

Kooperation der Region München mit der Region Stockholm

- Kurzinformation (Stand Mai 2007)

Inhalt

1. Anlass und Zweck
2. Themen, Beteiligte und Ablauf
3. Ergebnisse
 - 3.1 Allgemeine Rahmenbedingungen und Planungskultur
 - 3.2 Wirtschaft
 - 3.3 Regional- und Flächenmanagement
 - 3.4 Verkehr
4. Ausblick

1. Anlass und Zweck

Die Kooperation des RPV München mit dem Stockholmer Regionalplane- und Trafikkontoret (RTK) wurde 2002 auf Anfrage des schwedischen Partners begonnen. Einzelne Kontakte mit dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München hatte es bereits in den 90er Jahren gegeben. Stockholm war immer wieder schon auf die Region München wegen ihres durchwegs guten wirtschaftlichen Abschneidens aufmerksam geworden. Aber auch hier war man zur Ansicht gelangt, dass eine Kooperation durchaus im gegenseitigen Interesse wäre, da die Stockholmer in vielerlei Hinsicht zu den europäischen „Musterknaben“ gehören. Federführend auf Münchner Seite ist der RPV, der die Koordination an den PVÄWM delegiert hat.

Das Hauptanliegen der Kooperation besteht darin, die beiderseitigen Rahmenbedingungen kennen zu lernen. Dazu gehören Fakten über die Planungsmethoden, -netzwerke und -abläufe, die bei allen möglichen Unterschieden im Planungsrechtlichen, Organisatorischen und Finanzwirtschaftlichen dazu geführt haben, dass beide Metropolräume zu den wirtschaftsstarke Räumen mit hoher Lebensqualität in Europa zählen. Darüber hinaus soll im Rahmen eines so genannten Benchmarkings studiert und auf Übertragbarkeit geprüft werden, was auf beiden Seiten unternommen wird, damit die günstigen Standortbedingungen gesichert werden und der Standort Weltspitze bleibt.

2. Themen, Beteiligte und Ablauf

Aufgrund einer gleich zu Beginn der Kooperation erarbeiteten Vergleichsstudie (vom RTK veröffentlicht als „Promemoria“ Nr. 3), die unter anderem die Ähnlichkeiten und Verschiedenheiten der Partner herausstellt, wurde deutlich, dass bei beiden die Umsetzung der Planung eine Schwachstelle bildet.

Neben den ohnehin naheliegenden Themen Wirtschaft und Verkehr – das RTK ist Planungsträger für den öffentlichen Personennahverkehr – wurde somit auch das Regional-

management als eine Form der (informellen) Umsetzungshilfe in das Spektrum der Schwerpunktthemen aufgenommen. Das Flächenmanagement mit Zielrichtung sparsame Flächeninanspruchnahme und Freiflächenschutz ist zwar von Anbeginn als dauerhafte Herausforderung der jeweiligen Regionalentwicklung erkannt worden, wurde als zu bearbeitendes Thema jedoch erst 2006 in Angriff genommen. Seit Herbst 2006 wurde das sehr generalisierende Thema Wirtschaft durch das rasant an Aufmerksamkeit gewinnende Thema der Metropolregion konkretisiert.

Die Themen bestimmen sinnvoller Weise auch die einzubeziehenden Beteiligten. Bis einschließlich 2006 waren – dauerhaft oder zeitweilig – folgende Institutionen und Kommunen auf Münchner Seite eingebunden:

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, RPV München, Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Regierung von Oberbayern, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), Flughafen München GmbH (FMG), BMW, TU München - Lehrstuhl für Raumentwicklung, Erholungsflächenverein, Landkreis Starnberg, Landkreis Erding, Stadt Erding, Gemeinden Ismaning und Haar, Landeshauptstadt München, Referate für Arbeit und Wirtschaft sowie Stadtplanung und Bauordnung.

In der Regel einmal jährlich finden, abwechselnd in Stockholm und München, gut vorbereitete, teils als Workshops ablaufende zweitägige Treffen statt, die auch die Besichtigung konkreter, die Themen illustrierender Projekte einschließen. Mehr dazu zum Nachlesen unter <http://www.rtk.sll.se/munich>.



3. Ergebnisse

3.1 Allgemeine Rahmenbedingungen und Planungskultur

In Schweden wie auch bei uns in Bayern hat die gemeindliche Planungshoheit einen sehr hohen Stellenwert. Während die Regionalplanung aber bei uns gesetzlich verankert ist, liegt sie in Schweden im Ermessen der Lokal- und Regionalpolitiker. Die Region Stockholm mit ihren ca. 1,9 Mio Einwohnern (Region München 2,5 Mio.) und 954.000. Beschäftigten (Region München 1,5 Mio) in 26 Gemeinden (Region München 186) verfügt über einen immer in Gänze fortzuschreibenden Regionalplan. Dieser spielt bei unserem Kooperationspartner eine gewichtige Rolle, was sich so äußert:

In jeder der vierjährigen Wahlperioden findet eine Aktualitätsprüfung statt, deren Ergebnis darüber entscheidet, ob und in welchen Punkten der Regionalplan fortgeschrieben wird. Die Umsetzung des Plans auf Erfolge und Defizite wird jährlich überprüft. Die Aktualitätsprüfung und Fortschreibung unterliegen einem Kommunikationsplan mit umfangreicher Beratung und Öffentlichkeitsarbeit.

In Schweden fließt den Standortkommunen eines Betriebes keine Gewerbesteuer zu wie bei uns.

Der Stockholmer (Provinzial-)Landtag unterhält mit dem „Regionalplane- och Trafikkontoret“ (RTK) eine Planungs- und Koordinierungsstelle mit, einschließlich Verwaltung, rd. 45 Beschäftigten und einem Budget aus Steuern von ca. 8 Mio. Euro. Das RTK ist zugleich Gutachter, „think tank“, Berater für die Gemeinden, Planfertiger, Organisator von Planungs- und Kooperationsprozessen, Mediator und Öffentlichkeitsarbeiter. Es untersteht dem Planungs- und Verkehrsausschuss des Landtags.

3.2 Wirtschaft

Im Schwerpunkt Wirtschaft gibt es in Stockholm wie auch bei uns vielversprechende Beispiele der Clusterentwicklung und der Wirtschaftsförderung. Zu nennen seien hier auf Stockholmer Seite der Informationstechnik orientierte Wissenschafts- und Forschungspark Kista – Sollentuna – Häggvik nördlich Stockholms und Flemingsberg im Südwesten. Beide gehören, neben dem Stockholmer Kernbereich, zu den sieben im Regionalplan festgeschriebenen Entwicklungsschwerpunkten (eine bemerkenswerte politische Einigung an sich), die auch beim infrastrukturellen Ausbau besondere Priorität genießen.

Kista ist mit über 400 Firmen und 30.000 Beschäftigten das größte Cluster dieser Branche in Europa; es ist als eigenständiger Stadtteil mit Einkaufszentrum u.ä. und angeschlossenem Universitätscampus konzipiert. Flemingsberg wiederum ist ein hervorragendes Beispiel der auch siedlungsstrukturell eingebundenen Clusterbildung der Biomedizin und -technik mit dem weltrenommierten Karolinska-Institut nebst Krankenhaus, dem Novum Forschungspark und der Königlichen Technischen Hochschule.

Zu den entsprechenden Besuchszielen für unsere schwedischen Partner in München gehören der Campus Garching, das Gründerzentrum für Medien in Ismaning und das Zentrum für ökologische und medizinische Forschung in Neuherberg.

Der von der Industrie- und Handelskammer unterstützte Versuch, Unternehmensvertreter zu gegenseitigen Informationsfahrten zu bewegen, schlug mangels Erreichen einer „kritischen“ Masse fehl.

Eine umfassende Entwicklungsstrategie für unsere jeweiligen Metropolregionen existiert auf beiden Seiten nicht. Ansätze und Elemente, auf denen aufgebaut werden kann, gibt es hingegen in vielfältiger Weise, allem voran in einer verstärkten Zusammenarbeit unter den regionalen Akteuren.

3.3 Regional- und Flächenmanagement

Auf die vielfältigen Formen des Regionalmanagements, die sich bei unserem Kooperationspartner studieren lassen, kann hier nicht eingegangen werden. Stellvertretend hervorhebenswert an dieser Stelle mögen jedoch folgende Beispiele der Kommunikation und der Kooperation dienen: die Vermittlung von Wissen und Information einerseits sowie die Zusammenarbeit teilweise „ungleicher“ Partner im Interesse der europäischen Wettbewerbsfähigkeit andererseits.

Planinhalte und Nachrichten für die Region Stockholm werden professionell vermittelt. Eingedenk der Notwendigkeit, im Medienzeitalter mit seiner Informationsflut gerade auch planerische Ziele und Mitteilungen nutzer- und adressatengerecht aufzubereiten, werden alle Veröffentlichungen mit regionalplanerischer Bedeutung, einschließlich des mehrsprachig vorliegenden Regionalplans selbst (s. deutsche Zusammenfassung im Anhang), redaktionell ansprechend aufgemacht und mit Photos, Graphiken und Tabellen ausgestattet, so dass sie zum Durchblättern und Lesen verführen; die ganz wichtigen Dinge wie bestimmte Ziele des Regionalplans werden dabei noch einmal besonders farblich unterlegt hervorgehoben.

Die fünf bis sieben Mal jährlich in einer Auflage von 1500 Exemplaren und mit 20 Seiten erscheinende Informationsschrift „Stockholmregionen“ gibt absolut eine „best practice“ der nach innen identitätsstiftenden Informationsvermittlung ab (siehe mehr dazu auch unter <http://www.rtk.sll.se/> Publikationen/ Stockholmsregionen).

In Stockholm wie natürlich auch bei uns gibt es übergemeindliche Kooperationen, die als einer von mehreren Bausteinen die Basis metropolregionaler Zusammenarbeit bilden. Das RTK koordiniert viele dieser Kooperationen, zu deren wichtigsten der Rat der Stockholm-Mälars Region, die intensive Zusammenarbeit entlang der Hauptentwicklungssachse Stockholm – Flughafen Arlanda – Uppsala und das zentrumsnahe Projekt Sickla Hammarby Sjöstad gehören.

Im Falle der Stockholm-Mälars Region geht es besonders um den Ausbau der Schienenverbindung aus dem Mälarseegebiet nach Stockholm und die Beseitigung der Engpässe in der Stadt selbst – weitgehend vergleichbar mit den meisten Münchner Problemen. Die Kommunen der immer größer gewordenen „Funktionalregion“ haben erkannt, dass es in ihrem eigenen metropolitanen und nationalen Interesse liegt, wenn sie den „Markennamen“ und damit die Stadt Stockholm unterstützen.

Die Zusammenarbeit entlang des Entwicklungskorridors Stockholm – Flughafen – Uppsala ist insofern bemerkenswert, als es dabei sowohl um die „Arbeitsteilung“ bei der Förderung und dem Ausbau von Wissenschaft und Forschung (normalerweise zeigen sich die betroffenen Kommunen diesbezüglich sehr egoistisch) sowie den Flughafen geht als auch um den langfristigen Wohnungsbau der nächsten mindestens zwanzig Jahre für rund 200.000 zusätzliche Einwohner.

Sickla Hammarby Sjöstad ist ein dem Flächenmanagement zurechenbares, schon Anfang der 90er Jahre begonnenes Projekt, bei dem es um die zwischen der Stadt Stockholm und der Nachbarkommune Nacka gemeinsam entwickelte Konversion eines aufgelassenen Industrie- und Werftgebietes zu einem neuen Stadtteil geht. Unter der Beratung und Mediation des RTK haben zwei „ungleiche“ Partner ihre Kräfte zu einem in jeder Hinsicht besuchenswerten, Stadtzentrum nahen, mit einer neuen Tramlinie erschlossenen Entwicklungsgebiet

gebündelt. Die Zusammenarbeit selbst galt offenbar als ein so gutes Beispiel, dass sie eigens auf ihre Erfolgsfaktoren hin aufgearbeitet wurde.

Für die Münchner Seite konnte ein wenn auch bedeutend kleineres Beispiel erfolgreicher Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Haar und der Stadt München eingebracht werden; dort geht es um die Erschließung eines durch Altlasten gekennzeichneten Entwicklungsgebietes beiderseits der gemeinsamen Grenze. Aber auch das äußerst erfolgreiche Projekt „Erholungsflächenverein“ als eine besondere Form der Kooperation mit dem Ziel des Freiflächenschutzes für die Erholungsnutzung war schon zu Beginn unseres Studienprojektes vorgestellt worden.

Für die Stockholmer Partner sind darüber hinaus vor allem die Münchner Erfahrungen aus dem Projektbereich Flächenmanagement unter den Aspekten des flächensparenden Bauens und des Flächenrecyclings - mit den Erfahrungen aus der MORO-Arbeitsgemeinschaft Siedlungsentwicklung mit dem Flächenmonitoring - , des Freiflächenschutzes mit den Instrumenten der Eingriffs-/Ausgleichsregelung samt Ökokonto, und der Sozialgerechtigkeit mit der teilweisen Abschöpfung des Planungsgewinns für die soziale Infrastruktur interessant. Natürlich wurde auch die BUGA 2005 mit besonderer Betonung der regionalen Kooperation zum Zwecke der Landschaftsaufwertung und der Naherholung mit Radring präsentiert.

3.4 Verkehr

München und Stockholm leiden bei vorwiegend radialen Verkehrsstrukturen unter sehr ähnlichen Verkehrsengpässen auf Straße und Schiene. Beide können im öffentlichen Personennahverkehr jedoch gleichermaßen auf einen hohen ÖV-Anteil und hohe Kundenzufriedenheit blicken. Zur Entlastung der Radialen wird in Stockholm über ein Straßenbahnringssystem nachgedacht, eine Citymaut wurde bereits erprobt.

Die städtischen Verkehrsbetriebe SL sind für alle Leistungen verantwortlich (Infrastruktur, Planung, Leistung, Marketing, Tarif). Die gesamte Leistung ist aber inzwischen im Wettbewerb an Dritte weitergegeben worden, so dass SL jetzt praktisch nur noch Infrastrukturbetreiber und Serviceprovider ist. Sechs Verkehrsunternehmen (im Berichtsjahr 2004) betreiben die Betriebszweige S-Bahn/U-Bahn, Tram und Bus. Die Erfahrungen mit dem Wettbewerb sind positiv, 20% der Kosten konnten eingespart werden. Nicht SL-tarifintegriert ist der Arlanda Flughafen-Express, der alle 20 Minuten vom Stadtzentrum non-stop mit teilweiser Preiserstattung bei Verspätung zum Flughafen fährt.

Die Stadt Stockholm betreibt wie München zur Entlastung ihrer bestehenden S-Bahnstammstrecke den Bau einer zweiten Tunnelröhre. Dieses Großprojekt ist u.a. wegen der Querung von Wasserflächen und dem felsigen Untergrund sehr kostspielig. Die neue S-Bahnröhre ermöglicht an ihren Haltestellen stadtentwicklungsplanerische Schwerpunktbereiche. Zu diesem Projekt wurde eine umfangreiche Information der Bürgerschaft geleistet.

Verkehrstechnisch interessant, wenn auch nicht einfach übertragbar, sind die Ergebnisse des in Stockholm durchgeführten Versuchs mit einer Citymaut (congestion charge):

Die Gebühr schwankt, je nach Tageszeit und Dauer, zwischen 1 und 7 € und wird an 18 Mautstellen automatisch erhoben bzw. ist nachträglich zu entrichten. Sie gilt werktags zwischen 6.30 - 18.30 Uhr beim Ein- und Ausfahren. Ausnahmen gelten für Einsatzfahrzeuge, Busse, Taxis, Motorräder, ausländische Fahrzeuge, Diplomatenfahrzeuge, Militärfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit Elektro- oder Gasantrieb und Fahrzeuge für Behinderte. Vor bzw. mit Einführung der Citymaut wurden die P+R-Plätze ausgebaut und 16 neue Buslinien eingerichtet sowie die Taktdichte der U-Bahnlinien erhöht.

Der Versuch zur Citymaut wurde durch Vorher-/Nachheruntersuchungen mit folgenden Ergebnissen begleitet:

- Abnahme des Kfz-Verkehrs in die City um 22%
- Deutliche Abnahme der Staus bzw. Reisezeiten in die City, unwesentliche Zunahme auf den umgebenden Ringstraßen
- Zunahme des ÖPNV um 4-6%, Zunahme der abgestellten P+R-Fahrzeuge um 23%
- Abnahme der CO₂-Emissionen im Citymautgebiet um 14%, in Gesamtstockholm um 2-3%, Reduzierung der Feinstaubemissionen um 10% in der Innenstadt und 5% für die Region, Abnahme der Verkehrsunfälle um 5-10%
- Im Einzelhandel konnten keine Veränderungen festgestellt werden

Die Citymautpläne wurden von der Bevölkerung innerhalb und außerhalb Stockholms vor der Einführung zunächst mehrheitlich abgelehnt. Nach dem Versuch ergab sich in Stockholm eine Zustimmung, in den Umlandgemeinden aber noch eine abgeschwächte Ablehnung. Der Versuch wird am 1. August 2007 - zu weitgehend unveränderten Bedingungen - fortgesetzt. Die Citymauteinnahmen werden nach dem letzten Beschlussstand zur Finanzierung von Straßeninfrastrukturprojekten (z.B. Westumfahrung Stockholm) in der Region Stockholm benutzt und nicht mehr, wie von Beginn an vorgesehen, für den Öffentlichen Verkehr.

4. Ausblick

Am 11./12. Oktober 2007 findet die vereinbarte Abschlusskonferenz des Kooperationsprojektes in München statt. Ob es eine Fortführung der Kooperation geben wird, hängt davon ab, was sich die Kooperationspartner davon versprechen und soll dann entschieden werden. Unter den Aspekten der Internationalisierung und der „Lernenden Regionen“, die mit der Umsetzung metropolitaner Ziele in Verbindung gebracht werden, müsste dies eigentlich befürwortet werden. Für die Münchner Seite könnte u.a. die Analyse der OECD-Studie über die Stockholmer endogenen Entwicklungspotenziale lehrreich sein.

Text: Dr. Stephan Schott/Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München,
Hans-Dieter Schulz/Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

