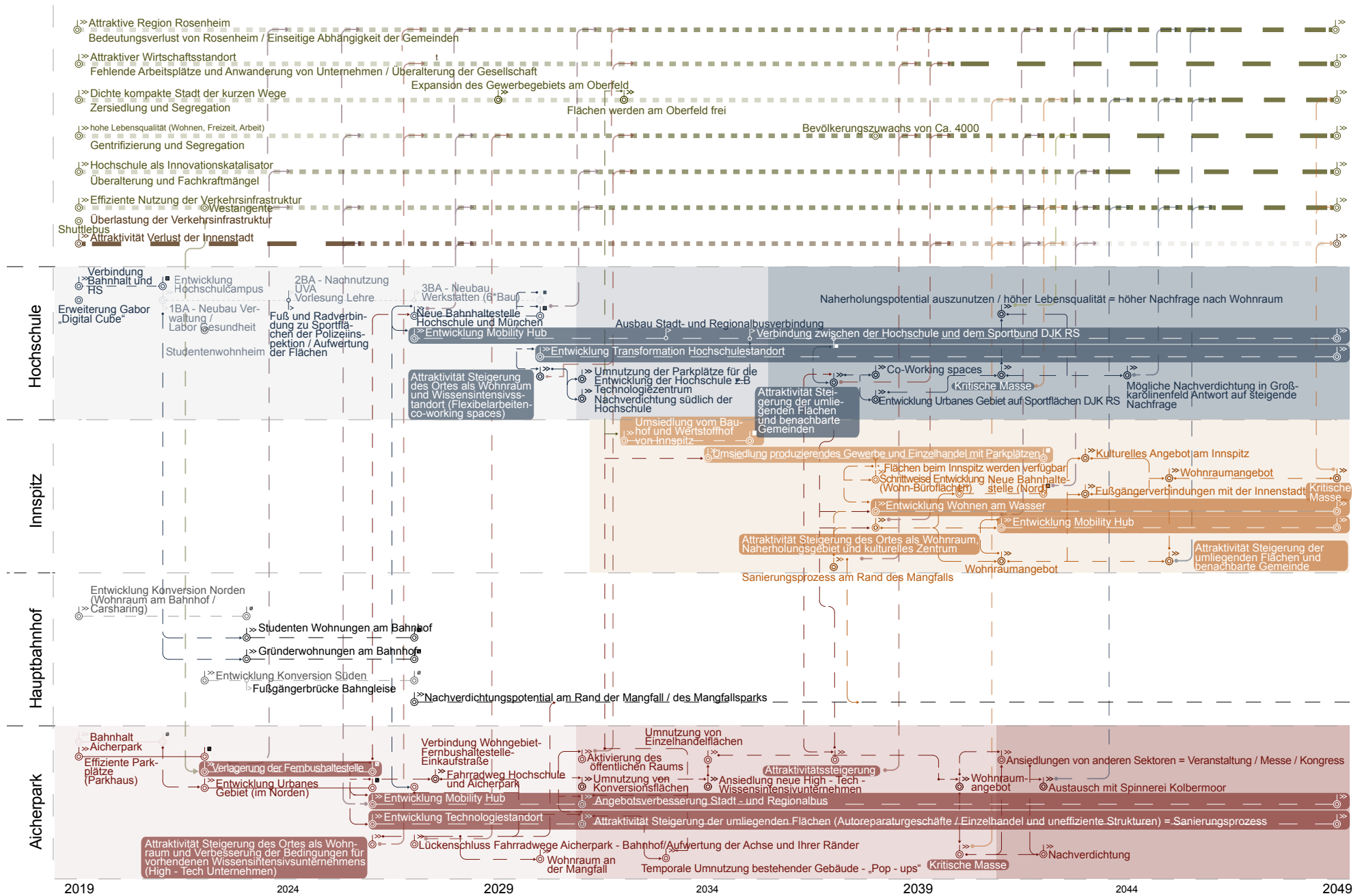


Abb.11 Zeitleiste

Entwicklung Aicherpark



Abb.12 Simon-Aicher-Platz heute

Die gute Anbindung des Aicherparks wird derzeit unzureichend ausgenutzt. Der Aufenthalt dort beschränkt sich überwiegend auf den Einkauf oder die Arbeitszeit in einem dort ansässigen Unternehmen. Hier besteht jedoch die Möglichkeit, ein lebendiges Quartier zu schaffen. Der neue Aicherpark mit guter ÖPNV-Anbindung, verschiedenen Veranstaltungen und einem Naherholungsangebot an der Mangfall würde Arbeitskräfte und Unternehmen nach Rosenheim, Kolbermoor und in die gesamte Region locken.

Durch bereits bestehende Planungen, wie die Bahnhofsstelle und die Westtangente, wird die lokale, regionale und überregionale Erreichbarkeit erhöht und somit die Attraktivität des Aicherparks gesteigert. Mit dem Regionalzug sind die Altstadt und die alte Spinnerei in kürzester Zeit zu erreichen. Ein Austausch mit den dort ansässigen Unternehmen wird dadurch erleichtert. Auch überregionale Beziehungen werden mit der direkten Anbindung an die Autobahn durch die Westtangente ermöglicht.

In diesem Zusammenhang ist eine der wichtigsten Interventionen die Verlagerung der Fernbushaltestelle. Sie befindet sich heute mit 65 Reisezielen südlich von Rosenheim, in Heilig Blut. Durch die Verlagerung an den Bahnhof Aicherpark und die dadurch verbesserten Umsteigemöglichkeiten würde der Fernbus als überregionales und internationales Verkehrsmittel an Bedeutung gewinnen. Dies würde zusätzlich gefördert werden, wenn die weitere Bahnreise bei einem gültigen Fernbusticket vergünstigt wäre.

Je mehr Menschen diese Transportmöglichkeit nutzen, desto attraktiver wird das umliegende Gebiet für personenbezogene Dienstleistungen. Dies würde zudem durch die Schaffung von Fußverbindungen und von Temporeduzierungen im Straßenverkehr begünstigt. Auch der jetzige Einzelhandel würde kurzfristig davon profitieren, auch wenn er auf lange Sicht wohl dem strukturellen Wandel unterliegt. Einzelhandelsketten mit großen Parkplätzen und Autowerkstätten, wie sie heute vorzufinden sind (siehe Abb. 12), werden verschwinden bzw. weniger Fläche in Anspruch nehmen. Die schrittweise Umnutzung dieser

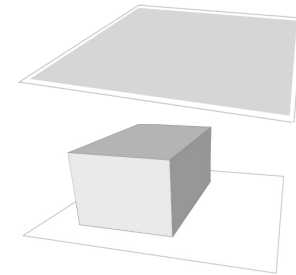


Abb.14 Aktivierung Parkplatzflächen

Flächen ist ein längerer Prozess. Aus diesem Grund sind sofortige Maßnahmen notwendig, wie die Ausweisung eines Urbanen Gebiets nördlich des Bahnhofes und der Bau eines temporären Parkhauses (siehe Abb. 13). Letzteres ermöglicht die Umnutzung von flächenintensiven Parkplätzen (siehe Abb. 14). Wenn die ÖPNV-Erreichbarkeit ausreichend gewährleistet ist und autonomes Fahren und Sharing-Angebote zu einer deutlichen Reduzierung des ruhenden Verkehrs führen, kann das

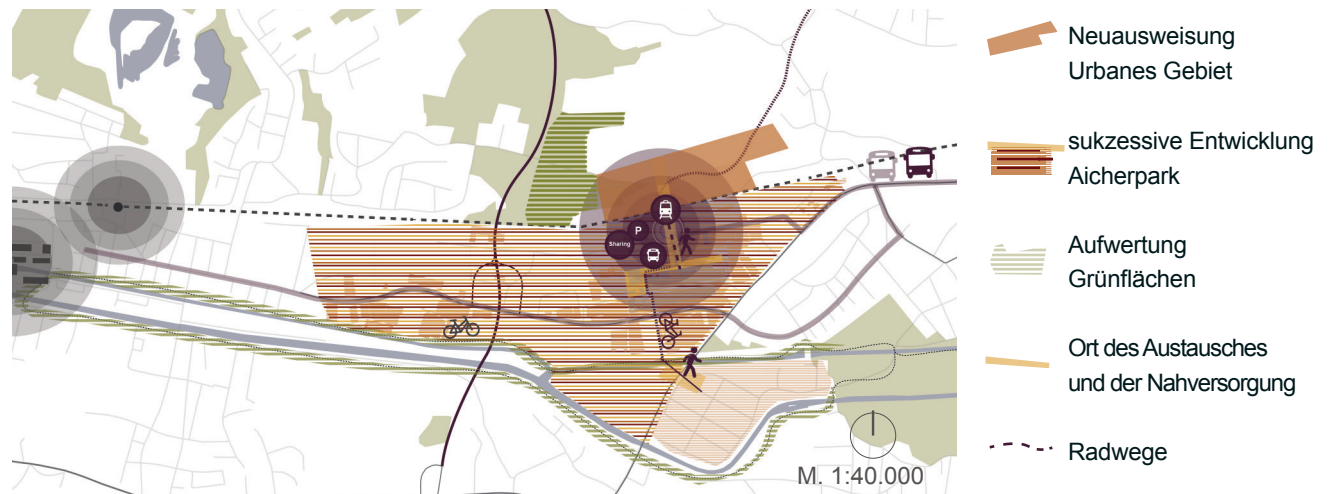


Abb.13 Entwicklung Aicherpark



Abb.15 **Simon-Aicher-Platz 2049**

Parkhaus als Büro-, Nahversorgungs- oder Bordingebäude umgenutzt werden. Auch wenn grundsätzlich von Flächenneuausweisungen, wie dies beim Urbanen Gebiet der Fall wäre, abgesehen werden sollte, so würden die Flächen um die gute ÖPNV-Anbindung optimale Voraussetzungen für das Arbeiten und Wohnen bieten. In diesem Fall wäre es durchaus sinnvoll, die bestmögliche Nutzung zu realisieren. Ausgehend von diesem Gebiet ist nicht nur der Aicherpark, sondern auch die Hochschule gut zu erreichen. Dies würde ein neuer Radschnellweg ermöglichen, der eine Verbindung zwischen dem Hochschulstandort und dem Aicherpark schafft.

Ziel des neuen Gebiets sowie der Quartiersentwicklung insgesamt sollte nicht nur die Mischung von Funktionen, sondern auch von verschiedenen Schichten sein. Ein vielfältiges Angebot von Arbeiten, Wohnen, Betreuungsmöglichkeiten für Jung und Alt sowie Cafés, Bars und Geschäfte ist nur zu realisieren, indem der Wohn- und Gewerberaum für einen Großteil der Menschen erschwinglich ist. Deswegen entstehen neben den freifinanzierten auch geförderte Wohnungen und Baufelder

für Genossenschaften bzw. Baugemeinschaften. Des Weiteren ist es notwendig, um die Verdrängung von Einkommensschwächeren zu vermeiden, einen gewissen Anteil an alter Bausubstanz zu erhalten. Dies betrifft vor allem Flächen südlich des Rosenheimer Bahnhofs bzw. im Westen vom Aicherpark. Sie werden aufgrund der beschriebenen Entwicklungen an Wert gewinnen.

Die Brachen und leerstehende Gebäude im Aicherpark würden punktuell und schrittweise umgenutzt werden. In der Kolbermoorer Straße und um den Simon-Aicher-Platz würden Pop-up-Verkäufe von regionalen und lokalen Produkten entstehen. Denkbar sind auch temporäre Ausstellungen, die Werke lokaler Künstler und Handwerker zeigen. Zudem könnten projektbezogene Arbeitsgemeinschaften Räumlichkeiten kurzfristig mieten, um neue Ideen für neue Zeiten zu entwickeln. Die verschiedenen Zwischennutzungen würden zu einer urbanen Atmosphäre führen, von der sich verschiedene Bevölkerungsgruppen und Unternehmen angezogen fühlen. Besonders wissensintensive Branchen, wie High-Tech-Unternehmen, haben in solch vielfältigen Strukturen bessere Entwicklungschancen.

Die beschriebenen Veränderungen bewirken, dass die bestehenden Unternehmen gestärkt werden und sich neue ansiedeln. Die damit einhergehende Nachverdichtung des Gebiets würde es ermöglichen, die Taktung der Stadt- und Regionalbusse zu erhöhen, verschiedene Sharing-Angebote anzubieten und die fußläufige Versorgung sicherzustellen. Der Bahnhof und die Fernbushaltestelle würden letztendlich zu einem sogenannten central mobility hub ausgebaut, der die Mobilität des Einzelnen über den Aicherpark hinaus sicherstellt.

Eine besonders hohe Lebensqualität bietet die Mangfall im Süden des Aicherparks (siehe Abb. 16 und 17). Ein Fluss in direkter Nähe spielt nicht nur für das Mikroklima, sondern auch für das Wohlbefinden insgesamt eine wichtige Rolle.

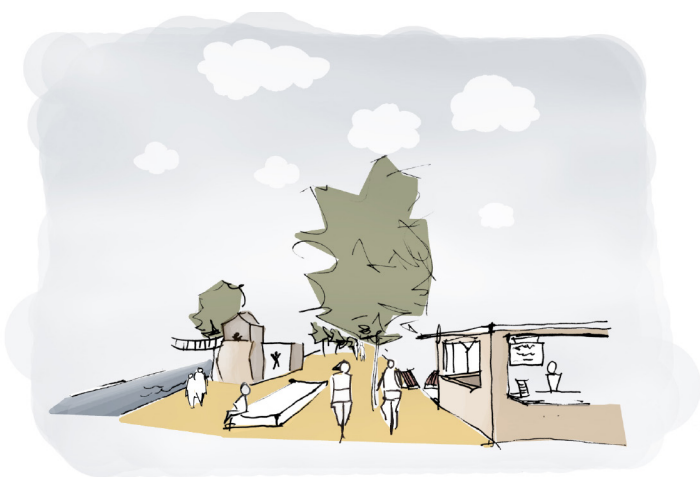


Abb.16 **Aufenthaltsflächen und Radweg entlang der Mangfall**



Abb.17 **Naherholung am Fluss**

Entwicklung Hochschule









-  central mobility hub mit zweitem Bahnhof nach München
-  Entwicklung Hochschule Rosenheim
-  Ort des Austausches und der Nahversorgung
-  Nachverdichtung
-  Neuausweisung Urbanes Gebiet
-  Radwege

Abb.18 Entwicklung Hochschule

Durch zukünftige Interventionen wird der Hochschulstandort Rosenheim gestärkt und ein attraktives Umfeld für Studenten und Unternehmen geschaffen. Die Hochschule wurde 1971 gegründet und ist weltbekannt für die Holztechnik, die auch heute noch eine Basis der Lehre bildet. Seit 1971 haben sich das Studienangebot und die -möglichkeiten sowie Räumlichkeiten verändert bzw. befinden sich gerade im Prozess der Veränderung. In baulicher Hinsicht sind verschiedene Maßnahmen in Planung, wie der X-Bau, die Gebäude A, B, C und der Neubau eines Studentenwohnheims. Die Hochschule ist grundsätzlich ein Campus der kurzen Wege am nordwestlichen Rand von Rosenheim, fern von wirtschaftlicher Aktivität (siehe Abb. 3) und studentischem Leben.

Um in Zukunft nicht an Bedeutung zu verlieren, wird der Austausch mit der lokalen Wirtschaft wichtiger. Besonders für kleinere Hochschulen wird es in Zukunft schwieriger, von Drittmitteln zu profitieren. Kooperierende Unternehmen in direkter Nähe und die Nutzung gleicher Räumlichkeiten sind von Vorteil, um zukünftig in gleicher Qualität ausbilden zu können. Aus diesem Grund ist das Ziel, Weichen für die Ansiedlung von Unternehmen zu stellen, insbesondere von wissensintensiven Dienstleistungen.

Eine der wichtigsten Maßnahmen ist dabei der zweite Bahnhof nach München, der eine bessere lokale, regionale und überregionale Anbindung ermöglicht. Heute ist die Hochschule nur schlecht mit dem ÖPNV zu erreichen, vor allem am Wochenende und in den Abendstunden. Der zweite Bahnhof wäre ein Initiator für weitere Entwicklungen, von denen die Hochschule, bestehende Unternehmen wie Gabor und die Bevölkerung vor Ort profitieren. Bessere Umsteigemöglichkeiten wie beispielsweise von Schechen nach Großkarolinenfeld, sowie direkte Fußverbindungen führen zu einer höheren Frequentierung und letztendlich zum Ansiedeln von per-



Abb.19 Verbindung Bahnhof - Hochschule mit personenbezogenen Dienstleistungen

sonenbezogenen Dienstleistungen. Vor allem der Weg von der Zughaltestelle zur Hochschule ist heute schlecht ausgeschildert und mit Umwegen für Fußgänger verbunden. Um die Attraktivität des ÖPNVs zu steigern und die Hochschule als wichtigen Teil von Rosenheim zu präsentieren, ist hier eine direkte und übersichtliche Verbindung notwendig.

Das Gleisdreieck zwischen den zwei Bahnhöfen sowie die Straße zur Hochschule werden attraktive Standorte für personenbezogene und wissensintensive Dienstleistungen. Hier entstehen wichtige Treffpunkte im Quartier, die das Studieren in Rosenheim zu etwas Besonderem machen und ein studentisches Leben ermöglichen (siehe Abb. 19 und 21). Eine besondere Qualität bieten auch die Sportflächen westlich der Bahngleise und die der Polizeiinspektion. Sie können für die Studenten und Bewohner fußläufig erschlossen werden und würden Austauschmöglichkeiten sowie sportlichen Ausgleich bieten. Die Attraktivitätssteigerung des Gebiets würde zu einer höheren Nachfrage nach Wohn- und Gewerberaum

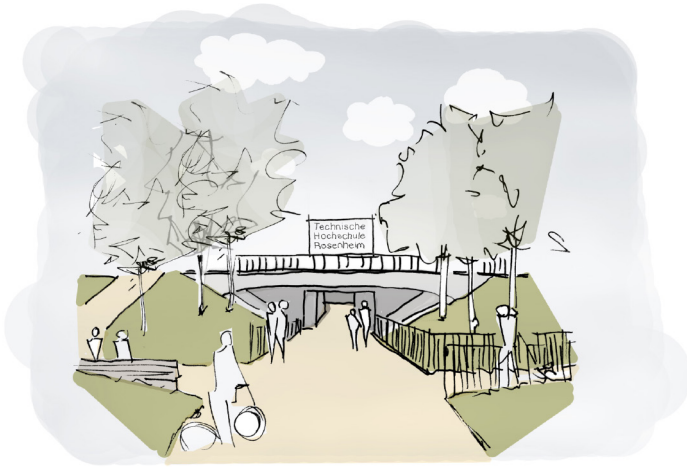
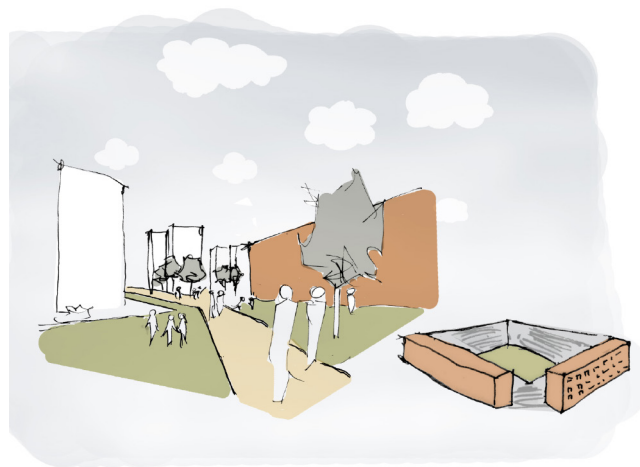


Abb.20 Verbindung



Hochschule - Gleisdreieck - Sportflächen

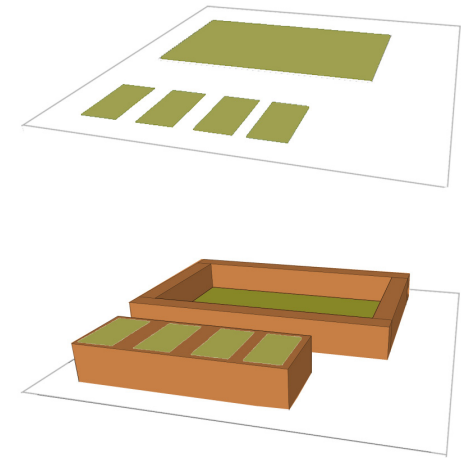


Abb.22 Nachverdichtung auf den Sportflächen der DJK

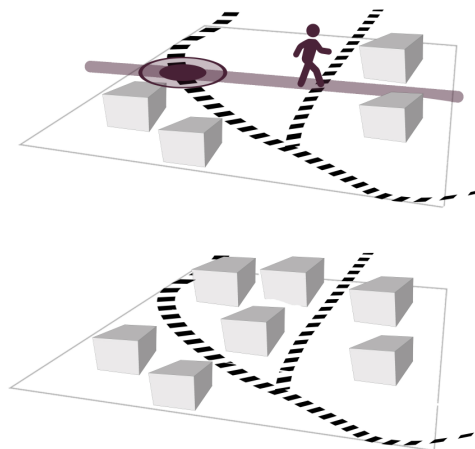


Abb.21 Gleisdreieck

führen. Von Nachverdichtungsprozessen besonders betroffen wären die Flächen südlich der Hochschule. Dort befinden sich Wohnungen der Wohnungsbau- und Sanierungsgesellschaft der Stadt Rosenheim (GRWS). Auf die Einfamilienhaussiedlungen würde sich dieser Prozess vergleichsweise gering auswirken (siehe Abb. 18). Die höhere Dichte erlaubt es, das Mobilitätsangebot auszubauen. Eine höhere Taktung der Stadt- und Regionalbusse, Sharing-Angebote sowie Fahrradschnellwege zum Aicherpark und an den Inn ermöglichen eine Unabhängigkeit vom Automobil. Vor allem das Fahrrad bietet eine umweltschonende und gesundheitsfördernde Alternative zum Auto. Rosenheim als kompakte Stadt mit geringer Topographie besitzt hierfür sehr gute Voraussetzungen.

Durch das gute Angebot an Mobilität werden Parkplätze im heutigen Umfang nicht mehr benötigt. Die Flächen nördlich der Hochschule würden deswegen für andere Nutzungen zur Verfügung stehen, wie beispielsweise für den Bau eines Technologiezentrums mit Coworking-Spaces für Unternehmer, Gründer und Studenten.

Der Hochschulstandort wäre somit ein attraktiver Stadtteil Rosenheims, der eine große Anziehungskraft auf verschiedene Menschen hätte. Um der Nachfrage nach Wohn- und Gewerberaum entgegenzukommen, könnte westlich der Bahngleise ein neues Quartier entstehen, das eine Koexistenz von Wohnen und Sport ermöglicht. Tennisflächen befänden sich auf den Dächern und Fußballspiele könnten von der Wohnung aus verfolgt werden. Das Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten und Freizeit würde eine urbane Qualität besonders für junge Menschen bieten (siehe Abb. 22).

Durch die verschiedenen Angebote und die hohe Lebensqualität würde in Rosenheim nicht nur studiert, sondern gelebt werden. Dies würde die Chance bieten, hochqualifizierte Absolventen für die lokale Wirtschaft zu gewinnen. Von den Entwicklungen an der Hochschule würde deswegen nicht nur die Hochschule selbst profitieren, sondern Rosenheim und die Region insgesamt.

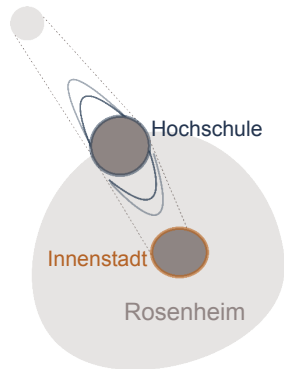


Abb.23 Entwicklung Hochschule

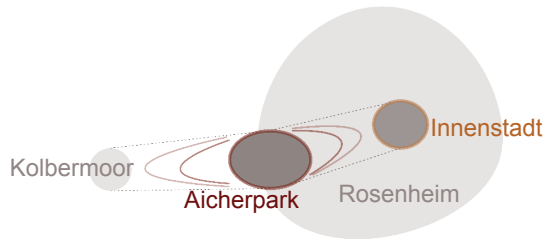


Abb.24 Entwicklung Aicherpark

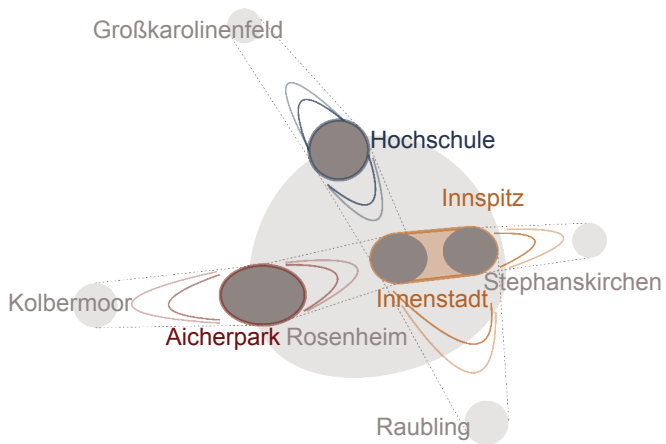


Abb.25 Entwicklung Innspitz

Fazit

Die Transformation des Hochschulstandortes (siehe Abb. 23) durch die genannten Interventionen stärkt nicht nur die Hochschule als Ausbildungsstätte für hochqualifizierte Arbeitskräfte, sondern auch die lokalen und regionalen Unternehmen. Die Hochschule fungiert als Wissensgenerator für Innovation in der Region und sichert so auch die Zukunftsfähigkeit des Arbeitsmarktes. Aufgrund der besseren Erreichbarkeit durch den zweiten Bahnhof sind auch Umlandgemeinden, wie Schechen und Großkarolinenfeld, von den Entwicklungen an der Hochschule direkt betroffen. Sie und die Innenstadt profitieren letztendlich von der Attraktivitätssteigerung der Hochschule Rosenheim, vor allem von der Migration junger Menschen sowie der Ansiedlung von Unternehmen.

Der Aicherpark kann durch gezielte Transformation von einem monofunktionalen Gewerbegebiet zu einem modernen Arbeits- und Wohnquartier entwickelt werden (siehe Abb. 24). Durch die Verknüpfung verschiedener Transportmöglichkeiten auf lokaler, regionaler und über-regionaler Ebene bietet der Aicherpark optimale Standortfaktoren für Wohnen und Arbeiten. Während mit dem Fahrrad oder zu Fuß die Naherholungsflächen im Norden und an der Mangfall erreicht werden können, ermöglichen Fernbus und Bahn Verbindungen zum Chiemsee oder Alpen sowie zu den naheliegenden Flughäfen. Im Vergleich zum Hochschulstandort stehen im Aicherpark mehr Flächen für die Unternehmensansiedlung zur Verfügung. Grund sind strukturelle Veränderungen. Von den neuen Arbeitsplätzen und der besseren Erreichbarkeit werden auch die sozial schwächeren Wohngebiete in direkter Nähe profitieren.

Aufgrund der erheblichen Attraktivitätssteigerung von

Rosenheim durch die Entwicklung der Hochschule und des Aicherparks steigt die Nachfrage nach Wohnraum in der ganzen Stadt erheblich (siehe Abb. 25). Der Innspitz mit seiner Nähe zu Mangfall und Inn bietet hierfür optimale Voraussetzungen. Die Entwicklung eines Urbanen Gebiets nahe der Innenstadt und des Bahnhofes steigert auch deren Attraktivität. Mehr Menschen vor Ort sichern die Nahversorgung und ermöglichen den Ausbau des ÖPNVs, von dem auch die umliegenden Gemeinden, wie Raubling und Stephanskirchen, profitieren.

Wird die Innenstadt im Vergleich an Bedeutung verlieren? Eine starke Wirtschaft und die Migration verschiedener Menschen erhöhen die Anzahl potentieller Kunden. Davon wird auch die Innenstadt aufgrund der

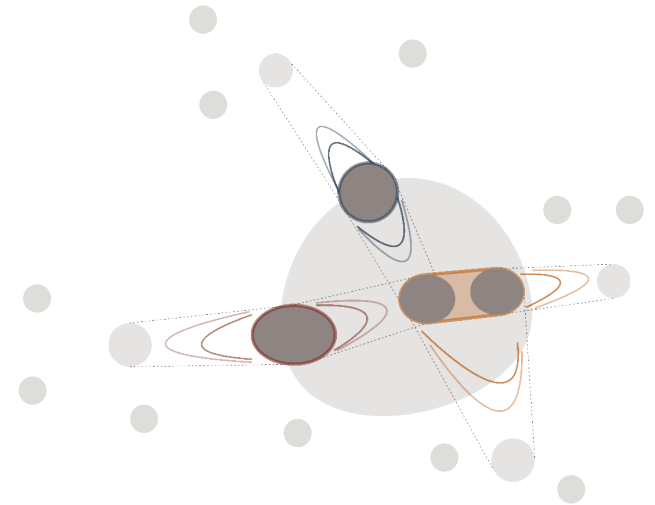


Abb.26 Entwicklung Region Rosenheim

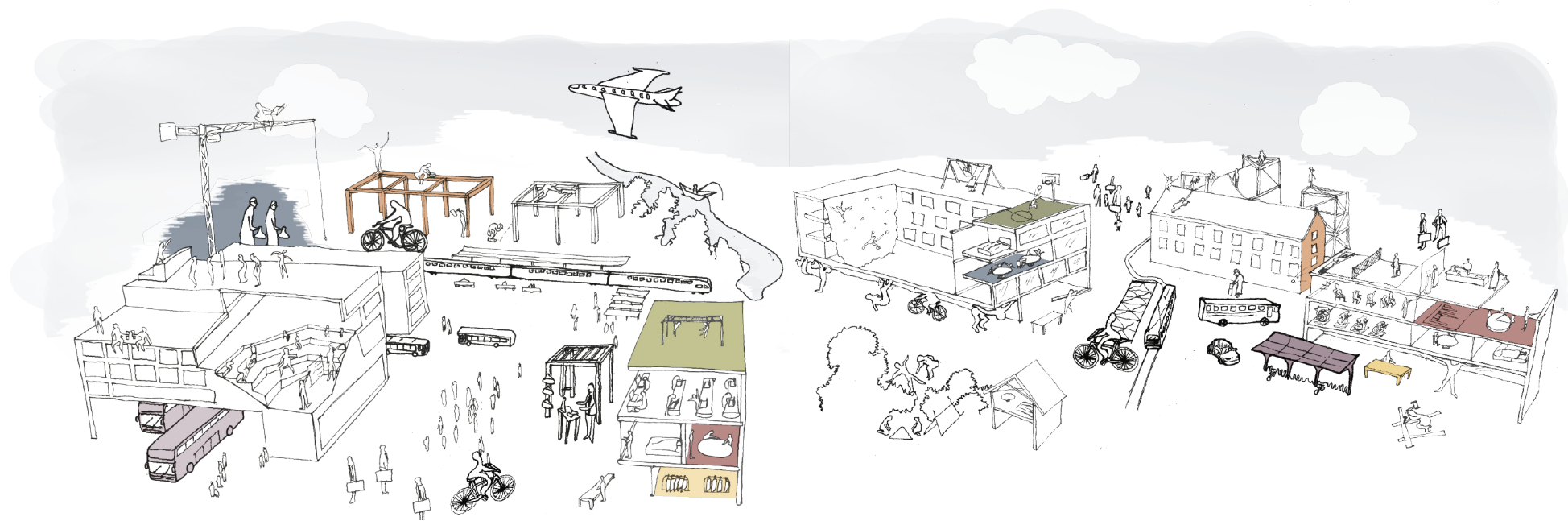


Abb.27 Rosenheim 2049

kurzen Wege und dem steigenden Interesse an lokalen Produkten profitieren. Zudem wird sie durch die Stärkung der Fernbusanbindung auch für den Städtetourismus noch attraktiver und besser erreichbar. Zusammenfassend wird durch die gemeinsame Entwicklung von Hochschule und Aicherpark die gesamte Region gestärkt. Da in Zukunft vor allem kleinere Hochschulen und Unternehmen vor großen Herausforderungen stehen, ist es wichtig, dass beide Parteien kooperieren. So wird es Rosenheim gelingen, einen Teil des Münchener Wachstums aufzufangen. Der Aicherpark bietet hierfür großes Potential, insbesondere für die Ansiedlung von High-Tech-Unternehmen. Sie benöti-

gen eine überregionale Anbindung und eine hohe Wissensintensität. Beides kann durch die gezielte Transformation in den nächsten Jahren geschaffen werden. Der Aicherpark zusammen mit der Hochschule wird dadurch ein wichtiger Wirtschaftsstandort für die ganze Region. Durch die dichten Punkte kann nicht nur eine flächendeckende Erreichbarkeit gewährleistet werden, sondern auch ein wirtschaftliches Netzwerk entstehen, von dem alle Unternehmen in der Region profitieren. So haben auch die Kleinunternehmen eine Chance in Zukunft zu bestehen. Durch die Kombination aus guter Naherholung und einem starken Arbeitsmarkt bietet Rosenheim auch in Zukunft eine hohe Lebensqualität.

Diese alternative Zukunft für Rosenheim 2049 (siehe Abb. 27) als dichte kompakte Stadt mit urbanen Zentren kann Potentiale, wie die effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und die Hochschule als Innovationskatalysator, optimal ausschöpfen und Risiken, wie die Schwächung des Arbeitsmarkts und der Bedeutungsverlust der Innenstadt, entgegenwirken. Trotz fehlender Flächen und ohne Zersiedelung kann durch Nachverdichtung und Transformation bestehender Gebiete die Region weiterentwickelt werden und wachsen.





























Stadt in Balance

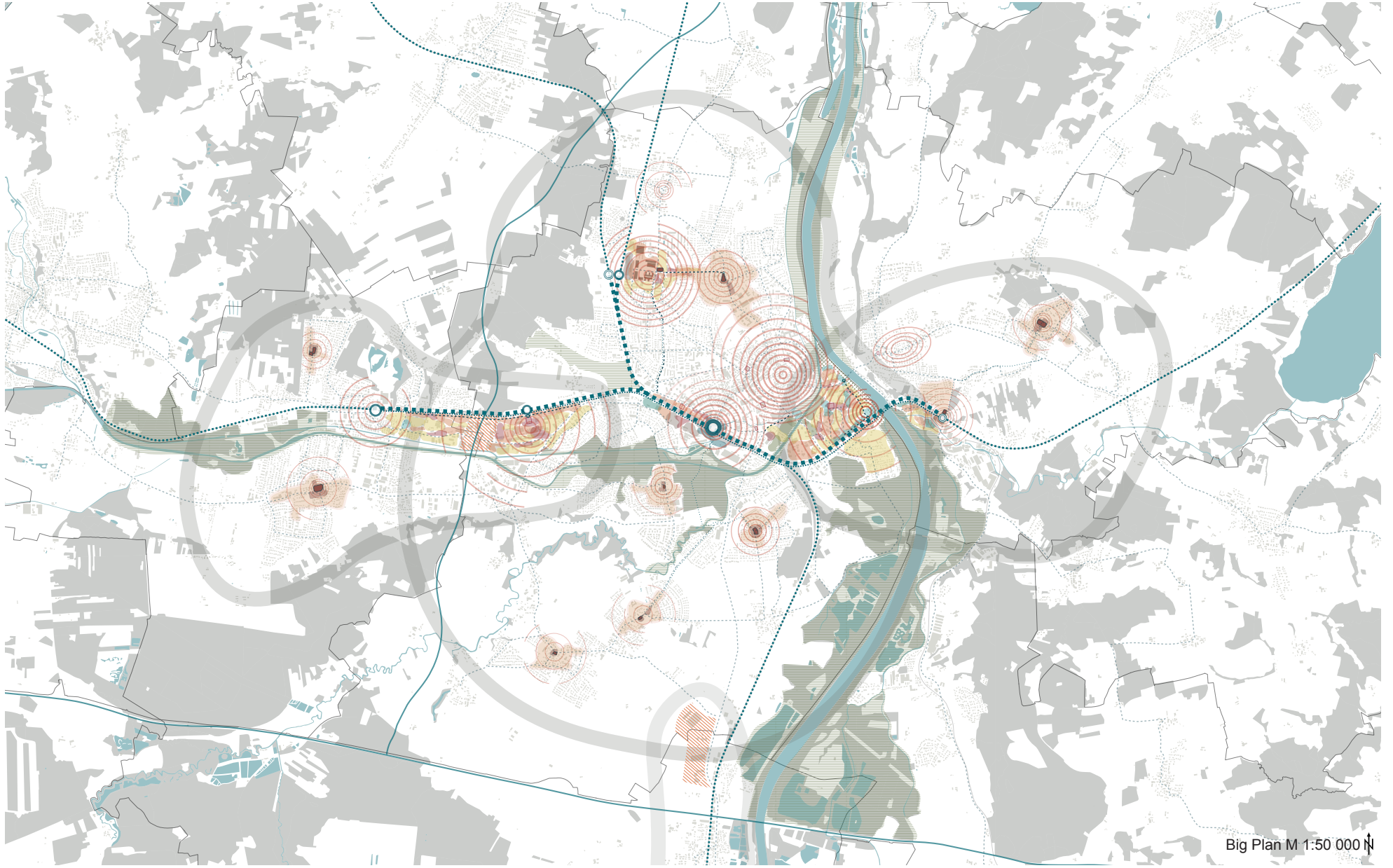
Yuxuan Hu, Melina Hölzl, Reinhold Scheid

City in balance

This project aims to bring the City of Rosenheim into balance based on the critical trends of consumerism, housing, regionalism, spatial development, mobility and the job market. These six trends have been identified following a trend analysis. Among them, consumerism is deemed to have the strongest interaction with the others, and it has great impact on the city especially in more digitized and globalized economy, which can be both positive and negative. By developing spatial strategies and interventions, the intention is to regulate the future influence of consumerism in a positive way. With the help of SWOT-Analyses of existing sites, the strengths and weaknesses, as well as the opportunities and threats were evaluated - such as urban space, that might be vacant in the future - or places lacking daily stimulation. Thus, three areas were defined with the greatest potential for transformation, namely Aicherpark, Innspitz and the University area. The aim is to create a balance between existing sites and new transformation areas by appropriate interventions that are suitable to each area. The main interventions consist of four topics which will be

applied to the city following the overall timeline. In order to provide local stimulation, retail within walking distance within each district is needed. Fine distribution should be set up for households and stationary trades. Furthermore, social meeting places for the neighbourhoods should also be planned. An “urban mix” proposed can be accomplished by overlaying functions of daily life and making room for a variety of social interactions, a mixture of living, working and business, and creating different forms of housing. “Mobility”, that is smart logistics will be used to bundle and optimise flows of goods, as well as to create a multimodal network of important functions in the space identified, thus reducing the percentage of private motorised transport. A balanced city cannot be created without the co-operation of municipalities. Rosenheim, Stephanskirchen and Kolbermoor will have to work together in the following fields: spatial development, infrastructure projects and the marketing of regional products. As examples, we have introduced the transformation area Innspitz and the existing residential area Aisingerwies to illustrate how locally appropriate interventions will be applied.

-  Daily Hub - Kernbereich
-  Daily Hub - erweiterter Kernbereich
-  Ausbreitung urbaner Strukturen um Daily Hub
-  Distributionshubs
-  Ausstrahlungskraft zentraler Orte
-  erweiterter Hochschulcampus
-  Mischnutzung
-  Wohnen
-  Versorgung
-  Arbeit - Gewerbe
-  Arbeiten / Dienstleistungen
-  Kultur
-  Freizeit
-  Forschung&Entwicklung
-  Smart Logistic District
-  innerstädtische Grünzüge sicherstellen
-  neu geschaffene Grünverbindung
-  Bahnhof Bestand
-  Bahnhof Neu
-  Bushaltestelle Neu
-  Bahnverbindung mit erhöhter Taktung
-  Bestehende Bahnverbindung
-  Busverbindung Bestand
-  Busverbindung Neu
-  Fahrradschnellweg Step 1
-  Fahrradschnellweg Step 2
-  Verbindung Agglomeration
- 



Big Plan M 1:50 000

Trendanalyse

Ziel dieses Projekts „Rosenheim - in between urban and dense“ war die Entwicklung einer alternativen Zukunft für den Agglomerationsraum Rosenheim bis zum Jahr 2049. Zu Beginn unseres Projekts wurde eine Trendanalyse im Kontext der Agglomeration Rosenheim durchgeführt und so konnten sechs Trends identifiziert werden, die im kritischen Bereich liegen und dominant sind:

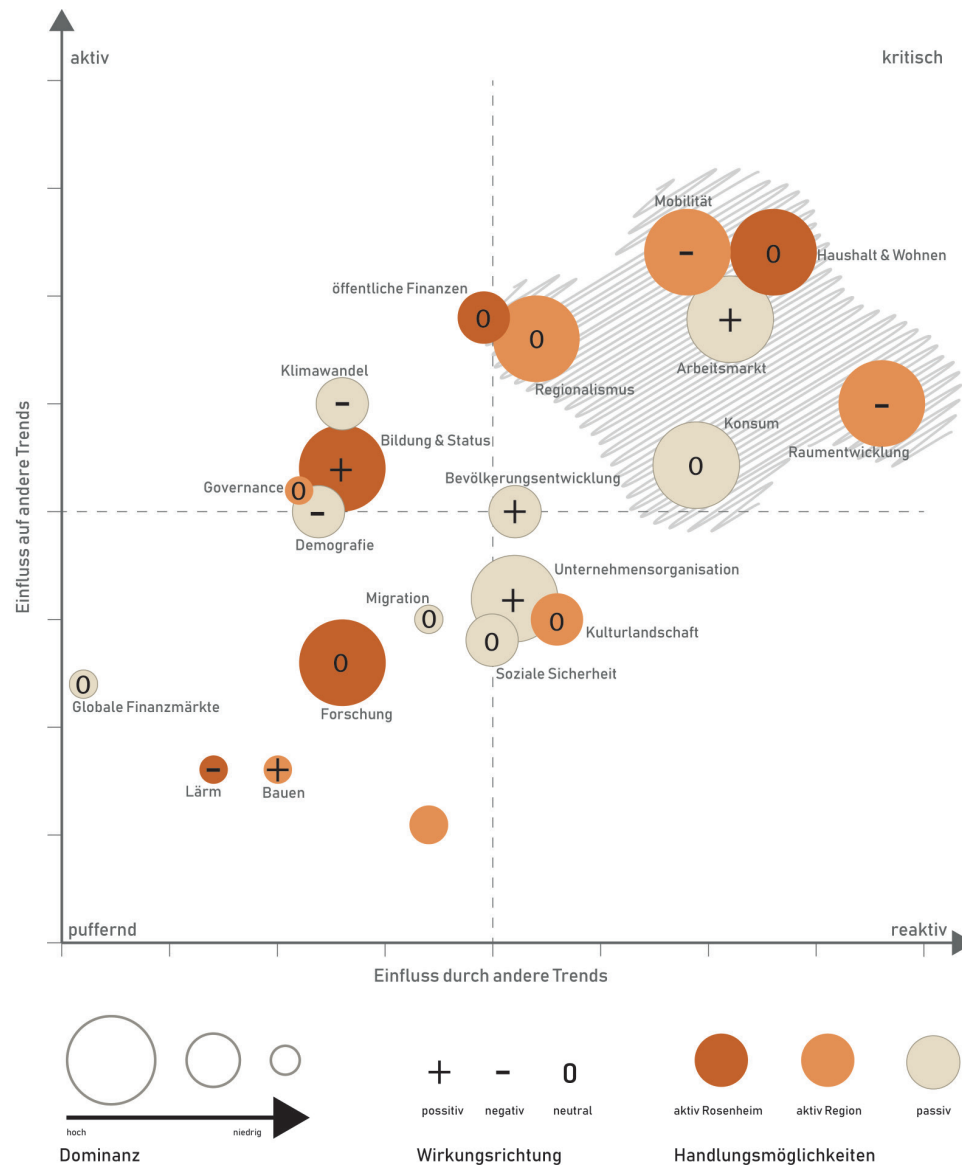
Mobilität, Arbeitsmarkt, Regionalismus, Raumentwicklung, Haushalt & Wohnen und Konsum.

Mobilität

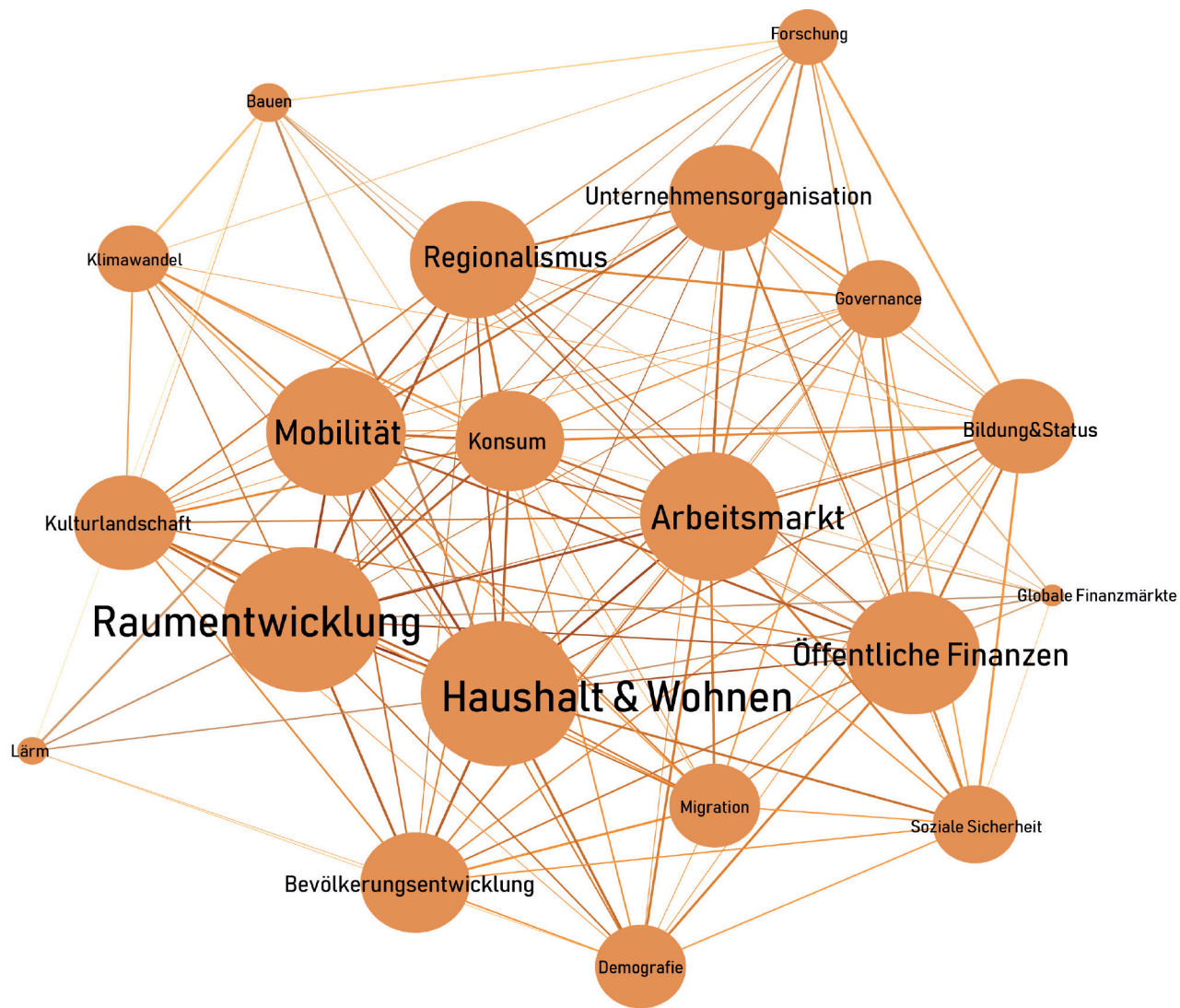
Rosenheim bildet einen Verkehrsknotenpunkt zwischen Deutschland, Österreich und Italien. Die Stadt liegt an überregionalen Verkehrsverbindungen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modalsplit ist hoch. Es besteht ein großes Parkplatzangebot in der Innenstadt. Die kompakte Innenstadt bietet kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer, der suburbane Raum ist dagegen unzureichend angebunden und wird von autogerechter Infrastruktur dominiert. Das Angebot des regionalen und lokalen ÖPNV ist unzureichend.

Arbeitsmarkt

Die Stadt und der Landkreis Rosenheim zeichnen sich durch eine Branchenvielfalt aus, was die Arbeitsplatzsicherheit erhöht. Die Stadt Rosenheim ist durch eine niedrige Arbeitslosenrate gekennzeichnet. Die Branchen, in denen flexibles, individuelles Arbeiten möglich ist, wachsen stark an (Dienstleistungen, Kunst, Unterhaltung und Erholung).



Wirkungszusammenhänge der Trends



Netzwerk der Trends

Regionalismus

Die Stadt Rosenheim ist mit den umliegenden Gemeinden in der Arbeitsgemeinschaft „Stadt- und Umlandbereich Rosenheim“ (SUR) organisiert. In diesem Raum leben ca. 180.000 Menschen. Die SUR hat allerdings keine Entscheidungskompetenz.

Raumentwicklung

Rosenheim ist durch eine relativ hohe bauliche Dichte in der Innenstadt und eine flächenintensive, niedrige Bebauungsdichte außerhalb der Innenstadt gekennzeichnet. In der Innenstadt sind Reurbanisierungsprozesse zu konstatieren. Es finden weiter Suburbanisierungsprozesse in Randlagen der Agglomeration statt.

Haushalt und Wohnen

Die steigenden Mietpreise in der Innenstadt sprechen für eine erhöhte Nachfrage nach Wohnraum im urbanen Kontext, was zu Gentrifizierungsprozessen führen wird. In der Stadt Rosenheim dominieren im Durchschnitt die 2-Personen-Haushalte. Tatsächlich sind neue Wohnmodelle mit gemeinschaftlichen Nutzungen, WGs und Single-Wohnungen gefragt.

Konsum

Der Lebensstandard und die Kaufkraft in Rosenheim sind vergleichsweise hoch. Das Stadtzentrum von Rosenheim besitzt eine hohe Dichte von Einzelhandel und Gastronomie mit einer regionalen Ausstrahlung. Als weitere urbane Handelszentren im Raum können Kolbermoor und Bad Aibling angesehen werden. Als viertes Zentrum hat sich der „Aicherpark“ etabliert, ein von flächenintensivem Einzelhandel dominiertes monofunktionales Gewerbegebiet zwischen Kolbermoor und Rosenheim, welches auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist.

Konsum als Schwerpunktrend

Der Konsum ist in der Trendanalyse passiv und neutral eingestuft worden. Konsum ist passiv, da er nicht aktiv von der Stadt Rosenheim steuerbar ist. Gleichzeitig ist er als neutral zu betrachten, weil sich die zukünftige Entwicklung sowohl positiv als auch negativ auswirken kann. Unabhängig davon weist der Trend Konsum starke Wechselwirkungsbeziehungen zu den anderen ausgewählten Trends auf. Die Schlussfolgerung ist, dass auf Trends im Konsum reagiert werden kann, um ihn in eine positive Richtung zu lenken. Dem Konsum zugrunde liegen Trends wie Digitalisierung, verändertes Kaufverhalten und die Reurbanisierung. Dies kann zugunsten der Stadtentwicklung genutzt werden, was im Idealfall auch einen positiven Einfluss auf die Entwicklung der anderen Trends haben kann.

Traditioneller Konsum

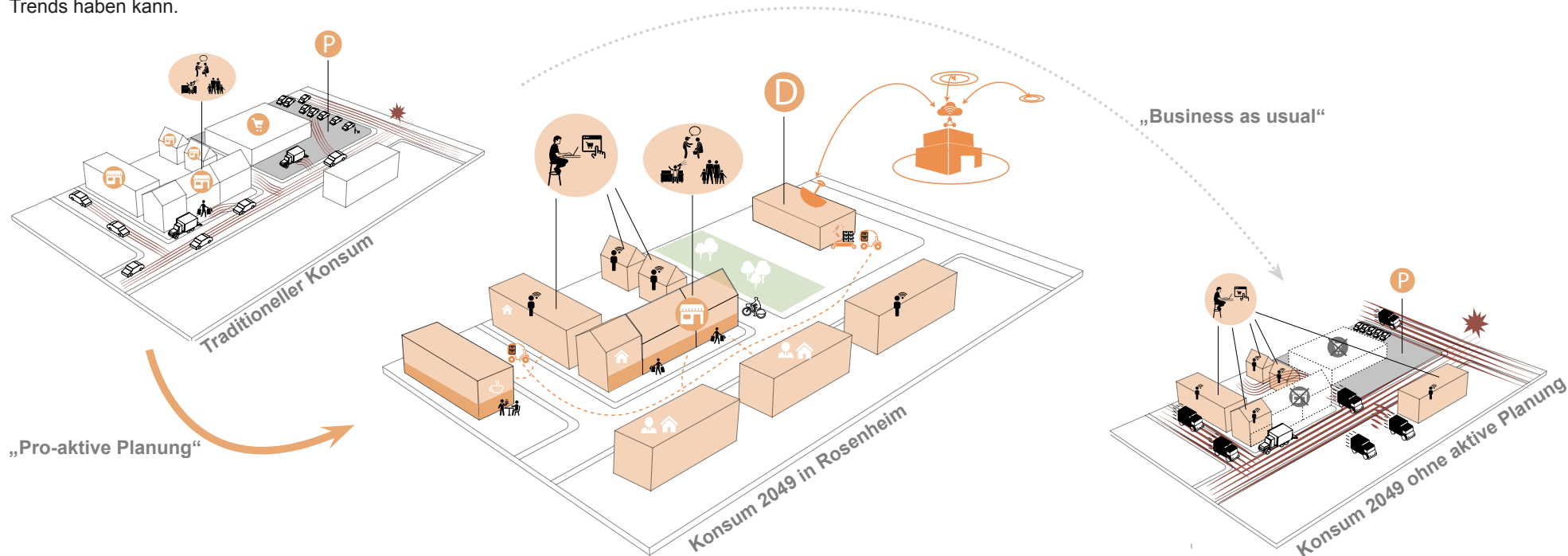
Der traditionelle Konsum ist gekennzeichnet durch flächenintensive Einzelhandelsagglomerationen in Gewerbegebieten. Es handelt sich um autoorientierte Angebote, was zu einem hohen MIV-Anteil führt. Eine soziale Interaktion findet durch die Beratung und das gemeinsame Einkaufserlebnis dennoch statt.

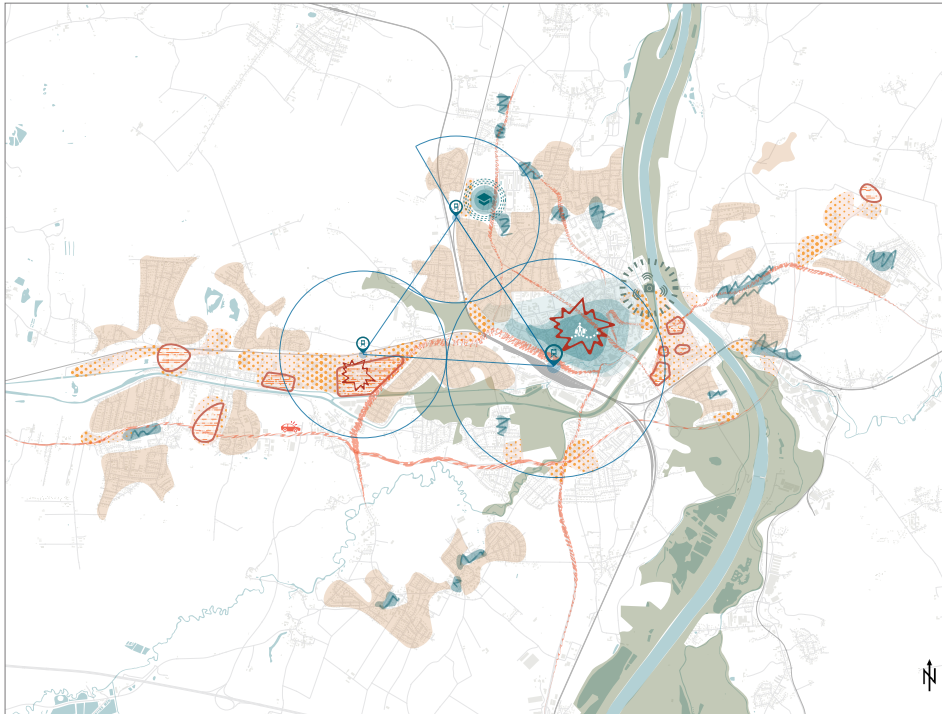
„Business as usual“

Der Online-Handel löst den stationären Handel vollständig ab. Es kommt zu großflächigen Leerständen und zur massiven Zunahme des Lieferverkehrs in Wohngebieten. Soziale Interaktionen in öffentlichen Räumen in der Stadt gehen vollständig verloren.

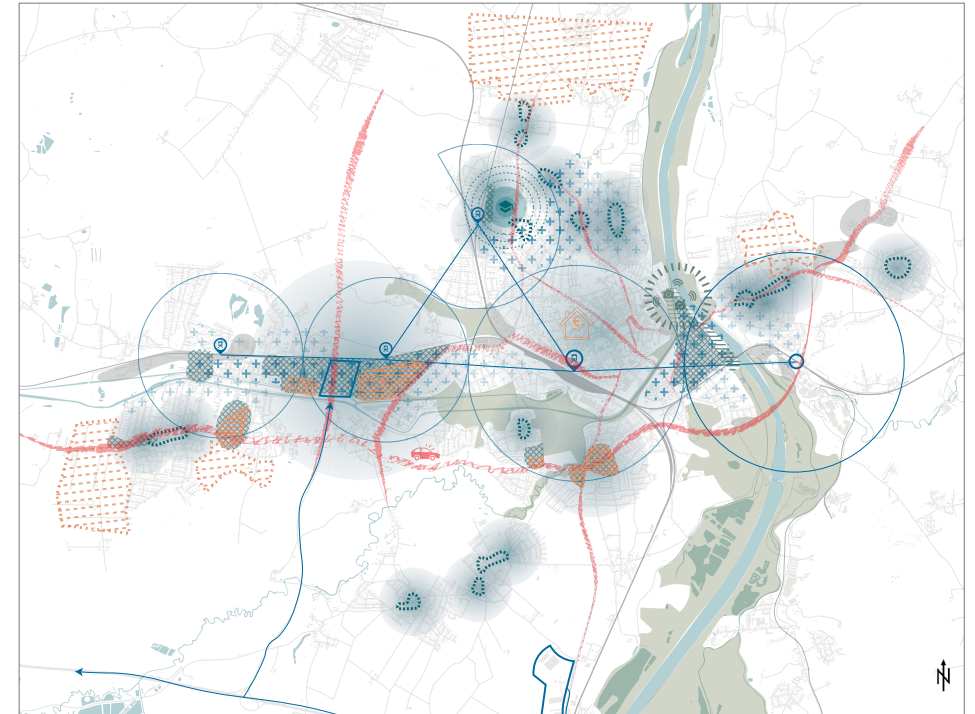
Konsum 2049

Die Stadt Rosenheim hat sich frühzeitig auf die Veränderungen im Konsum eingestellt und entsprechende Strukturen geschaffen, um einen positiven Mehrwert zu erzielen. Es wurden Strategien für den Bestand und die neu entstandenen Quartiere entwickelt und angewandt, um die Lebensqualität im gesamten Stadtraum zu garantieren. In der Alternativen Zukunft ergänzen sich Online- und stationärer Handel ideal. Der fußläufige stationäre Handel wurde durch neue Formate wiederbelebt. Distributionsstationen als Lager auf Quartiersebene dienen der stadtverträglichen Belieferung des fußläufigen stationären Handels sowie der Zustellung von Waren des Online-Handels. Die Optimierung der Warenströme erfolgt dabei über die Smart Logistik.








Stärken & Schwächen o.M.







Chancen & Risiken o. M.








Stärken



-  Hochschulstandort
-  Lokale Versorgung
-  kompakte Innenstadt
-  dichtes Bahnnetz
-  Landschaftsqualitäten

Schwächen





-  Einzelhandelsagglomerationen in Randgebieten
-  Belastung Innenstadt und Aicherpark
-  monofunktionale Wohngebiete
-  Gewerbegebiet

Chancen

-  Schaffung Campus-Effekt
-  Transformationspotenzial
-  Verbesserung lokale Versorgung
-  Bahnnetz weiter ausbauen
-  Landschaftspotenzial Innspitz
-  Gewerbegebiet
-  Überlagerung Wohnen Arbeiten

-  750 m Nahversorgung
-  Erweiterung Grünzug

Risiken

-  Einzelhandelsagglomerationen
-  Zunahme MIV durch Ausbau autogerechter Infrastruktur
-  Gentrifizierung Innenstadt
-  Suburbanisierung schreitet voran

Auswahl der Transformationsgebiete

Für die weiteren Planungen wurden drei Transformationsgebiete ausgewählt: Aicherpark, Hochschulcampus und das Gewerbegebiet Ost.

Das **Gewerbegebiet am Aicherpark** mit einer dominierenden flächenintensiven Einzelhandelsagglomeration ist gekennzeichnet durch ein autoorientiertes Angebot. Ausgehend von den Trends im Konsum besteht hier ein großflächiges Transformationspotenzial. Ein geplanter Bahnhaltelpunkt und die Lage am Mangfallkanal stellen darüber hinaus eine Chance dar, in diesem Gebiet eine attraktive Mischnutzung zu etablieren. Das Gebiet befindet sich im durchgängig bebauten Grenzbereich zweier Gemeinden.

Der am Rand der Stadt gelegene **Hochschulcampus** mit weiteren umliegenden Bildungseinrichtungen stellt durch seine Funktion einen Anziehungspunkt dar. Jedoch ist hier der Aufenthalt nur an den primären Zweck gebunden. Es fehlt ein urbaner Kontext mit Angeboten von Einzelhandel, Kultur und Gastronomie. Einzelne Flächen haben ein Transformationspotential, um Strukturen für entsprechende Nutzungen zu schaffen.

Das **Gewerbegebiet Ost** (zukünftiges Innspitzquartier) ist gekennzeichnet durch punktuellen, flächenintensiven Einzelhandel, städtische Betriebe, vereinzelt logistikintensives Gewerbe, aber auch Wohnnutzungen. Die zentrale und attraktive Lage in unmittelbarer Nähe zur Altstadt - umgeben von den Flüssen Inn und Mangfall - birgt in Verbindung mit den Trends im Konsum ein enormes Transformationspotential.

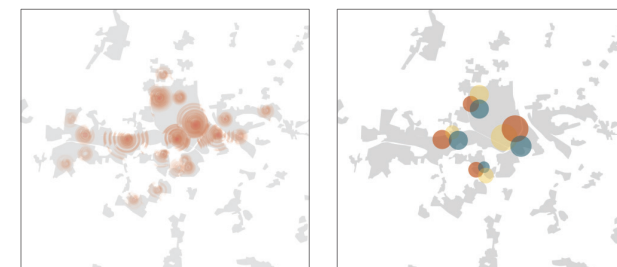
Gleichzeitig weisen auch die **Bestandsquartiere in den Randgebieten** der Agglomeration Rosenheim einen besonderen Handlungsbedarf auf. Diese sind geprägt von großteils monofunktionalen Wohngebieten, in denen vor allem fußläufige Nahversorgungspunkte in der Nachbarschaft fehlen.

Die Innenstadt von Rosenheim kann hingegen als positiv bewertet werden, hier besteht aufgrund der Attraktivität vielmehr die Gefahr von Überlastung der städtischen Infrastrukturen und Gentrifizierungsprozessen.

Im Zuge der weiteren Planungen wird der Fokus daher auf die Transformationsgebiete und die teilweise monofunktionalen Bestandsquartiere gelegt, um einen Ausgleich zwischen der überlasteten Innenstadt und den anderen Teilräumen zu schaffen.

Bausteine der „Stadt in Balance“

Dieser Ausgleich wird im Wesentlichen durch vier Bausteine erreicht. Der Baustein **Mobilität** beinhaltet die Bündelung und Optimierung von Warenströmen sowie die multimodale Vernetzung wichtiger Funktionen im Raum, mit dem Ziel der Senkung des MIV-Anteils. Der **urbane Mix** beschreibt die Überlagerung von Funktionen in der Stadt als Gegenmodell zur Charta von Athen. Er zielt auf die Mischung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit ab, bei zeitgleicher Schaffung von alternativen Wohnformen - sowie Raum für vielfältige soziale Interaktionen. Gegenstand des Bausteins **„Lokale Versorgung“** ist einerseits die optimierte Feindistribution von Haushalten und stationärem Handel und andererseits die fußläufige Nahversorgung im Quartier, ergänzt durch die Schaffung von Treffpunkten für die Nachbarschaft. Die **interkommunale Zusammenarbeit** als vierter Baustein ist eine entscheidende Voraussetzung für die „Stadt in Balance“. Eine gemeinsame flächeneffiziente Raumentwicklung der Agglomeration sowie die Kooperation bei Infrastrukturprojekten setzen eine Lossagung vom kommunalen Kirchturmdenken und ein Bekenntnis zur gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit und die Schaffung von Strukturen für eine Regional Governance voraus.

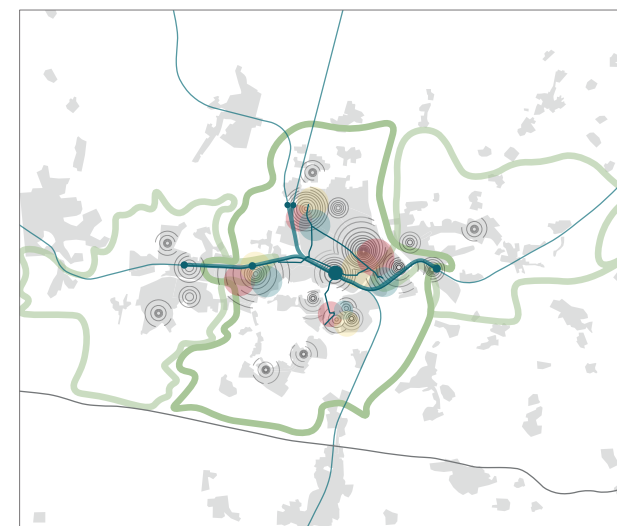


Lokale Versorgung

Urbaner Mix



Mobilität

Interkommunale
Zusammenarbeit

Stadt in Balance

Interventionen

Strategie in Transformationsgebieten

Durch die erarbeiteten Interventionen wird ein Ausgleich zwischen Innenstadt, Bestandsquartieren und Transformationsgebieten geschaffen werden. Für die Entwicklung der ausgewählten Gebiete wurde eine Strategie entwickelt, welche einerseits auf den Veränderungen in der Logistikabwicklung aufgrund von Digitalisierung und Automatisierung, und andererseits auf den Veränderungen im Konsum basiert. Grundlage ist die differenzierte Betrachtung von beste-

henden Nutzungen in Gewerbegebieten, die in der Logistik- und Flächenintensität begründet sind. Aktuell ist eine Mischung von wohnverträglichen und nicht-wohnverträglichen Nutzungen in Gewerbegebieten zu konstatieren, die das Potential einer Neuordnung bietet.

Durch „Smart Logistics“ ergibt sich mit dem digitalen Management das Potential, den Warentransport zu bündeln und durch automatische Systeme bei kleineren Lagerflächen die Waren schneller zirkulieren zu lassen.

Erst durch eine räumliche Intervention kann „Smart Logistics“ sinnvoll genutzt werden und dabei gleichzeitig

einen Mehrwert für die Stadtentwicklung generieren. Dies geschieht durch eine räumliche Konzentration von logistikintensiven Unternehmen und Logistikdienstleistern in neu geschaffenen Smart-Logistic-Districts - als attraktives Angebot - an gut erreichbaren Standorten vor der Stadt, sowie durch die polyzentrische Verteilung von Stationen zur Feindistribution in der Stadt.

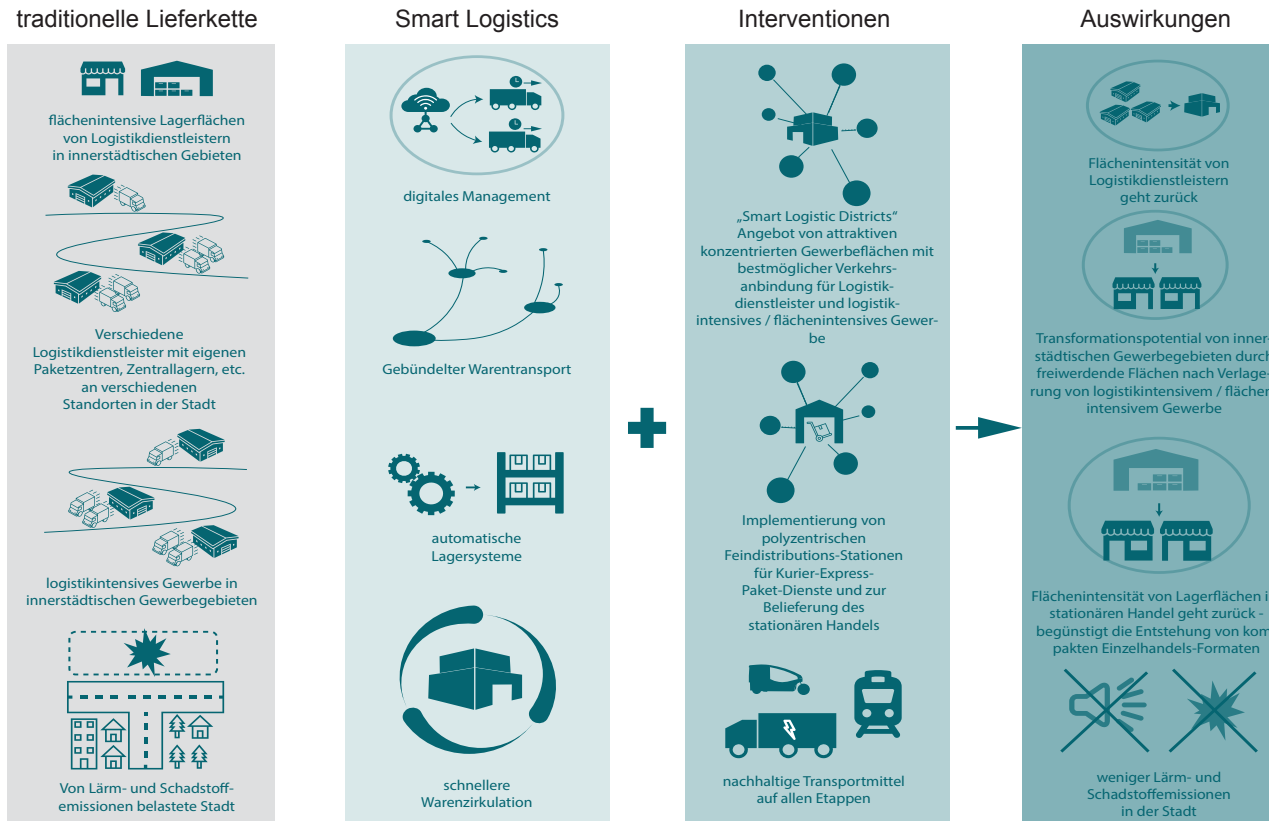
Die bereits heute zu beobachtende Änderung der Strategie von Einzelhändlern hin zu kleineren Formaten im stationären Handel entspricht dem Trend des Rückgangs der Massenmärkte und kann potentiell zur Rückkehr des Einzelhandels in die Stadt führen. In der Folge kann potentiell verhindert werden, dass der Konsum ausschließlich über den Online-Handel erfolgt.

Dafür sind räumliche Rahmenbedingungen notwendig: Bei Wegfall von flächenintensivem Einzelhandel siedeln sich kompakte Formate in Wohnortnähe an und ersetzen so die Massenmärkte. Räumliche Rahmenbedingung sind städtebaulich qualifizierte, dichte urbane Strukturen, welche eine Integration des Einzelhandels durch entsprechende Typologien ermöglichen.

Je nach räumlich-funktionaler Situation kann die Transformation der Gewerbegebiete einerseits durch abschnittsweise Überplanung von ganzen Teilbereichen in mehreren Phasen oder andererseits durch eine langfristige disperse Entwicklung erfolgen.

Gewerbegebiet Ost / Neues Innspitzquartier

Das „Gewerbegebiet Ost“ wird als exemplarisches Beispiel für die Transformation herangezogen. Es wird aufgezeigt, welche ersten Schritte erforderlich sind, um die Entwicklung des Gebietes einzuleiten und wie das Endergebnis aussehen kann. Sowohl die ersten Schritte als auch die konkrete Nutzungsverteilung und die städtebauliche Gestaltung sind durchaus modifizierbar, sofern sie dem Baustein des „Urbanen Mix“ nicht widersprechen.



In einem ersten Schritt soll das Gebiet im städtischen Kontext „geöffnet“ werden. Dies geschieht durch die Innspitzpromenade als Erweiterung des Mangfallparks und die Anbindung an das ÖPNV-Netz. Als Vorbereitung auf den nächsten Schritt werden städtischer Recyclinghof und Bauhof an einen anderen Standort verlegt. Das modular erweiterbare Initialprojekt K3 - Haus für Kunst, Kultur und Kommunikation wird realisiert. Eine Bebauung mit Mischnutzung entlang der neuen Innspitzpromenade stellt einen ersten städtebaulichen Kontext her. Freiwerdende Brachflächen des Gewerbegebiets werden durch das K3 temporär genutzt. Im folgenden Schritt wird mit dem Bau einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer als Teil des Radschnellwegenetzes die Barriere des Inn überwunden. Ein neuer Bahnhofsteilpunkt „Neumühle / Stephanskirchen“ bedient beide Seiten des Flusses. Das K3 wird modular erweitert. Es beginnt die schrittweise Entwicklung des Quartiers.



Urbaner Mix im Quartier



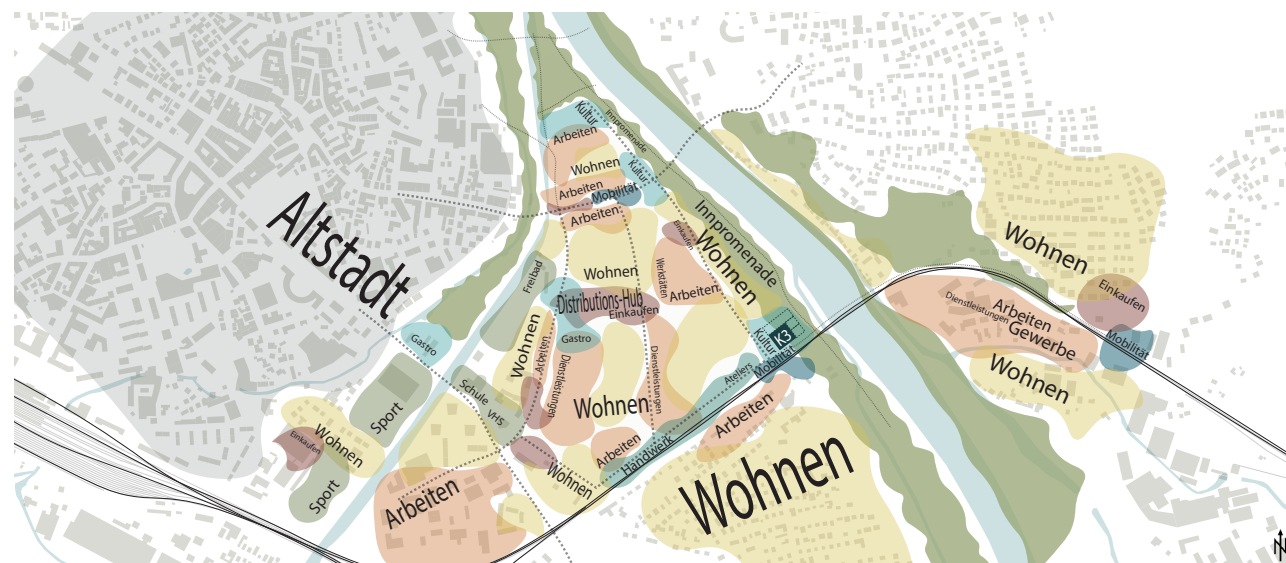
1. Schritt: Grünzug & ÖPNV



2. Schritt: K3 mit Zwischennutzungen und Wohnbebauung



3. Schritt: Nutzungsetablierung



Innspitzquartier 2049

Strategie im Bestand

Für den Bestand hingegen wurde eine von den Transformationsgebieten abweichende Strategie entwickelt - die Implementierung von sogenannten Daily Hubs. In den bestehenden, teils monofunktionalen Wohngebieten werden Restfunktionen, die neben der Wohnnutzung noch bestehen, wieder aktiviert und erweitert. An Stellen, wo diese Restfunktionen nicht mehr vorhanden sind, werden neue Strukturen geschaffen. So soll garantiert werden, dass nachbarschaftlichen Aktivitäten Raum gegeben wird, welche die Stadtteile über die Grenzen der Daily Hubs hinaus positiv beeinflussen. Denn trotz aller Entwicklungen hinsichtlich der Digitalisierung, spielen soziale Interaktionen auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Leben der Menschen. Nur so kann auch in den bestehenden Quartieren, die nicht die Möglichkeit für grundlegende Transformationen bieten, eine hohe Lebensqualität garantiert werden kann. Ein Daily Hub besteht grundsätzlich aus drei Bausteinen. Die Bausteine Mobilitätsstation und Distributionshub bilden dabei gemeinsam die MoDi-Stationen, welche Bestandteil von jedem Daily Hub sind. Der dritte Baustein, sind die zusätzlichen „+ -Funktionen“. Diese unterscheiden sich, im Gegensatz zu den MoDi-Stationen, an den verschiedenen Standorten, je nach räumlichen und funktionalen Erfordernissen.

So kann durch diese punktuellen Interventionen ein Wohngebiet behutsam und langfristig qualifiziert und teilweise urbanisiert werden. Entscheidend ist vor allem die Konzentration mehrerer Funktionen, sodass eine kritische Masse erreicht werden kann. Dies kann nur mithilfe eines städtebaulichen Rahmens erreicht werden. Dieser ist ferner Voraussetzung für einen definierten, funktionierenden öffentlichen Raum als tragendes Element des Daily Hub.

Mobilität

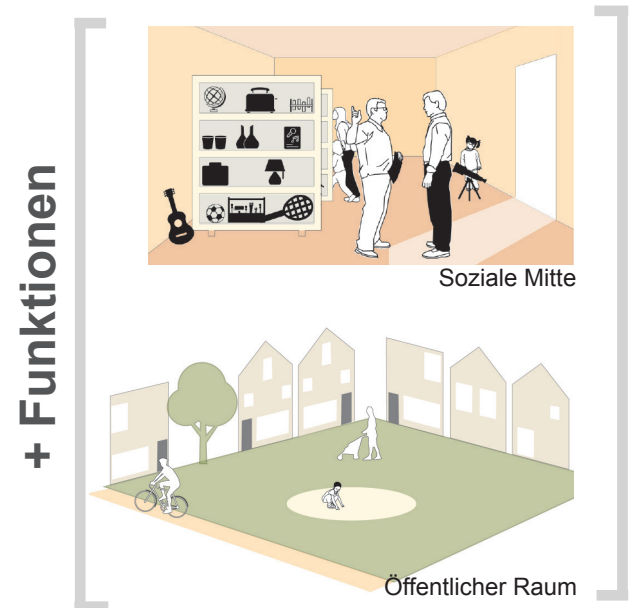
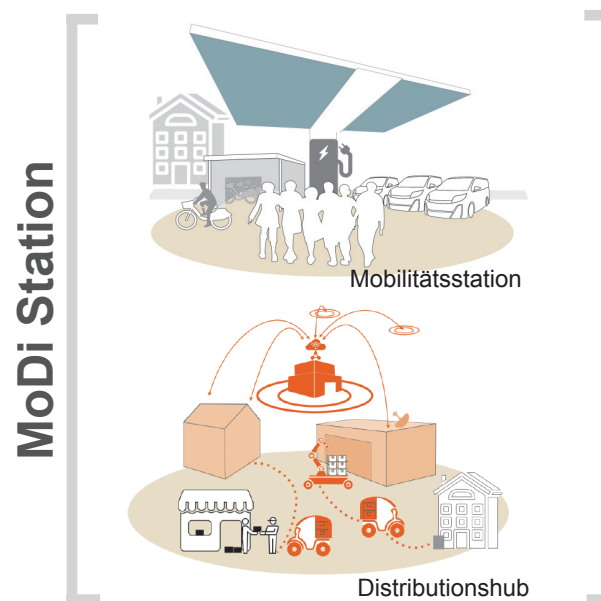
Die Mobilitätsstation vereint Bushaltes, Bahnhaltepunkte und Fahrzeug-Sharing-Angebote sowie Schnellladestationen für E-Fahrzeuge an zentralen Orten in der Stadt. Eine Flotte an diversen Sharing-Fahrzeugen steht zur Verfügung. Die polyzentrische Verteilung von Mobilitätshubs macht das Angebot durch eine flächendeckende Verfügbarkeit besonders attraktiv und begünstigt die Multi- und Intermodalität.

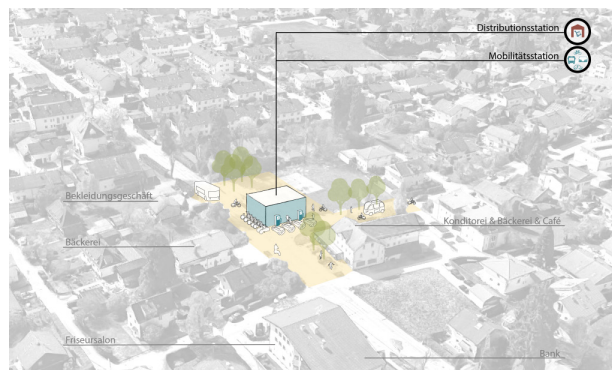
Versorgung

Die Versorgung der Haushalte wird über Warenlager auf Quartiersebene abgewickelt. Durch diese Art der Feindistribution kann der Online-Handel verträglich gestaltet werden. Fußläufiger Einzelhandel bietet parallel dazu Waren für den kurzfristigen spontanen Einkauf und ermöglicht die Vermarktung regionaler Produkte.

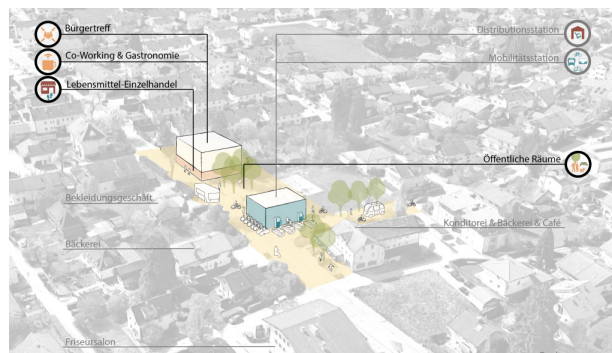
Zusätzliche Funktionen

Aufgrund der Attraktivität und der Aktivitäten, die in den Daily Hubs durch die MoDi-Stationen generiert werden, wird die Ansiedlung von weiteren Funktionen für andere Akteure im Raum interessant. Vorstellbar sind hier Angebote wie Repair-Cafés und eine Library of Things, ganz im Sinne des Sharing-Gedankens. Auch Räumlichkeiten zur Nutzung für die Bewohner der Nachbarschaft, um einen sozialen Austausch, auch generationenübergreifend, zu ermöglichen, sind hier angedacht. Zusammengehalten wird das Ganze von qualifizierten öffentlichen Freiräumen, welche den Bewohnern des Quartiers zur Nutzung freistehen, und als weitere Treffpunkte dienen. Verschiedene Angebote führen dazu, dass sich rund um das Daily Hub weitere Funktionen, wie zum Beispiel Dienstleistungsunternehmen, ansiedeln und sich so weitere urbane Strukturen entwickeln.





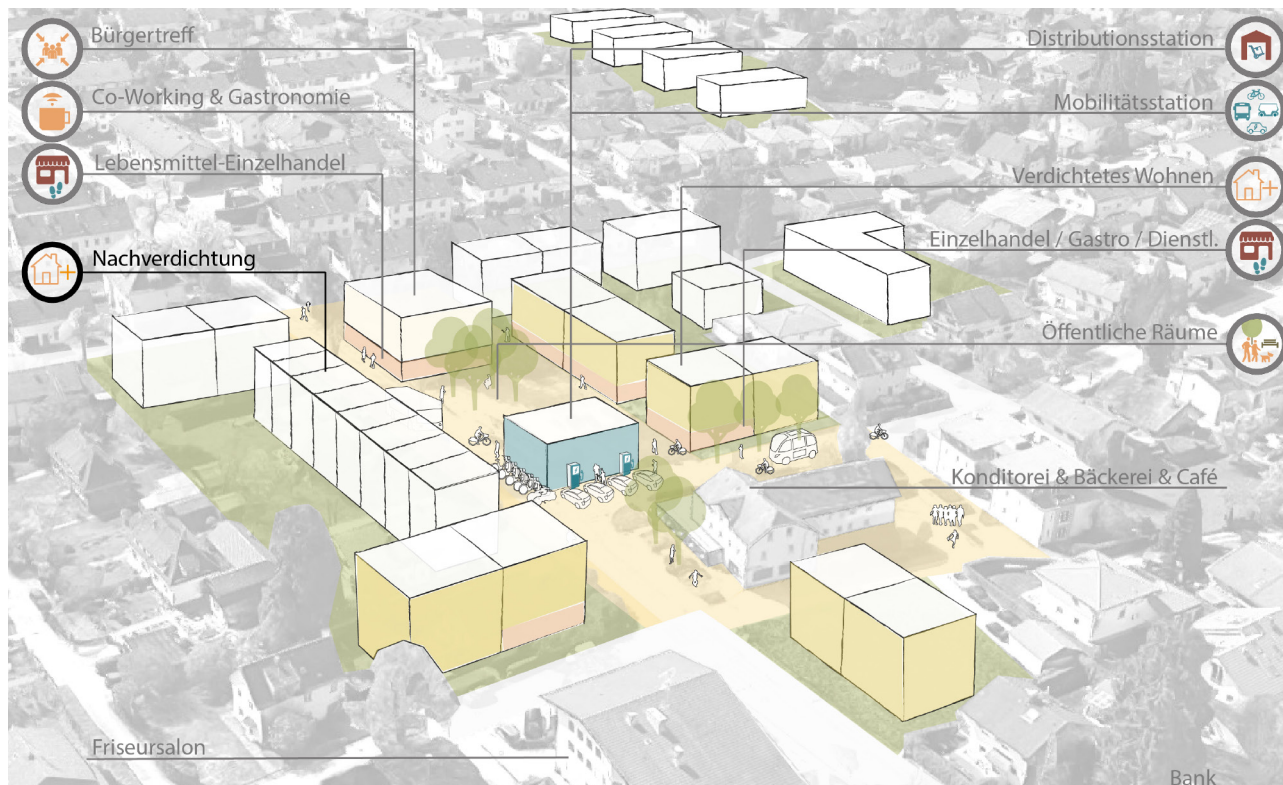
Phase 1



Phase 2



Phase 3



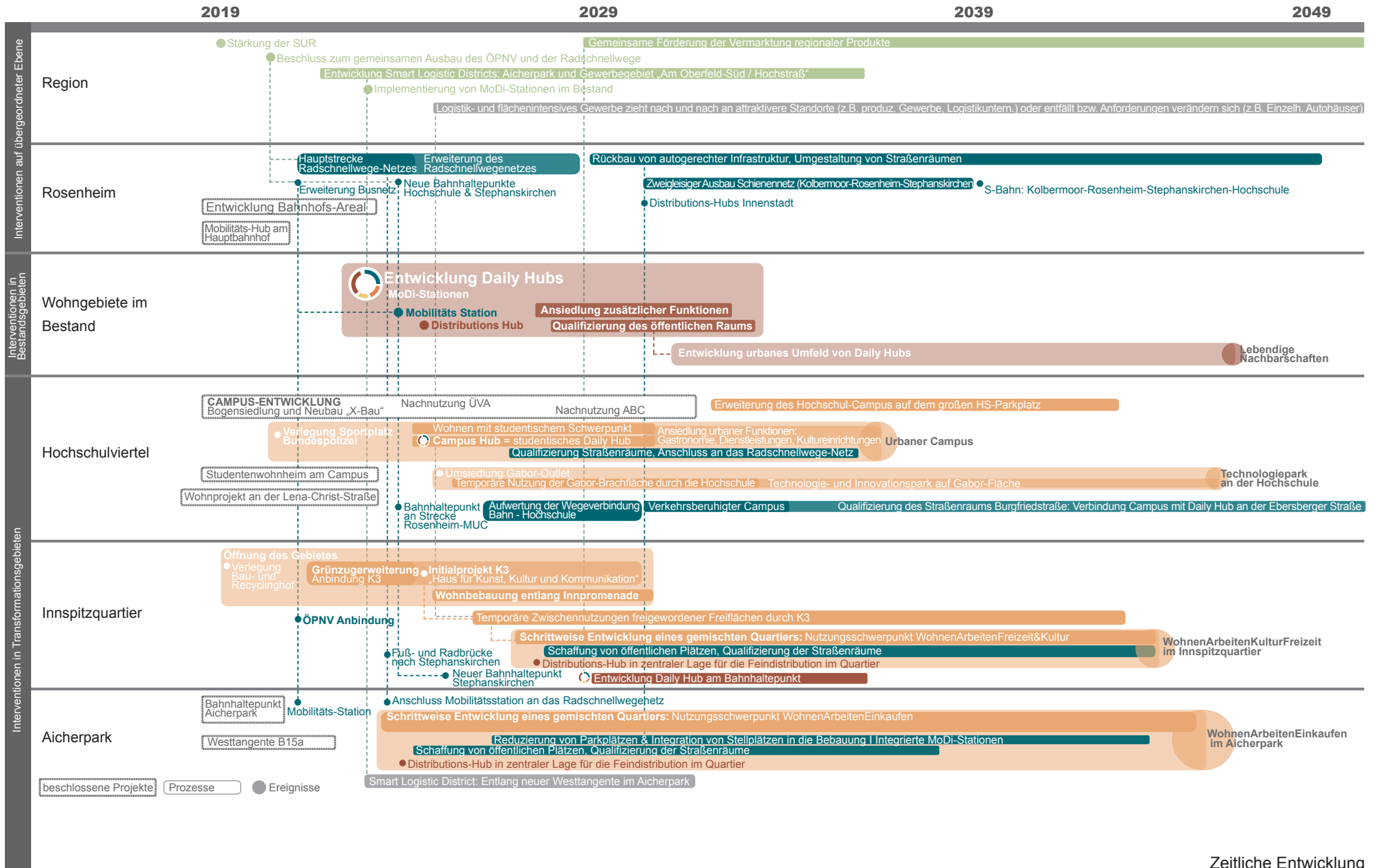
Aisingerwies 2049

Aisingerwies 2049:

Durch die phasenweise Einrichtung eines Daily Hubs an der Mangfallstraße wird sich das gesamte Quartier positiv entwickeln. Aufgrund der neuen Funktionen werden sich auch in der Umgebung Nachverdichtungsprozesse abgespielt haben, welche sich wiederum positiv auf das Leben im Quartier auswirken.

Ein aktuell geplantes Wohn- und Geschäftshaus der Sparkasse, welches hier nicht berücksichtigt wurde, wäre aufgrund der Mischnutzung ausdrücklich eine Maßnahme im Sinne eines Daily Hub. Das Erscheinungsbild des Daily

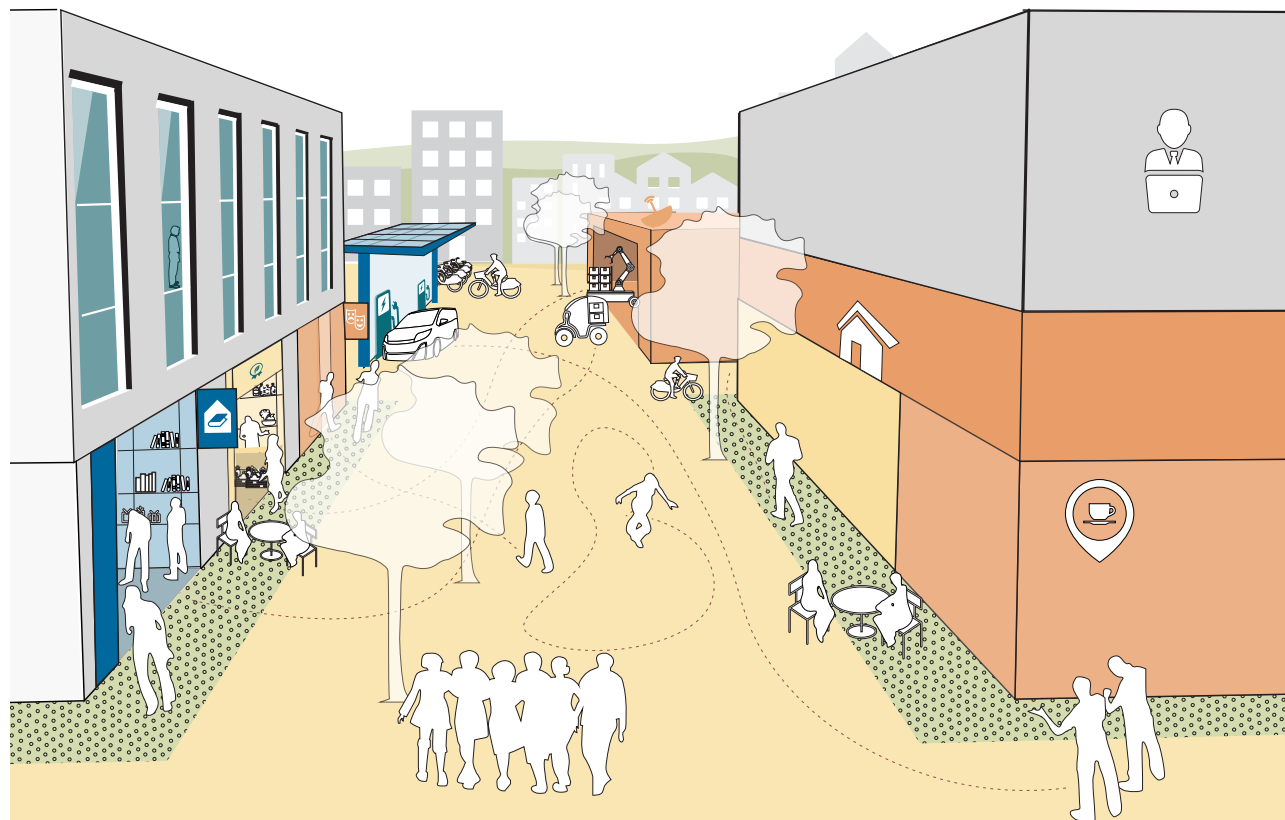
Hub ist auf den jeweiligen Ort - und damit auch in Bezug auf diese aktuelle Veränderung - individuell modifizierbar. Die Umsetzung in Phasen ist vor dem Hintergrund der Vielzahl der zu realisierenden Daily Hubs zu betrachten. Aber auch deshalb bedarf es eines qualifizierten städtebaulichen Rahmens - da Flächen angekauft und neu parzelliert werden müssen - um eine funktionierende und attraktive räumliche Situation zu schaffen, welche sich ferner auch selbstbewusst vom Bestand abheben darf.



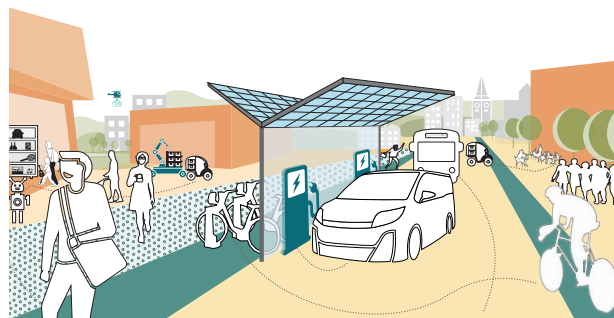
Fazit

Mittels vorausschauender Planung konnte rechtzeitig auf die in Zukunft auf Rosenheim wirkenden Trends reagiert werden. Durch die Umsetzung der Interventionen in den ausgewählten Transformationsräumen haben sich bis zum Jahr 2049 die auf ehemaligen Gewerbeflächen entwickelten urbanen Quartiere - sowie die in die Wohngebiete des Bestands integrierten Daily Hubs - im Stadtbild etabliert und Rosenheim grundlegend in eine positive Richtung im Sinne einer „Stadt in Balance“ verändert:

Der strategische Umgang mit den Trends ermöglichte die Transformation großer innerstädtischer Flächen. Im Aicherpark, dem Innspitzquartier und um den Hochschulcampus hat sich eine bunte Mischung verschiedener Nutzungen entwickelt – mit individuell an den Ort angepassten Schwerpunkten. Die vormals teils monofunktionalen Wohngebiete haben sich ausgehend von den Daily Hubs - welche, wo möglich, auf bestehenden Strukturen aufgebaut haben - zu lebendigen Nachbarschaften entwickelt. Das Daily Hub übernimmt fortwährend die Funktion als sozialer, ökonomischer und verkehrlicher Mittelpunkt auf Quartiersebene. Dadurch konnten in diesen Wohngebiete



Urbaner Mix



Daily Hub

ten gleichwertige Lebensräume geschaffen werden, ganz nach dem Motto „Stadt in Balance“.

Die ausgebauten ÖPNV-Infrastruktur übernimmt zusammen mit den neu geschaffenen Radschnellwegen die Vernetzung aller Orte auf der Ebene der Agglomeration und schafft eine Balance im Modalsplit. So konnte der motorisierte Individualverkehr gesenkt werden, was den Rückbau autogerechter Verkehrsinfrastruktur zugunsten eines attraktiveren öffentlichen Raums ermöglichte.

Durch die Zusammenarbeit beim Ausbau des Infrastrukturnetzes und der gemeinsamen Entwicklung von Aicherpark und Innspitzquartier sind die Kommunen Stephanskirchen, Rosenheim und Kolbermoor sowohl räumlich als auch funktional noch enger zusammengedrückt. So wird die Stadt Rosenheim in 2049 ihrer Rolle als starkes Oberzentrum in der Region gerecht.

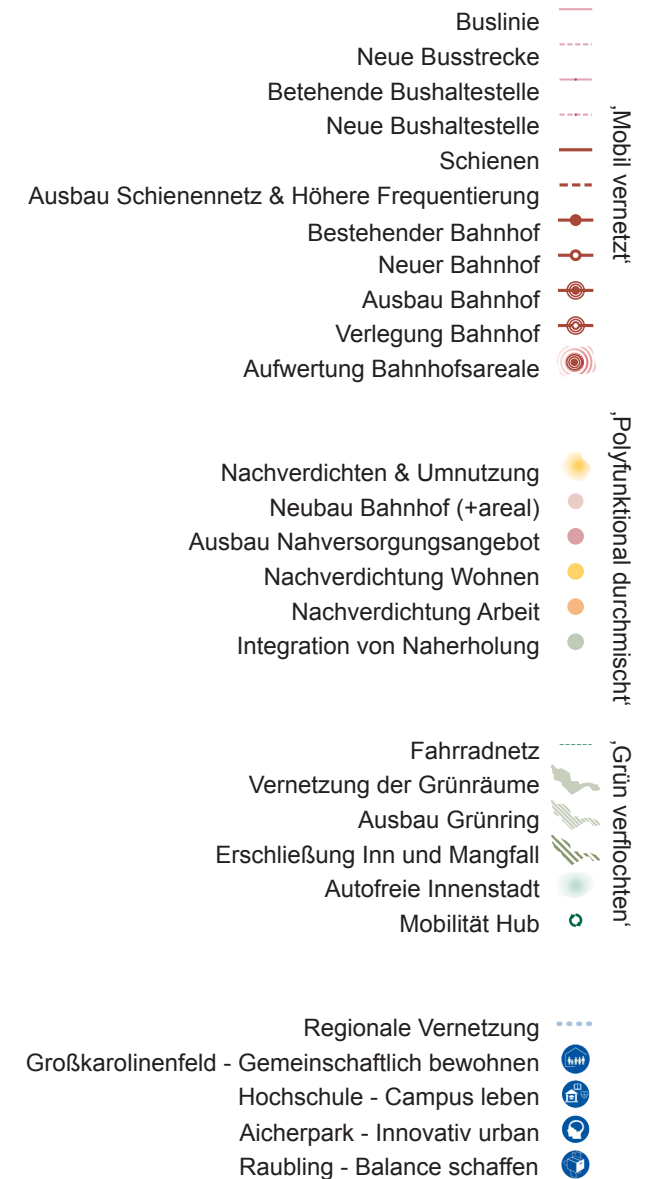
miteinander.füreinander.

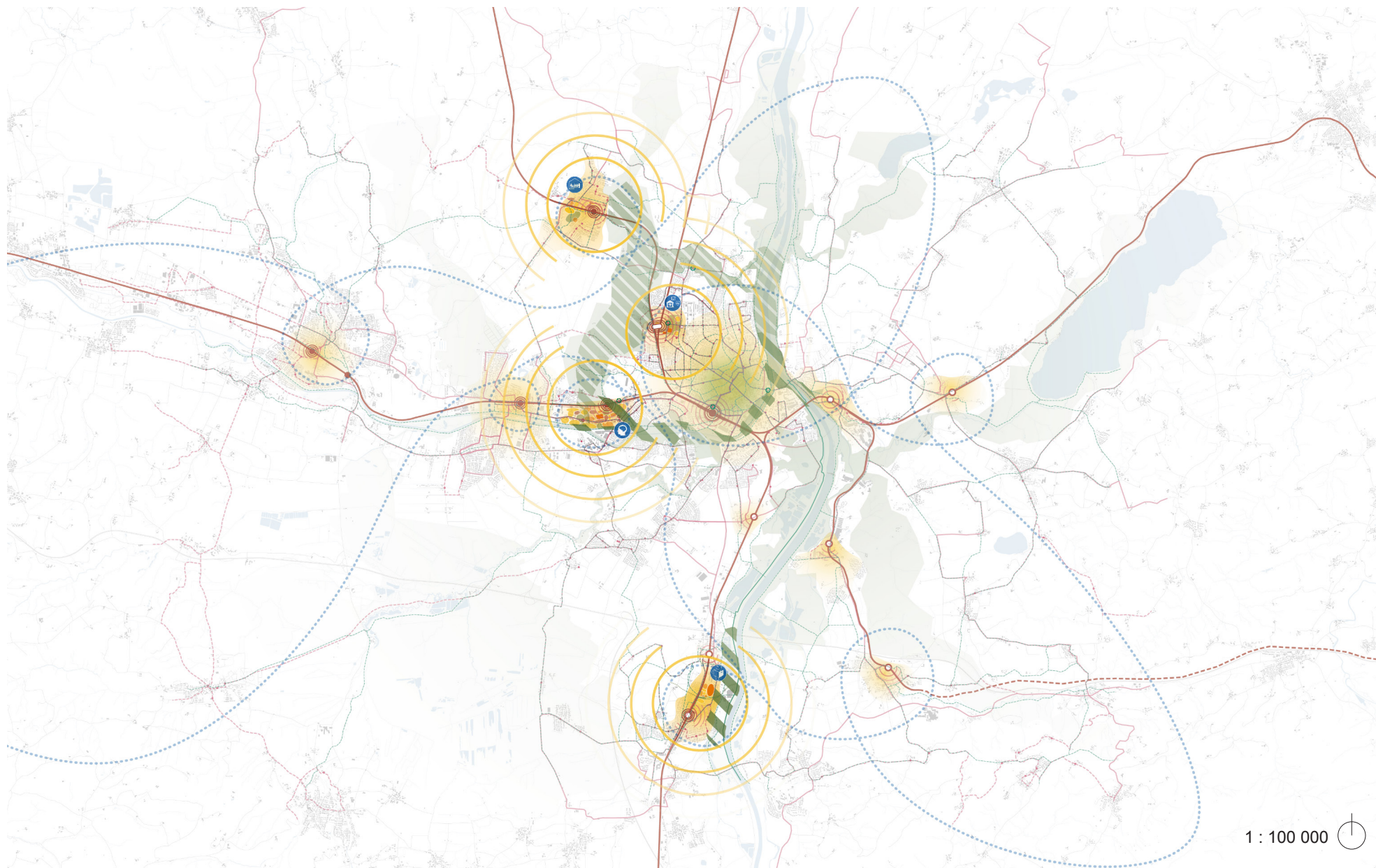
Charlotte Gückel, Sara Scheuing, Yue Li

miteinander.füreinander.

In recent years, the district and the independent City of Rosenheim located in the south east of the metropolitan region of Munich - has developed into an important location. Noticeably, the region is characterised by a strong position in the manufacturing and processing industries. The attractiveness of the city is enhanced by the high urban density of Rosenheim, its utilities and spatial, urban qualities, its good accessibility, especially with the train to Munich and the proximity to the Bavarian Alps and idyllic lakes. The resulting high demand for living and working space puts the City of Rosenheim under increasing pressure and has an impact on the bordering districts. At the same time, Munich's competition is strong. Due to the low levels of accommodation and diversity of leisure facilities in Rosenheim inner city most of the young people live in the surrounding districts of Rosenheim and commute to the city only for educational purposes.

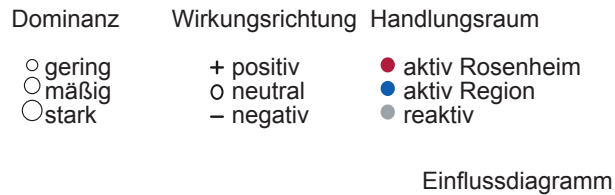
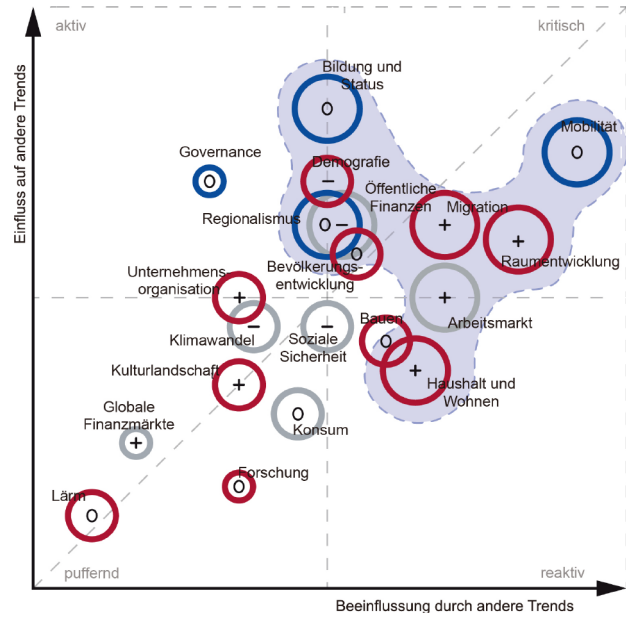
The extensive population movement brings different problems for the districts and the independent City of Rosenheim. However, the problems are directly linked to one another. In order to actively exploit the opportunities in the region, to solve the regional problems and to counteract the potential risks, the alternative future of Rosenheim is "with each other.for each other." which intends to strengthen the regionalism within greater Rosenheim by improving the intermunicipal co-operation and by intervening in certain places according to their potential. Using four different locations – two in urban contexts (Aicherpark and Hochschule Rosenheim) and two in rural contexts (Großkarolinenfeld and Raubling) it is demonstrated how the districts and the independent City of Rosenheim can benefit from each other; and how an economic, ecological and social added value can be generated for the entire region.



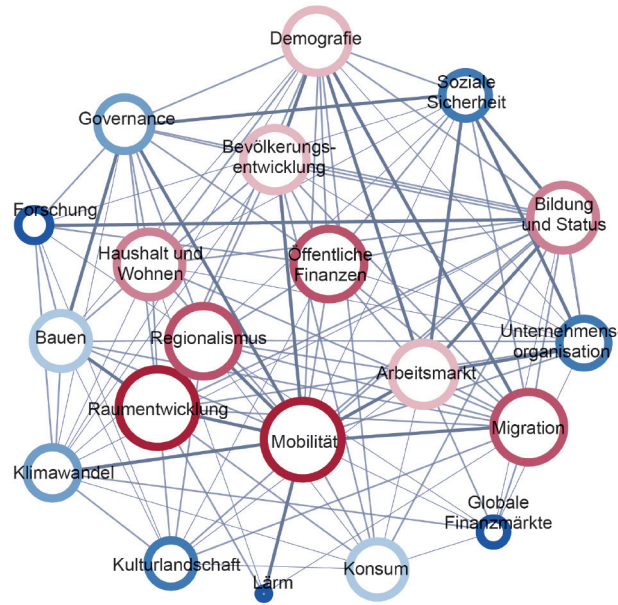


1 : 100 000 

Trendanalyse

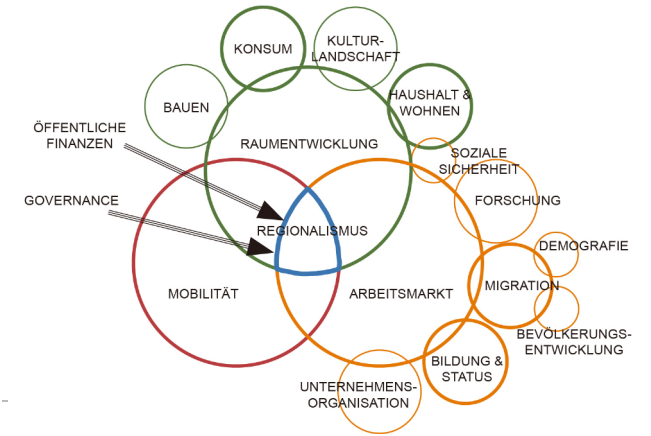


Als Grundlage für die Entwicklung des Konzepts für die alternative Zukunft Rosenheims wurden 20 verschiedene Trends und ihre Bedeutung für den Raum Rosenheim analysiert. Beim Betrachten der Trend-Matrix kristallisierten sich acht Trends heraus. Die vier Trends Mobilität, Arbeitsmarkt, Raumentwicklung und Regionalismus liegen dabei alle im kritischen Bereich. Das heißt, sie beeinflussen viele Trends und werden gleichermaßen von anderen beeinflusst.



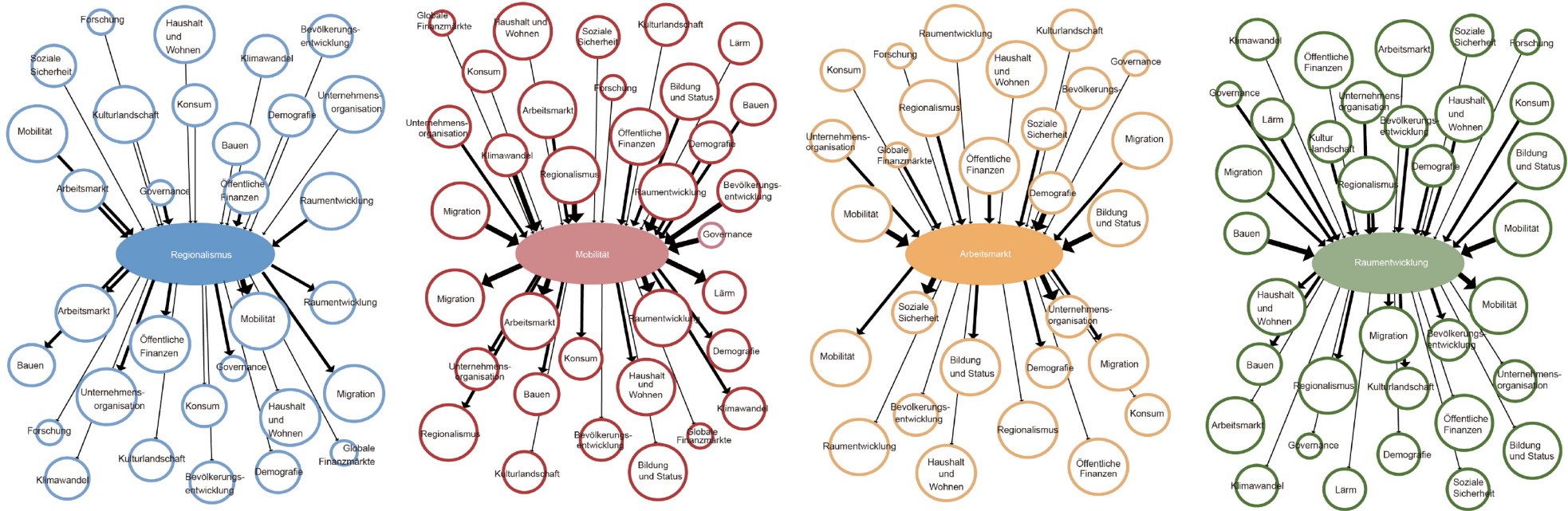
Trendnetzwerk

Besonders der Regionalismus spielt für die weitere Entwicklung Rosenheims eine zentrale Rolle. Mit Hilfe des Regionalismus kann eine Verflechtung und ein Austausch zwischen den Unternehmens- und Lebenswelten über politische Grenzen hinweg ermöglicht werden. Dadurch wird eine nachhaltige Entwicklung für alle Beteiligten sichergestellt.



Trendzusammenhänge

Dies ist das Hauptanliegen für die Region Rosenheim. Mit der SUR gibt es bereits erste Ansätze für diese Vernetzung und Förderung, allerdings sind diese weiter ausbaufähig. Um diese Vernetzung zu ermöglichen, müssen die anderen drei Trends - Mobilität, Arbeitsmarkt und Raumentwicklung - angegangen werden.



Egonetzwerke

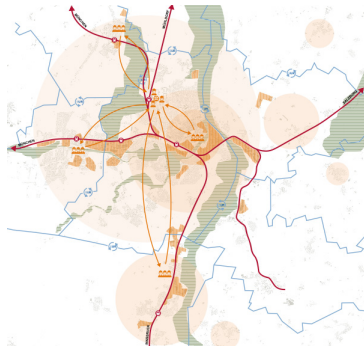
Als erstes ist dabei die Mobilität zu betrachten. Die überregionale Anbindung ist eine wesentliche Stärke der Region. Die lokalen ÖPNV-Anbindungen hängen hingegen hinterher. Durch den Ausbau des ÖPNVs wird nicht nur die Vernetzung für die Bewohner gewährleistet, sondern auch die Vernetzung der Unternehmen ermöglicht. Der Arbeitsmarkt ist in der gesamten Region gleichermaßen gut entwickelt. Momentan liegt der Fokus dabei auf produzierenden Unternehmen aus dem Mittelstand. Diese sind gut in der Region verankert und mit der

Hochschule Rosenheim vernetzt. Dadurch gibt es gute Perspektiven für junge Absolventen auch weiterhin in der Region zu bleiben und zu arbeiten. In den letzten Jahren kamen vermehrt neue Branchen im Bereich IT und Kommunikation hinzu. Durch Einrichtungen, wie beispielsweise das Gründerzentrum in der kreisfreien Stadt Rosenheim, wird jungen Unternehmern die Möglichkeit geboten, sich selbständig zu machen. Dieses Potential muss weiter ausgebaut und in der gesamten Region verstärkt werden.

Um die unterschiedlichen Eingriffe und Potentiale gut zu nutzen, muss die Raumentwicklung betrachtet werden. In Rosenheim und den umliegenden Gemeinden ist der starke Wohn- und Arbeitsdruck deutlich zu spüren. Um weitere Entwicklungen zu ermöglichen, müssen neue Flächen generiert und bewusst bebaut werden. Es ist dabei besonders wichtig, verschiedene Akteure der Stadt in den Planungsprozess miteinzubeziehen und eine soziale und funktionale Durchmischung sicherzustellen.

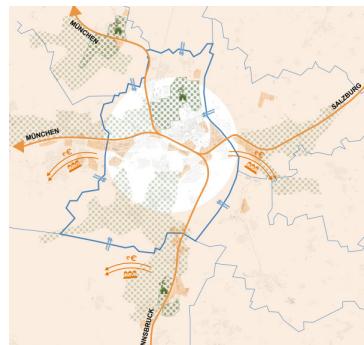
SWOT Analyse

Stärken



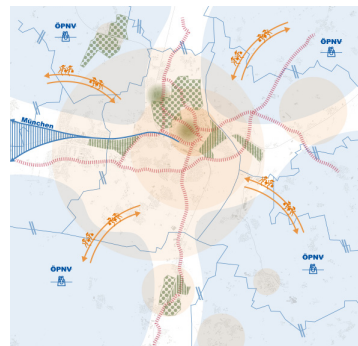
- gut ausgebautes Bahnnetz
- öffentliche Freiräume / Naherholung durch vielfältige Landschaft
- Hochschule Rosenheim
- wirtschaftliche Stärke durch mittelständige Unternehmen
- Hochschule & Unternehmensvernetzung
- SUR als Ansatz
- Branchenvielfalt & -dichte
- Regionale Vernetzung

Risiken



- Rosenheim nur als Trittstein nach München
- Abhängigkeit der Gemeinden von der kreisfreien Stadt
- Wegfall geringqualifizierter Arbeitsplätze
- Zersiedelung / Flächenfrass
- Verlust wirtschaftlicher Stärke durch Digitalisierung
- Gentrifizierung
- Landflucht gegen Stadtboom

Schwächen



- monofunktionale Bebauung
- Auslegung auf Auto
- Wohnflächen
- Fokussierung des Arbeitsmarkts auf Rosenheim
- Gewerbeflächen
- Ausbildung fixiert auf Arbeitsmarkt
- Vernachlässigung dörflicher Regionen
- starker Zu- und Wegzug
- administrative Grenzen blockieren
- geringes Angebot für Studierende
- Konkurrenz München

Chancen



- Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit
- Vernetzung und Verteilung der Unternehmen in der Region
- Entstehung neuer Unternehmenszweige als zweites Standbein
- Bewusstes Nachverdichten und Flächenumnutzung
- Vernetzung der Grünflächen und Naherholungsgebiete
- Ausbau ÖPNV- und Fahrradnetz

Schwächen

Der ÖPNV ist trotz guter Zuganbindung schlecht in die ländlicheren Regionen ausgebaut. Das führt zu einer starken Fokussierung auf den Individualverkehr, was wiederum starke Emissionsprobleme zur Folge hat. Das Ausbildungsangebot der Hochschule ist stark auf die Unternehmensbranchen ausgerichtet. Gleichzeitig fokussiert sich der Arbeitsmarkt immer mehr auf die Stadt, wodurch die Gemeinden wirtschaftlich geschwächt und von der Stadt abhängig werden.

Durch die starken administrativen Grenzen, die innerhalb der Region wirken, sind die Möglichkeiten zu einer ausgeglichenen Entwicklung sehr begrenzt und bilden langfristig gesehen ein großes Hindernis. Gerade in der Raumentwicklung ist dies deutlich anhand der monofunktionalen Bauungen und der Zersiedelung der Region zu erkennen.

Chancen

Aus den Schwächen und Stärken ergeben sich einige Chancen, die dazu beitragen können, dass Rosenheim sich interkommunal nachhaltig entwickelt. Dazu gehören der Ausbau des ÖPNV- und Fahrradnetzes, die Vernetzung und Verteilung von Unternehmen in der Region, sowie die Ansiedelung von hochqualifizierten Arbeitskräften in neuen Unternehmenszweigen, die Rosenheim neben dem produzierenden Gewerbe einen zweiten Wirtschaftsschwerpunkt erbringen und die Region konkurrenzfähig machen würden. Durch die Veränderung des Arbeitsmarktes und des Konsumverhaltens bieten sich die großflächigen Gewerbeflächen zu einer bewussten Umstrukturierung und Nachverdichtung an, um neue Arbeits- und Wohnformen zu generieren. Dadurch kann die Sicherung der sozialen Vielfalt und der Lebensqualität gefestigt und weiter ausgebaut werden.

Problemstellung & Konzept

Das Konzept für die alternative Zukunft Rosenheims «miteinander.füreinander.» ergibt sich aus der SWOT-Analyse der vier Trends (Regionalismus, Raumentwicklung, Mobilität und Arbeitsmarkt) und ihren Wirkungen im Raum. Es sieht vor, die Chancen in der Region aktiv zu nutzen, um die regionalen Problematiken im Raum zu lösen und den potentiellen Risiken entgegenzuwirken.

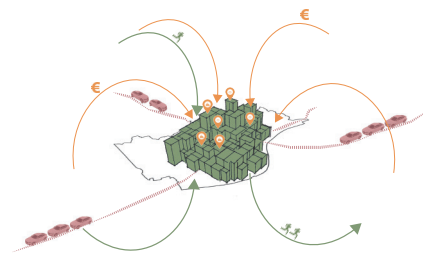
Die Problemstellung für den Raum Rosenheim ergibt sich aus dem starken Zu- und Wegzugsverhalten der Bevölkerung, das für die Gemeinden und die kreisfreie Stadt Rosenheim unterschiedliche Problematiken mit sich bringt.

Immer mehr Menschen ziehen – unter anderem wegen der starken Fokussierung des Arbeitsmarkts auf Rosenheim – von den dörflichen Gemeinden nach Rosenheim. Dadurch nimmt dort der Wohnungsdruck zu, die Mietpreise steigen und die Stadt kommt an ihre Grenzen.

Das geringe Wohn- und Freizeitangebot, insbesondere für Studierende, hat zur Folge, dass die jungen Menschen täglich nur zum Studieren in die Stadt pendeln, aber sich nicht mit der Stadt als ihre identifizieren. Die Gefahr droht, dass Studierende nach ihrer Ausbildung in größere Städte in der Nähe wie z.B. München abwandern und für die ansässigen Unternehmen als potentielle Arbeits- und Fachkräfte wegfallen.

Der Stadtboom macht sich auch in den angrenzenden Gemeinden bemerkbar. Diese stehen unter starkem Wachstumsdruck und der Gefahr der Zersiedelung. Neue Wohnungen, Nahversorgung und eine gute ÖPNV-Anbindung müssen sichergestellt werden, doch den Gemeinden fehlen ausreichende finanzielle Mittel. Die zunehmenden Pendlerströme, die sich durch den

schlechten ÖPNV auf den Individualverkehr verlagern, führen in der gesamten Region zu starken Lärm- und Abgasbelastungen und mindern die Lebensqualität vor Ort.

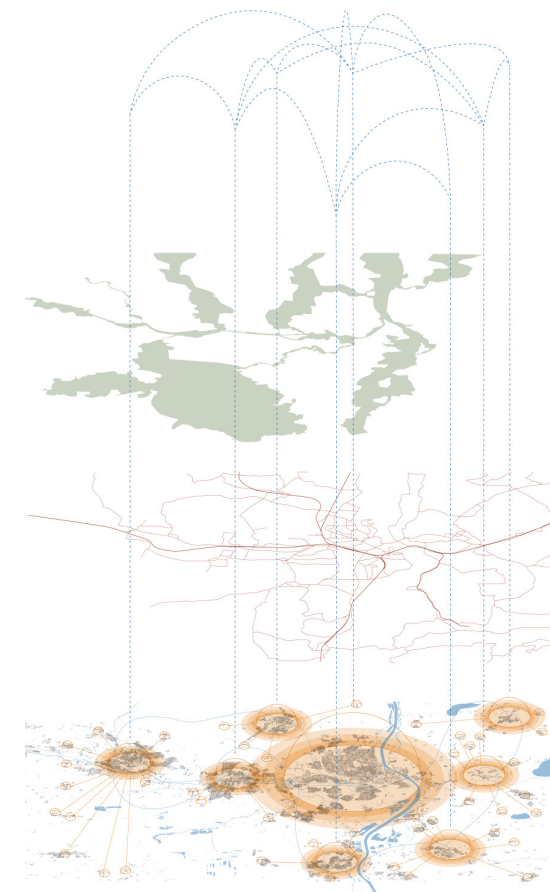


Die Problemstellung zeigt deutlich, wie sehr die Problematiken in der kreisfreien Stadt Rosenheim mit denen in den Gemeinden zusammenhängen. Es reicht demzufolge nicht aus, nur Maßnahmen auf städtischer Ebene zu ergreifen. Um die gesamte Region zu stärken und die regionalen Problematiken zu lösen, muss auf dem Begriff des Regionalismus aufgebaut werden, indem die interkommunale Zusammenarbeit gestärkt wird und bestimmte Orte ihren Potentialen entsprechend ausgebaut werden. Durch die Spezialisierung bestimmter Orte entsteht ein räumliches Gefüge, in dem die Gemeinden und die kreisfreie Stadt voneinander profitieren, wodurch ein Mehrwert für die gesamte Region Rosenheim erzeugt wird.

Um die primäre Wirkung, die Region als Ganzes zu stärken, für das Jahr 2049 zu erreichen, müssen vier regionale Wirkungen im Bereich der Raumentwicklung, Mobilität und des Arbeitsmarkts erzielt werden.

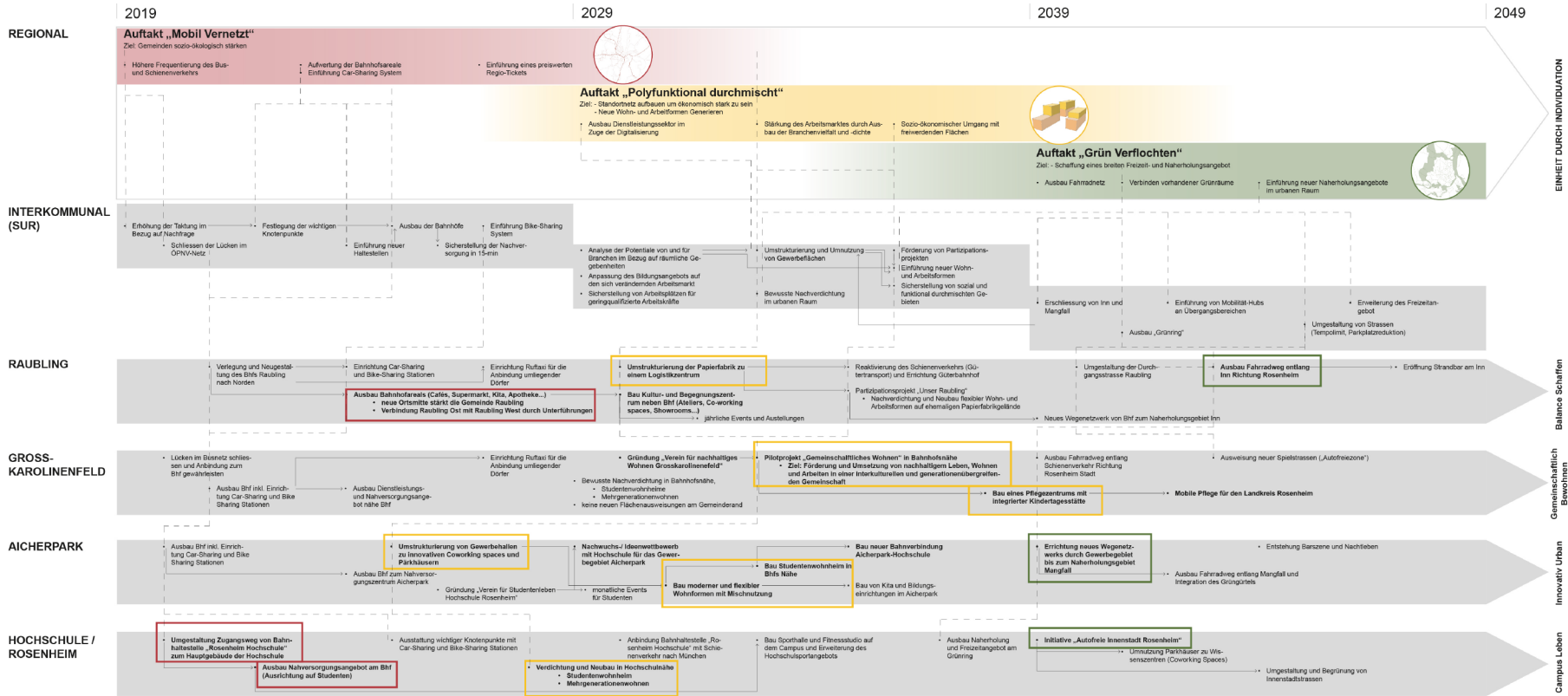
Im Bereich der Raumentwicklung wird das Naherholungsangebot in der gesamten Region weiter ausgebaut, um den sich verändernden Bedürfnissen der Gesellschaft gerecht zu werden. Die bewusste Nachverdich-

tung zielt darauf ab, neue Wohn- und Arbeitsformen zu generieren und die hohe Lebensqualität im Raum zu festigen. Im Bereich der Mobilität führt der Ausbau des ÖPNV-Netzes dazu, die Gemeinden sozio-ökologisch zu stärken und sie besser miteinander zu verbinden. Zuletzt sieht das Konzept im Bereich des Arbeitsmarkts vor, ein Standortnetz zu schaffen, das die Region im Zuge des sich digital-flexibel wandelnden Arbeitsmarkts wirtschaftlich stärkt.



Alternative Zukunft – «miteinander.füreinander.»

Zeitleiste und drei Ebenen



Der Leitgedanke des Regionalismus wird unter anderem auch in der Zeitleiste für die alternative Zukunft «miteinander.füreinander.» deutlich. Auf drei verschiedenen Wirkungsebenen - der regionalen, der interkommunalen und der lokalen Ebene – sind unterschiedliche Interventionen zu verschiedenen Zeitpunkten angesetzt. Dabei ist zu beachten, dass sich die Interventionen auf den drei Ebenen gegenseitig bedingen.

Auf regionaler Ebene werden gemeinsam mit Vertretern aus der interkommunalen Ebene drei Agenden ausgearbeitet. Die Agenden «Mobil vernetzt», «Polyfunktional durchmisch» und «Grün verflochten» ergeben sich aus den drei Trends und führen erstens zu den im Konzept beschriebenen Wirkungen in den Bereichen Raumentwicklung, Mobilität und Arbeitsmarkt, und zweitens, auf den Betrachtungszeitraum von 30

Jahren gesehen, zu einer Region, die als Ganzes in einem Mit- und Füreinander stark ist. Auf der lokalen Ebene, die in dem Entwurf mit den Orten Aicherpark und Hochschule, sowie Großkarolinenfeld und Raubling arbeitet, sind konkrete Interventionen, die innerhalb der drei Agenden «Mobil vernetzt», «Polyfunktional durchmisch» und «Grün verflochten» stattfinden, für den jeweiligen Standort ausgearbeitet.

Regionale Interventionen

Mobil vernetzt – Im Zuge der Agenda ‚Mobil vernetzt‘ wird vor allem die Problematik der hohen Pendlerzahlen angegangen. Der Ausbau des ÖPNV-Netzes führt zu einem Rückgang des Individualverkehrs und zu einer Reduzierung der Emissionen, was zu einer Verbesserung der Lebensqualität in Rosenheim und der Region führt. Der darauffolgende Ausbau wichtiger Mobilitätsknotenpunkte stellt an den einzelnen Standorten die Nahversorgung sicher und stärkt die umliegenden kleineren Dörfer sozio-ökologisch. Die ausgebauten Mobilitätsknotenpunkte dienen als Impulsgeber für weitere Entwicklungen. Durch die Sicherstellung einer besseren räumlichen Vernetzung in Form von ÖPNV, Car-Sharing, Bike-Sharing, Sammeltaxi-Systemen und einem preiswerten Regio-Ticket wird das wirtschaftliche Wachstum in der Region verstärkt und die Gemeinden um Rosenheim herum entwickeln sich zu attraktiveren Wohnstandorten. Die Agenda ‚Mobil vernetzt‘ ist ein zentraler Schritt auf dem Weg zu einer sozial, ökologisch und ökonomisch starken Region Rosenheim.

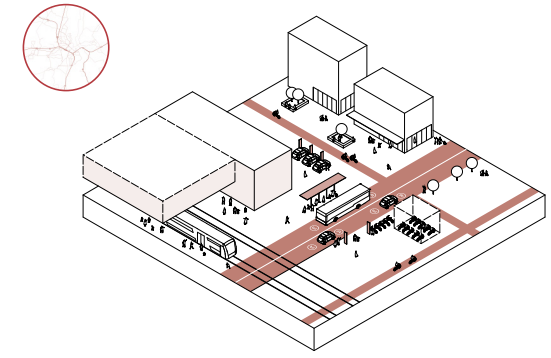
Polyfunktional durchmisch – Durch den Ausbau des ÖPNVs kommt es zu einer Veränderung der Wohn- und Arbeitsstandortwahl für Unternehmen und Bewohner. Neue oder besser erschlossene Gebiete werden flexibel gestaltet, um in der Zukunft nachhaltig genutzt zu werden. Ein Beispiel dafür sind die monofunktionalen Gewerbegebiete, deren Nutzen durch den Wandel im Konsumverhalten und die Digitalisierung zurückgeht. Die frei werdenden Flächen werden bewusst nachverdichtet und umgenutzt. Hier entstehen neue urbane Zentren, die den lokalen Ansprüchen gerecht werden und gut an das regionale ÖPNV Netz angeschlossen sind. Um den immer

stärker werdenden, flexiblen Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden und die für Rosenheim typische soziale und funktionale Mischung zu erhalten, werden Projekte unter anderem durch Partizipation verschiedener Akteure entwickelt. Dadurch kann die Region sozial und nachhaltig wachsen. Die Agenda ‚Polyfunktional durchmisch‘ ermöglicht es, dem steigenden Wohn- und Arbeitsdruck gerecht zu werden und dabei an allen Orten eine hohe Lebensqualität zu schaffen. Außerdem wird durch die Agenda das Wirtschaftsnetz in der Region weiter ausgebaut und stabilisiert.

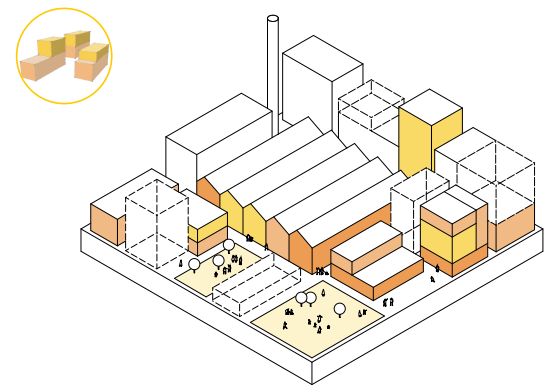
Grün verflochten – Die Region Rosenheim zeichnet sich durch die vielen Freizeit- und Naherholungsangebote aus, die die Region zu einem sehr lebenswerten Standort machen. Die Agenda „Grün verflochten“ sieht vor, das bestehende Angebot weiter auszubauen und neue Grünräume zu schaffen, um den sich verändernden gesellschaftlichen Bedürfnissen und der Individualisierung der Bevölkerung gerecht zu werden und die Lebensqualität Rosenheims auch in Zukunft zu sichern.

Durch das sich verändernde Pendlerverhalten bieten Innenstädte ein großes Potential, sich zu urbanen Naherholungsorten mit lebhaften Straßenzügen zu wandeln und den steigenden Lebensansprüchen entgegen zu kommen. Die Agenda ‚Grün verflochten‘ ist vor allem in Kombination mit der Agenda ‚Polyfunktional durchmisch‘ zu sehen. Nur durch die enge Abstimmung der beiden Agenden können Orte geschaffen werden, die dem flexibler werdenden Alltag der Bevölkerung genügen.

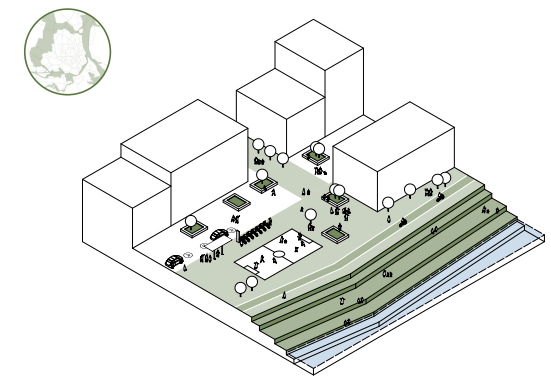
‚MOBIL VERNETZT‘



‚POLYFUNKTIONAL DURCHMISCHT‘



‚GRÜN VERFLOCHTEN‘



Lokale Interventionen

Anhand der vier verschiedenen Standorte – zwei im städtischen Umfeld (Aicherpark und Hochschule Rosenheim) und zwei im ländlichen Umfeld (Großkarolinenfeld und Raubling) - wird exemplarisch aufgezeigt, wie in dem Entwurf «miteinander.füreinander.» durch eine Spezialisierung der Standorte auf ein bestimmtes Themengebiet ein ökonomischer, ökologischer und sozialer Mehrwert für die gesamte Region erzeugt werden kann.

Eine konkrete Analyse ergab neben den Defiziten besonders große Potentiale für die vier unterschiedlichen Standorte. Es ist daher sinnvoll, regionale Ressourcen zu bündeln und gezielt in diese Standorte mit ihren konkreten Interventionen zu investieren.



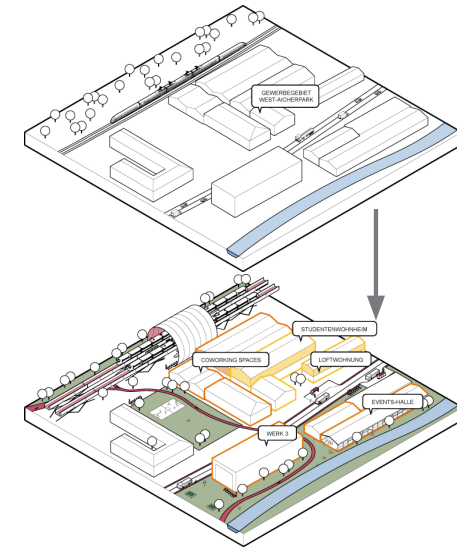
Aicherpark – Innovativ Urban

Der Aicherpark bringt mit seiner monofunktionalen Bebauung von Gewerbe- und Großmarkthallen (Lidl, Kfz Unternehmen...) ein großes Potential zur Transformation mit sich. Durch den Wandel des Konsumverhaltens und die Abnahme des Individualverkehrs werden die großflächigen Gewerbehallen sukzessive umgenutzt und freierwerdende Flächen bewusst nachverdichtet. Die Entstehung dieses dichten, urbanen Gefüges lässt die Stadt Rosenheim aktiv mit der Gemeinde Kolbermoor verschmelzen und führt durch die neue Zentrumsbildung zu einer Aufwertung angrenzender Wohngebiete.

In Bahnhofsnähe kommt es zu der Errichtung eines öffentlich zugänglichen Zentrums für den Wissensaustausch mit integrierten Konferenzräumen, Ausstellungsbereichen, Arbeitsräumen und einem Bistrobetrieb. Es ist eine ideale Plattform, die im Zuge der Digitalisierung die Förderung von Kooperationen zwischen kleinen und mittelständigen Unternehmen aus der Region und jungen, innovativen Startups unterstützt und dadurch die Region wirtschaftlich stärkt.



Innovativ Urban



Zentrum für Wissensaustausch



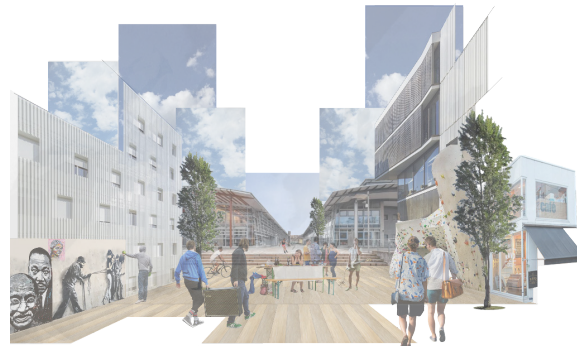
- Rosenheim Stadt wächst mit Kolbermoor zusammen
- Kooperationen zwischen kleinen und mittelständigen Unternehmen und innovative Startups
- Neue Unternehmen besonders im Bereich IT und Kommunikation stärken die Wirtschaft der Region

Hochschule – Campus Leben

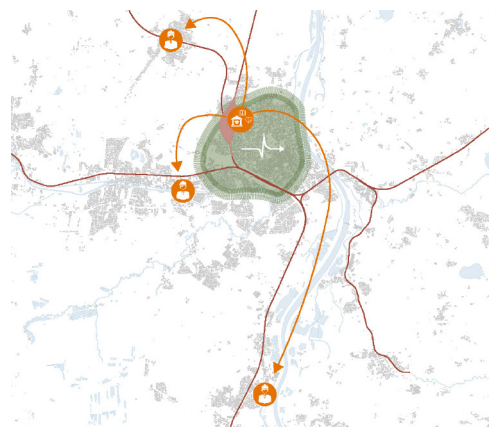
Wichtige Interventionen, um den Standort Rosenheim Hochschule zu stärken sind, neben der Verbesserung der Erreichbarkeit durch ÖPNV, die Aufwertung des Campus und des Zugangswegs von der Bahnhaltestelle «Hochschule» zur Hochschule selbst. Ziel ist es, den Campus für die Studierenden attraktiver zu gestalten, indem das Nahversorgungs- und Freizeitangebot auf dem Campus ausgebaut wird. Hier entsteht ein neues Sport- und Bildungszentrum mit vielseitigem Angebot (Fitnessstudio, Lernasen, Bibliothek, Café, Raum der Stille etc.), wo die Studierenden nach und zwischen ihren Vorlesungen ihren individuellen Bedürfnissen nachgehen können.




Durch die Errichtung neuer bezahlbarer Studentenwohnheime in Campusnähe ziehen die Studierenden nach Rosenheim und geben der Stadt einen frischen, dynamischen Impuls. Neben dem Rückgang des generellen Pendlerverkehrs durch den neuen Wohnraum in der Stadt führt der Ausbau des ÖPNVs dazu, dass der Individualverkehr zurückgeht. Im Zuge dessen lanciert die Stadt Rosenheim die Initiative «Autofreie Innenstadt Rosenheim» und schafft dadurch ein grünes Zentrum für die Bewohner.

Die Veränderungen auf dem Campus haben auch indirekte Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt in der Region Rosenheim. Die Studierenden lernen die Stadt zu lieben und bleiben den Unternehmen in der Region als hochqualifizierte Fachkräfte treu.

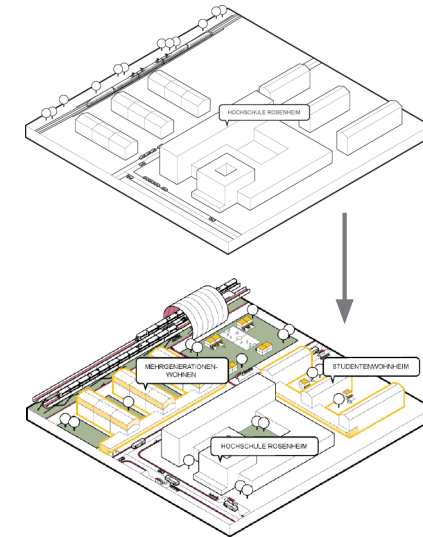


Campus Leben



-  Hochschule bildet hochqualifizierte Fachkräfte für die Unternehmen in der Region Rosenheim aus
-  Mehr Studierende nutzen den ÖPNV, PKW Pendlerverkehr nimmt ab
-  Die Innenstadt Rosenheim wird zu einem autofreien Naherholungszentrum

Wirkungen



Sport- und Bildungszentrum

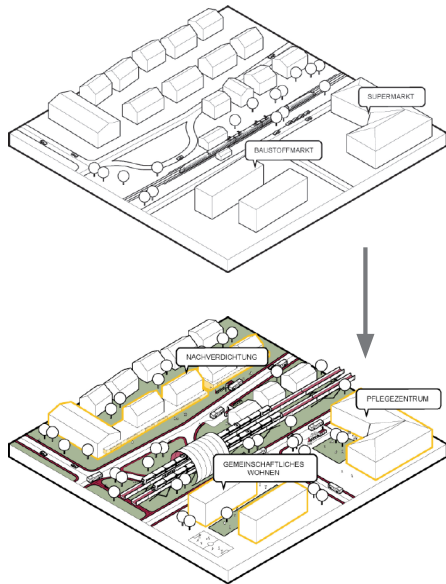
Großkarolinenfeld – Gemeinschaftlich Bewohnen

Die Gemeinde Großkarolinenfeld ist durch die Nähe zu Rosenheim und die Lage an der Zugverbindung nach München ein attraktiver suburbaner Wohnort. Dennoch sind die Bewohnerzahlen gerade bei Kindern und Jugendlichen und den über 60-Jährigen sinkend. Die Siedlungsstruktur ist von Ein- und Mehrfamilienhäusern geprägt und bietet sich für eine bewusste Nachverdichtung an.

Im Bereich um den Bahnhof werden Studentenwohnheime und Mehrgenerationenhäuser gebaut. Nahe dem Erlbach wird das Pilotprojekt „Gemeinschaftliches Wohnen“ zusammen mit den Bewohnern geplant und errichtet. Es zielt auf eine Förderung und Umsetzung von nachhaltigem Leben, Wohnen und Arbeiten in einer interkulturellen und generationenübergreifenden Gemeinschaft ab und dient als Vorreiter

miteinander.füreinander.

für weitere Projekte in der gesamten Region. Im Zuge des Ausbaus der Studentenwohnheime und Mehrgenerationenhäuser werden die bestehenden Kindergärten ausgebaut und ein Kompetenzzentrum für Pflege eingerichtet. Großkarolinenfeld entwickelt sich zu einem attraktiven Wohnstandort, der dem steigenden Wohnungsdruck in Rosenheim entgegenwirkt, neuen Wohnraum für die Berufstätigen im innovativen Aicherpark schafft und die gesamte Region mit einem mobilen Pflegeservice versorgt.



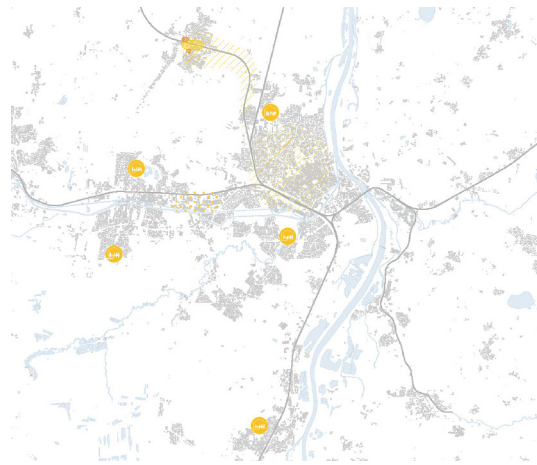
Wohn- und Pflegezentrum




Raubling – Balance schaffen

Im Gegensatz zu Großkarolinenfeld profitiert Raubling von der Nähe zu Rosenheim und der Lage an der Zugstrecke nach Kufstein und weist steigende Bewohnerzahlen auf. Um die Gemeinde räumlich zu stärken und der Trennung Ost-West Raubling durch die Schienen und die Durchfahrtsstraße entgegenzuwirken, wird der Bahn-



Gemeinschaftlich bewohnen



-  Bewusstes Nachverdichten
→ Gemeinschaftlich Bewohnen
-  Reduzierung des Wohnungsdrucks auf Rosenheim
-  Attraktiver Wohnort für die Angestellten der neuen Unternehmen im Aicherpark

Wirkungen

hof Richtung Norden verlegt und als verbindendes Element ausgebaut. Das Bahnhofareal wird zu einem wichtigen Knotenpunkt und entwickelt sich zum neuen Ortskern, der die Gemeinde mit Nahversorgung, Bildung und einem kulturellen Angebot versorgt.

Die monofunktionale Fläche der Papierfabrik bietet sich für eine Umstrukturierung und Nachverdichtung an. Ein neues, polyfunktional durchmischtes Wohnviertel kann entstehen, das dem Wohnungsdruck in Rosenheim und Raubling selbst Abhilfe schafft. Des Weiteren, wird die Papierfabrik zu einem Logistikzentrum umfunktioniert und die alten Schienen reaktiviert, um den Vertrieb über die Schienen weiter auszubauen.

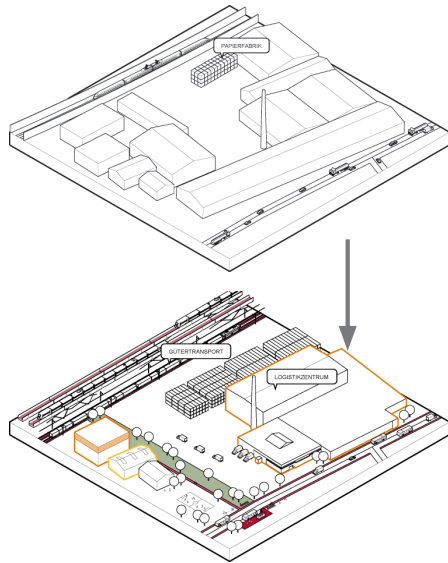
Das Logistikzentrum bringt auch einen Mehrwert für die gesamte Region mit sich. Durch den Wandel des Konsumverhaltens und die zunehmende Digitalisierung, die auch das produzierende Gewerbe verändert, werden Gewerbeflächen in der gesamten Region frei und bieten Potenzial zur sukzessiven Umnutzung und Umstrukturierung. An diesen Orten werden kleine Ableger des Logistikzentrums stationiert, die von Raubling aus beliefert und gesteuert werden und neue Arbeitsplätze schaffen.



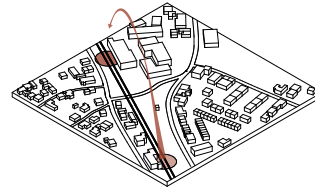
Balance schaffen

Entwicklungsstrategie Raubling

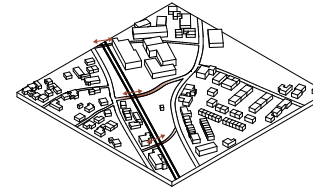
„Mobil vernetzt“



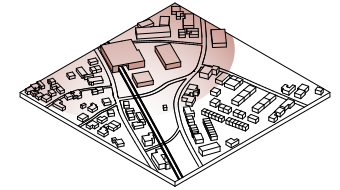
Logistikzentrum



1. Verlegung des Bahnhofs Raubling.



2. Aktivierung Durchgangsverbindungen Raubling Ost mit Raubling West.

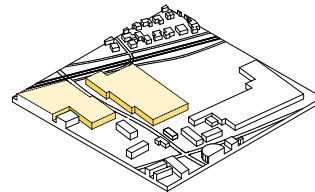


3. Neubau Bahnhof in Ortsmitte inkl. Mobilitäts- und Nahversorgungsangeboten (Kita, Einkaufe, Apotheke, Packstation, Internet-cafe...).

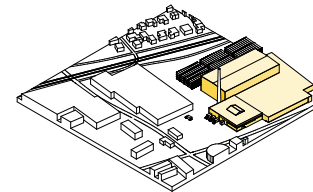
Auswirkungen:

- Die Gemeinde Raubling bekommt eine neue Ortsmitte - ein lebhafter Ort des Austauschs für die Bewohner.
- Durch die Erhöhung der Taktung im Bahnverkehr, den Bahnhofsausbau und die gute Anbindung nach Rosenheim wird Raubling zu einem attraktiven Wohnort für Alt und Jung.

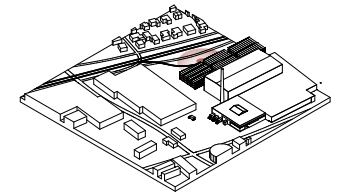
„Polyfunktional durchmisch“



4. Nachverdichtung mit flexiblen Wohn- und Arbeitsformen auf dem Gewerbegebiet der Papierfabrik (Partizipationsprojekte).



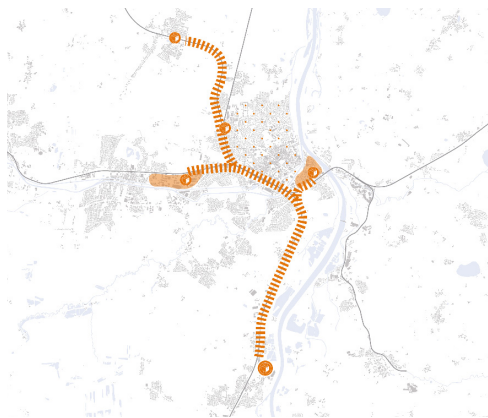
5. Umstrukturierung der Papierfabrik zum Logistikzentrum Raubling.



6. Reaktivierung des Schienenverkehrs und Errichtung Güterbahnhof für das Logistikzentrum.

Auswirkungen:

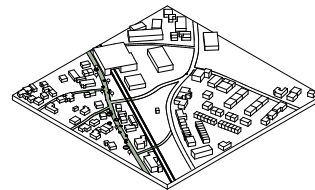
- Neu entstandene Mietwohnungen entlasten den Wohnungsdruck in der Stadt Rosenheim.
- Durch das Logistikzentrum entstehen neue Arbeitsplätze für die Region und die Gemeinde wird wirtschaftlich gestärkt.
- Als Logistik- und Vertriebszentrum wird Raubling in der Zeit der Digitalisierung zu einem wichtigen Player für die gesamte Region.



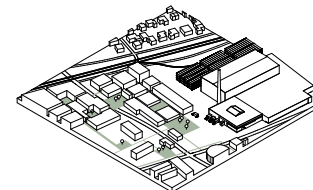
- Transformation der Gewerbeflächen, s. Aicherpark
- Rückgang der Pendlerzahl, Rosenheim als autofreie Stadt
- Kleine Logistikzentren von denen aus mit Fahrrädern ausgeliefert wird
- Ausbau des Güterverkehrs

Wirkungen

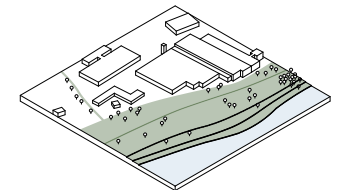
„Grün verflochten“



7. Revitalisierung der Durchgangsstrasse Raubling. (PKW Fahrverbot).



8. Ausbau des Wegenetzwerks und Aktivierung von Freiräumen (sozialer Austausch).

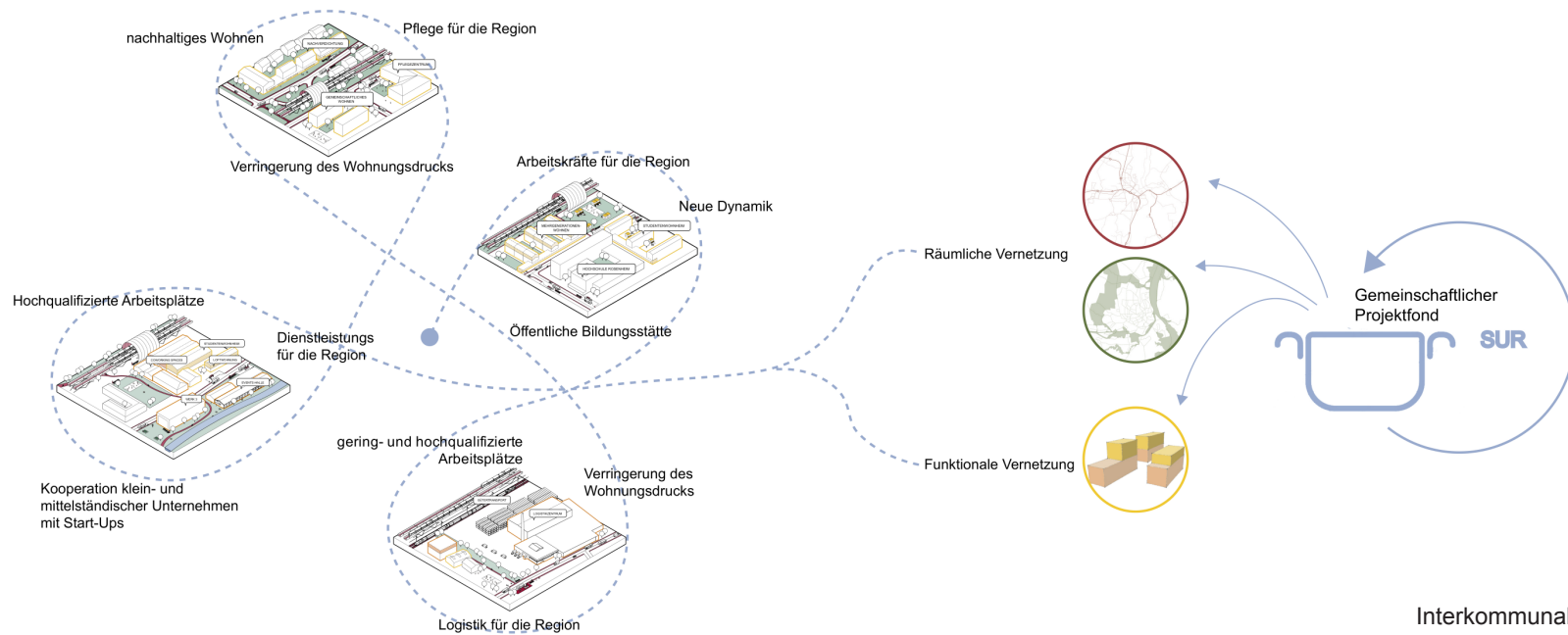


9. Renaturierung und Ausbau des Naherholungsgebiets Inn. Ausbau Fahrradschnellstrecke nach Rosenheim Stadt.

Auswirkungen:

- Durch die Umgestaltung vielbefahrener Verkehrsstrasse zu beruhigten Orten des alltäglichen Lebens, sowie den Ausbau zum Naherholungsgebiet Inn wird Raubling zu einem lebenswerten Wohn- und Arbeitsstandort in umliegender Nähe zu Rosenheim. Jeder Bürger findet hier die Balance zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit.

Fazit



Interkommunale Zusammenarbeit

Im Zuge unseres Projektes «miteinander.füreinander.» ist deutlich geworden, dass die Entwicklung Rosenheims nur durch eine gemeinsame Förderung und Entwicklung der Gemeinden möglich ist. Die dabei vorgeschlagene Spezialisierung der Gemeinden ist aus unserer Sicht ein Weg, den Austausch zwischen den Gemeinden voran zu treiben, damit jede Gemeinde ihren Teil zur Region Rosenheim beitragen kann.

Um die genannten räumlichen Vorhaben umzusetzen, benötigt es eine interkommunale Finanzierung. Wir schlagen daher einen gemeinschaftlichen Projektfonds vor, aus dem die drei Agenden «Mobil vernetzt», «Polyfunktional durchmischt» und «Grün verflochten» finanziert werden. Gespeist wird der Fonds dabei von Fördermitteln für die Regionalentwicklung. Auch vorstellbar ist, dass Projekte, wie z.B. eine Landesgartenschau genutzt werden, um die

Agenden umzusetzen. Je nach Agenda gibt es demzufolge unterschiedliche Förderungsmöglichkeiten, die es abzuwägen gilt.

Durch den gemeinschaftlichen Fonds wird sichergestellt, dass alle Gemeinden von der Entwicklung profitieren und nicht nur die wirtschaftlich starken Gemeinden finanziell belastet werden. Es stellt ein Geben-Nehmen-Prinzip dar, das zur allgemeinen Förderung beiträgt.

Nur durch eine gemeinschaftliche Förderung der gesamten Region wird es Rosenheim schaffen, sich nachhaltig zu entwickeln und seine Position in der Metropolregion München zu festigen.

Gerade im Bezug auf die Spezialisierung muss genau betrachtet werden, welche Möglichkeiten in welcher Gemeinde gegeben sind, und welche Spezialisierung

am sinnvollsten ist. Auch sind wir der Meinung, dass eine komplette oder erzwungene Spezialisierung nicht sinnvoll ist, da es eine Gemeinde von dieser Spezialisierung abhängig machen kann. Dadurch kann es zu einem Lock-In kommen, der die Gemeinden langfristig gesehen zu mehr Kosten zwingen kann. Es ist auch wichtig, das Gleichgewicht zwischen den Gemeinden und der kreisfreien Stadt in Bezug auf Unternehmensverteilung noch einmal zu überprüfen. So kam im Zuge der Diskussion heraus, dass die mittelständischen Unternehmen in der Region stärker und besser auf die Digitalisierung vorbereitet sind, als die großen Unternehmen in der Stadt. Dadurch kann es zu einem anderen Ungleichgewicht in der Region kommen, wie bisher angenommen. Dies sollte im Zuge einer Umsetzung nochmal genau analysiert werden.

Quellenangaben / References

Bayerisches Landesamt für Statistik, BLfS (2016): Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Landkreisen Bayern Veränderung 2035 gegenüber 2015 in Prozent. In: Bayerisches Landesamt für Statistik (Hrsg.): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2035. München: Freistaat Bayern, 4.

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2017). GENESIS-Online Datenbank. <<https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>>, Zugriff: 5. März 2018.

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, Landesentwicklung und Heimat (2015). BayernAtlas. <<http://www.stmflh.bayern.de/service/bayernatlas>>, Zugriff am 5. März 2018.

Bayerische Staatsregierung (o.A.): Energie-Atlas Bayern, <<https://www.energieatlas.bayern.de/>>, Zugriff: 10. Dezember 2018.

Bayern Atlas, Bayerische Vermessungsverwaltung Euro- Geographics <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=-ba&catalogNodes=11,122&bgLayer=atkis>, Zugriff: 10.11.18

Bisnode (2016):Firmendatenbank. <<http://www.bisnode.de/product/hoppenstedt-firmendatenbank-internet-datenbank/>>, Zugriff: 09. Dezember 2018

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, BBSR (o.A.): INKAR. Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. <<http://inkar.de/>>, Zugriff: 14. Dezember 2018.

Ernst Basler + Partner AG, EBP (2016): Trend-Report. CH - Zollikon: BaslerFonds Arbeitsgruppe Zukunftsforschung.

Ernst Basler + Partner AG (Hrsg.) 2013. Langfristige Siedlungsentwicklung. URL: <http://docplayer.org/62608580-Langfristige-siedlungsentwicklung-konzeptgutachten-entwicklung-langfristige-siedlungs.html>, Zugriff: 12. Februar 2019.

Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (o.A.): Technische Daten. <www.ldbv.bayern.de/produkte/weitere/OpenData.html>, Zugriff: 04. Februar 2019.

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

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München: „Radschnellverbindungen im München Umland“, 2015

Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, STMI (o.A.): Kommunalen Finanzausgleich. <<https://www.stmi.bayern.de/suk/kommunen/landesleistungen/finanzausgleich/index.php>>, Zugriff: 05. März 2019.

Stadtentwicklungskonzept Rosenheim 2025, Stadt in Zukunft, Handlungsfeld Landschaft und Freiraum verankert im Grünkonzept https://www.rosenheim.de/fileadmin/Dateien/Rosenheim2025/150728_Statusbericht_zum_Freiraumkonzept.pdf Zugriff: 15. November 2018.

Thierstein, Alain, Gebhard Wulfhorst, Michael Bentlage, Stefan Klug und Helene Steiner (2016): WAM Wohnen Arbeiten Mobilität. Die Beschäftigten der SWM. Potentiale für die MVG. München: Lehrstuhl für Raumentwicklung und Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München.

Wiese, Anne, Agnes Förster, Lukas Gilliard und Alain Thierstein (2014): A spatial strategy for the production of place in two German cities - Urban design interventions as a driver for spatial transformation. In: City, Territory and Architecture 1(13), 1-9.

Danksagung / Acknowledgements

Stadt Rosenheim

Frau Oberbürgermeisterin Bauer
Herr Nolasco, Amtsleiter Stadtplanungsamt,
Herr Sarsky, Geschäftsführung
SUR, Wirtschaftsförderung
Frau Graf, Fachgebietsleiterin
Entwicklungsplanung und Städtebau

Landratsamt Rosenheim

Herr Thomas Spindler

Hochschule Rosenheim

Herr Dr. Peter Niedermaier, Vizepräsident
Hochschule Rosenheim
Herr Steffen Rex, Architekt,
Lehrbeauftragter Hochschule
Herr Oliver Heller, Kanzler
Hochschule Rosenheim
Prof. Dr. Jochen Stopper, Lehrstuhl
Energieeffizientes und Nachhaltiges Bauen

Industrie und Handelskammer (IHK)

Herr Wolfgang C. Janhsen

Gründerzentrum Stellwerk 18

Herr Daniel Artmann, Netzwerkmanagement
Frau Annamaria Staber, Teamassistenz
Frau Bettina Moser, Netzwerkmanagement

GRWS Wohnungs- und Sanierungsgesellschaft Rosenheim

Herr Stefan Ludwig, Geschäftsführer Rosenheim

Soziale Stadt Raubling

Frau Sabine Baumgartner, Bürgerhaus Raubling

Sparkasse Rosenheim-Bad Aibling

Herr Dobner

Krones AG

Peter Moertl (Press Relations)

Bora

Herr Heiss, Personalentwicklung
Frau Maria Anker

Kathrein SE

Ralf Exler, Innovationsmanagement

Planungsbüros ISEK Raubling

Herr Günter Schalk, Landschaftsarchitekt,
Büro michellerundschalk
Frau Astrid Weisel, Stadtplanerin

Bauamtsleiter Umlandgemeinden

Herr Andreas Kraemer, Gemeinde Bad Aibling
Herr Hermann Weber, Gemeinde
Feldkirchen-Westerhamm
Herr Karl-Heinz Salzborn, Gemeinde Schechen
Herr Konrad Kremser, Gemeinde Bruckmühl
Herr Stuffer, Gemeinde Rohrdorf
sowie Gemeinde Stephanskirchen
Herr Landprecht, Geschäftsleiter
Gemeinde Raubling

Impressum

Herausgeber:
Technische Universität München
Fakultät für Architektur

Lehrstuhl für Raumentwicklung
Chair of Urban Development

Prof. Dr. Alain Thierstein
Markus Weing
Diane Arvanitakis
Philipp Nitsche

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

Design: Philipp Nitsche

Auflage:
100 Stück

