

Stärken und Schwächen der Region München

	Stärken/Chancen	Schwächen/Risiken
Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Stabilitätsfaktor "Münchner Mischung" - das Verhältnis von kleinen, mittleren und Großbetrieben und der Branchenmix <ul style="list-style-type: none"> ▪ international operierende Unternehmen, national und regional ausgerichtete Unternehmen, lokal orientierte Betriebe ▪ Differenzierte, relativ ausgewogene mittelständische Struktur ▪ Hoher Anteil an Zukunfts-/Wachstumsbranchen ▪ Hochbewertete, z.T. ausgeprägte Clusterstrukturen (Fahrzeugbau und Verkehrstechnik, Luft- und Raumfahrttechnik, Mikroelektronik, Biotechnologie, Medien- und Informationstechnologie) • Hoch bewertete harte und weiche Standortfaktoren (Attraktivität für Unternehmen, Führungskräfte) • Überdurchschnittliches Einkommensniveau, überdurchschnittliche EH-Kaufkraft • Messe und Flughafen als (international) erfolgreiche "Wachstumsmotoren" • Überdurchschnittliche Investitionsquoten der Gemeinden und Städte der Region • Hohes Innovationspotenzial und positives Gründungsklima 	<ul style="list-style-type: none"> • Insolvenzen/Krisen bei Großunternehmen in Schlüsselbereichen des Dienstleistungssektors (Medien, IT) und des produzierenden Sektors (Luft- und Raumfahrt) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überdurchschnittliches Lohn-/ Gehaltsniveau bei hohen Lebenshaltungskosten ▪ Zunehmender Büroflächenleerstand, vor allem an "1 B-Standorten" ▪ Angespannter Wohnungsmarkt, hohe Grundstücks-/Immobilienpreise und Mieten als negativer Standortfaktor ▪ Verdrängung wohnortnaher Versorgungseinrichtungen, Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, auch durch hohe Mieten • Regionsinterne Vernetzungsstrukturen zwischen einzelnen Clustern nicht ausreichend • Mangelhaftes Marketing der "Gesamtregion" • Zunehmende Disparitäten der Wirtschaftskraft innerhalb der Region • (Auf unterdurchschnittlichem Niveau) zunehmende Arbeitslosigkeit, auch für höher qualifizierte Arbeitnehmer • Starker Rückgang der Gewerbesteuer, zunehmende Krise der kommunalen Haushalte • Abnahme des Arbeitsplatzangebotes im "gering" qualifizierten Bereich des Handwerks und des Mittelstands

	Stärken/Chancen	Schwächen/Risiken
Siedlungs- und Freiraumstruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Quantitativ gute Freiraumversorgung auf regionaler Ebene • Hohe Qualität von Landschaft und Erholungs-/Freizeitangeboten • Regionale Grünzüge in weiten Teilen intakt und gegen Eingriffe relativ gut gesichert • Hohe Vielfalt unterschiedlicher Landschaftstypen innerhalb der Region, attraktive Landschaftsbilder • Wohnortnahe Lage vieler Freiräume/Erholungsflächen • Beispielhafte und erfolgreiche Kooperationen bei der Schaffung von (wasserbezogenen, extensiven) wohnungsnahen Erholungs- und Freizeitangeboten durch den Erholungsflächen-Verein sowie den Heideflächen-Verein und den Dachauer-Moos-Verein • Relativ kompakte Siedlungsstruktur mit identifizierbaren Schwerpunkten/Zentren aller Hierarchiestufen • Vielfältige, ablesbare historische/kulturelle Kontinuität der Siedlungs- und Freiraumstrukturen • Großes Potenzial an Siedlungsflächenreserven, auch im Einzugsbereich schienengebundener Haltepunkte 	<ul style="list-style-type: none"> • Relativ starker Siedlungsdruck durch (arbeitsplatzbedingte) Zuwanderung und Nachfrage nach Unternehmensstandorten in Folge der hohen Standortattraktivität • Überproportionale Zunahme der Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehrswege, vor allem im Flughafenumland und in den nicht-zentralen Orten • Teilräumlich unzureichende Umsetzung der Regionalplanziele zur Siedlungsentwicklung im Bereich vorhandener/geplanter U-/S-Bahnhaltepunkte in angemessener Dichte (Probleme der Verfügbarkeit, Akzeptanz, konkurrierende Flächenangebote...). • Quantitative und qualitative Freiraum-Defizite in Teilräumen (z.B. zusammengewachsene Siedlungsbereiche im Stadt- und Umland-Bereich) • Gefährdung regionaler Grünzüge in durch übergeordnete Straßen besonders gut erschlossenen Bereichen (z.B. Ansiedlungsdruck durch Transportgewerbe, großflächigen Einzelhandel) • Ungleiche Verteilung von (Wochenend-) Erholungsverkehr führt teilsräumlich zu Überlastungen • Privatisierung von Landschaft und Naturressourcen durch Golfplätze, Freizeitparks u.ä. • Mangelnde Vernetzung von Erholungseinrichtungen, z.B. durch regionales Rad- und Wanderwegenetz

	Stärken/Chancen	Schwächen/Risiken
Bil- dung/Wissenschaft/Kultur	<ul style="list-style-type: none"> • Hohes/überdurchschnittliches Bildungsniveau als wichtiger Standortfaktor • Gutes und breites Angebot an öffentlichen und privaten Bildungs- und Ausbildungseinrichtungen sowie an Qualifizierungsmöglichkeiten in der gesamten Region • Hohe und fachlich breit gefächerte Konzentration an öffentlichen und privaten Wissenschafts-, Lehr- und Forschungseinrichtungen • Hochwertiges Kulturangebot von europäischem Rang in der Stadt München; breite Vielfalt auch in der übrigen Region 	<ul style="list-style-type: none"> • Schule/Ausbildung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kommunen als Schulträger (z.B. gegenüber privaten Schulträgern) durch unvollständigen Kostener-satz benachteiligt, dadurch Gefährdung der Angebotsbreite und von Qualifizierungsmöglichkeiten in weiterführenden Schulen (Berufsfachschulen, Fach-oberschulen u.a.) ▪ Rückläufige Ausbildungsbereitschaft von Unterne-hmen, ein Teil der Schulabgänger erhalten keine be-rufliche Ausbildung, werden stattdessen in Fach-oberschulen "geparkt" ▪ Defizite bei Ganztageseinrichtungen für Kinder und Jugendliche • Wissenschaft <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wissenstransfer zwischen Hochschulen/Forschung und Wirtschaft ist nicht ausreichend und verbesse-rungsfähig ▪ Internationale Vernetzung verbesserungsbedürftig, auch zur Steigerung der Attraktivität für ausländi-sche Spitzenforscher ▪ Defizite bei der Attraktivität für ausländische Studen-ten und Wissenschaftler, u.a. wegen fehlender und/oder bezahlbarer Wohnungen für Studenten und Gastwissenschaftler • Kultur <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wachsende Kommerzialisierung von Kultur schwächt kulturelle Innovation und Kreativität

	Stärken/Chancen	Schwächen/Risiken
Bevölkerungsstruktur/sozialer Zusammenhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Relativ „junge“ Bevölkerungsstruktur, Zuwanderungsüberschuss der Region • Überdurchschnittlich hohe (subjektive und objektive) Sicherheit • Integration ausländischer Bürgerinnen und Bürger relativ spannungsfrei – trotz Ausländeranteils von ca. 23 % in der Kernstadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Sozial-demografischer Wandel verstärkt, zeitlich versetzt, auch in der Region München die Anforderungen an Wohnungen und Infrastrukturangebote für alte Menschen • Zunehmende soziale Disparitäten, nicht nur in der Kernstadt (u.a. auch durch unterschiedlich steigende Arbeitslosenzahlen) • „Zuwanderungswellen“ können Wohnungsmarkt- und Integrationsprobleme verschärfen • Kommunale Finanzkrise gefährdet hohes Niveau der sozialen Infrastrukturversorgung • Ungenutzte Synergien interkommunaler Kooperationen • Integrationsprobleme durch z.T. Fluktuation der Bevölkerung bzw. Segregationserscheinungen in einzelnen Gemeinden
Image	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr gutes Image Münchens und Oberbayerns in Deutschland und weltweit nützt auch der Region insgesamt • Hohe Identifikation der Bürgerinnen und Bürger, vor allem mit ihrem Wohnort/Lebensmittelpunkt, als „Münchner“ • Image einzelner Landschaften und Städte/Gemeinden aufgrund weit verbreiteter Bilder und historischer Prägungen relativ hoch 	<ul style="list-style-type: none"> • Hängt von Sichtweise des Betrachters ab: das Image ist stark von München als Stadt geprägt, eigenständiges Image der „Region als Ganzes“ eher unscharf; „Regionsmarketing“ praktisch nicht existent • Image/Identität der Region kaum „personalisierbar“, daher relativ abstrakt • Klare Image-Definition, besonders im Stadt- und Umland-Bereich, schwierig (u.a. wegen Siedlungs- und Landschaftsstruktur, Überstrahlungseffekten, Kleinteiligkeit)

	Stärken/Chancen	Schwächen/Risiken
Mobilität und Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Hervorragende ÖV-Angebote in der gesamten Region, überdurchschnittlich hoher ÖV-Anteil an allen Wegen/Fahrten, vor allem in der Kernstadt – (auch im europaweiten Vergleich) • Ehrgeizige Programme zum Infrastrukturausbau im Bereich der S-Bahn schaffen Möglichkeiten für zuverlässigere Bedienung, Taktverdichtung und neue Betriebsformen, z.B. Express-S-Bahn (Umsetzung 520-Mio. DM-Programm: zweiter Stammstreckentunnel, Ringschluss Erding, Neufahrner Kurve, usw.) • Weiterer Ausbau des U-Bahnnetzes, z.T. stadtgrenzenübergreifend (Garching, Martiensried), im 3. Mittelfristprogramm U-Bahn vorgesehen • Sehr gute Zusammenarbeit zwischen Stadt und Umland, Industrie und Verwaltungen im Bereich der Telematik; Schwung durch Forschungsprojekte (MOBINET, Inzell, Verkehrsmanagement (VM) 2010 etc.) • Vernetztes Denken und Handeln in der Region bei der Lösung von Verkehrsproblemen nimmt zu, gute Kooperation im MVV • Teilräumlich noch hohe Siedlungsflächenpotenziale im Einzugsbereich von U-/S-/Regional-Bahn-Haltepunkten • Flächendeckendes, überwiegend gut ausgebautes Straßennetz in allen Straßenklassen in der gesamten Region 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilität in der Region (Zahl und Länge der Wege) steigt weiterhin voraussichtlich stark an, vor allem im Freizeitverkehr • Verkehrsbeziehungen Umland-Stadt nur zu 25% im ÖV, dadurch starke Belastung/Überlastung und abnehmende Verkehrsabwicklungsqualität auf den radialen Straßen. • Fehlende schienengebundene Tangentialverbindungen • Fehlende Express-S-Bahn-Verbindung Hauptbahnhof München - Flughafen • Defizite bei der Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, z.B. Güterverkehrszentrum, P+R-/B+R-Angebot • Mittel-/langfristig hoher Investitionsbedarf bei immer knapper werdenden Investitionsmitteln der Gebietskörperschaften; Finanzierung vieler wichtiger Infrastrukturprojekte derzeit nicht gesichert (Setzung von Prioritäten erforderlich) • Wachsende Betriebs- und Folgekosten der Verkehrsinfrastruktur • Widerstände der Bevölkerung vor Ort gegen (auch sinnvolle) Infrastrukturmaßnahmen • Durchsetzbarkeit der Schaffung von neuem P+R-Parkraum an strategischen Verkehrspunkten vor Ort schwierig • Durch EU-Recht forcierte Liberalisierung im öffentlichen Verkehr fördert zentrifugale Kräfte, wirkt gemeinsamer Kommunikation und Darstellung entgegen und fordert neues Bewusstsein der Akteure • Teilräumlich, insbesondere im Stadt- und Umlandbereich und im Flughafen-Umland, unzureichende Koordination von Siedlungsentwicklung und Schienen-Infrastruktur

	Stärken/Chancen	Schwächen/Risiken
Noch: Mobilität und Verkehr		<ul style="list-style-type: none"> • Zu Spitzenverkehrs-/Ferienzeiten sowie bei Großveranstaltungen (Messe, Fußball) stark überlastetes Fernverkehrsstraßennetz, insbes. im Norden und Osten der Region sowie in der Kernstadt (z.B. Mittlerer Ring) • Hochbelastete Ortsdurchfahrten mit Hauptverkehrsstraßen, insbesondere in der Kernstadt und im Stadt- und Umlandbereich • Defizite in der Koordination der Prioritäten-/Umsetzung von Verkehrsprojekten zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern/Ebenen • Durchgängigkeit/Qualität des regionalen Fahrradwegenetzes teilräumlich noch (stark) verbesserungsbedürftig • Kein ausreichendes Angebot an geeigneten Logistikflächen/Standorten für Güterverteilzentren, insbesondere außerhalb der Kernstadt
Politische Struktur / Verwaltungsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Vielfältige und starke kommunale Selbstverwaltung • Kompetente, differenzierte Verwaltungen • RPV (und andere regionale Verbände, Vereine) als funktionierende Plattform für vertrauensvolle interkommunale Kooperation 	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination der verschiedenen regionalen/interkommunalen Verbände und Vereine nicht immer optimal; ungenutzte Synergien in Teilbereichen, Umsetzungsdefizite durch ungenutzte Möglichkeiten des Regionalmanagements • Keine transparente Prioritätensetzung für regionale Infrastruktur- und Schlüsselprojekte, fehlendes „Regionalbudget“ • „Konsensmodell“ der regionalen Kooperation erschwert Entscheidungen über kontroverse Themen/Projekte