

## Stärken und Schwächen der Region München

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

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

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

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

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

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