

# Ein neuer räumlicher Handlungsmaßstab : die Europäische Metropolregion München

Autor(en): **Thierstein, Alain / Lüthi, Stefan**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957777>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Ein neuer räumlicher Handlungs- massstab – die Europäische Metropolregion München

► Alain Thierstein,  
Prof. Dr. oec.,  
Lehrstuhl für Raument-  
wicklung, TU München  
► Stefan Lüthi,  
Diplom Geograf,  
Lehrstuhl für Raument-  
wicklung, TU München

**In der deutschen Raumordnungspolitik werden die Metropolregionen als «Motoren der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung» angesehen. Aktuell haben sich wichtige Akteure im Grossraum München organisiert, um die Herausforderungen auf dieser Ebene anzugehen.**

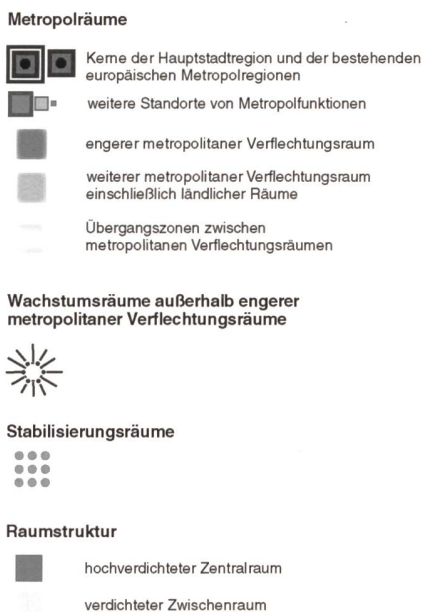
Metropolregionen sind im vergangenen Jahrzehnt verstärkt in den Blickwinkel von Wissenschaft, Planung und Politik gerückt (Weichart 2000; Storper 1997). Bereits im Jahre 1995 wurden von der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) im Rahmen des raumordnungspolitischen Handlungsrahmens sieben deutsche Metropolregionen, darunter auch München, in ihrer Bedeutung unterstrichen. Bis 2006 sind weitere vier Metropolregionen dazugekommen. In Deutschland sind sowohl funktionale, als auch politisch-normative Gründe für die Etablierung von Metropolregionen ausschlaggebend. In funktionaler Hinsicht steht die Institutionalisierung von Metropolregionen in einem engen Zusammenhang mit dem sich verschärfenden internationalen Standortwettbewerb um mobile Produktionsfaktoren. Die Konkurrenz dreht sich um Sachkapital privater Un-

ternehmen, qualifizierte Arbeitskräfte, öffentliche Investitionen, eine intakte Umwelt sowie um Aufmerksamkeit und Image. In politischer Hinsicht werden Metropolregionen zunehmend als normative Leitvorstellung der Raumentwicklung definiert.

## Herausforderungen für die inhaltliche Arbeit Europäischer Metropolregionen

Im Grossraum München hat es im Vergleich zu anderen deutschen Metropolregionen relativ lange gedauert, bis ein Organisationswandel mit Einbezug des Massstabs der Metropolregion stattgefunden hat. Die späte Etablierung bringt den Vorteil, dass von den konzeptionellen Schwächen der anderen Metropolregionen gelernt werden kann. Aus einem Quervergleich der vier Metropolregionen Hamburg, Rhein-Neckar, Stuttgart und Nürnberg hat die Studie «Das Feuer in der Europäischen Metropolregion München entfachen» des Lehrstuhls für Raumentwicklung der Technischen Universität München vier strategische Bausteine identifiziert, über die bei der Etablierung von Metropolregionen systematisch nachgedacht werden muss (Thierstein, Goebel und Förster 2006):

Abb. 1:  
Wahrnehmung des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung: Leitbild Wachstum und Innovation (BBR 2006:9).



- **Themenfelder:** Die gewählten Themenfelder – zum Beispiel Wissen & Innovation oder Umwelt & Gesundheit – bilden das grundlegende Kapital, auf das die gesamte inhaltliche Arbeit in Metropolregionen aufbaut. Wesentlich ist, dass der Mehrwert der gewählten Themen auf dem Massstab der Metropolregion klar ersichtlich ist.
- **Impulsprojekte:** Die Impulsprojekte bilden die Ebene der konkreten Umsetzung der strategischen Arbeit. Erst über Projekte – wie zum Beispiel der Etablierung eines regionsspezifischen Fahrscheins oder der proaktiven und sichtbaren Verknüpfung von Wissensseinrichtungen – wird der Nutzen der Kooperation deutlich und spürbar für alle Beteiligten.
- **Wertschöpfungsgeschichten:** Eine inhaltliche Strategie geht über die Addition einzelner Projekte hinaus. Es ist wichtig, dass die verschiedenen Themenfelder miteinander verknüpft werden. Für die Metropolregion München kann dies in Form einer so genannten Wertschöpfungsgeschichte, zum Beispiel rund um den Themenkomplex «Gesundheit-Wellness-Tourismus-Kultur» geschehen.
- **Bild der Metropolregion:** Das Bild der Metropolregion bildet den Hintergrund für die inhaltliche Arbeit in den Themenfeldern, Impulsprojekten und Wertschöpfungsgeschichten. Es unterstützt die Kommunikation nach Aussen wie nach Innen, in dem es bildhafte Inhalte für verschiedene Medien liefert.

Will man auf dem Massstab der Metropolregion dauerhaft kooperieren, braucht es ein Mindestmass an Organisationsstruktur und damit verbundenen finanziellen Mitteln. Gleichzeitig ist es notwendig, mit der Organisationsform das Nebeneinander vorhandener Kooperationen zusammenzuführen und zu strukturieren. Wesentlich für den Erfolg der Zusammenarbeit sind vor allem die Personen, welche diese Strukturen erst mit Leben erwecken. Das bedeutet auch, dass in der gewählten Organisationsform genügend Raum für das Engagement der verschiedenen Akteure vorhanden sein muss.

### Die Initiative Europäische Metropolregion München (EMM)

Am 8. Mai 2007 wurde die Initiative Europäische Metropolregion München (EMM) aus der Taufe gehoben. Räumlich wird sie durch einen Kernbereich und einen so genannten Ausstrahlungsraum abgegrenzt (Abbildung 2).

Der Kernbereich erreicht mit den Oberzentren München, Augsburg, Ingolstadt, Landshut und Rosenheim und den sie umgebenden Landkreisen mit ihren zahlreichen Städten und Gemeinden ca. 4,65 Millionen Einwohner. Der Ausstrahlungsraum reicht von der Schwäbischen Alb im Nordwesten bis zur Landesgrenze bei Salzburg im Südosten und erstreckt sich vom Allgäuer Alpenvorland im Süd-

## Résumé

### Une nouvelle échelle d'intervention territoriale – la Région métropolitaine européenne de Munich

Dans le cadre de la politique d'organisation territoriale allemande, les régions métropolitaines sont considérées comme les «moteurs du développement social, économique et culturel». Dans la région munichoise, il a fallu relativement longtemps, par rapport à d'autres régions métropolitaines allemandes, pour que s'opère un changement d'organisation incluant l'échelle de la région métropolitaine. A partir d'une comparaison entre les quatre régions métropolitaines de Hambourg, du Rhin-Neckar, de Stuttgart et de Nuremberg, l'étude «Mettre le feu à la Région métropolitaine européenne de Munich», menée par la chaire de développement territorial de l'Université technique de Munich, a identifié différents éléments stratégiques auxquels il convient de réfléchir de façon systématique lors de la mise sur pied d'une région métropolitaine. Si l'on entend engager une coopération durable à l'échelle de la région métropolitaine, il faut par exemple une structure organisationnelle minimale, et les moyens financiers qu'elle nécessite. Une première tâche importante consiste à faire prendre conscience à tous les acteurs potentiels des avantages qu'offre le fait d'agir à cette échelle. Dans la région métropolitaine de Munich, un besoin d'intervention se fait notamment sentir au niveau du trafic tangentiel. En effet, il n'existe pour l'instant pas d'offre de transports publics attractive sur la plupart des liaisons tangentielles entre les principaux centres périphériques. Mais il est tout aussi crucial de garantir une bonne accessibilité internationale – ce qui confère une actualité brûlante à des thèmes comme l'extension de l'aéroport de Munich et son raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse.



Abb. 2:  
Der Perimeter der Initiative Europäische Metropolregion München – EMM (Reiter 2007b).

westen bis weit ins niederbayerische Hügelland im Nordosten. Seit dem 1. Januar 2008 gehören der EMM offiziell 27 kreisfreie Städte und Landkreise Südbayerns an.

Auf organisatorischer Ebene ist die Initiative EMM ein freiwilliger Zusammenschluss unterschiedlicher Akteure des Grossraumes München. Sie besteht aus vier Arbeitsgruppen, einem Lenkungskreis, einem Sprecherrat, und einer jährlich stattfindenden Metropolkonferenz. Eine Agentur führt seit Anfang 2008 die Geschäfte im Auftrag des Lenkungskreises – denn selbst bei schlanken Strukturen ist ein Mindestmass an kontinuierlicher Organisation wichtig (URL: <http://www.metropolregionmuenchen.eu/>).

## Arbeitsgruppen für die Themenfelder Wissen, Wirtschaft, Umwelt & Gesundheit, Mobilität

Vier Arbeitsgruppen bilden den Kern der operativen Ebene. Sie bestehen aus Trägern, welche die administrativen und organisatorischen Aufgaben der jeweiligen Arbeitsgruppe übernehmen, sowie aus Mentorinnen und Mentoren, welche als hochrangige Repräsentanten bedeutender Institutionen und Unternehmen die Projektarbeit durch Patenschaften nach aussen repräsentieren.

Das Hauptziel der *Arbeitsgruppe Wissen* besteht darin, die Vernetzung und den Transfer von Wissen – zwischen Hochschulen und Forschungseinrichtungen einerseits sowie zwischen diesen Wissenseinrichtungen und Schulen andererseits – in der gesamten Metropolregion zu fördern. Das wesentliche Ziel der *Arbeitsgruppe Wirtschaft* besteht in der Steigerung der Wirtschaftskraft und Attraktivität des Grossraums München in der globalen Standortkonkurrenz. Die *Arbeitsgruppe Umwelt & Gesundheit* hat sich das Ziel gesetzt, den Klimaschutz in der EMM zu verbessern und die Weiterentwicklung der Gesundheitswirtschaft als Zukunftsbranche Südbayerns zu fördern. Die Optimierung der Erreichbarkeit innerhalb der Metropolregion und zu anderen Verdichtungsräumen ist das erklärte Ziel der *Arbeitsgruppe Mobilität*. Dieses Ziel soll unter anderem mit der Einführung eines speziellen Fahrscheins (EMM-Ticket) geschehen, mit welchem der gesamte Raum der Metropolregion bereist und dazu passende Angebote genutzt werden können (Reiter 2007c).

Um die Zusammenarbeit in der Metropolregion im Sinne von projektübergreifenden Wertschöpfungsgeschichten weiter zu entwickeln, ist eine noch bessere Verknüpfung der verschiedenen Projekte notwendig. Ob diese sich mit der aktuellen Organisationsstruktur etablieren lassen und damit die räumliche Entwicklung der Metropolregion München nachhaltig beeinflusst werden kann, wird sich weisen.

### Der Lenkungskreis und der Sprecherrat

Für die Organisation der Entscheidungsebene von Metropolregionen sind die Fragen der Arbeitsfähigkeit nach innen, der Repräsentation nach aussen sowie der demokratischen Legitimation wesentlich. In der Initiative EMM bildet der Lenkungskreis das zentrale Entscheidungsgremium. Er konstituiert sich aus Vertretern der Gebietskörperschaften, der Kammern sowie teilnehmenden Unternehmen und Institutionen. Der Einbezug von Unternehmensvertretern aus international tätigen Unternehmen verleiht der Entscheidungsebene wichtige kosmopolitische Kompetenz. Aus seiner Mitte wählt der Lenkungskreis einen Vorsitzenden und zwei Stellvertreter in den Sprecherrat. Zusammen mit weiteren drei Repräsentanten der Wirtschaft vertritt der Sprecherrat die Initiative der EMM nach aussen und bereitet die Entscheidungen des Lenkungskreises vor. Zum Vorsitzenden des Sprecherrates wurde der Münchner Oberbürgermeister Christian Ude gewählt.

### Die Metropolkonferenz

In allen von Thierstein, Goebel und Förster (2006) untersuchten deutschen Metropolregionen wird regelmässig eine grössere, öffentliche Konferenz durchgeführt. In der Metropolregion München wird dies in Form einer jährlichen Metropolkonferenz umgesetzt. Das Ziel besteht in der Identitätsstiftung, in der Sammlung neuer Projektideen und in der Gewinnung weiterer Akteure für

die Projektarbeit. Am 27. November 2007 fand in Augsburg die erste Metropolkonferenz statt. Aus der Perspektive der Landeshauptstadt München, der beteiligten Landkreise und der Wirtschaft wurde aufgezeigt, warum sich ein Engagement in der EMM lohnt. So betonte beispielsweise Dr. Werner Widuckel, Personalvorstand und Arbeitsdirektor der AUDI AG, dass die Initiative EMM jedem einzelnen Unternehmer die Chance bietet, im weitläufigen Netzwerk projektbezogen die Zukunft der Metropolregion München mitzugestalten. Zudem informierten und diskutierten die Repräsentanten der Arbeitsgruppen die Ziele, die Inhalte und den aktuellen Stand der Projekte (Reiter 2007a).

### Fazit

Der neue grossräumige Massstab Europäischer Metropolregionen sprengt bisher gewohnte Vorstellungen. Es ist zunächst eine wichtige Aufgabe, bei allen potenziellen Akteuren ein Bewusstsein und ein Verständnis für die spezifischen Grössen- und Bündelungsvorteile des Handelns auf diesem Massstab zu schaffen. Auch wenn das Konzept der Europäischen Metropolregion aus der Raumordnungspolitik entstanden ist, tut man sich bisher schwer, die Steuerung der Raumentwicklung auch auf dieser Ebene anzugehen. Für den Grossraum München böte sich allerdings die Möglichkeit, der umsetzungsschwachen Regionalplanung einen zusätzlichen Impuls zur Realisierung konkreter Projekte zu verleihen. Handlungsbedarf besteht unter anderem beim Tangentialverkehr. Für den öffentlichen Verkehr bestehen in der Metropolregion München derzeit auf den meisten Tangentialbeziehungen zwischen den umliegenden Oberzentren keine attraktiven Angebote. Als Beispiel mag hier die mangelhafte Anbindung des internationalen Flughafens an Landshut oder Rosenheim dienen. Aber auch die Gewährleistung einer guten internationalen Erreichbarkeit ist von eminenter Bedeutung. Damit bekommen Themen wie der Ausbau des Flughafens München oder dessen Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeits-Schienennetz drängende Aktualität. Zudem gilt es das Augenmerk auf die sich weiter entwickelnden europäischen Güterverkehrs-Korridore zu legen, damit die überregionale Erreichbarkeit der Metropolregion München langfristig garantiert werden kann. ■

### Literatur

- **BBR (2006):** Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklungspolitik in Deutschland. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- **BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2000):** Raumordnungsbericht 2000. Bd. 7. Berichte. Selbstverlag des BBR.
- **BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2005):** Raumordnungsbericht 2005. Bd. 21. Berichte. Selbstverlag des BBR.
- **Reiter, Michael (2007a):** EMM Newsletter. Dezember 2007. Initiative Europäische Metropolregion München.
- **Reiter, Michael (2007b):** EMM Newsletter. Mai 2007. Initiative Europäische Metropolregion München.
- **Reiter, Michael (2007c):** Initiative Europäische Metropolregion. Vorläufige Geschäftsordnung. Europäische Metropolregion München.
- **Storper, Michael (1997):** The Regional World. Territorial Development in a Global Economy. New York, London: The Guilford Press.
- **Thierstein, Alain, Viktor Goebel und Agnes Förster (2006):** Das Feuer in der Europäischen Metropolregion München entfachen. Expertise zum Aufbau eines Initiativkreises Europäische Metropolregion München. München: Landeshauptstadt München.
- **Weichart, Peter (2000):** Designerregionen – Antworten an die Herausforderungen des globalen Standortwettbewerbs? In: Informationen zur Raumentwicklung (9): 549-564.