

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

69. Verbandsversammlung am 18. November 2008

Siedlungsentwicklung
und Mobilität (SuM)

Was ist das Ziel von SuM?

- Bessere **Abstimmung** von **Siedlungsentwicklung** und (schienengebundenem) **ÖPNV**
- Mehr **Kostentransparenz** bei der Siedlungsentwicklung
 - für die **Gemeinden**: Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf den Kommunalhaushalt
 - für **private Haushalte**: Auswirkungen der Wohnstandortwahl auf Wohn- und Mobilitätskosten

Projektbeteiligte

<p>Siedlungsentwicklung</p> <p>PV</p>	<p>Kostentransparenz</p> <p>GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP Stadtentwicklung und Mobilität Planung Beratung Forschung GbR</p>	<p>Mobilität</p> 
<p>Stufe 1: Schwerpunkt auf regionaler Betrachtungsebene + Untersuchung von Wohn- und Mobilitätskosten</p>		
<p>Stufe 2: Schwerpunkt auf kommunaler Betrachtungsebene + Untersuchung der fiskalischen Wirkungen</p>		

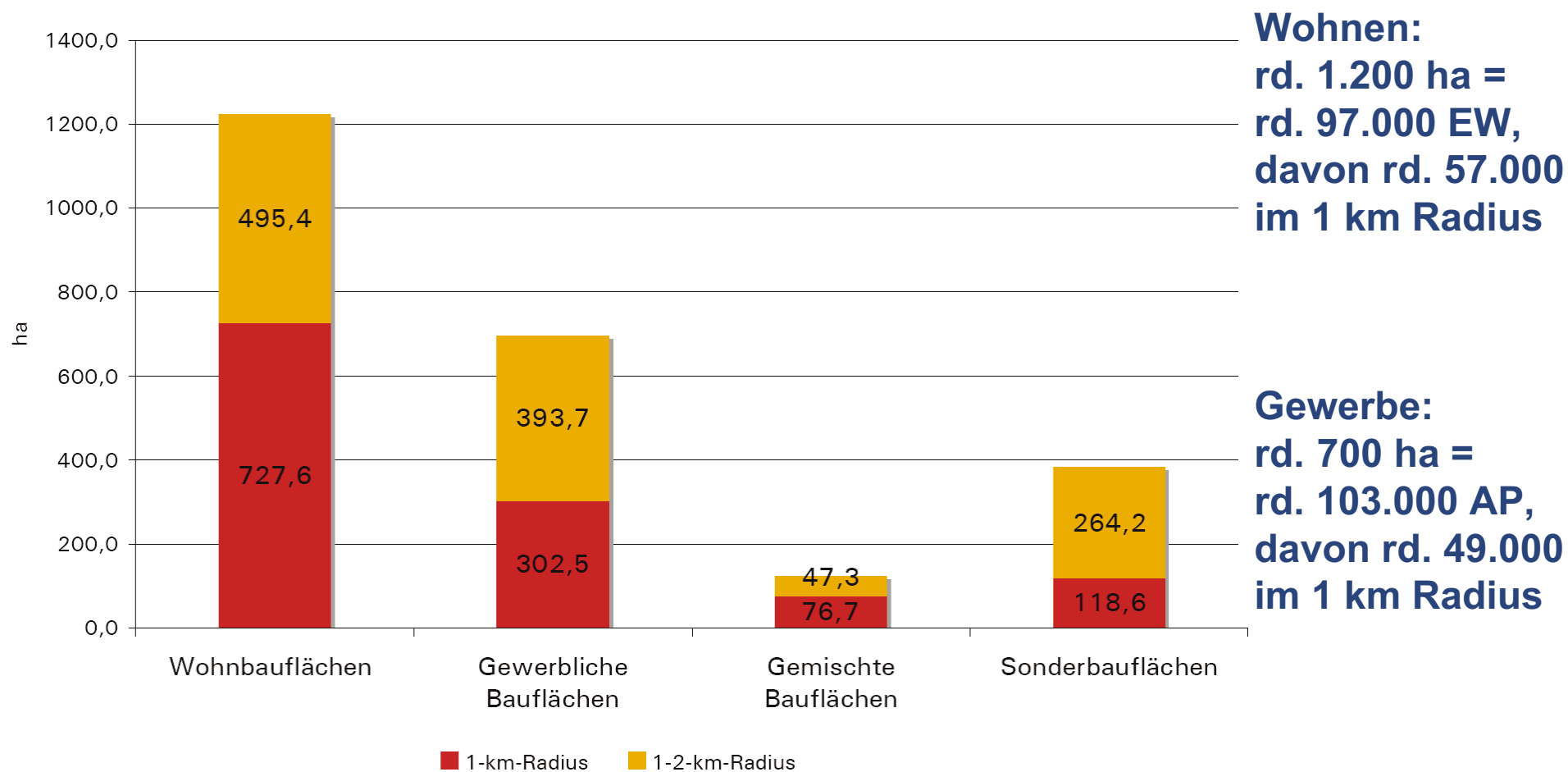
Fragestellungen im Baustein: Siedlungsentwicklung

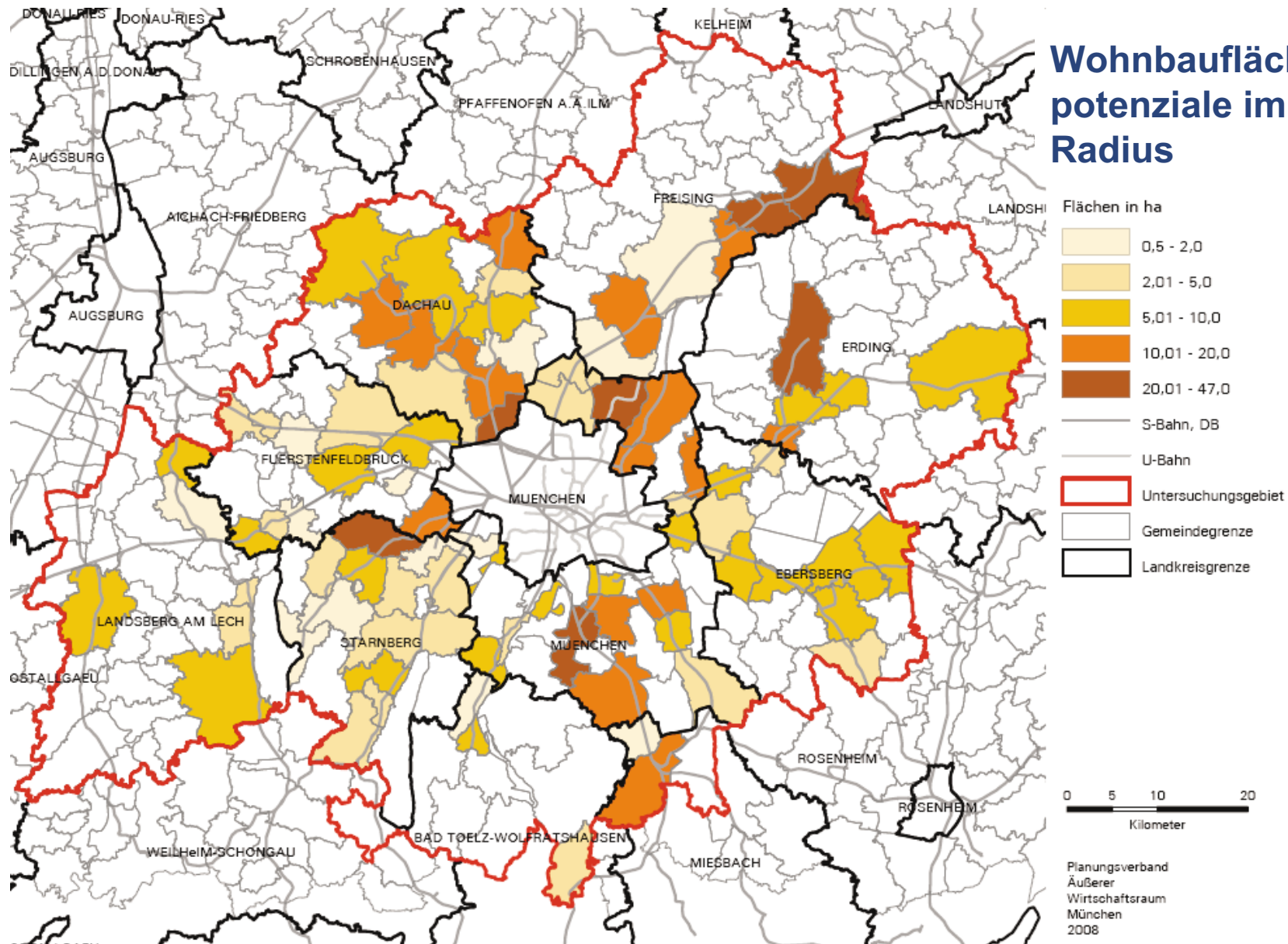
- Wie groß sind die derzeitigen Flächenpotenziale in den Gemeinden im Umfeld von Bahnhofpunkten?
- Wo befinden sich wichtige Verkehrsziele (Arbeitsplatzschwerpunkte, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen) in der Region?

Flächenpotenziale sind ...

- **Bauflächen im FNP**
- **unbebaut**
- **größer als 0,5 ha**
- **im 1.000 und 2.000m Radius von bestehenden SPNV-Haltestellen**

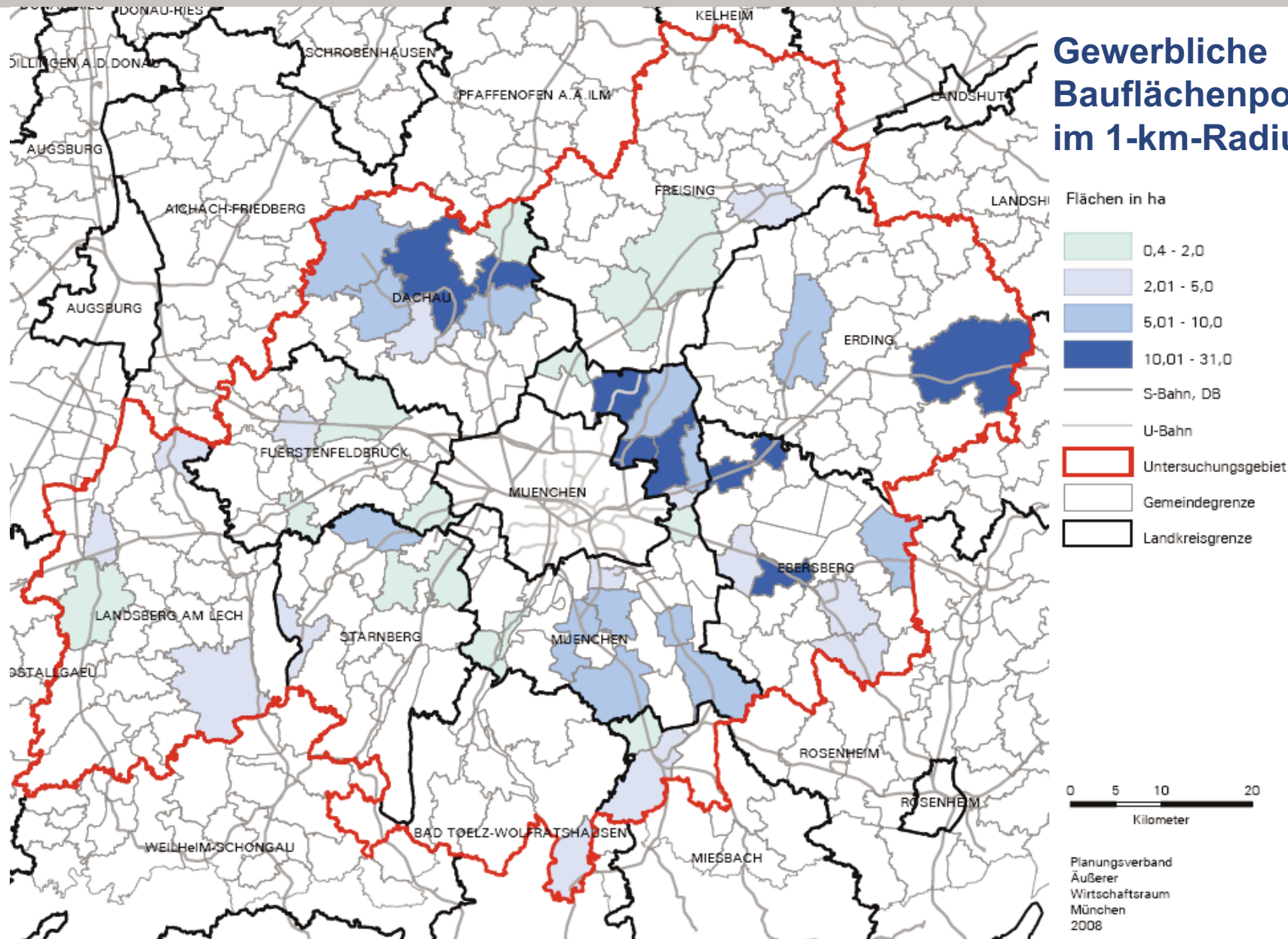
Umfangreiche Flächenpotenziale im Umfeld von Bahnhöfen





Wohnbauflächen

- **lediglich 6 von 100 Gemeinden haben keine Flächenpotenziale in Bahnhofsnähe**
- **Die Spannbreite des Flächenpotenzials ist sehr groß:**
 - in der 2 km-Zone von 0,5 ha - 66 ha
 - in der 1 km-Zone von 0,5 ha - 46 ha



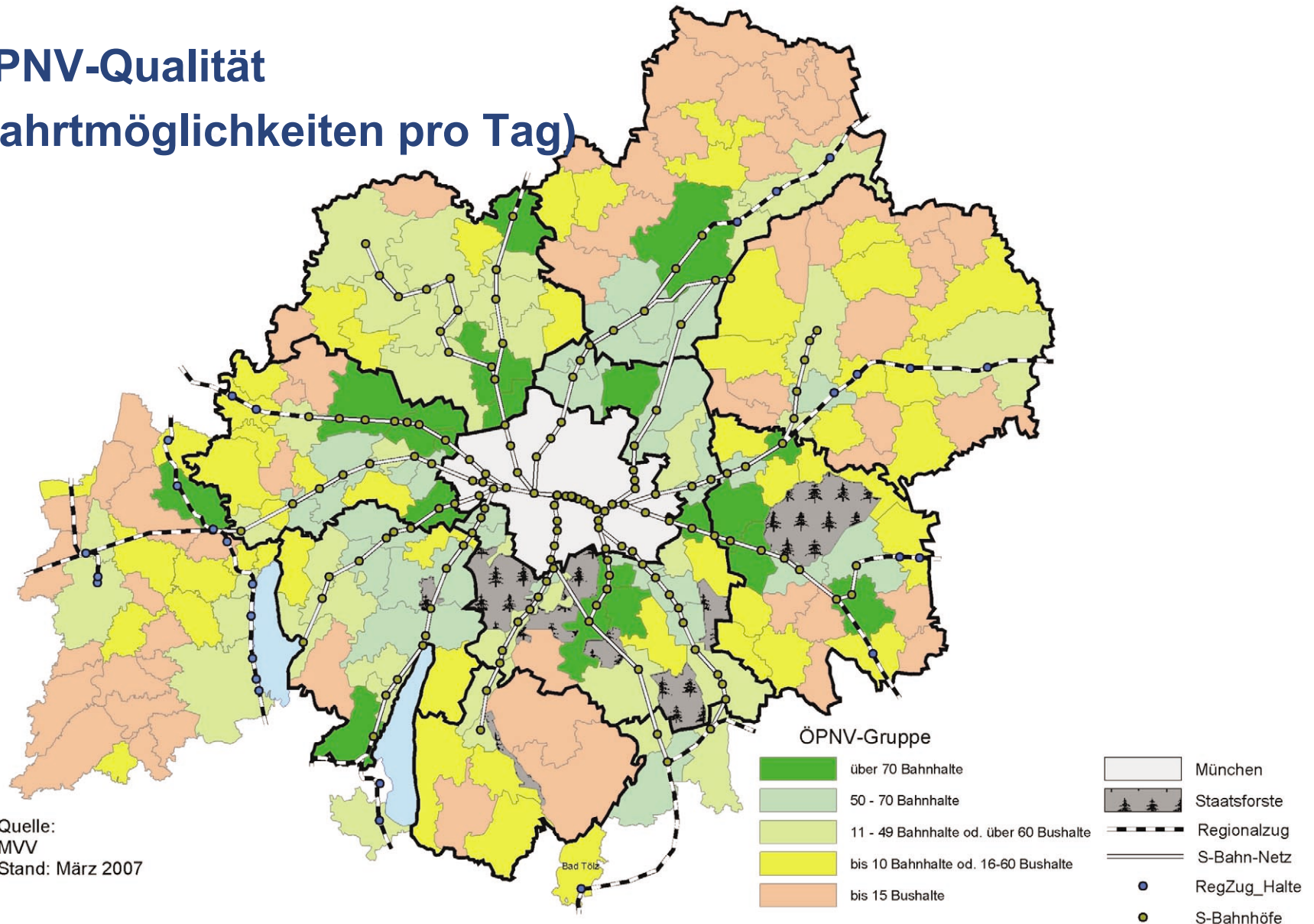
Gewerbliche Flächen

- **46 von den 100 untersuchten Gemeinden haben Gewerbeflächenpotenziale in Bahnhofsnähe**
- **Die Spannbreite des Flächenpotenzials ist sehr groß:**
 - in der 2 km-Zone von 0,5 ha - 87,8 ha
 - in der 1 km-Zone von 0,5 ha - 31 ha

Fragestellungen im Baustein: Mobilität

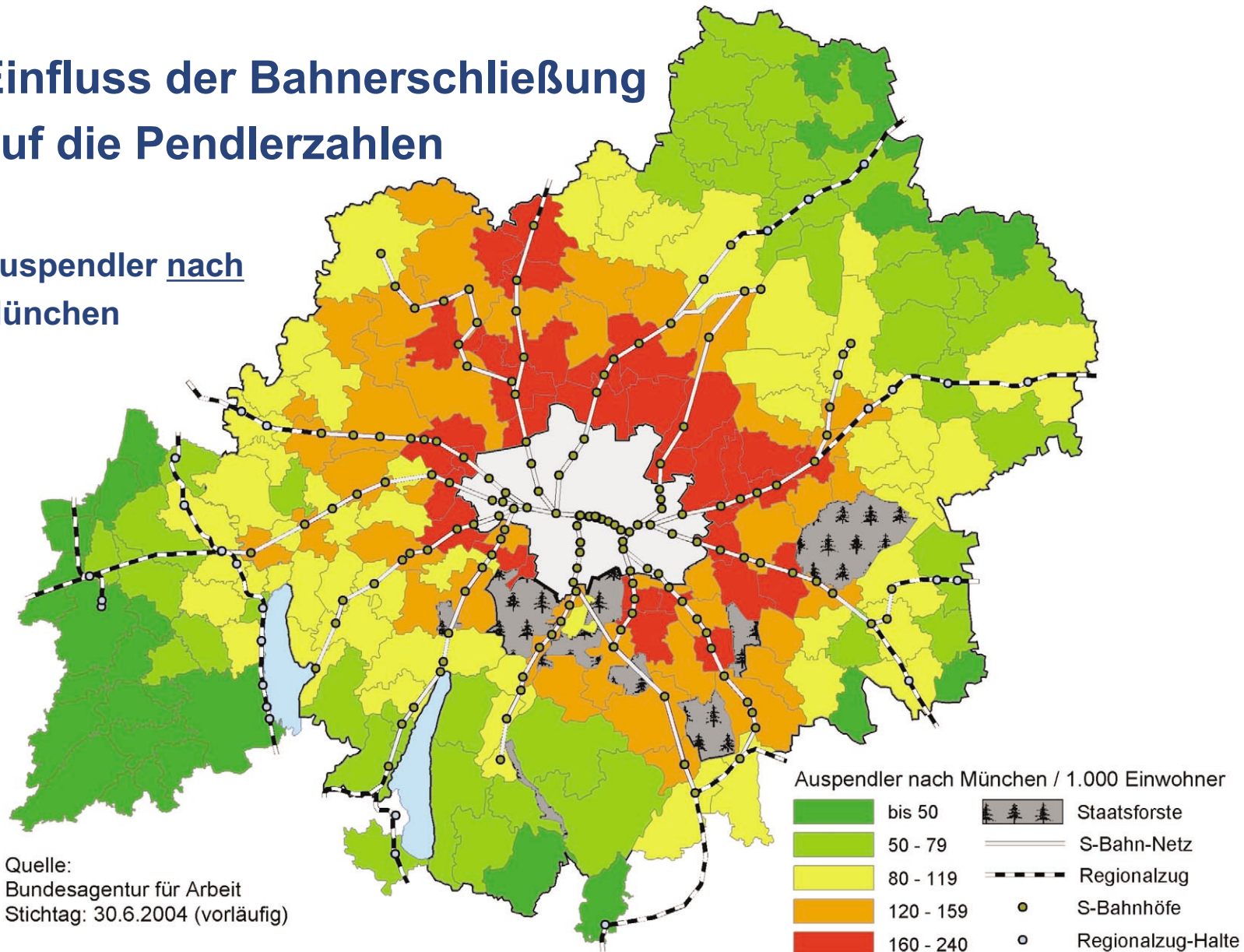
- Wie ist die **Erschließungsqualität** durch den ÖPNV in der Region?
- Hat das ÖPNV-Angebot Auswirkungen auf die **Verkehrsmittelwahl**?

ÖPNV-Qualität (Fahrtmöglichkeiten pro Tag)



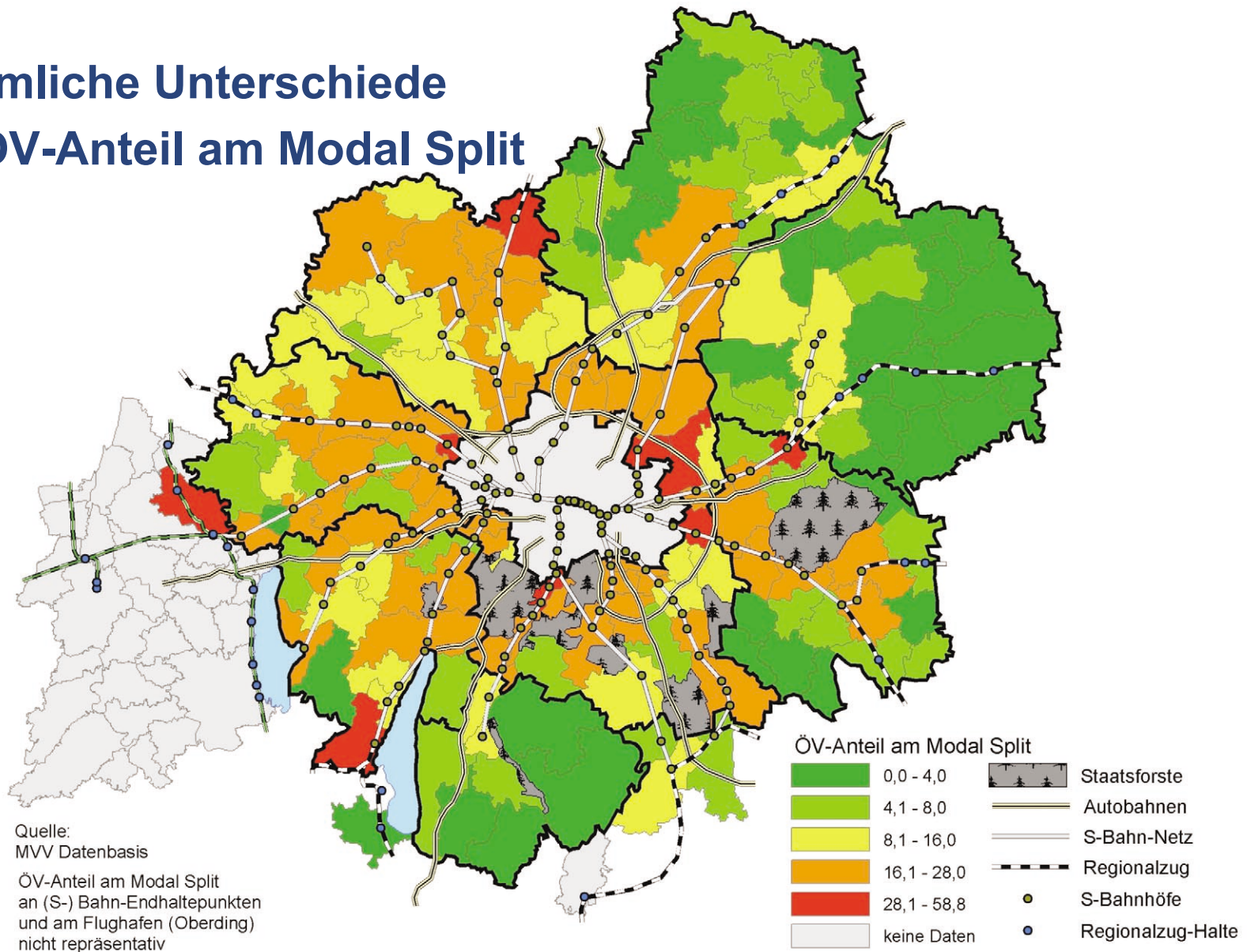
Einfluss der Bahnerschließung auf die Pendlerzahlen

Auspendler nach München

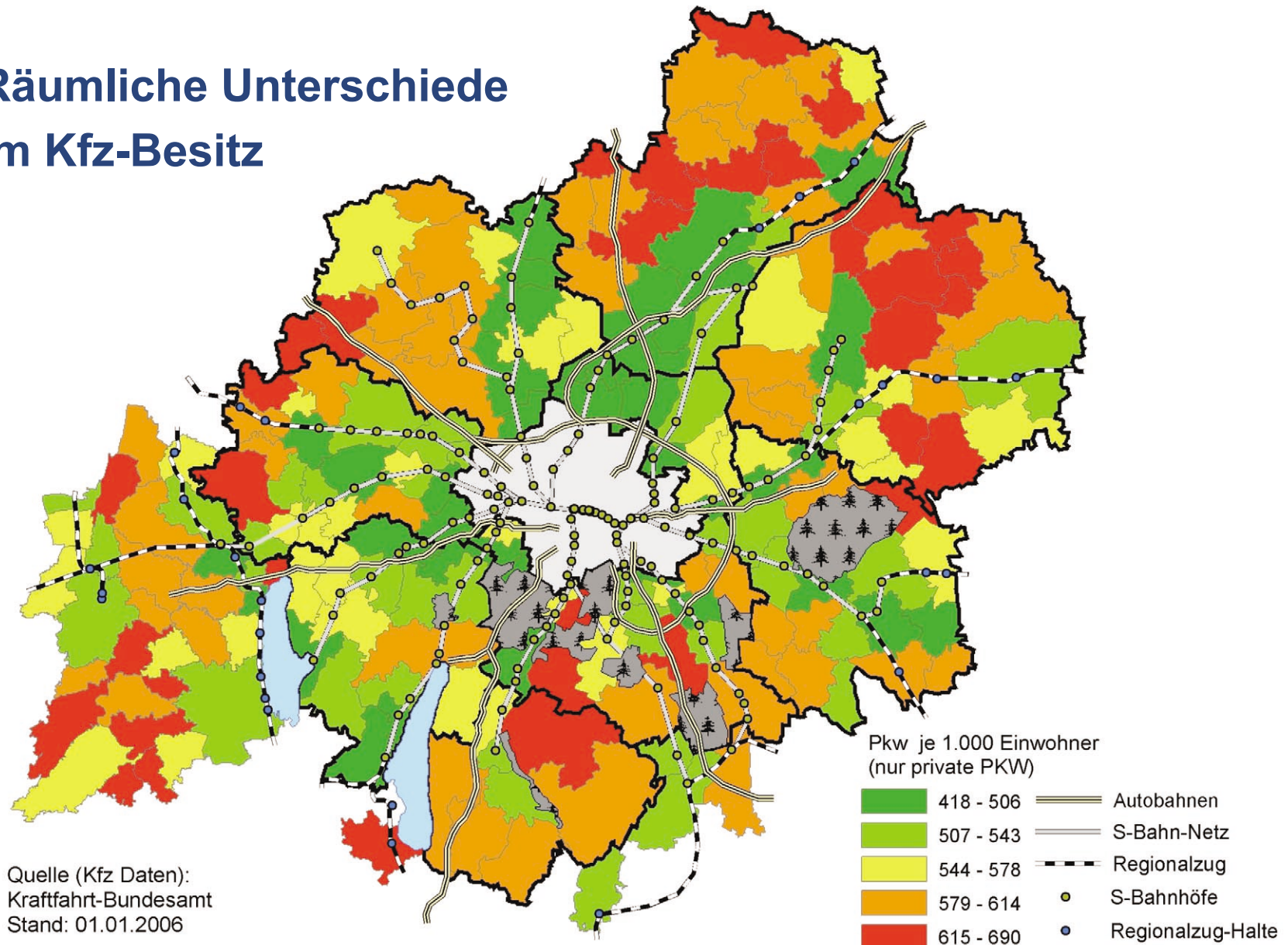


Quelle:
Bundesagentur für Arbeit
Stichtag: 30.6.2004 (vorläufig)

Räumliche Unterschiede im ÖV-Anteil am Modal Split



Räumliche Unterschiede im Kfz-Besitz



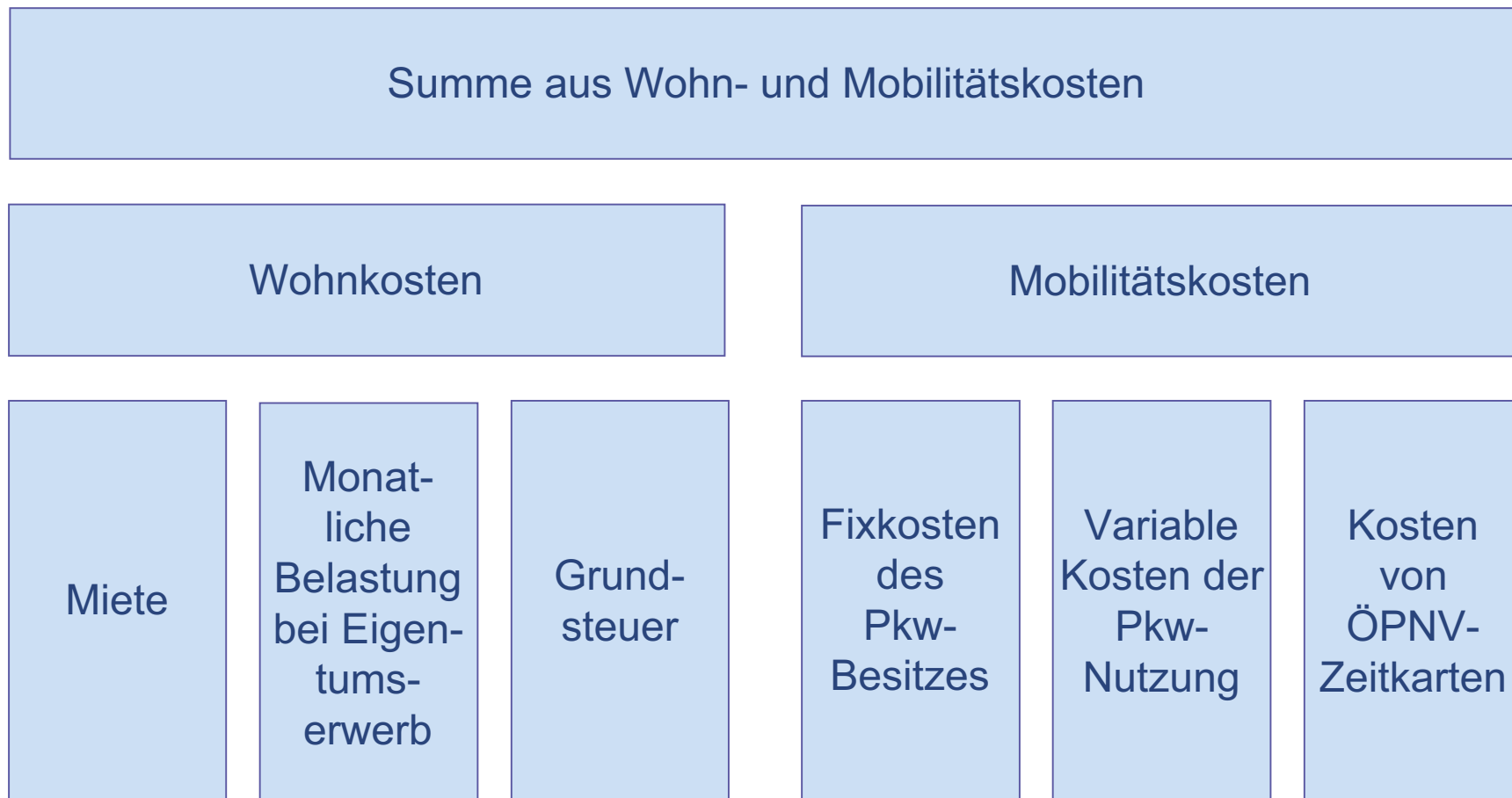
Fragestellungen im Baustein: Kostentransparenz

- Welchen **Kosten** entstehen privaten Haushalten an unterschiedlichen Wohnstandorten in der Region (Wohn- und Mobilitätskosten)?

oder

- Lebt es sich im Umland wirklich günstiger?

Portemonnaie der Haushalte

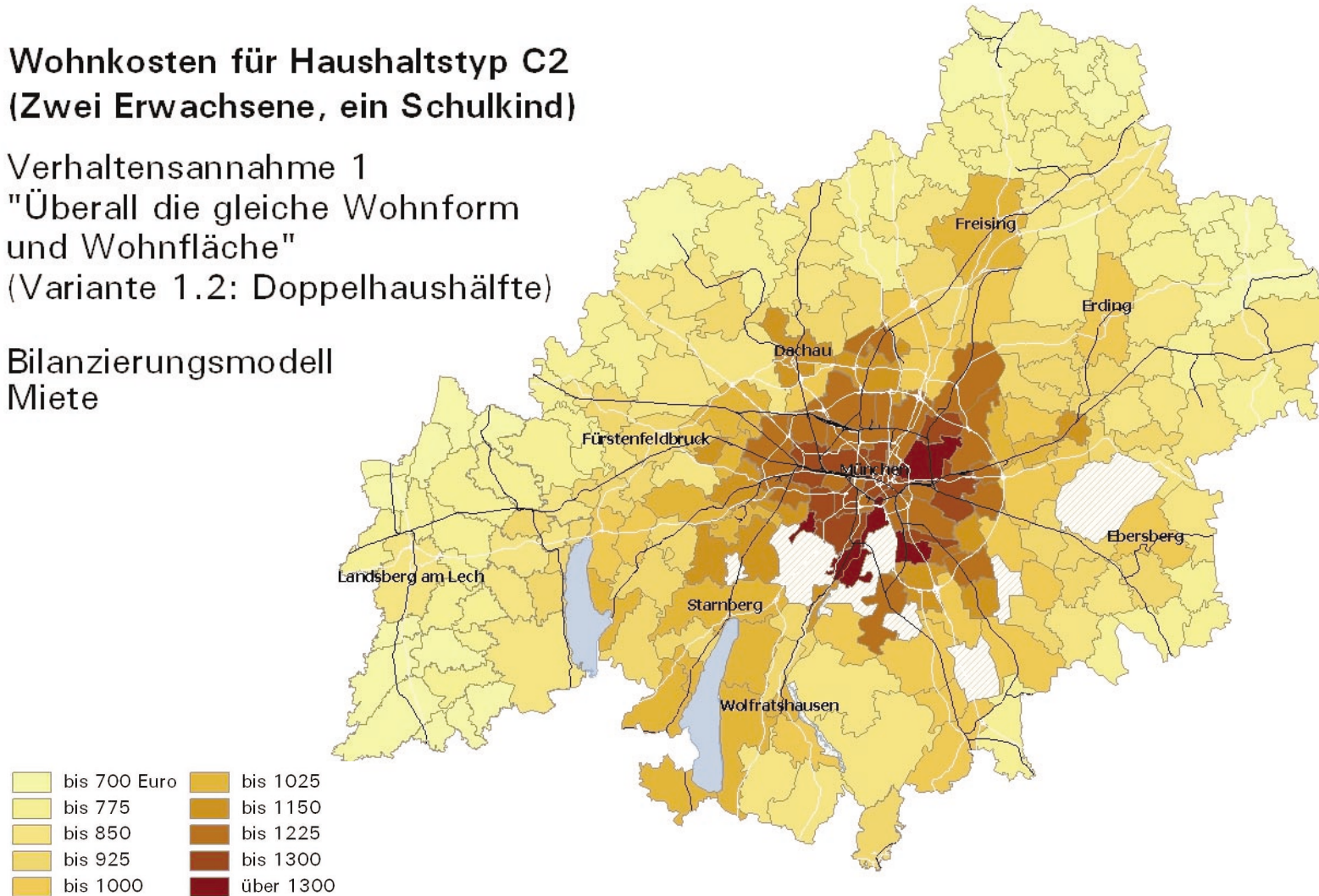


Wohnkosten

Wohnkosten für Haushaltstyp C2
(Zwei Erwachsene, ein Schulkind)

Verhaltensannahme 1
"Überall die gleiche Wohnform
und Wohnfläche"
(Variante 1.2: Doppelhaushälfte)

Bilanzierungsmodell
Miete

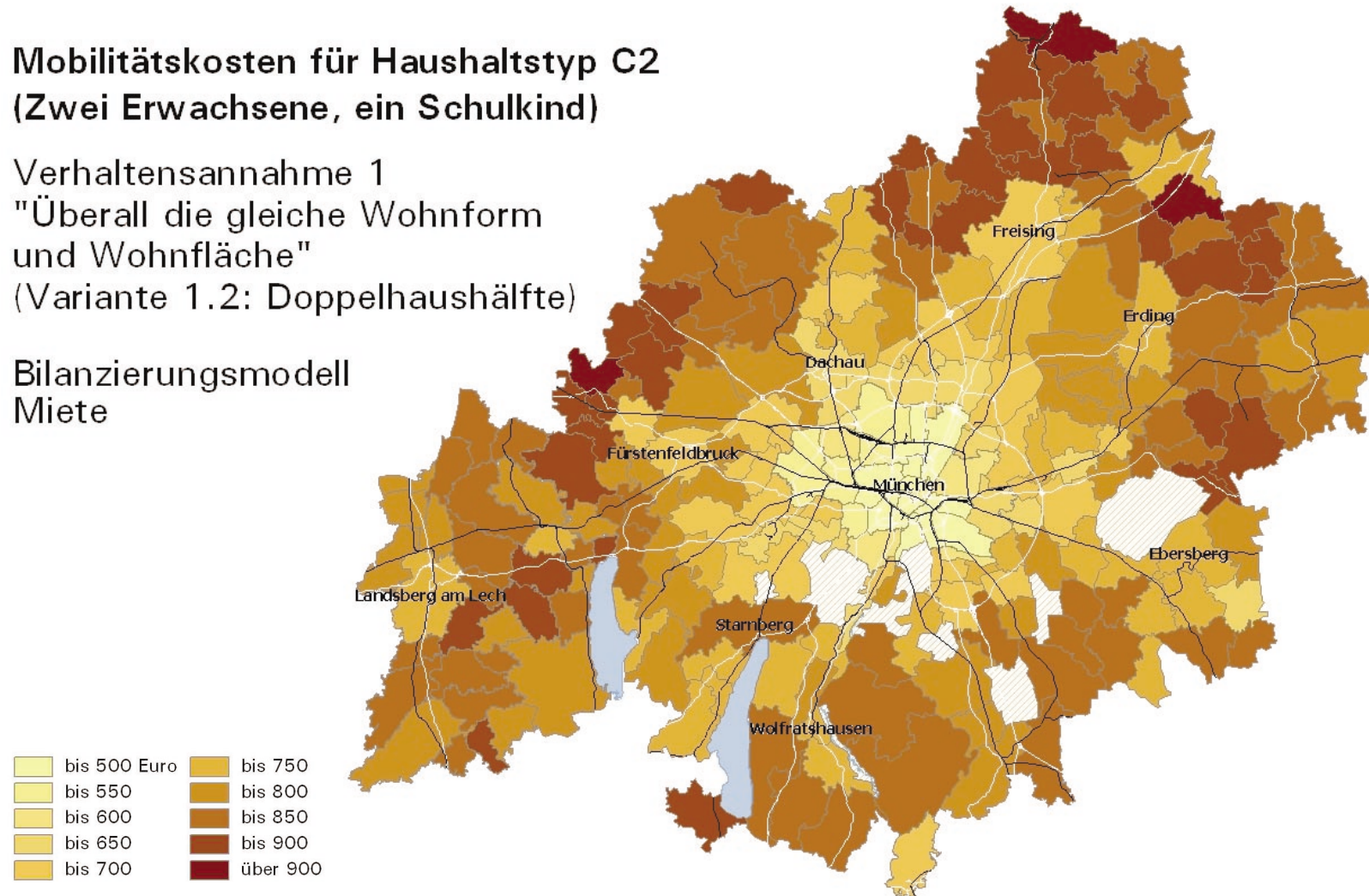


Mobilitätskosten

Mobilitätskosten für Haushaltstyp C2
(Zwei Erwachsene, ein Schulkind)

Verhaltensannahme 1
"Überall die gleiche Wohnform
und Wohnfläche"
(Variante 1.2: Doppelhaushälfte)

Bilanzierungsmodell
Miete

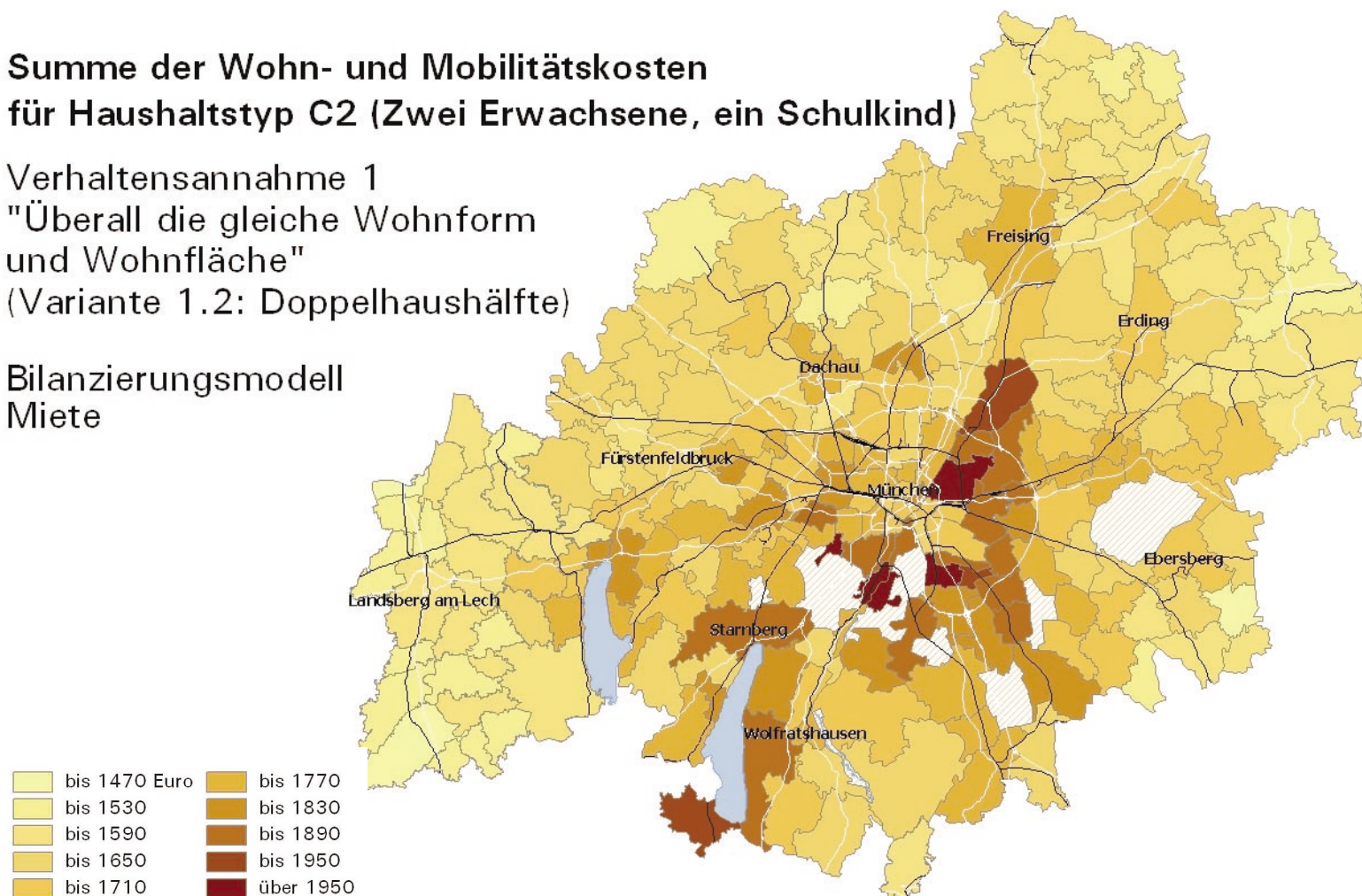


Überlagerung von Wohn- und Mobilitätskosten

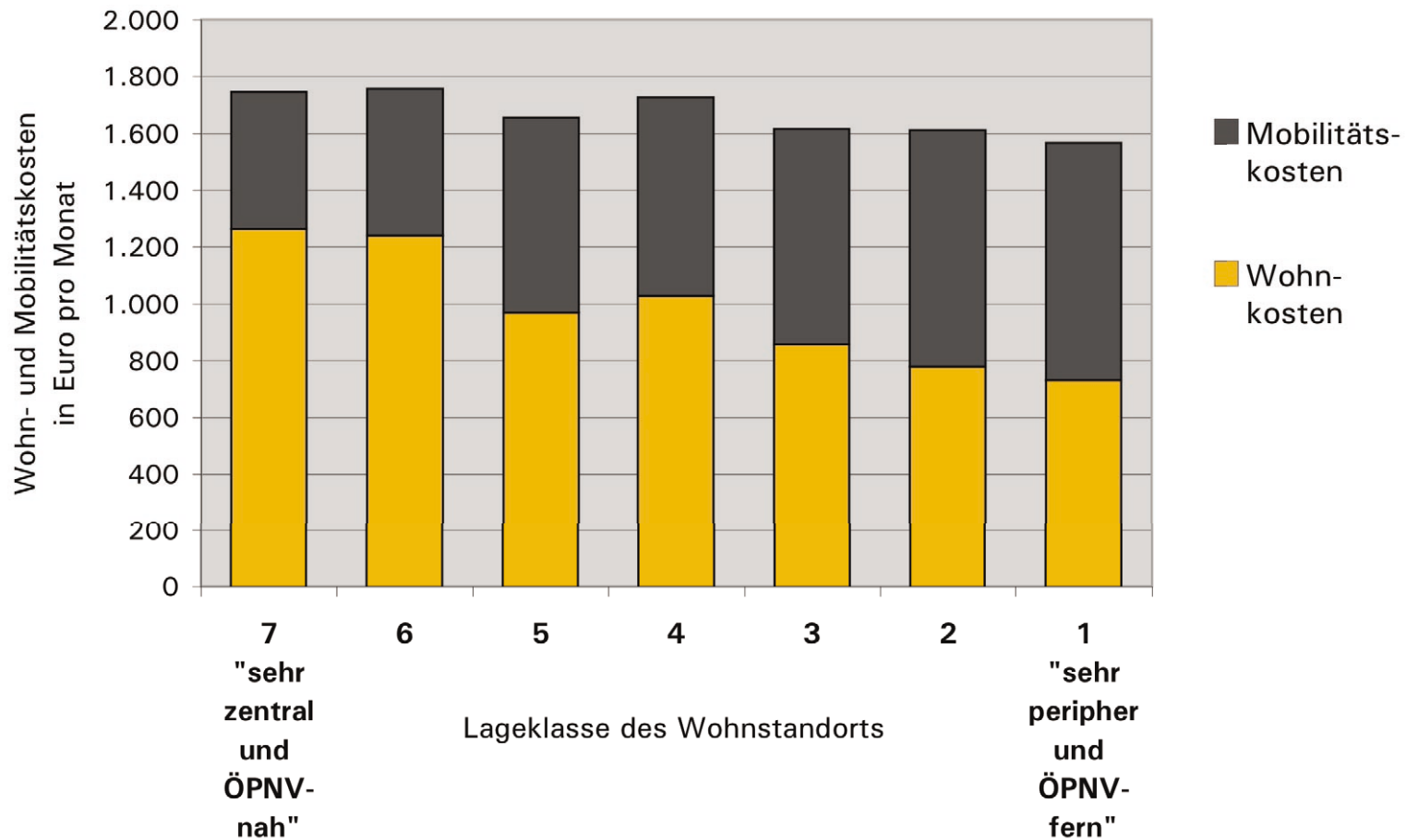
Summe der Wohn- und Mobilitätskosten
für Haushaltstyp C2 (Zwei Erwachsene, ein Schulkind)

Verhaltensannahme 1
"Überall die gleiche Wohnform
und Wohnfläche"
(Variante 1.2: Doppelhaushälfte)

Bilanzierungsmodell
Miete



Wohn- und Mobilitätskosten an unterschiedlichen Standorten in der Region



SuM - Stufe 2

- **Beginn Anfang 2009**
- **mit 6 Städten und Gemeinden aus dem PV-Gebiet**

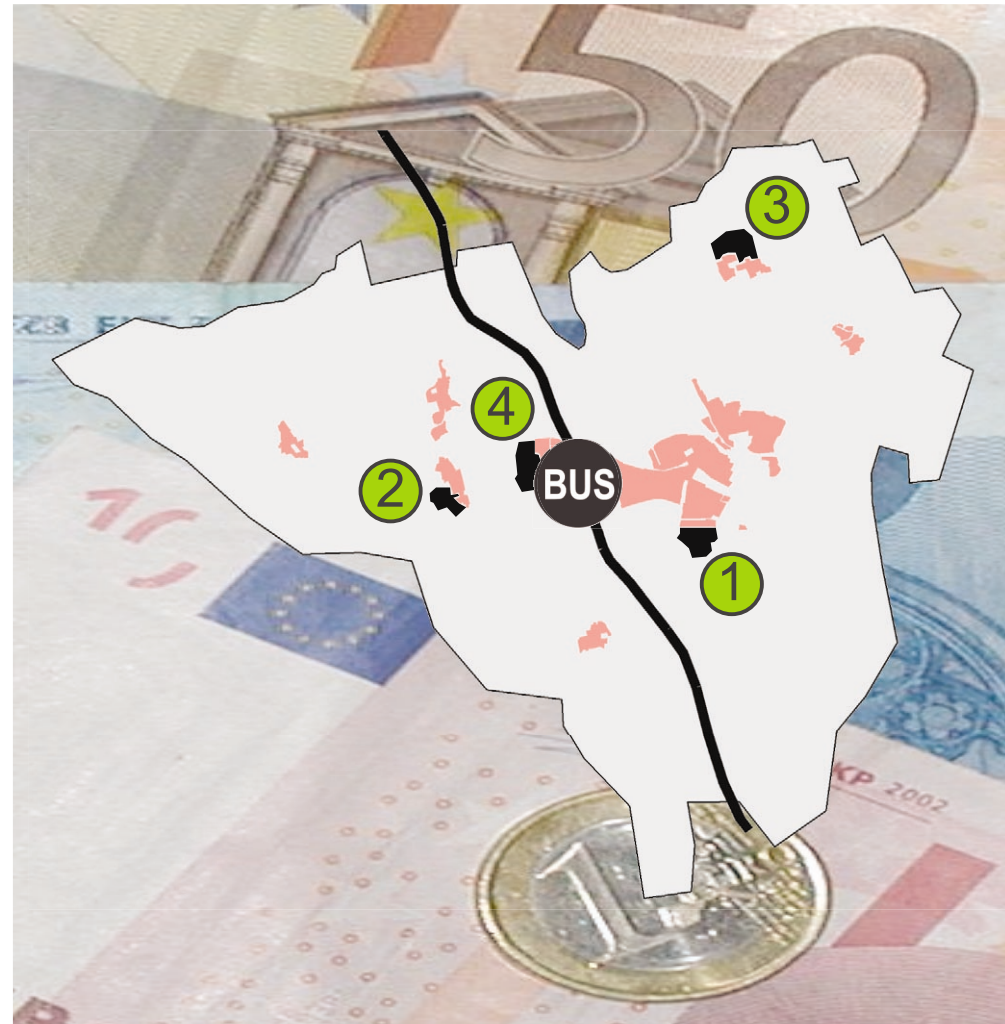
**Welche fiskalischen
Auswirkungen haben
neue Baugebiete
insgesamt auf den
Kommunalhaushalt?**

**„Lohnt sich
eine Ausweisung
überhaupt?“**

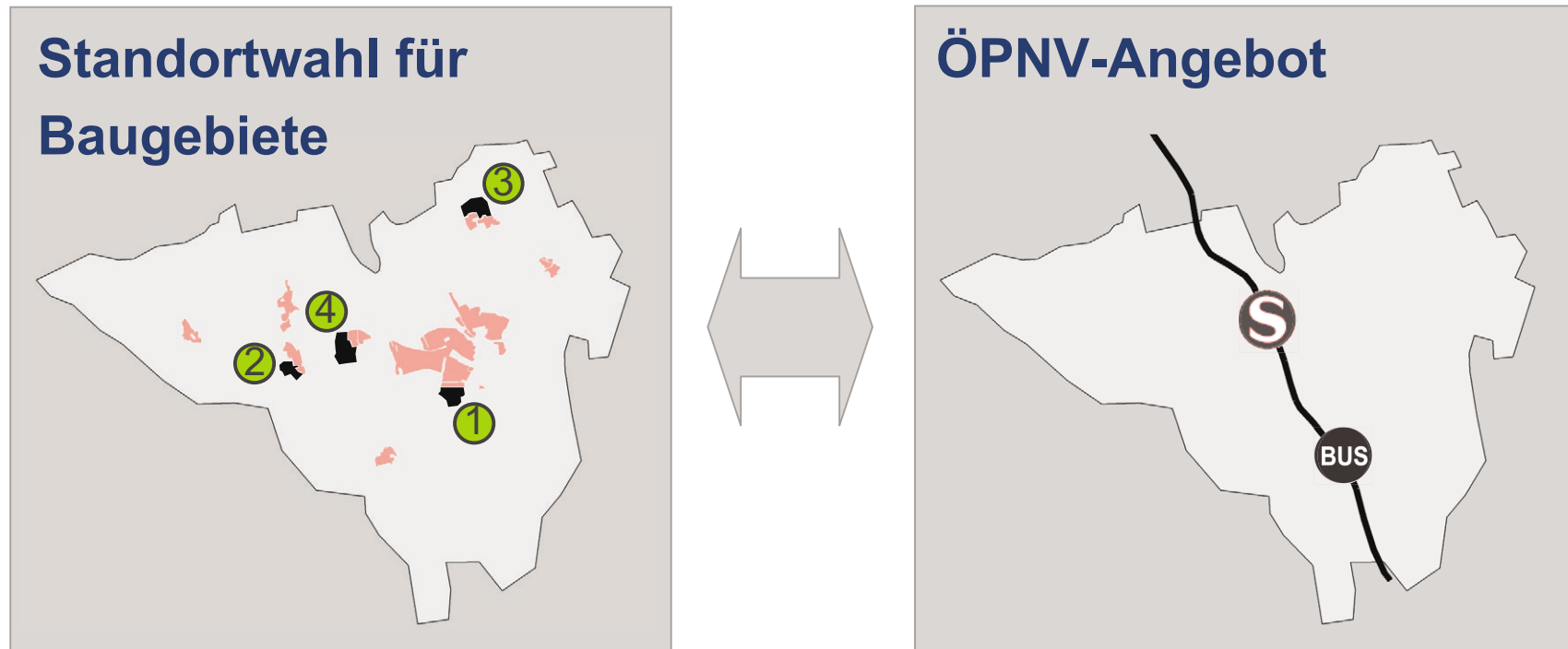


Welche Rolle spielt der Standort innerhalb unserer Gemeinde?

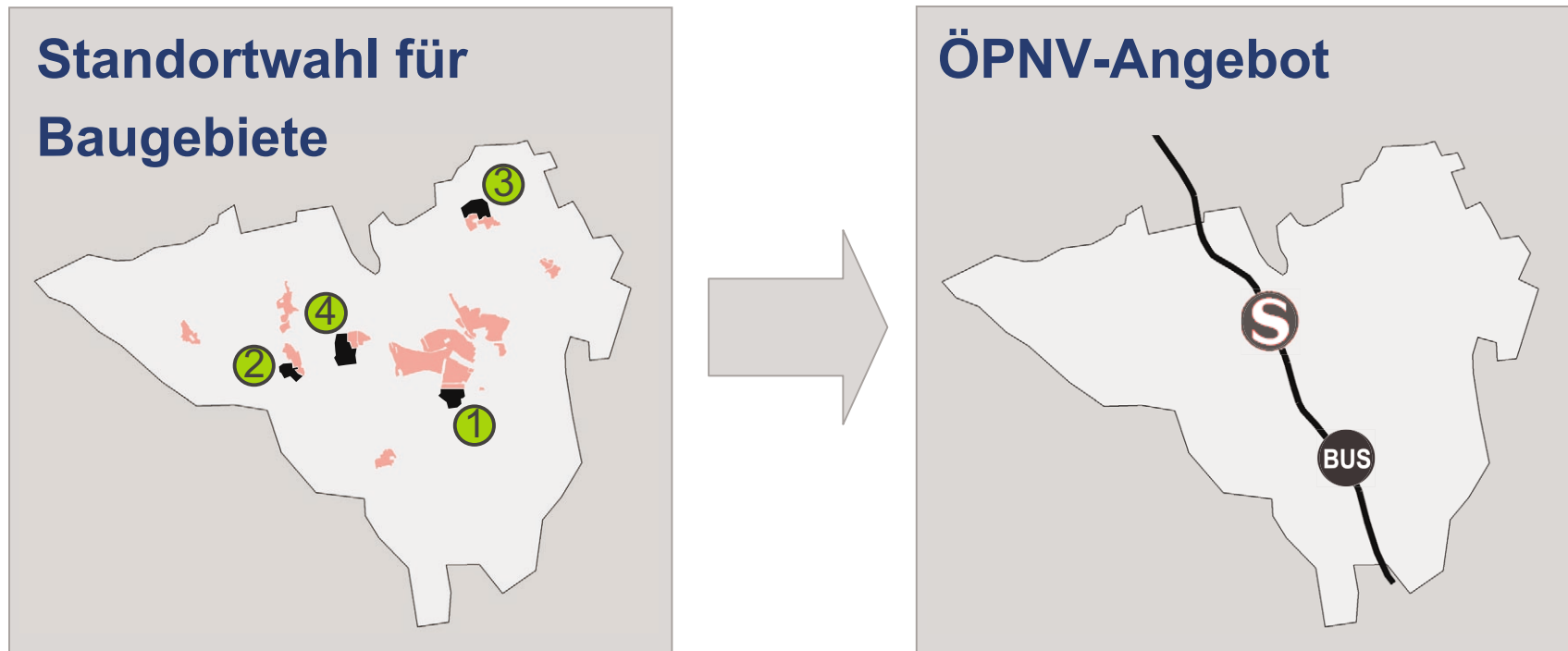
„Lieber in der Nähe des ÖPNV oder in den kleineren Ortslagen?“



Welche Wechselwirkungen bestehen zwischen kommunaler Baulandpolitik und ÖPNV?



Welche Konsequenzen hat die Bauentwicklung für die Qualität und die Finanzierbarkeit des ÖPNV in der Gemeinde?





Empfehlungen für die kommunale Siedlungsentwicklung, z.B.

- Flächenbeurteilung aus Mobilitäts- und Kostensicht
- Prioritäten für die Baurechtsrealisierung
- Identifizieren von weiteren Entwicklungsflächen in günstigen ÖPNV-Lagen