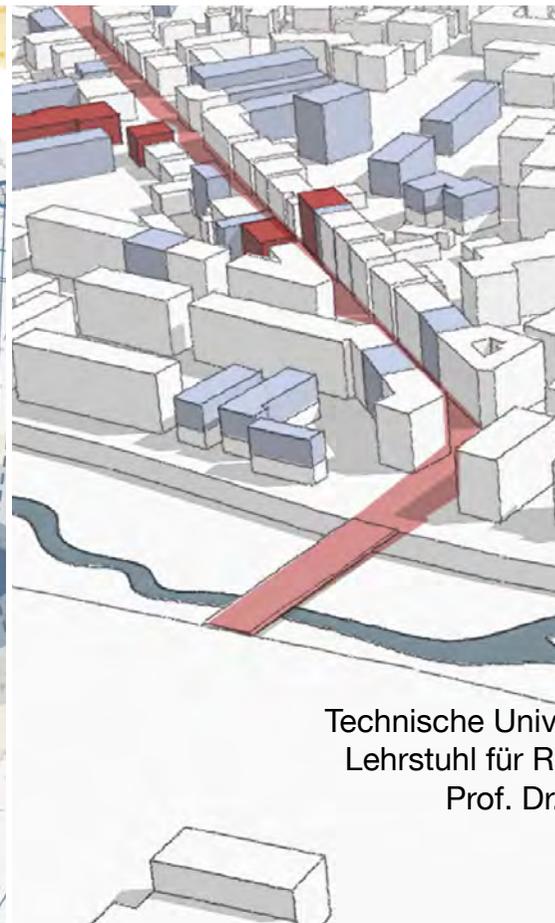
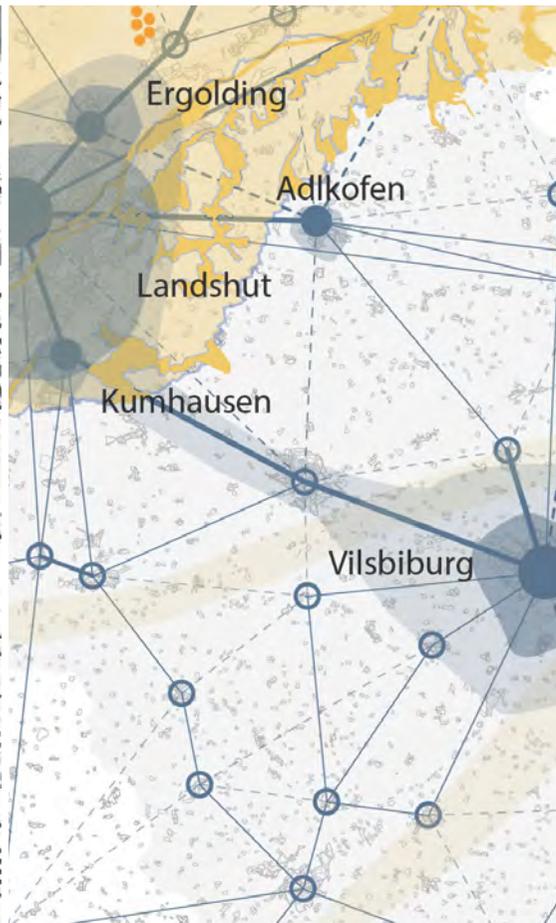


Landshut: What next?

Projekt im Masterstudiengang Urbanistik – Landschaft und Stadt
Wintersemester 2015/16



Technische Universität München
Lehrstuhl für Raumentwicklung
Prof. Dr. Alain Thierstein



FUS als Motor



Technische Universität München
Fakultät für Architektur

Lehrstuhl für Raumentwicklung
Chair of Urban Development

Prof. Dr. Alain Thierstein

Arcisstr. 21

D 80333 München

T: +49-(0)89-289-22489

F: +49-(0)89-289-22576

<http://www.re.ar.tum.de>

Gefördert durch

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen,
für Landesentwicklung und Heimat



Regionalmanagement
Bayern

Grußwort

Die Studie „Wohnen – Arbeiten – Mobilität in der Metropolregion München“ der Technischen Universität München beleuchtet in beeindruckender Weise die Dynamik und die wechselseitige Abhängigkeit der Entscheidungen privater Haushalte in Sachen Wohnort, Arbeitsplatz und Mobilität und bildet eine wertvolle Grundlage für die weitere strategische Ausrichtung der gesamten Metropolregion München, aber auch für unsere Region Landshut. Als starke Wachstumsregion mit idealer Lage zwischen München und Regensburg und dem Flughafen München vor der Haustür begrüßen es Landkreis und Stadt Landshut daher sehr, dass sich die TU München mit dem Projekt „Landshut: What next?“ im Master Urbanistik noch näher mit unserer Region befasst.

Die politischen Entscheidungsgremien in Stadt und Landkreis Landshut erhoffen sich daraus noch weitergehende Erkenntnisse darüber, wie sich die Region im Hinblick auf die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung strategisch positionieren muss, um die damit verbundenen Herausforderungen im Bereich der Daseinsvorsorge, etwa der Schaffung von Wohnraum, bei Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen oder der Verkehrsinfrastruktur, zu bewältigen. Mit einem gemeinsamen Regionalmanagement arbeiten Stadt und Landkreis Landshut bereits jetzt an diesen Zukunftsthemen und wollen aus dem Projekt „Landshut: What next?“ noch weitere Erkenntnisse für diese Zusammenarbeit ziehen.

Wir danken Prof. Dr. Alain Thierstein und seinen Mitarbeitern und Studenten für die Initiative und freuen uns darüber, dass die spannende Entwicklung unserer Region Landshut Anlass zu weitergehenden wissenschaftlichen Untersuchungen gibt.

Peter Dreier
Landrat des Landkreises Landshut

Hans Rampf
Oberbürgermeister der Stadt Landshut

Preface

The research project ‘Housing – Employment – Mobility in the Metropolitan Region of Munich’ conducted by Technical University of Munich (TUM) highlights the dynamic interrelationship of individual households’ choices regarding housing, employment, and mobility. The study provides a valuable basis for decisions on future spatial developments, not only for the entire metropolitan region, but also for our local area in and around Landshut. Located ideally between the cities of Munich and Regensburg and close to Munich Airport, we are facing enormous growth. Hence, the district and the city of Landshut welcome that the student project ‘Landshut: What next?’ held by TUM has taken a closer look at our region.

The political bodies of the city and the district of Landshut hope that such work can provide further knowledge on how the region can strategically position itself to tackle issues of expected population development – especially regarding the provision of housing space and public services such as nurseries, schools, and transportation infrastructure. The results of the project ‘Landshut: What next?’ will inform the current work on future-orientated topics of the joint regional management of both the city and district of Landshut.

We thank Prof. Dr. Alain Thierstein, his associates and students for their initiative. We are excited to see that the fascinating development of the Landshut region prompts further scientific interest and investigation.

Peter Dreier
Head of the Landshut district authority

Hans Rampf
Mayor of the city Landshut

Vorwort

Der Lehrstuhl für Raumentwicklung an der Technischen Universität München (TUM) und der Lehrstuhl für Raumplanung und Strategie an der Delft University of Technology (TU Delft) organisierten im Oktober 2015 die gemeinsame Konferenz „Shaping regional futures“. Ein Hauptziel dieser Konferenz war es, die Art und Weise zu untersuchen, wie das Visualisieren einer wünschenswerten Zukunft des Raumes den institutionellen Kapazitäten bei der Planung auf regionaler und überregionaler Ebene hilfreich sein kann. Die Erforschung entwurfsbasierter und wirkungsorientierter Ansätze zur „Regional Governance“ ist seit vielen Jahren ein Anliegen unseres Lehrstuhls. Die große Resonanz auf unsere Konferenz zeigt, dass sowohl Planer wie auch Politiker verschiedener Regionen Europas mit regionalen Entwurfsansätzen experimentieren, um Grenzen zu überwinden, die gesetzliche Planungssysteme vorgeben.

Seit Beginn unserer Forschung integrieren wir unsere neuesten Erkenntnisse in die Lehre. Wir widmen uns im Erstsemesterprojekt des Masterstudiengangs „Urbanistik – Landschaft und Stadt“ der Regionalentwicklung der Metropolregion München. In diesem Jahr haben wir die Herausforderungen und mögliche Zukunftskonzepte für die Region Landshut, die Stadt und Landkreis mit Umland umfasst, betrachtet.

Masterstudiengang Urbanistik

Der interdisziplinäre Masterstudiengang „Urbanistik – Landschaft und Stadt“ wird von der „Focus Area Urban and Landscape Transformation“ (ULTRA) der Fakultät für Architektur an der Technischen

Universität München (TUM) getragen. Der thematische Schwerpunkt des Studiengangs ist die Erforschung und Entwicklung von Lösungsansätzen für die zunehmend komplexen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen, mit denen Städte und Stadtregionen heute konfrontiert sind. Die Organisation des Raumes ist ein wichtiger Aspekt, um diese wechselseitigen Herausforderungen aktiv anzugehen. Wir sind sicher, dass dieser Ansatz alle räumlich relevanten Disziplinen benötigt. Deshalb ist unser Studiengang offen für Absolventen einer Vielzahl an Fachrichtungen. Die Studierenden des aktuellen Jahrgangs 2015 stellten sich aus vier etwa gleich großen Gruppen aus Architektur, Landschaftsplanung, Raumplanung und Geographie zusammen.

Innerhalb ihrer viersemestrigen Ausbildung beschäftigen sich die Studierenden mit Entwurfsprojekten zu Regional-, Stadt- und Landschaftsplanung. Die Entwurfsprojekte stehen im Mittelpunkt der Ausbildung im Fach Urbanistik. Die Studierenden lernen, vielfältiges Wissen aus verschiedenen Seminaren und Vorträgen in einer problemorientierten Lernumgebung zu kombinieren. Die Absolventinnen und Absolventen des Masterstudiengangs Urbanistik werden zu räumlichen Einflussnehmern, die in der Lage sind, die sozialen und räumlichen Wissenschaften zu aktivieren und den Wandel der zeitgenössischen städtischen Bedingungen effektiver zu behandeln.

Entwurfsprojekt Regionalplanung

Der Lehrstuhl für Raumentwicklung entwirft und lehrt unter anderem das im ersten Semester stattfinden-

de Studienprojekt zur Regionalplanung. Für die aus verschiedenen Disziplinen stammenden Studierenden schafft dieses Projekt die Voraussetzungen, um disziplinspezifische Fähigkeiten und Kenntnisse auszutauschen und die Komplexität der urbanen Raumentwicklung zu begreifen. Die Studierenden sind aufgefordert, entsprechende Ansätze zu suchen und zu entwickeln, die es ermöglichen, die sich aus dieser Komplexität ergebenden Probleme zu bearbeiten. Der Lehrstuhl für Raumentwicklung geht davon aus, dass die Raumplanung sich auf wissenschaftliche Erkenntnisse und Methoden stützt.

Der Lehrstuhl für Raumentwicklung erforscht in diesem Zusammenhang die Entwicklung von strategischen räumlichen Ansätzen und Visualisierungstechniken, die den Herausforderungen von heutigen Städten besser entsprechen. Etablierte Ansätze der Raumplanungspraxis gehen häufig von einem statischen Verständnis der räumlichen Organisation aus. Pläne zeigen einen erwünschten Idealzustand auf, verfehlen es aber, die zielbezogene räumliche Transformation vorausblickend zu steuern. Dies ist auf regionaler Ebene besonders zu erkennen, wo die restriktive Art des Regionalplans unerwünschte Entwicklungen in der Regel verhindert, aber kaum Möglichkeiten zur Veränderung aufzeigt oder öffnet. Theorien der Stadt- und Regionalentwicklung liefern vielfältige Überlegungen und Konzepte für die Analyse und die Umsetzung räumlich erwünschter Transformation. Wesentliche Aspekte des Semesterprojektes sind ein relationales Raumverständnis, Multi-Skalarität – also simultane Betrachtung von Entwicklungen auf mehreren

räumlichen Maßstabsebenen – Wirkungsorientierung, strategisches Planen und die systematische Reflexion des eigenen Tuns im Erarbeitungsprozess. Im Rahmen der Projektarbeit mit den Studierenden geht es zunächst darum zu verstehen, dass viele Zukunftsentwürfe – *Alternative Futures* – plausibel, möglich und auch wünschenswert sind. In einer zweiten Phase erst versuchen die Studierenden Antworten auf die Frage zu geben, wie die räumliche Organisation der Zukunft sein wird oder sein kann. Ein wesentliches Ziel ist es, langfristige strategisch-räumliche Veränderungen zu identifizieren, ihre funktionalen und räumlichen Wechselwirkungen zu beschreiben und zu verorten sowie einen Transformationsprozess zu skizzieren, in dem es verschiedene Rhythmen der funktionalen Intervention und Geschwindigkeiten des Wandels gibt.

Prof. Dr. Alain Thierstein
 Dr. Nadia Alaily-Mattar
 Lukas Gilliard
 Fabian Wenner
 Insa Lachauer

Technische Universität München
 Fakultät für Architektur
 Lehrstuhl für Raumentwicklung

Introduction

The Chair of Urban Development at Technical University of Munich (TUM) and the Chair of Spatial Planning & Strategy at Delft University of Technology (TU Delft) organised the joint conference ‘Shaping regional futures’ in October 2015. A main objective of this conference was to investigate the way how envisioning desirable spatial futures enhances institutional capacities for planning on regional and supra-regional scales. Research about a design-based and impact-orientated approach to regional governance has for many years been in the heart of our chair’s interest. The great response to our conference demonstrates that planning professionals and politicians in numerous European regions are experimenting with regional design approaches to overcome limitations that statutory planning systems pose.

Since the beginning of our research, we apply most recent findings to our teaching. We dedicate the first semester’s studio course of our masters programme in ‘Urbanism – Landscape and City’ to the regional development of the Munich metropolitan area. This year, we took a closer look at the challenges and potential futures of the town and district of Landshut.

The MSc Urbanism Programme

The master’s degree in ‘Urbanism - Landscape and City’ at TUM is an interdisciplinary programme managed by the ‘Focus Area Urban and Landscape Transformation’ (ULTRA) at the Department of Architecture. The thematic focus is research and development of spatial intelligence to understand and

respond to increasingly complex ecological, economic and social challenges that cities and urban regions face. As societies seek to actively address these interrelated challenges, the organisation of space to accord with certain valued ideals is a key aspect to consider. We are certain that this approach needs all spatially relevant disciplines. Thus, the programme is open to graduates from a variety of backgrounds. The 2015 student group comprises of four almost equally sized disciplinary groups of architecture, landscape architecture, spatial planning and geography. Within four semesters of training, students engage in regional, urban and landscape design studios. Design studios are the focal point of the urbanism education. Students learn to combine diverse knowledge from various seminars and lectures in a problem-based learning environment. Graduates of this MSc Urbanism programme are spatial influencers capable of engaging the social and spatial sciences and addressing more effectively changes of contemporary urban conditions.

Regional Design Studio

The Chair of Urban Development designs and supervises, among other tasks, the first semester’s regional design studio. This project sets the stage for students from various disciplines enrolled in this programme to comprehend the complexity of urban development and to engage in dialogue and exchange of skills and insights with various disciplines. Students are asked to search for and develop appropriate approaches to address problems caused by such complexity. The Chair of Urban Development starts

from the premise that planning changes and transformations of spatial environments draws on scientific endeavours.

Within this context we at the Chair of Urban Development are researching the development of strategic spatial planning approaches and visualisation techniques that better fit the purpose of addressing the challenges cities and city regions face today. Current approaches of spatial planning practice often emanate from a status quo understanding of spatial organization; as such they remain restrictive in challenging existing conditions and kick-starting spatial transformation. This is particularly evident at the regional scale, where the regional plan has become more a restrictive device for what not to do rather than an enabling tool that opens up possibilities. On the other hand, the landscape of urban theory has an abundance of concepts for analysing and understanding processes of spatial transformation. Incorporating the relational notion of space, inter-scalarity, futures thinking, impact orientation, strategic orientation and producing a medium for debate

are key aspects of our chair's approach to spatial planning. Within our approach our purpose is not to propose answers to the question of how the spatial organisation of the future will or should be like, but it is rather about indicating and raising awareness that many futures are indeed possible and perhaps also desirable. A key feature is to capture long-semester strategic spatial changes and to enable spatial planners to present an evolutionary process in which there are different rhythms and speeds of change.

Prof. Dr. Alain Thierstein
Dr. Nadia Alaily-Mattar
Lukas Gilliard
Fabian Wenner
Insa Lachauer

Technical University of Munich
Department of Architecture
Chair of Urban Development

Inhaltsverzeichnis

Grußwort
Vorwort

Hintergrund des Projekts

- 1 Landshut. Move to meet**
- 2 synapse_scape**
- 3 Synergielandschaft ISAR**
- 4 Balance by motion**

Quellenangaben
Dank

Contents

Preface	1
Introduction	2 / 3
Background	7 / 10
1 Landshut. Move to meet	13
2 synapse_scape	25
3 Synergielandschaft ISAR	37
4 Balance by motion	49
References	60
Acknowledgments	61

Hintergrund des Projekts

In seinem fünften Jahr konzentriert sich der Studiengang Urbanistik im Erstsemesterprojekt auf die Stadt Landshut und den sie umgebenden Landkreis. 60km nordöstlich von München gelegen und 40km von Deutschlands zweitgrößtem Hub-Flughafen München entfernt, ist Landshut ein Teil der Europäischen Metropolregion München (EMM).

Oberflächlich betrachtet ist in Landshut nicht mehr viel für Stadtplaner zu tun. Eine scheinbar idyllische mittelgroße europäische Stadt – der Stadtplan entsprechend dem prototypischen Stadtplan, wie man ihn in deutschen Lehrbüchern für Stadtplanung findet. Bei näherer Betrachtung zeigt sich allerdings ein anderes Bild: innerstädtische Baugrundstücke in Landshut sind begrenzt, während die Stadt weiterwächst. Der Landkreis Landshut verfügt über reichlich Landreserven, hat aber eine alternde Bevölkerung. Wo können in Zukunft Baugrundstücke freigegeben

werden? Welche Dichten und Haustypologien eignen sich? Welche Infrastrukturen werden benötigt und wer kann diese bereitstellen?

Wie lassen sich die Erfolge des heutigen Status quo in Zukunft erhalten? Wie können Fehlentwicklungen vermieden werden? Wie kann Landshut proaktiv Herausforderungen angehen, um den Erfolg aufrechtzuerhalten und sein Wachstum zu managen? Welche Rolle kann in dieser Hinsicht die räumliche Anordnung von Wohnen, Dienstleistung, Landschaft und Verkehrs- und Energieinfrastrukturen spielen?

Die Ziele dieses Erstsemesterprojekts waren (1) die wichtigsten Chancen und Risiken für die nachhaltige Entwicklung von Landshut auf Basis von multi-skalaren Analysen zu identifizieren, und (2) mögliche und wünschenswerte, funktionale und räumliche Zukunftskonzepte für die Stadt vorzuschlagen für einen Zeitpunkt 30 Jahre in der Zukunft.

Auf dem Weg zu diesem Ziel war es von entscheidender Bedeutung, das strategische Zusammenspiel zwischen den Funktionen der Metropole und den lokalen Eigenheiten und Besonderheiten im Blick zu behalten.

Die Projektarbeit gliederte sich in drei Hauptaufgaben. Die erste Aufgabe widmete sich der Analyse des Untersuchungsgebiets und umfasste (a) eine physisch-räumliche Analyse, die alle Studierendengruppen durchführten, (b) thematische Analysen, die mehrere miteinander verbundene Themen abdeckten und die den jeweiligen Studierendengruppen zugewiesen wurden abhängig von ihrer Expertise und (c) eine Exkursion.



Die Studierenden führten hierzu eine Trendanalyse auf Grundlage des „Trend Report“ von Ernst Basler + Partner AG Zürich (2012) durch. Die Arbeitsgruppen nutzten 20 Trends und analysierten diese Entwicklungslinien in Bezug auf ihre Wirkungsrichtung (positiv, neutral oder negativ), Dominanz (hoch, mittel, niedrig) und Steuerungsmöglichkeit (lokal steuerbar, nicht steuerbar). Mit Hilfe eines sogenannten *Papiercomputers*, welcher auf Frederic Vesters (2002) systemisches Denken aufbaut, bewerteten die Studierenden die Rolle dieser Trends innerhalb eines systemischen Zusammenhangs. Basierend auf dem Verständnis der Wechselwirkungen von Trends und der Einflussmatrix konnten die Studierenden ihre Diskussion über die Zukunft strukturieren, die

systemische Beziehungen zwischen den Trends erfassen und Informationen herausarbeiten, die bereits implizit in ihren Gesprächen auftauchten, jedoch noch nicht für Außenstehende nachvollziehbar waren. Die Ergebnisse der ersten Aufgabe haben Stärken und Schwächen des Untersuchungsgebiets hervorgebracht. Wo möglich, ordneten die Studierenden die Stärken und Schwächen bestimmten Räumen zu. Die Idee der ersten Aufgabe war es, nicht allumfassend zu sein. Vielmehr galt es, die wichtigsten anstehenden Herausforderungen zu identifizieren und diese mit den besonderen räumlichen Komponenten zu verknüpfen. Ziel war, eine Problemstellung zu formulieren.

Für die zweite Aufgabe wurden die Studierendengruppen neu zusammengestellt, so dass jede Gruppe eine Mischung aus „Experten“ der vorherigen Aufgabe bildete. Diese neu formierten Gruppen arbeiteten dann bis zum Ende des Semesters zusammen.

Die zweite Aufgabe drehte sich um die gestalterische Dimension „Zeit“. Stadtentwicklung ist ein dynamischer Prozess, der in eine unbekannte Zukunft projiziert. Anforderungen, Vorlieben, Werte und Lebensstile verändern sich im Laufe der Zeit. Bevölkerungsmerkmale sind dynamisch, die demografische Struktur verändert sich stark. Die Aufgabe beinhaltete die Entwicklung eines möglichen und wünschenswerten Zukunftskonzepts auf der Grundlage der systematischen Untersuchung von Trends, deren Wechselwirkungen, sowie zukünftigen Chancen und Risiken des Untersuchungsgebiets.

Das Ziel dieser Aufgabe war evidenzbasierte, mögliche und wünschenswerte alternative Zukunftsvorstellungen für das Untersuchungsgebiet abzuleiten, auf Grundlage der vorangegangenen Trendanalyse der Studierenden. Jede Gruppe schlug eine alternative Zukunft für einen festgelegten Zeithorizont von 30 Jahren vor.

Mit alternativen Zukunftsvorstellungen bezeichnen wir in unserer Arbeit am Lehrstuhl die narrative Entwicklung der künftigen Funktionen und eine schematische Darstellung der räumlichen Dimension dieser Zukunft. Eine alternative Zukunft ist eine selektive Darstellung und Kondensation der vorherrschenden Merkmale einer möglichen und wünschenswerten zukünftigen Entwicklung von Landshut. Die Darstellung einer



alternativen Zukunft versucht nicht, die Gesamtheit dessen, wie eine Zukunft aussehen könnte, zu beschreiben. Sie ist außerdem losgelöst von heutigen Verwaltungsgrenzen und anderen administrativen Einschränkungen.

Die dritte und letzte Aufgabe widmete sich der Entwicklung und räumlichen Konkretisierung eines ausgewählten alternativen Zukunftskonzepts. Nachdem die Studierenden die wichtigsten Fragen, die das Untersuchungsgebiet aufwirft, ermittelt hatten, waren sie nun in der Lage, einen konzeptionellen Vorschlag für eine alternative Zukunft zu entwickeln, der diese Herausforderungen in gewünschter Weise behandelt. Ziel dieser Aufgabe war es, sich von einem Konzept hin zu einer räumlichen Entwicklungsstrategie zu bewegen. Wie können wir diese Zukunft tatsächlich geschehen lassen? Hier bestand die Herausforderung darin, Ideen – noch konzipiert in numerischer, narrativer oder visueller Form – zu konkreten Plänen und strategisch-räumlichen Vorschlägen weiter zu entwickeln. Das Urbane wird auf dem Maßstab des Untersuchungsgebiets in Bezug auf Verdichtungsgrade, Netzwerkbeziehungen und Mobilität und nicht bloß auf statische Artefakte wie Gebäude, Siedlungsformen oder physische Handlungsorte entwickelt. Pläne beschreiben dabei einen Weg der Maßnahmen für die Entwicklung.

Im Ergebnis müssen sich die Pläne mit der zeitlichen Dimension der Stadtentwicklung befassen. Wirkungsorientierung und Multi-Skalarität sind wichtige Überlegungen.

Diese Broschüre

Die Verknüpfung von Theorie und Praxis durch ein einsemestriges, exploratives Vorgehen ist keine leichte Aufgabe. Auf der einen Seite ist es unser Ziel, Studierenden geeignete Fähigkeiten für die Praxis der Stadtplanung und der Stadtentwicklung zu vermitteln. Auf der anderen Seite erwarten wir einen kritischen Blick auf den aktuellen Stand der Praxis. An dieser heiklen Schnittstelle sind Studierende oft eher bereit als etablierte Planerinnen und Planer, kreative Risiken einzugehen. Die vorliegende Broschüre dokumentiert die Ergebnisse unseres Versuchs, den „intellektuellen Muskel“ der Masterstudierenden zu trainieren und sie aus der Komfortzone der etablierten Praxis der Raumplanung zu locken.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der vier studentischen Arbeitsgruppen mit ihren wesentlichen Erkenntnissen aus der Analyse sowie ihren Vorschlägen für die zukünftige Entwicklung von Landshut vorgestellt. Die Studierenden verfassten im Rahmen der Entwicklung ihrer Zukunftskonzepte textliche Erläuterungen für ihre jeweiligen Arbeiten. Außerdem konnten die Studierenden aus ihren endgültigen Poster-Präsentationen die entsprechenden Darstellungen auswählen, die hier in der Broschüre erscheinen sollten. Eröffnet wird die Darstellung der jeweiligen Arbeiten mit der Karte der „Alternativen Zukunft 2046“. Durch die Untersuchung möglicher zukünftiger Entwicklungen erweitert die Arbeit der Studierenden das Verständnis des Wesens dieser Herausforderungen und die Rolle, welche die räumliche Transformation bei ihrer Bewältigung spielen kann.



Background

In its fifth run, this year's studio project topic focused on the town of Landshut and its surrounding district. Located 60 km north east of the city of Munich and 40 km from Germany's second largest hub airport Munich International, Landshut is part of the Munich Metropolitan Region (EMM).

On the surface there is not much left to do for urban planners in Landshut. A seemingly idyllic medium-sized European town, its town map is akin to prototype



city plans as one can find them in German urban planning textbooks. However, if we scratch beneath the surface, a different story appears. Land resources for housing development in the town of Landshut are limited, yet the city is growing. The district of Landshut has abundant land resources, but an aging population. Where will land for housing development be released in the future? Which densities and housing typologies are appropriate? What infrastructures are needed and who will provide these?



How can the successes of today's status quo be preserved into the future; how can failures be circumvented? How can Landshut proactively address challenges in order to sustain success and manage growth? What roles can the spatial arrangements of housing, services, landscape and transport and energy infrastructures play in this regard?

The objectives of this studio project were (1) to identify, based on multi-scalar analyses, the key opportunities and threats for the sustainable development of Landshut and (2) to propose possible and desirable functional and spatial futures for the city set at the distant future of +30 years from today. Towards this objective, it was vital to strategically manage the interplay between metropolitan functionalities and local particularities and specificities.

The course work was divided into three main consecutive assignments. The first assignment was dedicated to analysing the focus area, it encompassed (a) physical spatial analysis which all student groups carried out, (b) thematic analyses which covered several inter-related themes and for which each student group was assigned one theme according to its 'expertise' and (c) a fieldtrip.

Towards this purpose, students carried out a trends analysis. Based on the 'Trend Report' of Ernst Basler + Partner AG, Zurich (2012), 20 trends were selected and analysed in terms of their impact direction (positive, neutral or negative), dominance (high, medium, low) and capacity to be steered locally. Using Frederic Vester's (2002) systemic thinking model students assessed with the help of the *paper computer* the role

of these trends within the overall systemic context. Based on an understanding of the reciprocal effects of trends and the matrix of influence, students were able to structure their discussion about the future, capture the systemic relations in-between trends and uncover information that has been implicit in their discussions but not yet visible. The findings of these analyses highlighted the strengths and weaknesses of the focus area. Students spatialised these strengths and weaknesses where possible. The idea of the first assignment was not to be all encompassing. Rather the objective is to identify the key issues at stake, and sieve through the particularly spatial components of these key issues. The objective was problem finding.

In the second assignment, new student groups are formed in a way that each group became a mix of 'experts' from the preceding assignment. These newly formed groups worked together until the end of the semester.

The second assignment brought the time dimension to the fore. Urban development is a dynamic process that projects into an unknown future. Users' requirements, tastes, values and lifestyles change over time. Population characteristics are dynamic. Demography today is certainly different than the one in the future. In this part of the course, the assignment will be to develop a concept for a possible and desirable alternative future for Landshut based on a systems approach that investigates trends, their inter-relatedness, the future opportunities and threats that our focus area faces.

The objective of this assignment was to derive

evidence-based, possible and desirable alternative futures for the focus area under investigation, based on the students' findings of the trends analyses. Each group proposed one alternative future set at the temporal distance of +30 years. With alternative future, we mean a narrative of future functionalities alongside schematic visualizations of the spatial dimension of this identified future. An alternative future is a selective depiction and condensation of the predominant characteristics of the possible and desirable future development of Landshut. A depiction of an alternative future does not attempt to describe the totality of what a future could be like. It is also liberated from today's administrative boundaries and constraints.

The third and final assignment focused on the development and spatialisation of a selected alternative future concept. As students identified the key issues that the focus area faces they were now able to develop a conceptual proposal of an alternative future that addresses these challenges in a desirable manner. The objective of this assignment was to move from a concept to a spatial development strategy. How can we make this future happen? The challenge in this assignment was to move from ideas conceived in numerical and narrative forms to images (diagram/map) and then from images to plans. This entailed thinking of the urban in terms of connections, networks, relationships and mobility, rather than only static land uses. Plans describe a path of actions for development. As a result, plans must address the temporal scale of urban development. Impact orientation and multi-scalarity are key considerations.

This brochure

Bridging theory and practice through academic experiments is not an easy exercise. On one hand, our objective remains training students to master appropriate skills for urban planning practice. On the other hand, we expand our objective to include preparing them for adopting a critical stance at the current state of affairs of that very same practice they are expected to master. At this very delicate interface, graduate students at the start of their career are perhaps more willing than more established planners to take creative risk. The present brochure documents the results of our attempt to train the intellectual muscle of the MSc Urbanism students and to tease them out of the comfort zone of established spatial planning practice.

In what follows, each of the student groups presents its exploration of the current and future challenges in and for Landshut. The texts were written by the students as part of their deliverables for the final assignment. Students were also free to select from their final poster presentations appropriate visuals, which appear here in the brochure. Each project is introduced by an illustration of 'alternative future 2046'. By investigating possible future developments, the work of the students expands our understanding of the nature of these challenges and the role that spatial transformation can play in addressing them.

1 LANDSHUT. MOVE TO MEET

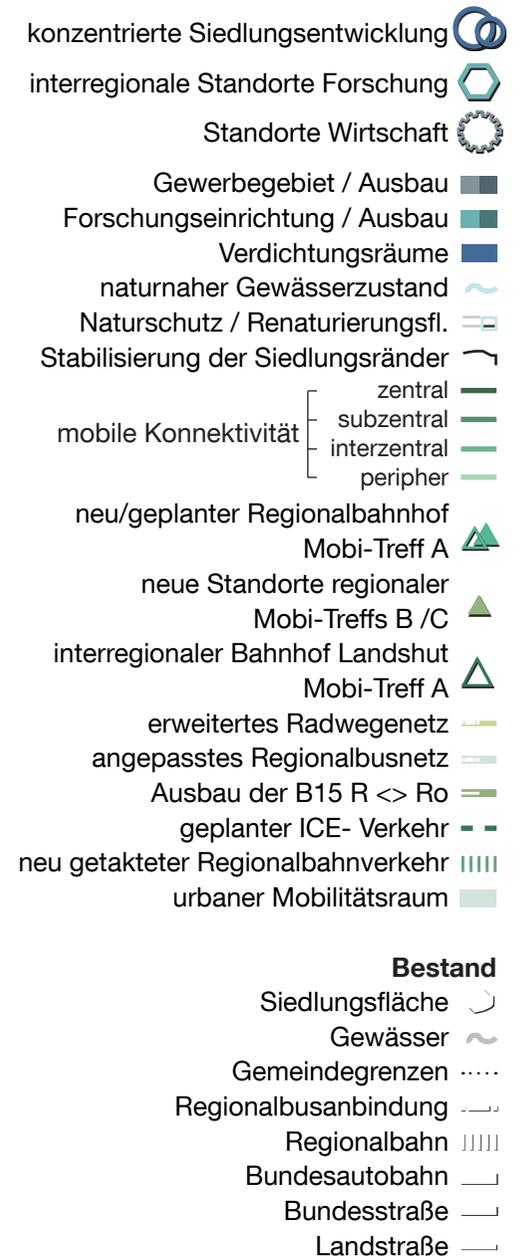
Marco Baccaro, Cecilia Förster, Julia Hauer, Bernadette Karlstetter

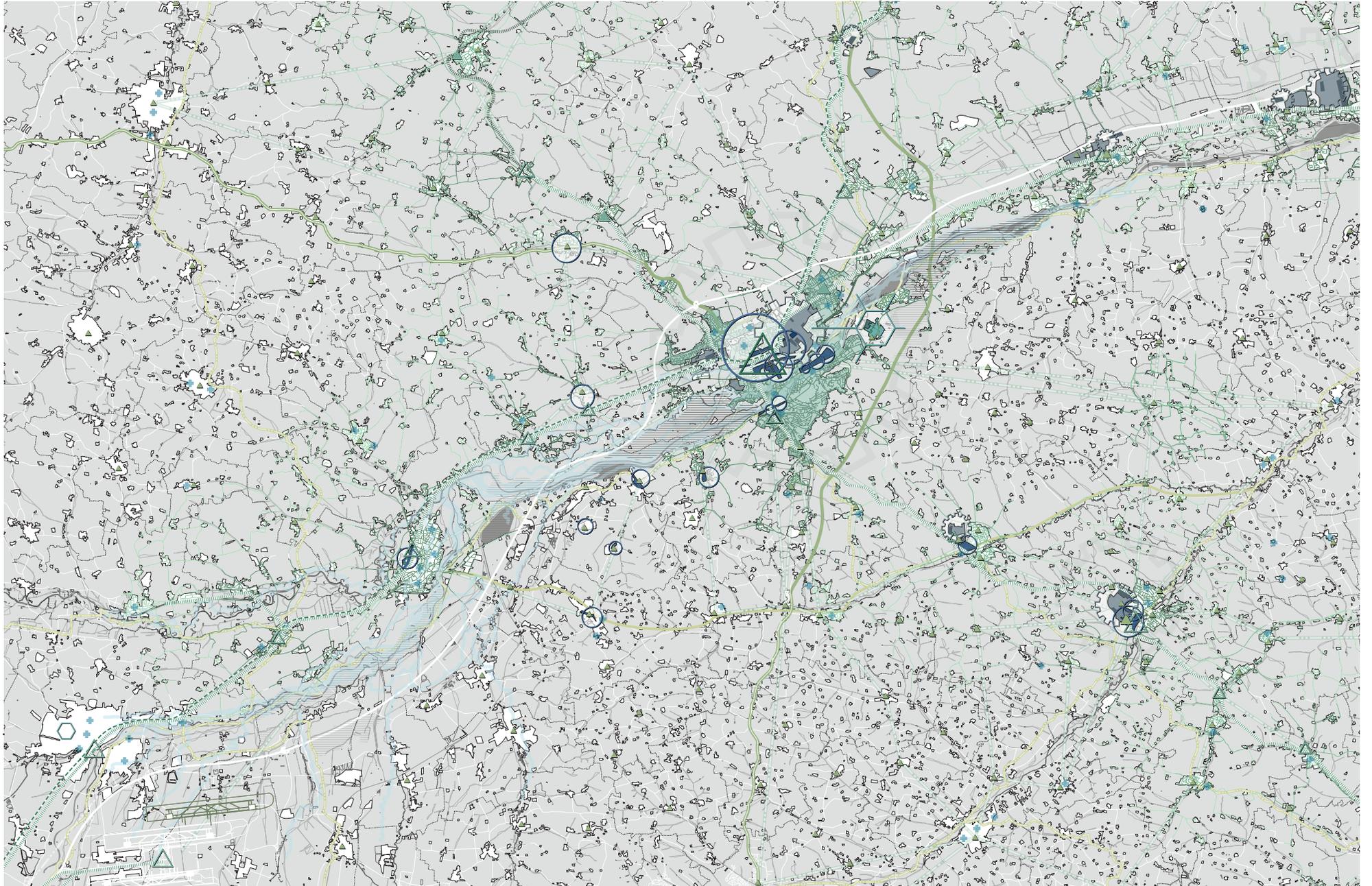
LANDSHUT. MOVE TO MEET

This project sets the focus on addressing the four trends ‘mobility’, ‘building and housing’, ‘economy’ and ‘research’. This focus has been identified following the trends analyses that clearly indicate the critical nature of the first three trends. The trend ‘research’ has been added in response to the findings of the SWOT analysis that illustrates that this trend presents significant opportunities to Landshut.

The key aspects of the proposal in this project are the transformation of Landshut into (1) a centre of attraction within the agglomeration of the Munich Metropolitan Region, (2) a trans-regional location of economy and research linked to the function of hub within the southern Austro-Bavarian and Southeast European area, (3) a provincial capital that is dense, urban and accessible. This transformation is supported by a system of alternative mobility, spatial flexibilisation and networking that generate urbanity while preserving the quality of rural space.

The main interventions of this project all fall under the umbrella of the prioritisation and electrification of the public transportation systems on local, regional and global levels to ensure seamless, sustainable traffic in the next 30 years. Additional interventions include selective (re)densification and stabilization of settlement borders, architectural integration of residential and industrial areas and the functional connection of business and education.





SWOT-Analyse

Aus der Stärken- und Schwächen-Analyse geht hervor, dass im Bereich der Mobilität zwar ein qualitatives Straßennetz und kommunales Potential für E-Mobilität gegeben ist, allerdings sorgen die hohen Pendleraufkommen insbesondere im Stadtgebiet Landshut für eine übermäßige Belastung von Anwohnern und Umwelt. Der regionale ÖPNV wirkt gänzlich ineffizient und auch die fehlende schienengebundene Hochgeschwindigkeitsverbindung nach München wirkt sich negativ auf die regionale Mobilität aus. Auch der Trend Bauen & Wohnen folgt dem Negativmodell vieler Agglomerationsränder: hoher Flächenverbrauch aufgrund von Maximalwerten für den Neubau von Einfamilienhäusern stehen einem generell gern gesehen stetigen Siedlungsdruck entgegen. In Wirtschaft & Forschung zeigen sich positive Clusterbildung u.a. in der Automobilbranche. Dem entgegen steht die Abhängigkeit der Region von dieser Branche (Krisenanfälligkeit).

Die gesamtäumliche Entwicklung balanciert momentan zwischen der Zersiedelung des landwirtschaftlichen Traditionsraumes im Konkurrenzdruck der Münchner Metropolregion und der motorisierenden Wirkung des Flughafens.

Weiter wurden entsprechende räumliche Chancen und Risiken entwickelt: Landshut hat das Potential sich als alternativer Wohn- und Arbeitsstandort zu München zu positionieren. Die räumliche Nähe und die Abhängigkeit vom Münchner Raumgefüge sind für Landshut als Chance zu sehen, als Anziehungspunkt im Agglomerationsraum München zu fungieren und damit auch den Bekanntheitsgrad der Stadt und der Region zu erhöhen. Grosse Bedeutung erhält Landshut durch die lokalen wirtschaftsstarke Unternehmen. In Zusammenarbeit mit der Hochschule kann Landshut ein optimierter Wirtschafts- und Forschungsstandort werden. Allerdings sind mit der wachsenden Wirtschaftskraft der Unternehmen auch Gefahren wie die Repression von mittelständischen Unternehmen und / oder des primären Sektors verbunden sowie das bereits erwähnte Risiko einer Krise stark verteilter Branchen. Die starke Abhängigkeit könnte auch problematisch werden, wenn die Unternehmen, die aufgrund des starken Gemeindebezugs jetzt an diesem Standort produzieren – obwohl andere Standorte rentabler wären – durch Veränderungen der Unternehmensstruktur ihr lokales Verantwortungsbewusstsein nicht mehr wahrnehmen und abwandern.

Die Stadt Landshut hat mit ihrer historisch gewachsenen Altstadt die Möglichkeit, diese intensiv touristisch zu vermarkten. Die hohe Baudichte würde die Entwicklung zu einer urbanen Innenstadt und zu einem jungen Zentrum begünstigen. Einem urbanen Siedlungscharakter steht entgegen, dass die Altstadt nicht barrierefrei ist und dass durch die hohe Zahl denkmalgeschützter Häuser zeitgenössische Architektur nicht integriert werden kann.

Wie bereits erläutert bewirkt die unzureichende öffentliche Infrastruktur eine intensive Nutzung des Autos und zukünftig eine weitere Zunahme des Individualverkehrs. Als Chance ist somit der Ausbau alternativer Mobilitätssystemen zu sehen.

Ein weiteres Problem ist die fehlende Nord-Süd-Verbindung, die eine erhöhte Konzentration auf die Ost-West-Diagonale (Autobahn München – Deggendorf) begünstigt. Daraus ergibt sich das Potenzial der verbesserten räumlichen Vernetzung mittels Mobilitätssysteme und dem gleichzeitigen Erhalt der großräumigen Kulturlandschaft (aufgrund reduziertem Ausbau neuer Verkehrsflächen).



Konzeption und Leitziele

Als Ergebnis dieser Analysen können nun folgende Leitziele für die Zukunftsentwicklung Landshuts formuliert werden: Landshut wird zum Drehkreuz in Süddeutschland, zum Anziehungspunkt im Agglomerationsraum München, zu einem bekannten Wirtschafts- und Forschungsstandort, der eine dichte, urbane und barrierefreie Siedlungsstruktur aufweist, die durch alternative Mobilitätskonzepte vernetzt ist.

Die zugehörigen Maßnahmen, die die größte räumliche Wirkung beziehungsweise die Grundlagen für weitere Maßnahmen sind, sind in der Maßnahmen-Matrix vergleichsweise groß dargestellt. Zusätzlich zu den Handlungssträngen sind deren Auswirkungen auf die Themengebiete Wirtschaft, Raumentwicklung, Bauen & Wohnen sowie Mobilität mit weißen Symbolen hervorgehoben.

Als Grundlage der alternativen Mobilität ist die Umsetzung der „Mobi-Treffs“ Voraussetzung. Die Mobi-Treffs vereinen ein einfaches und schnelles Wechseln zwischen verschiedenen Fortbewegungsmitteln und das Erledigen von Besorgungen für den täglichen Bedarf. Die Kombination dieser beiden Funktionen lassen

den Mobi-Treff auch als einen sozialen Treffpunkt fungieren.

Es gibt verschiedenen Typen von Mobi-Treffs: Mobi-Treffs mit höchster Zentralität befinden sich immer an Regionalzugbahnhöfen. An diesen sogenannten Mobi-Treff Typ A gibt es folgende Vorrichtungen: Carsharing und Parkplätze mit E-Ladestationen, P+R, Fahrradabstellplätze mit E-Auflademöglichkeit, Fahrradreparaturstelle, Bushaltestelle, Wartebereiche mit Sitzmöglichkeiten, einen Mobi-Treff-Info-Point, Toilette, W-LAN und Auflademöglichkeiten für Elektrogeräte. Ergänzt wird die Station noch durch Versorgungsmöglichkeiten wie einen Supermarkt oder Lebensmittelautomaten. Des Weiteren wird versucht weitere Versorgungsmöglichkeiten und / oder Gastronomie dort zu lokalisieren. Mobi-Treffs der Typen B und C sind Stationen mit reduzierter Ausstattung.

Zeitlich gesehen werden zuerst die Mobi-Treffs Typ A von den Gemeinden und der Stadt installiert und nach und nach wird das Netz mit den kleineren Mobi-Treffs ergänzt und optimiert. Damit Mobi-Treffs auch

als sozialer Treffpunkt und Aufenthaltsort genutzt werden, wird einen Ideenwettbewerb zur Gestaltung dieser Ortskerne geben. Nach den ersten zehn Jahren der Maßnahmenumsetzung werden bereits alle Mobi-Treffs Typ A in Gebrauch sein und auch das Call-A-Bike-System in der Stadt Landshut wird sich etabliert haben.

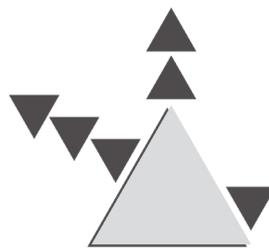
Zusammen mit der Inbetriebnahme der Neufahrer Spange, dem ÜFEX, einer Taktverdichtung der Regionalbahn und des Regionalbus, dem Ausbau des regionalen Carsharing-Systems sowie dem Ausbau der Fuß- und Radwege wird der ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr stark an Bedeutung gewinnen. Noch vor 2036 wird ein regionales Tarifsysteem eingeführt, um den Wechsel zwischen den verschiedenen Fortbewegungsmitteln so einfach und bequem wie möglich zu gestalten. Mit der „Mobi-Flat“ können zu einem Festpreis alle Fortbewegungsmittel beliebig oft genutzt werden. Besitzer einer Mobi-Flat können sich so flexibel und kostengünstiger als mit dem individuellen Auto im Raum bewegen.



Anziehungspunkt
im Agglomerationsraum



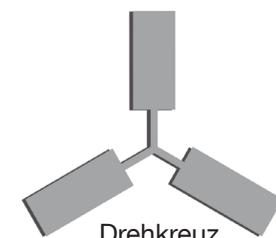
Überregionaler Standort
von Wirtschaft & Forschung



Alternative Mobilität

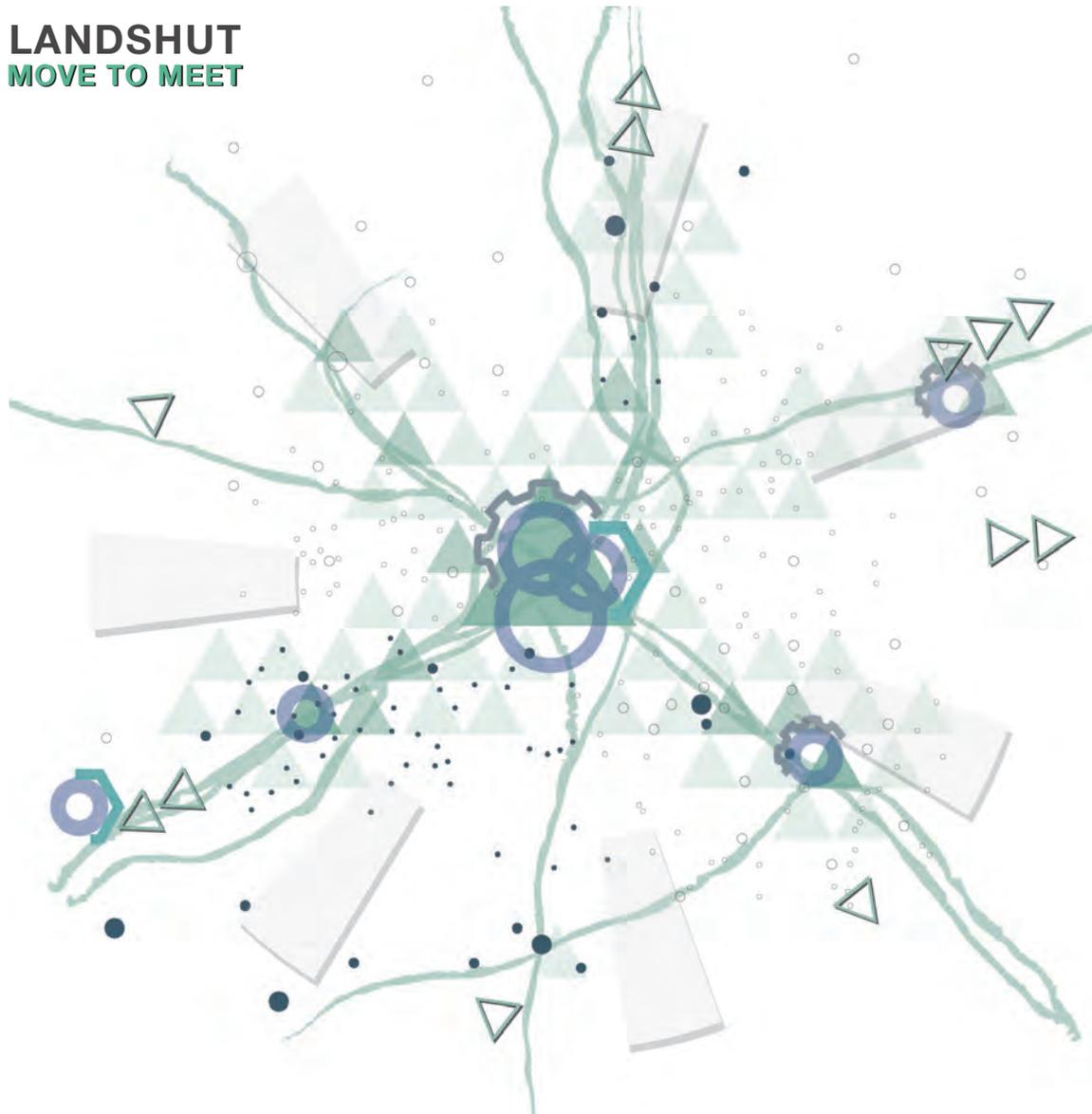


Dicht urban barrierefrei



Drehkreuz
Niederbayern Südosteuropa

LANDSHUT MOVE TO MEET



Um der Bevölkerung die Nutzung anderer Fortbewegungsmittel als dem Auto näherzubringen, wird ein interkommunaler Wettbewerb zur quantitativen Nutzung alternativer Verkehrsmitteln durchgeführt.

Gemeinden und Orte, die sich nicht im Einzugsbereich eines Mobilitätstreffs befinden, werden auch zukünftig auf die Nutzung des Autos angewiesen sein. Zur Verminderung der Emissionen wird deswegen eine flächendeckende Umstellung auf Elektroautos durch den Ausbau der Infrastruktur begünstigt. Um den Umstieg auf Elektroautos zeitlich voran zu treiben, wird bereits 2020 im Kernbereich der Stadt Landshut eine Umweltzone eingeführt, in der nur elektrifizierte Autos erlaubt sind. Im Jahr 2030 wird diese auf das Stadtgebiet vergrößert und in den Ortskernen der Gemeinden eingeführt.

Eine weitere gewünschte Auswirkung der Maßnahmenumsetzungen sind kompakte Siedlungsräume. Diese werden durch die bereits 2016 beginnende innerkommunale Brachlandnachverdichtung wachsender Gemeinden und dann ab 2026 durch weitere Nachverdichtungsmaßnahmen bewirkt. Durch Wohnbauprojekte werden die innenstädtischen Bereiche in Landshut verdichtet, so dass sich Landshut zu einem Raum mit zentralurbanem Charakter entwickelt. Dichtere Siedlungsbereiche in der Stadt als auch in den Gemeinden begünstigen die Nutzung des ÖPNV und ermöglichen weitere Taktverdichtungen (Bus, RB), sodass ein optimales und nahtloses Mobilitätssystem entsteht.

Mit Maßnahmen wie dem Ausbau der Hochschule sowie interregionaler Kooperationen der Hochschule mit anderen Hochschulen und Unternehmen wird bis 2040 ein lokal vernetzter, national bekannter Hochschulstandort geschaffen. Die existierende Zusammenarbeit zwischen Hochschule und Wirtschaftsunternehmen wird weiter intensiviert. Durch die Fertigstellung der dritten Startbahn wird die regionale Wirtschaft und folglich auch die Hochschule profitieren.

Massnahmen



Schema der Mobi-Treffs



Die Realisierung eines Mobi-Treffs A ist z.B. an den Bahnhöfen von Landshut und Vilsbiburg vorgesehen.

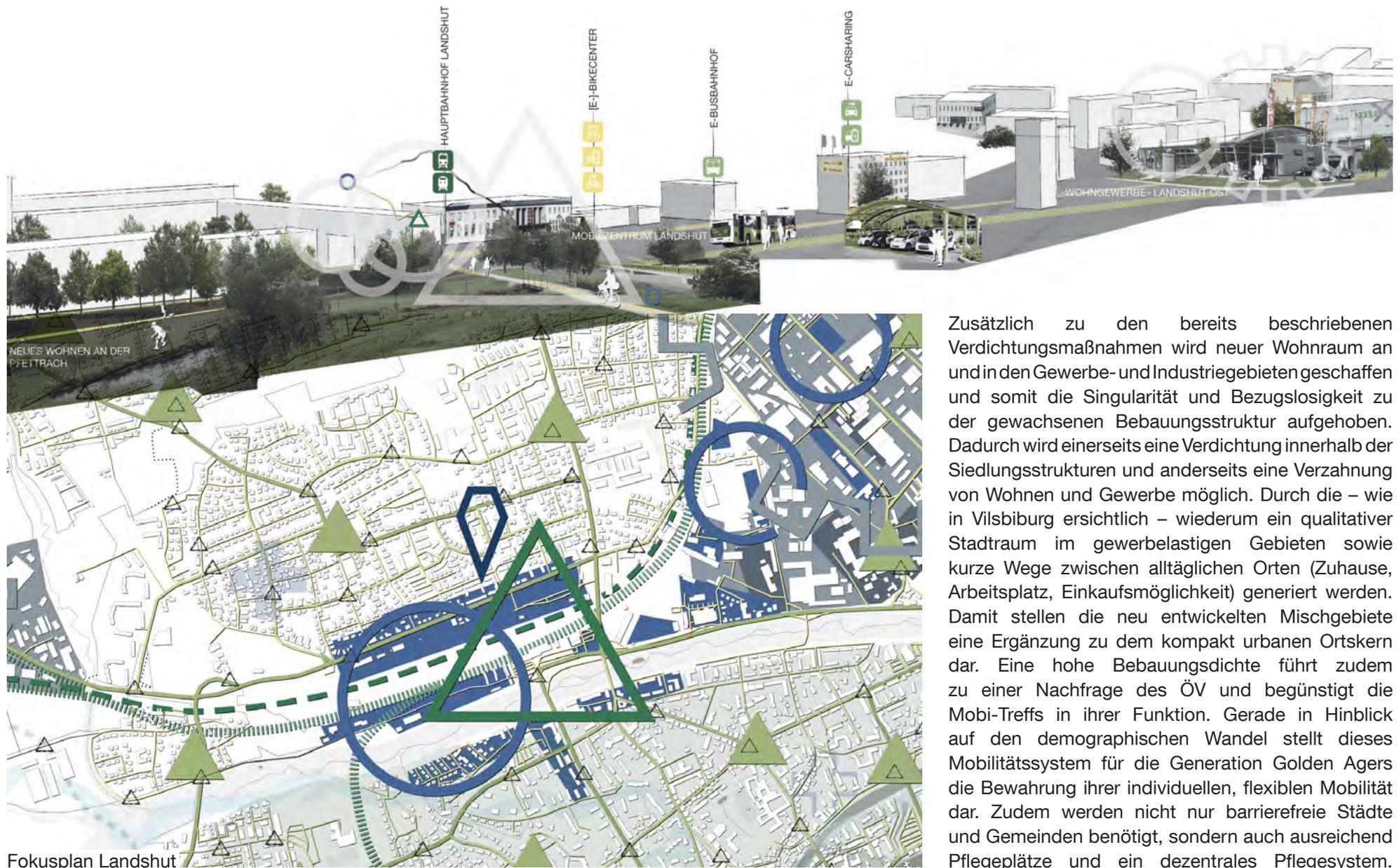
Mobi-Treffs B sind bis auf den fehlenden Zugangsschluss identisch ausgestattet. Diese sind vor allem in den Gemeindezentren (meist auch Versorgungsschwerpunkt) zu finden. Im Zentrum von Viecht wird eine solche Station umgesetzt.

Die Station C ist eine reduziertere, kompaktere Form des Typ B. Dort ist bspw. meist keine Bushaltestelle und nicht zwingend eine Versorgungsmöglichkeit vorhanden. In der Stadt Landshut werden alle Stationstypen mit Bikesharing ergänzt.

Im Folgenden werden die erarbeiteten Maßnahmen zu Forschung, Wirtschaft, Bauen & Wohnen sowie Mobilität exemplarisch erklärt:

Neben der Verdichtung und Aufwertung des Bahnhofsbereichs mittels eines Realisierungswettbewerbs gewinnt der Hauptbahnhof durch die Magistrale Paris – Prag auch im europäischen Raum an Bedeutung. Hinzu kommt die Verstärkung der internationalen Verbindung über den Münchner Flughafen mit drei Startbahnen zu welchem Landshut über den ÜFEX direkt angebunden ist. Somit wird der Hauptbahnhof Landshut zum Dreh- und Angelpunkt im Mobilitätsgefüge der Region.

Um die Qualitätsräume auch innerhalb der Stadt zu stärken wird zum einen die Isar großflächig renaturiert und zum anderen der Kontrast zwischen Natur- und Siedlungsraum entlang der Ufer durch Nachverdichtung intensiviert (Wohnbauprojekte Isarauen I // II). Dadurch werden hochwertige Quartiere in Wassernähe geschaffen.

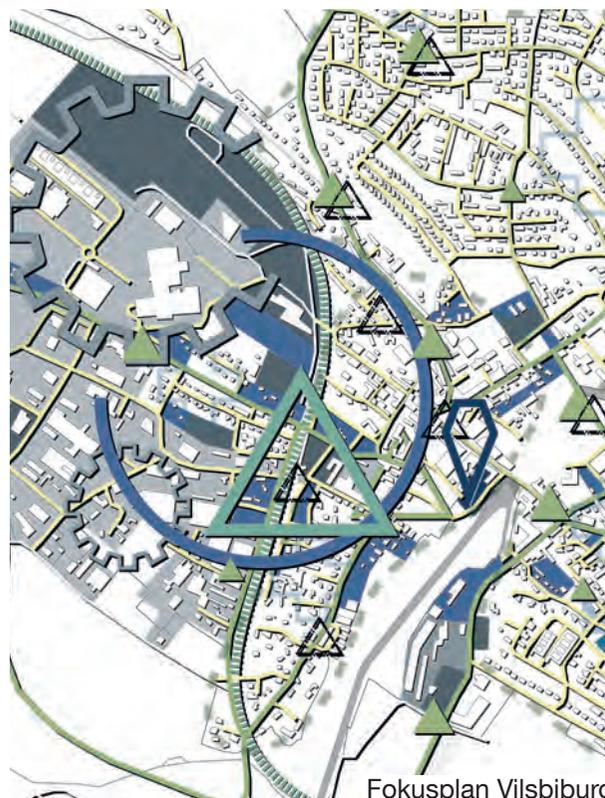


Zusätzlich zu den bereits beschriebenen Verdichtungsmaßnahmen wird neuer Wohnraum an und in den Gewerbe- und Industriegebieten geschaffen und somit die Singularität und Bezugslosigkeit zu der gewachsenen Bebauungsstruktur aufgehoben. Dadurch wird einerseits eine Verdichtung innerhalb der Siedlungsstrukturen und andererseits eine Verzahnung von Wohnen und Gewerbe möglich. Durch die – wie in Vilsbiburg ersichtlich – wiederum ein qualitativer Stadtraum im gewerbelastigen Gebieten sowie kurze Wege zwischen alltäglichen Orten (Zuhause, Arbeitsplatz, Einkaufsmöglichkeit) generiert werden. Damit stellen die neu entwickelten Mischgebiete eine Ergänzung zu dem kompakt urbanen Ortskern dar. Eine hohe Bebauungsdichte führt zudem zu einer Nachfrage des ÖV und begünstigt die Mobi-Treffs in ihrer Funktion. Gerade in Hinblick auf den demographischen Wandel stellt dieses Mobilitätssystem für die Generation Golden Agers die Bewahrung ihrer individuellen, flexiblen Mobilität dar. Zudem werden nicht nur barrierefreie Städte und Gemeinden benötigt, sondern auch ausreichend Pflegeplätze und ein dezentrales Pflegesystem.



Bereits zu Beginn des Planungszeitraums wird das optimierte Pflegesystem im Landkreis installiert, das den Pflegebedürftigen ermöglicht, im eigenen Haus wohnen zu bleiben oder in Wohnungen mit stationärer Pflege im Ortskern umzuziehen. Im Fokus steht die Einbindung der großen Gesamtheit der Golden Agers in das aktive Lebensgeschehen. Dichte Siedlungsbereiche in der Stadt als auch in den Gemeinden begünstigen, wie bereits erläutert, die Nutzung des ÖPNV und ermöglichen weitere Taktverdichtungen (Bus, RB), sodass ein nahtloses Mobilitätssystem entsteht. Private Verkehrsmittel für die täglichen Wege werden nicht mehr notwendig sein. Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel kann je nach Bedarf und Priorität entsprechend ausgewählt werden.

Diese Fülle an kleinteiligen Maßnahmen befähigt den Raum Landshut seine Qualitäten zu erhalten, seine Potentiale zu nutzen und auf zukünftige Risiken flexibel zu reagieren.



- konzentrierte Siedlungsentwicklung
 - interregionaler Standort Forschung
 - Standort Wirtschaft
 - interregionaler Bahnhof Landshut. Mobi-Treff A
 - Bushaltestellen
 - neue Standorte regionaler Mobi-Treffs B / C
 - neuer / geplanter Regionalbahnhof. Mobi-Treff A
 - Standort Vereinsplatz
 - Standorte des regionalen Versorgungssystems
 - Stabilisierung der Siedlungsränder
 - Naturschutz / Renaturierungsflächen
 - naturnaher Gewässerzustand
 - Verdichtungsräume
 - Forschungseinrichtung / Ausbau
 - Gewerbegebiete / Ausbau
 - gepl. interreg. Schienenverkehr München-Prag
 - neu getakteter Regionalschienenverkehr
 - Grünräume / Gewässer
 - Umweltzone I.II.III.
 - motorisierter Verkehr
 - Fahrradstraßen
 - Fußgänger
- } Verkehrsraumpriorisierung

Bestand

- Siedlungsfläche
- Gewässer
- Gemeindegrenzen
- Regionalbusanbindung
- Regionalbahn
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landstraße

2 synapse_scape

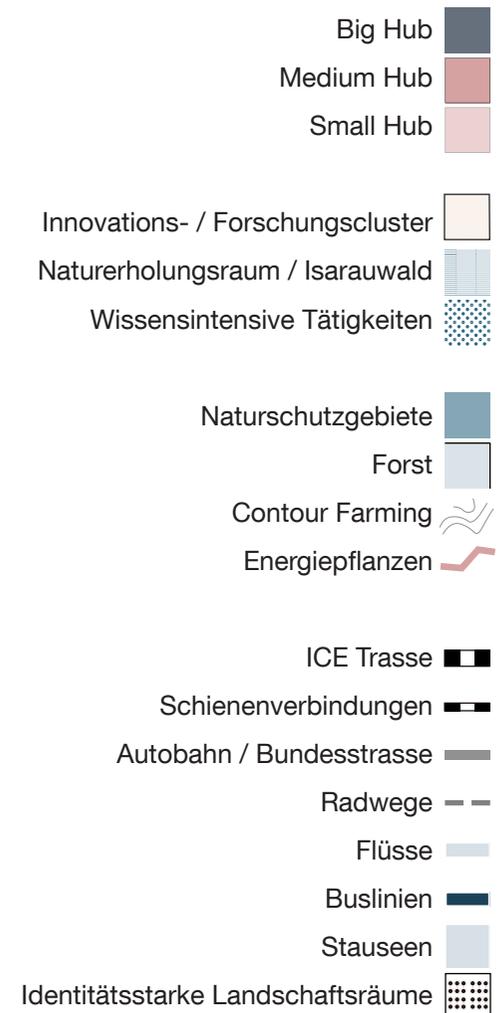
Christoph Bauer, Constantin Boes, Nicolas Bueren, Petra Heber, Yunmeng Zhang

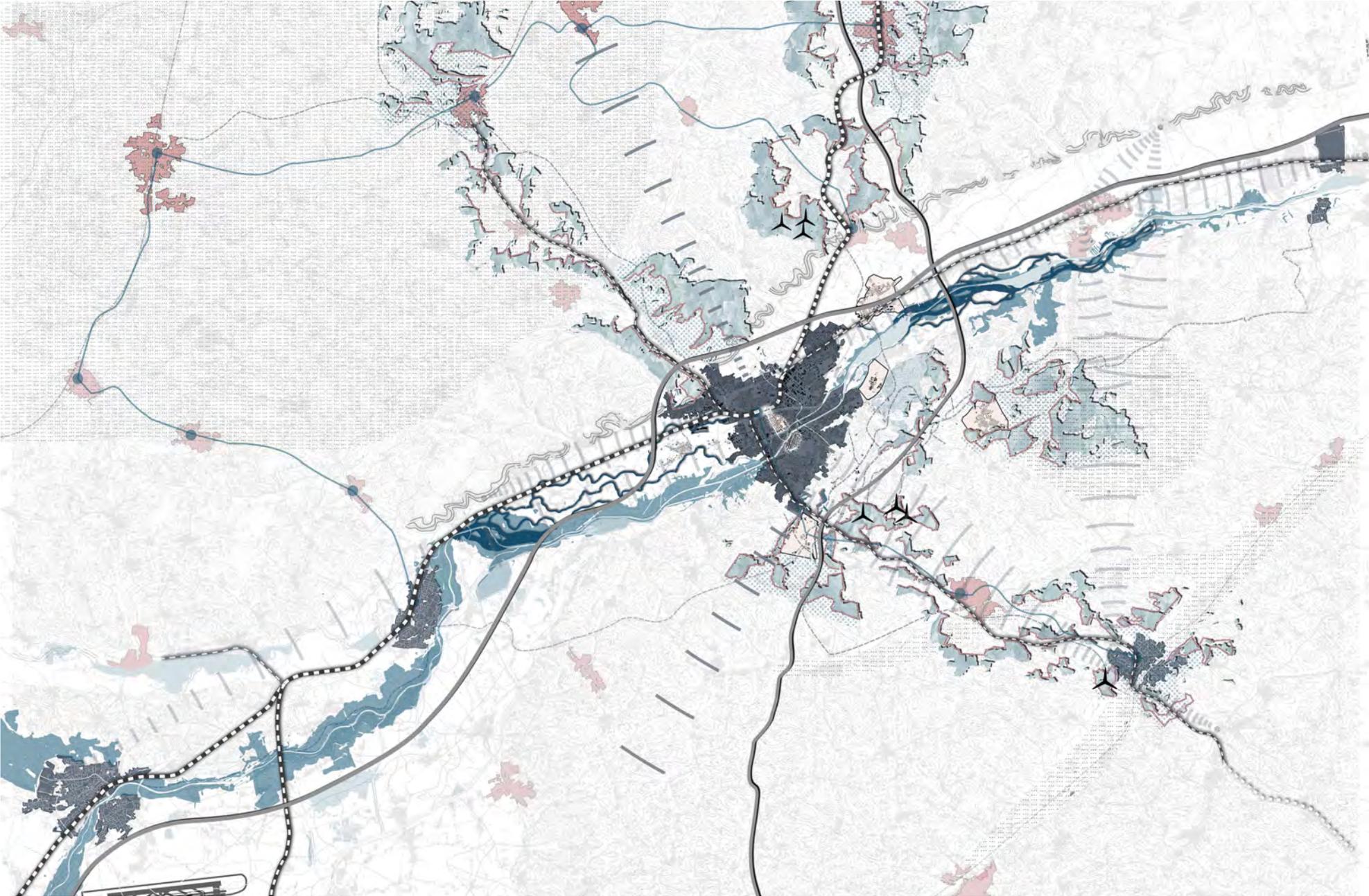
synapse_scape

Working with three layers, three topics and three temporal stages of development, we aim to transform Landshut into a more attractive and economically diverse place. Thus, accessibility has to be improved. This means on the one hand, to realise the B15 highway, in order to ensure the much-needed north-south linkage, but also to create a high-speed rail connection between Munich, the airport and Landshut, with extension towards Regensburg and Eastern Bavaria.

Furthermore, different modular mobility hubs will be established, which contain an adaptable array of different means of conveyance. People are becoming more flexible in terms of moving through their environment, by easily switching between various transportation means, which improves the interlocking of the city and its surrounding countryside on a physical base, as well as on a knowledge base.

Simultaneously, it is necessary to enhance and strengthen the qualities of the city itself, which can be done, by activating the area between the historical centre and the main train station. Initially, awareness for the two major connection axes has to be raised, then public spaces and vacancies are reevaluated by incorporating local citizen and creative minds. Finally, a long term transformation towards a diverse and yet coherent neighbourhood needs to be performed, to strive for affordable and smart housing typologies as well as favourable and flexible working spaces, which allows Landshut to emerge into an enticing location, within the metropolitan region of Munich.





Ausgangslage

„Wohlfühlen mitten in Bayern“ ist ein Werbespruch der Region Landshut. Auf den ersten Blick scheint das auch völlig richtig: Bekannt für die Burg Trausnitz und die Aufführung der Landshuter Hochzeit; rasch in München und am Flughafen, und doch genauso schnell in der schönen Hallertau; Landshut scheint ein völlig perfekter und glückseliger Standort zu sein.

Doch ist das ein Bild für die Zukunft? Wie wird sich Landshut entwickeln, wenn man sich blind auf die vertrauten Qualitäten verlässt? Eine Pendlerstadt, die sich in völliger Abhängigkeit von München entwickelt? Oder doch ein eigenständiges, charakterstarkes Zentrum in der Metropolregion München, welches selbstbewusst seine Interessen vertreten kann?

Die Antwort kann nur zwischen den genannten Alternativen liegen. Die Stärken der Region liegen in erster Linie in der sehr guten infrastrukturellen Anbindung. Über die Autobahn A92 ist sowohl der Flughafen und die Stadt München in kurzer Zeit erreichbar, als auch der ostbayerische Raum. Mit dem Regionalexpress ist Freising und München, sowie Regensburg angebunden. Eine weitere Stärke stellt die gute wirtschaftliche Struktur der Region dar: eine niedrige Arbeitslosenquote, viele Arbeitsplätze, und viele in der Region ansässige mittelständische Unternehmen, neben großen Firmen wie beispielsweise BMW oder Dräxlmaier.

Schwachpunkte sind die mangelhafte Nord-Süd-Verbindung, die das Gewerbe-, Infrastruktur- und Siedlungsband des Isartals nicht adäquat zu überbrücken weiß und die weitere Konzentration in diesem fragmentierten Durchgangsraum befördert, sowie städtebauliche Mängel in der Stadt Landshut. Landshut besitzt abseits der historischen Altstadt kaum städtebauliche Momente mit Identifikations- und Orientierungspotenzial. Ausufernde Einfamilienhaustypologie, anonyme Neubausiedlungen mit generalisiertem Erscheinungsbild und kaum innovatives Wohnangebot prägen große Teile des Stadtgebiets. Auch ist die wirtschaftliche Situation der Region sehr stark mit der Automobilbranche verknüpft und wenig diversifiziert. In Zeiten, die Automobilhersteller vor große Veränderungen stellen, ist diese Ausrichtung für die Zukunft kritisch zu hinterfragen.

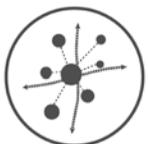
Identifizierbare Chancen der Entwicklung liegen im Ausbau der bereits guten infrastrukturellen Anbindung. Dafür würde die Nord-Süd-Verbindung durch den Bau der B15n wesentlich verbessert werden, was sowohl wirtschaftliche Vorteile für die gesamte Region mit sich bringt, als auch eine Verkehrsentslastung für die Stadt, die sich städtebaulich zum Vorteil der Stadtentwicklung nutzen lässt und bessere urbane Qualitäten zulässt.

Die bereits gute Ost-West-Erschließung könnte durch eine direkte Hochgeschwindigkeitstrasse von München über den Flughafen nach Landshut und weiter nach Regensburg und Prag optimiert werden.

Die Wirtschaftsstruktur sollte stärker auf Digitalisierung, Start-Up-Unternehmer, kreative und wissensintensive Tätigkeiten ausgerichtet werden. Zudem sollte die Förderung junger Unternehmen gezielt verbessert werden. Um die nötigen Unternehmen und Arbeitnehmer anzuziehen, sollte die Stadt als urbanes Zentrum betont werden. Dies sollte auch das Profil der Stadt stärken und erweitern. Der Überschuss erneuerbarer Energien im Umland können für eine integrierte Energielandschaft dazu genutzt werden.

Wird Landshut seine Chancen wahrnehmen, oder sich doch weiterhin auf seine Qualitäten und Traditionen verlassen? Im folgenden Entwurf wird eine alternative Zukunft für Landshut angestrebt. Eine alternative Zukunft, welche das wahre Landshut nicht verfälscht, sondern Tradition, Qualitäten und Visionen miteinander verknüpft und Landshut zu einem vernetzten Knotenpunkt mit Charakterstärke und Eigenständigkeit werden lässt.

LANDSHUT
ALS
DREHKREUZ



AUFBAU VON
WISSENS-
INTENSIVEN
TÄTIGKEITEN



NACHHALTIGE
SIEDLUNGS-,
KULTUR- UND
ENERGIELAND-
SCHAFTS-
ENTWICKLUNG



KOSTEN-
GÜNSTIGES,
NACHH.,
DEZENTR.
MOBILITÄTS-
KONZEPT
IM UMLAND



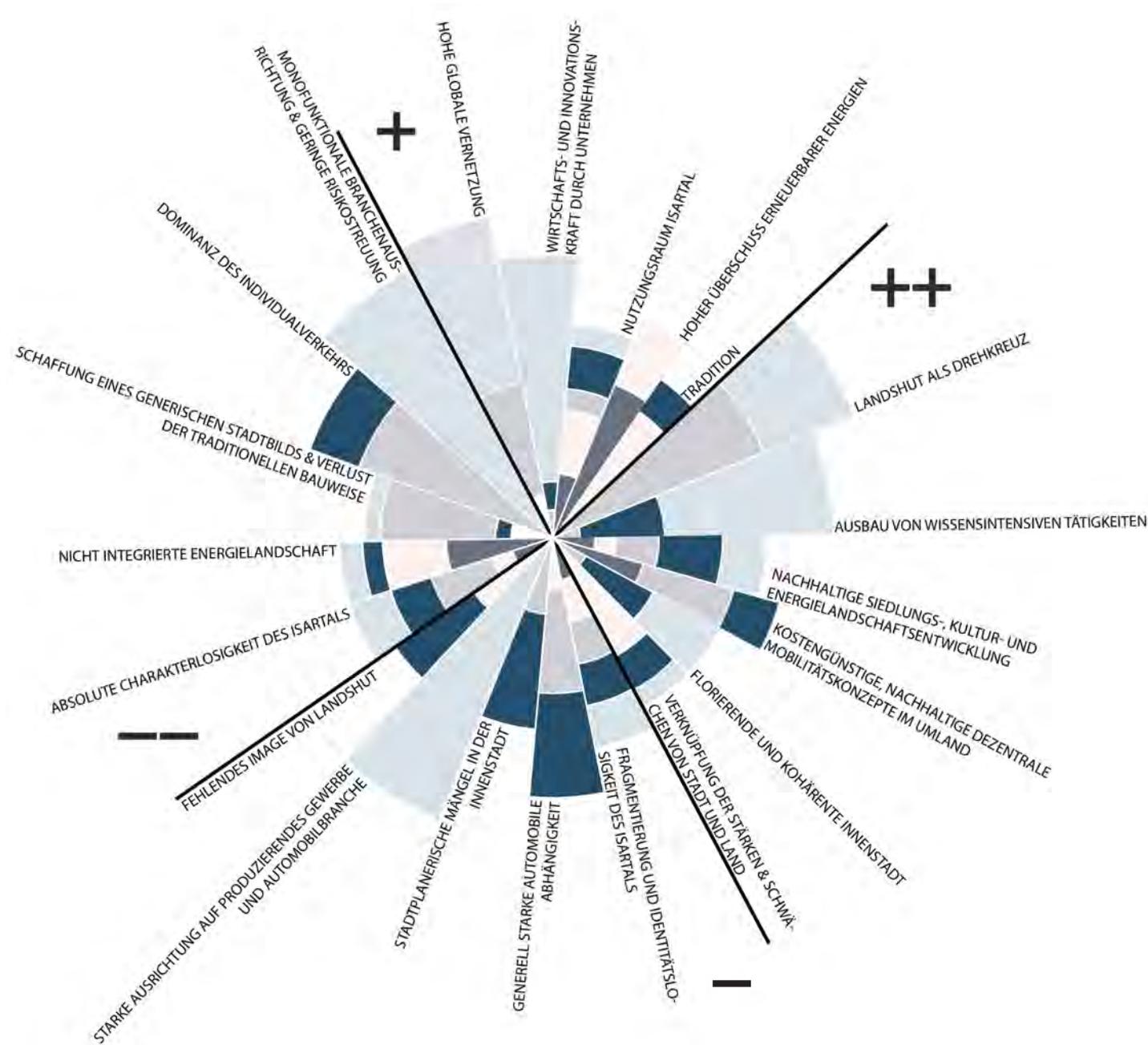
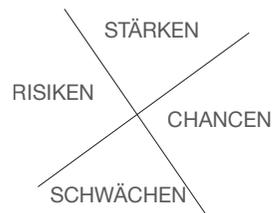
FLORIERENDE
UND
KOHÄRENTE
INNENSTADT

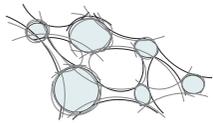


VERKNÜPFUNG
DER STÄRKEN
VON STADT
UND LAND



SWOT-Analyse





Konzept | synapse_scape



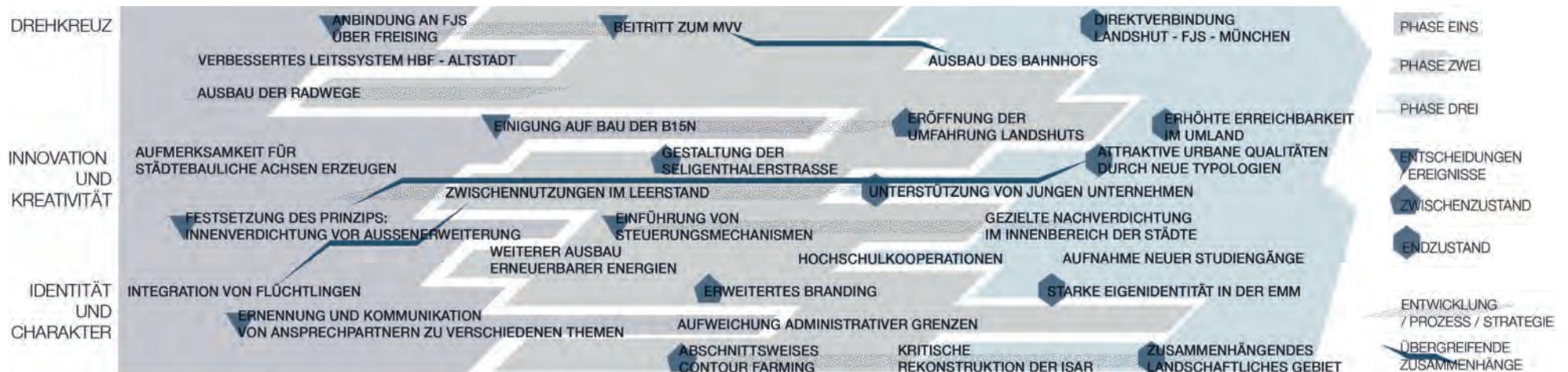
Auf drei unterschiedlichen Maßstabsebenen werden mit drei auf Trends basierenden Oberthemen Synapsen geschaffen, die untereinander vernetzt wirken und in drei Phasen umgesetzt werden können.

Überregional wird die Anbindung der Region zu verschiedenen Wirtschaftsräumen ausgebaut. Wirtschafts-, Forschungs- und Kulturzusammenarbeit stärken diese Verbindungen und etablieren Landshut als relevanten Knotenpunkt in diesem Netz.

Im regionalen Maßstab wird ein Mobilitätskonzept aus Hubs entworfen. Eine sinnvolle und ästhetische Integration von regenerativen Energieformen kann positiv für Identität und Image genutzt werden, ebenso wie die kritische Rekonstruktion von Teilstücken der Isar.

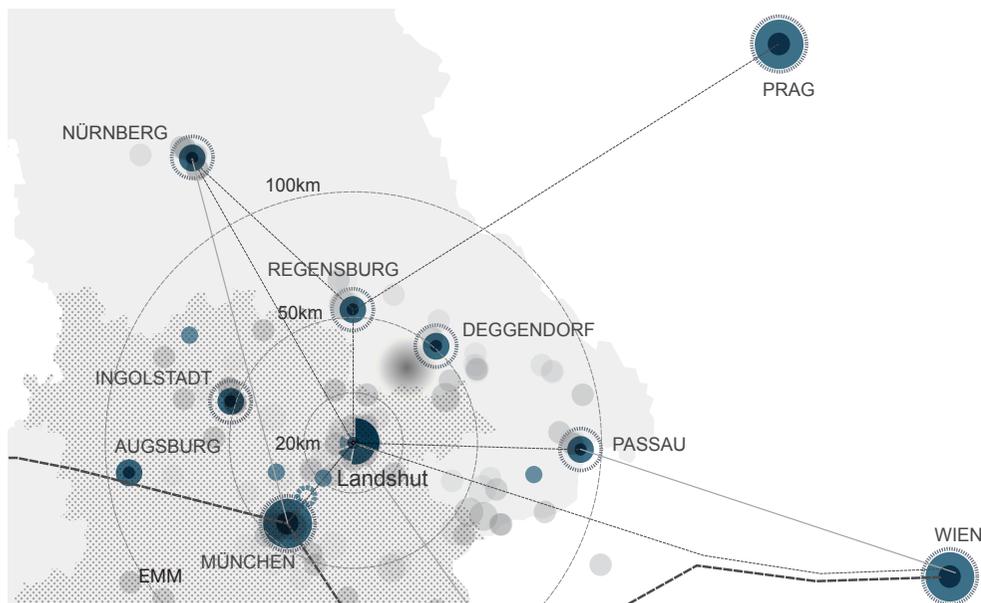
Die wirtschaftliche Ausrichtung der Region auf die Automobilbranche und das produzierende Gewerbe wird diversifiziert, um eine breitere Risikostreuung zu gewährleisten. Eine Orientierung auf Tertiärisierung und Digitalisierung erscheint als zukunftssicher. Gleichzeitig wird das vorhandene Fachwissen im Automobilbereich in der Region genutzt, um neue Wege zu gehen und sich in wissensintensiveren Bereichen als Standort zu empfehlen.

Landshut selbst wird als urbanes Zentrum gestärkt. Entwicklungspotenzial liegt vor allem im Areal zwischen Bahnhof und Innenstadt. Eine Verdichtung mit neuen Wohn- und Arbeitstypologien steigert die Attraktivität, besonders auch für junge, gut ausgebildete Menschen, die sich bislang nicht mit der Stadt identifizieren konnten. Der so initiierte Wandel verstärkt sich selbst; bessere Bedingungen für kreative und wissensintensive Tätigkeiten werden folgen.

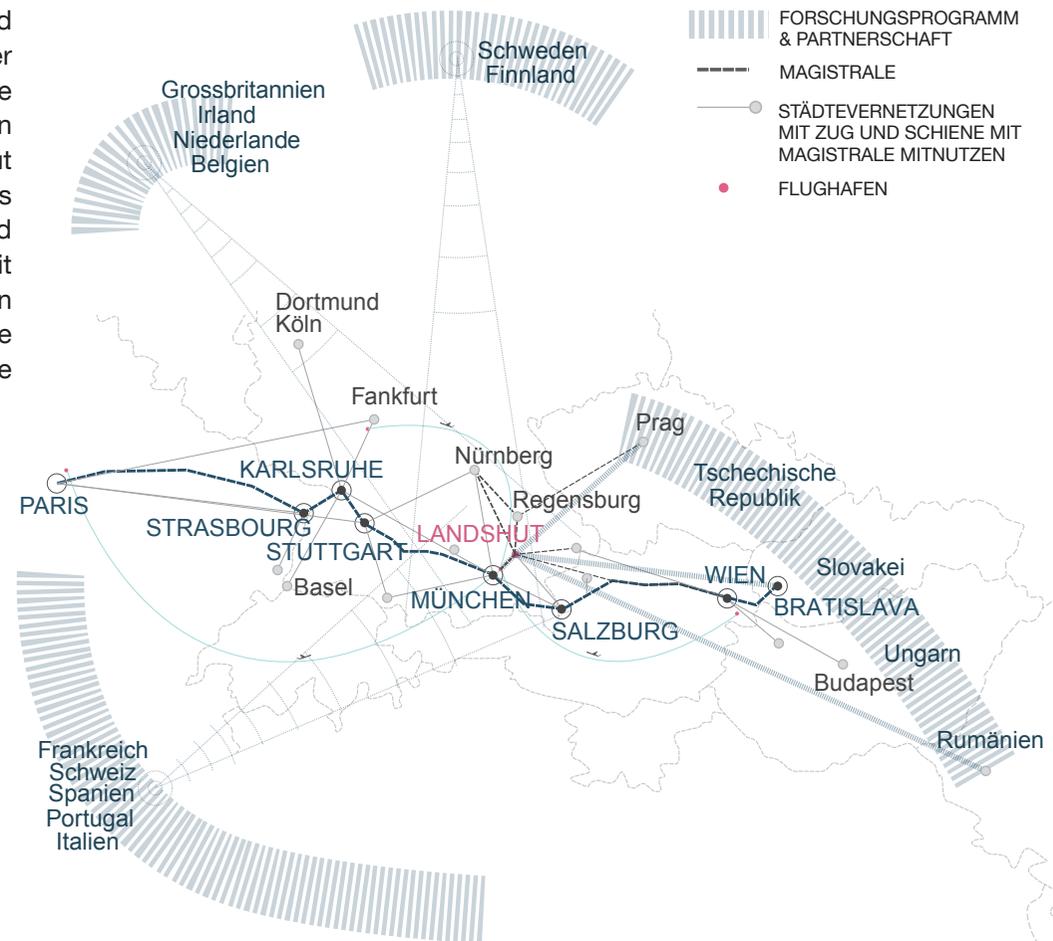


Entwurf | überregional

Landshut ist mit insgesamt 49 Austauschprogrammen, in Bezug auf Forschung und Hochschulen gut auf internationaler Ebene vernetzt. Die Hauptaustauschpartner befinden in Nord- und Südeuropa. Durch die Anbindung an die geplante Magistrale, hat Landshut großes Potential enger mit den osteuropäischen Städten, wie beispielsweise Wien, Prag oder Bratislava zu kooperieren. Landshut ist gut verwurzelt in den Bereichen Leichtbau und Medizintechnik. Leider fehlt es der Industrie an Vielfältigkeit, es mangelt an wissensintensiven, innovativen und kreativen Unternehmensbereichen, welche in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Standorts sichern könnten. In Anbetracht der bestehenden Ressourcen bzw. Unternehmen, kann sich Landshut stärker auf erneuerbare Energien und alternative Mobilitätskonzepte ausrichten und zusätzlich in die Bereiche Digitalisierung und Creative Industries investieren.



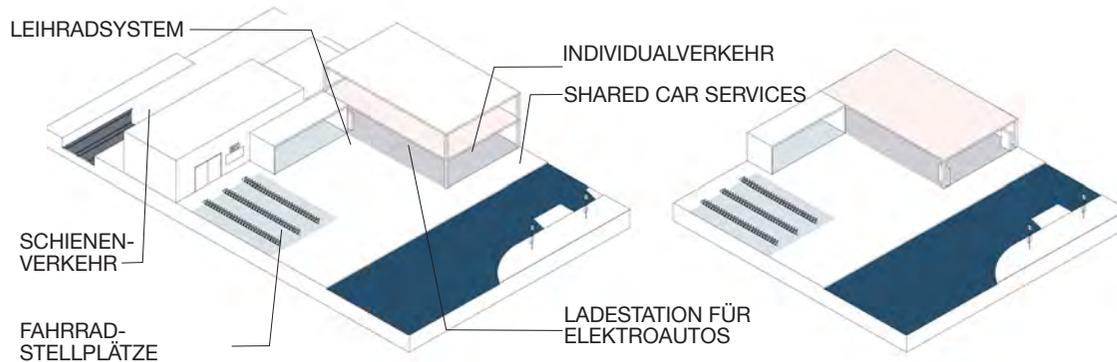
- BESTEHENDE CLUSTER - PARTNER
- KNOTENPUNKTE STÄRKEN ODER NEUE GRÜNDEN
- OBERZENTREN
- MITTELZENTREN
- STÄDTE MIT OBERZENTRALEN FUNKTIONEN IM AUSLAND
- FLUGHAFEN
- WACHSTUMSRÄUME AUSSERHALB ENGERER METROPOLITANER VERFLECHTUNGSRÄUME
- VERBINDUNGEN DER STÄDTE DURCH MAGISTRALE
- VERNETZUNG DER WICHTIGSTEN STÄDTE MIT LANDSHUT
- STÄDTEVERNETZUNG DURCH ZUGVERBINDUNGEN



- ▨ FORSCHUNGSPROGRAMM & PARTNERSCHAFT
- MAGISTRALE
- STÄDTEVERNETZUNGEN MIT ZUG UND SCHIENE MIT MAGISTRALE MITNUTZEN
- FLUGHAFEN

- AUSRICHTUNG DER NETZWERKE IN LANDSHUT
- LEICHTBAU
- ALTERNATIVE MOBILITÄTSKONZEPTE
- ERNEUERBARE ENERGIEN / SPEICHERMETHODEN
- MIKROSYSTEMTECHNIK
- MEDIZINTECHNIK

Entwurf | regional

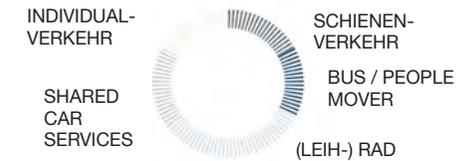


Um eine möglichst optimale infrastrukturelle Versorgung des Umlands zu gewährleisten, wird ein System aus unterschiedlich großen, modular veränderbaren Hubs entwickelt. Diese dienen in erster Linie dazu, ein flexibles Mobilitätsangebot mit Versorgungseinrichtungen zu schaffen, das den gesamten Landkreis effizient abdeckt. Die Hubs sind modular aufgebaut und bieten je nach Größe unterschiedliche Mobilitätsangebote. Die Größe der Hubs bestimmt sich aus verschiedenen Faktoren im Landkreis, aber auch über administrative Grenzen hinaus, wie etwa der Bevölkerungsdichte, der Arbeitsplatzdichte, den Unternehmensstandorten und der Verteilung der Hubs im Raum. Die Schaffung solcher Hubs erlaubt einen schnellen und unkomplizierten Umstieg auf andere Verkehrsmittel und lässt Nutzern dabei die Freiheit, selbst je nach Bedarf über die Wahl des Fortbewegungsmittels zu entscheiden.

Das System der Hubs bietet auch Möglichkeiten für die nördlichen und südlichen Gemeinden des Landkreises, welche Probleme mit Überlastung und

einem negativen Wanderungssaldo haben. Leerstand macht sich in diesen Bereichen bemerkbar. Dieser kann von Raumpionieren alternativ genutzt werden. Durch gute Breitbandanbindung können junge Kreativ-Start-Ups auch ohne Stadtnähe passende und günstige Räumlichkeiten finden. Plattformen wie etsy.com oder dawanda.de bieten Möglichkeiten Produkte über den Postweg direkt zu dem Verbraucher zu bringen. Scheunenräume können als Ateliers, Konferenzräume oder Universitätsräumlichkeiten genutzt werden. Ökologische Anbauweisen, beispielsweise Permakulturen, können mit Crowdfunding Unterstützung an einem passenden Bauernhof realisiert werden. Ein dazu passendes Modell ist die Solidarische Landwirtschaft. Dabei werden direkt Verträge zwischen Konsumenten (zum Beispiel Stadtbewohner aus Landshut) und Landwirten festgesetzt. Dies fördert den direkten Kontakt und Austausch zwischen Stadt und Land und trägt maßgeblich zur Identifikation mit der umgebenden Kulturlandschaft bei.

VERTEILUNG DER VERKEHRSMITTEL



MOBILITÄTS-HUBS



MÖGLICHER MODAL SPLIT



Um eine erhöhte Attraktivität für Unternehmen zu erreichen, werden Wirtschafts- und Forschungscluster rund um Landshut konzipiert. Die räumliche Nähe von Wirtschaft und Forschung schafft positive Synergien. Dafür wird auch die Kooperation zwischen der Fachhochschule Landshut und Wirtschaftsunternehmen gestärkt und ausgebaut. Zudem wird die Spannweite der Forschungsk Kooperationen auch auf das Umland ausgedehnt. So lassen sich auch auf dem Land Räumlichkeiten für Forschung realisieren und Forschungs- und Testfelder im Landkreis Landshut bieten optimale Vernetzungspunkte von Hochschule, Unternehmen und lokaler Energieproduktion.

Sogenannte „Energie-Patches“ sichern im Umland und für die Stadt Landshut eine dezentrale Energieversorgung. Die bewaldeten Hügelkuppen im altbayrischen Hügelland werden stellenweise durch Windräder optisch ergänzt. Dadurch prägen und unterstreichen sie das landschaftliche Relief und führen zu einer facettenreichen Landschaftswahrnehmung. Daran angliedernd befinden sich Energieproduktionsfelder mit Miscanthus, Silphien und Kurzumtriebsplantagen. Die zukunftsweisende Energielandschaft wird durch neu verlaufende E-Schnellradwege erlebbar gemacht, welche durch aufgeständerte, transparente Solarpanels eine multifunktionale Rolle im Landschaftsbild einnehmen und dieses passend akzentuieren.

An der nördlichen Hangkante des Isartals wird durch „Contour Farming“, als eine der ältesten und scho-

nendsten Bewirtschaftungsweisen von Kulturland, Erosion vorgebeugt und in Zeiten des Klimawandels wasserschonend bewirtschaftet. Durch wechselnde Fruchtfolgen, die mit den lokalen Bauern erarbeitet werden, kann ein saisonal spannendes Landschaftsbild geschaffen werden, welches maßgeblich zum Identifikationspotential des Isartals beiträgt.

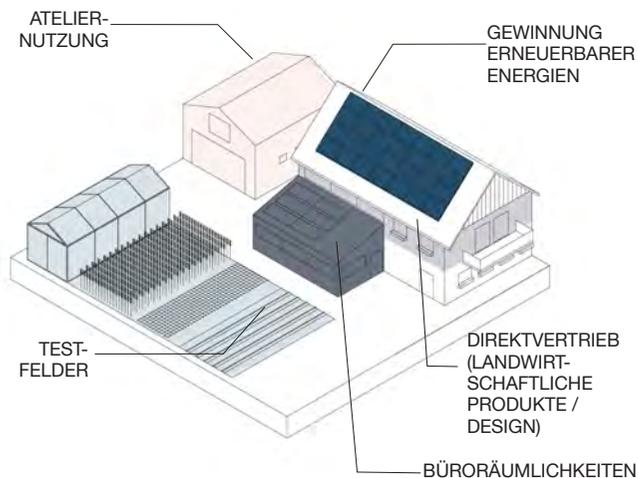
In der letzten Phase sollen Teile der Isaraltarme in Stadtnähe kritisch rekonstruiert werden, um Naherholungsgebiete für die neu verdichtete Innenstadt zu sichern. Dabei wird der historische Verlauf der Isar aus alten Karten aufgegriffen und sichtbar gemacht. Die Landschaft als Palimpsest bringt die Strukturen wieder in das Bewusstsein, welche das Isartal vor seiner starken Fragmentierung prägen. Ziel ist es, dem Isartal wieder einen Charakter zu geben und das verbindende Element - die Isar - in den Fokus zu rücken.



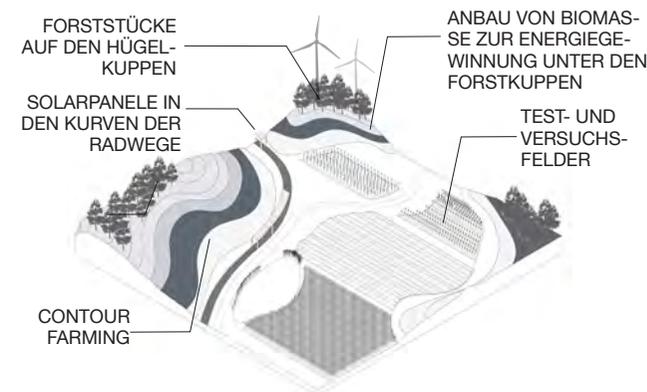
CONTOUR - FARMING AN DER NÖRDLICHEN HANGKANTE UND REKONSTRUIERTE ISARALTARME IM TAL



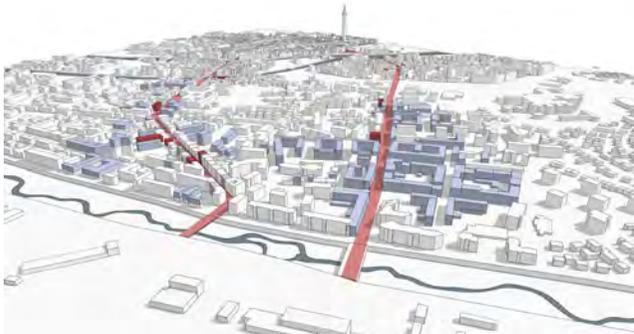
KONSISTENTE ENERGIELANDSCHAFT: BIOMASSE-TESTFELDER, SOLAR-E-BIKE RADWEGE UND VEREINZELTE WINDANLAGEN AUF DEN HÜGELKUPPEN



REGIONALE VERTRIEBSSTRUKTUREN DURCH SOLIDARISCHE LANDWIRTSCHAFT



Entwurf | lokal



AKTIVIERUNG AXSEN ZWISCHEN BAHNHOF & ALTSTADT:
NACHVERDICHTUNG



KUNSTINSTALLATION IM STRASSENRAUM: BEWUSSTSEIN FÜR
VERBINDUNGSACHSEN



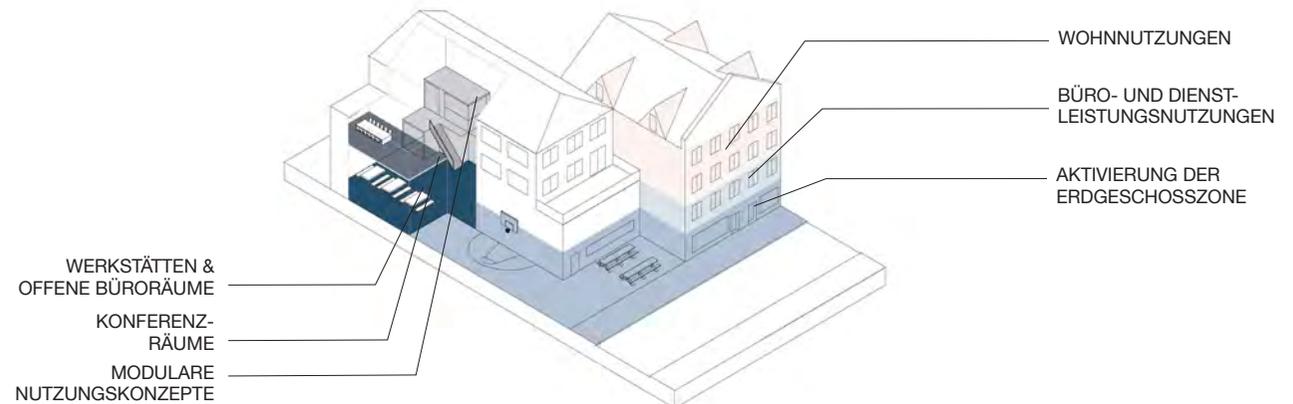
NUTZUNG VON LEERSTAND: KULTURELLE VIELFALT DURCH
INTERNATIONALE KÜCHE

Die städtebauliche Entwicklung dient als Katalysator für eine gesamträumliche Veränderung der Stadt und des Großraumes Landshut. Ziel ist es, die bestehenden Verbindungen zwischen Bahnhof und Altstadt zu stärken, um damit einen Transformationsprozess anzustoßen, welcher langfristig eine Quartiersentwicklung im Nikola-Viertel vorantreibt und dadurch einen positiven Effekt auf die Altstadt erwirkt. Die östliche Verbindung, welche durch die Seligenthaler Straße führt, hat großes Potential. Hier reihen sich historische und denkmalgeschützte Gebäude in dichter Form entlang einer wenig befahrenen Straße. Die westliche Verbindungsachse (Luitpoldstraße) ist heute eine stark frequentierte Verkehrsachse mit Zeilenbauten und solitären Geschosswohnungsbauten. Zunächst soll durch verschiedene Kunstinstallationen und temporäre Interventionen, die zusammen mit den Bürgern entwickelt werden, das Bewusstsein für die Potentiale des Planungsgebietes geschaffen werden. Gleichzeitig werden Konzepte für die Umnutzung des Leerstandes initiiert, welche durch günstige Konditionen, attraktiv für Kreative und Startups wirken.

Denkbar wären Konzepte zur Flüchtlingsintegration im Bereich der Gastronomie oder in gemeinschaftlichen Werkstätten. Dafür würden Kooperationen mit ansässigen Landshuter Handwerksbetrieben und Gastronomien denkbar, welche den Austausch und die Akzeptanz in der Bevölkerung steigern.

Im Nikola-Viertel ist eine nachhaltige und sinnvolle Nachverdichtung nötig. Simultan wäre in diesem Gebiet ein neuer Standort für die FH sinnvoll. Durch die Erweiterung des Lehrangebotes lassen sich neue Fakultäten im Zuge der Gebietsentwicklung innerstädtisch optimal integrieren und tragen somit zur Belebung des Quartiers bei.

Dadurch entsteht ein neues, dynamisches, urbanes und attraktives Innenstadtgebiet, welches Landshut für Lebensstilgruppen attraktiv macht, die bislang Wohnstandorte in München oder Regensburg bevorzugten und die entscheidend für die Wirtschaftsentwicklung im Raum Landshut genutzt werden können. Diese Entwicklung verstärkt sich nach Initiierung im Zeitverlauf von selbst.

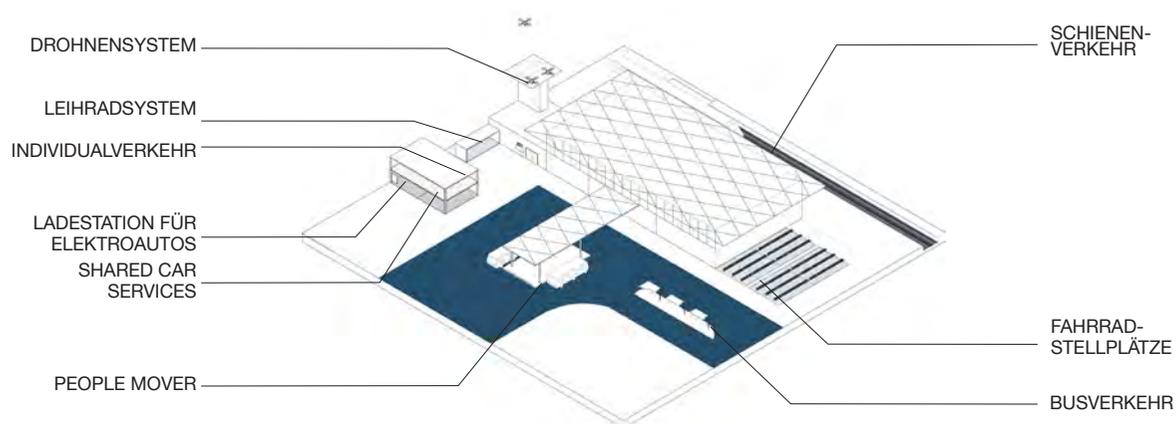


Um eine überregionale Anbindung an Landshut infrastrukturell zu gewährleisten, ist eine Erneuerung und Erweiterung des Bahnhofs unerlässlich. Er wird der Dreh- und Angelpunkt für Landshut selbst und die gesamte Region. Zukünftige Mobilitätskonzepte werden miteinbezogen. Ein People Mover verbindet 2046 den Bahnhof mit der Altstadt, ein ICE-Anschluss und eine Drohnen-Station gewährleisten Zukunftssicherheit.

2046 ist Landshut eine Stadt hoher Lebensqualität, Identität und Innovation. Durchmischung bildet ein Fundament für wissensintensive und kreative Milieus, die Landshut wettbewerbsfähiger machen. Landshut als vernetzter Innovationsstandort in der Metropolregion München – und dennoch voller Tradition, Eigenständigkeit und Charakterstärke.



KONZEPTPLAN FÜR STÄDTEBAULICHE EINGRIFFE



SELIGENTHALER STRASSE:
SHARED SPACE, LOKALE BETRIEBE, NACHVERDICHTUNG



LUITPOLDBOULEVARD 2046:
LEBENDIGER FREIRAUM UNTER BAUMALLEE



LUITPOLDBOULEVARD 2046: DURCHMISCHTES QUARTIER MIT SCHNELLVERBINDUNG ZW. NEUEM ICE-BAHNHOF UND ALTSTADT

3 Synergielandschaft ISAR

Charlotte Bernhard, Miriam Jasmine Blüm, Jingjing Jiang, Michael Zettl

Synergielandschaft ISAR

What can the future look like for spaces in-between? This is what we asked ourselves as we worked on the subject 'Landshut: What next?'. Our first step to developing a concept of the future is a spatial analysis. Hereby we identified the most important and assessable trends, based on their levels of interdependence. Following the trends analyses we filtered out the following trends as the ones which our project addresses, namely, 'mobility', 'economy', 'leisure time', 'spatial development' and 'renewable energy'.

We analysed the space of Landshut in reference to these trends, accordingly strengths, weaknesses, opportunities and threats were identified. Thus, we developed the main elements of our concept as follows: mobility development, sprawl-stop, the development of a Science Park and Energy Park, and the development of river Isar as a tourism and leisure time magnet. These building blocks of our proposal were thereof specialized along the river- bed Isar.

The building blocks of our proposed urban transformation strategy provide positive impulses beyond the immediate vicinity of the river Isar and expand even beyond the administrative borders of Landshut. Several project ideas emerged out of these strategic building blocks. They are all tightly connected. The result is a synergy area which will be developed step-by-step over the next thirty years and even beyond. In the following parts we describe the main intentions of the most important projects as well as how they could look like in the future. In order to imagine this future in a more concrete manner and to define reachable aims we also examined the essential collaboration of regional politicians, local governments, entrepreneurs and engaged stakeholders of the region.

Wissenschaft stärken & Gewerbe fördern

Ab 2022 Wissenschaftspark 
 Bis 2046 weiterentwickelte
 Gewerbegebiete 

Mobilitätsnetz ausbauen

Bestehende Zughaltestelle ●
 Ab 2024 Zughaltestelle ●
 Ab 2018 Knotenbahnhof mit Fernverkehrsanschluss ●

Bestehende Zuglinie — Bestehende
 Autobahn A92 —
 Ab 2040 Isarbahn - - - Ab 2040 B15 —
 Ab 2040 neue Bahnlinie - - - Bestehende
 Bundesstraßen —

Sprawl Stop & Verdichtung fördern

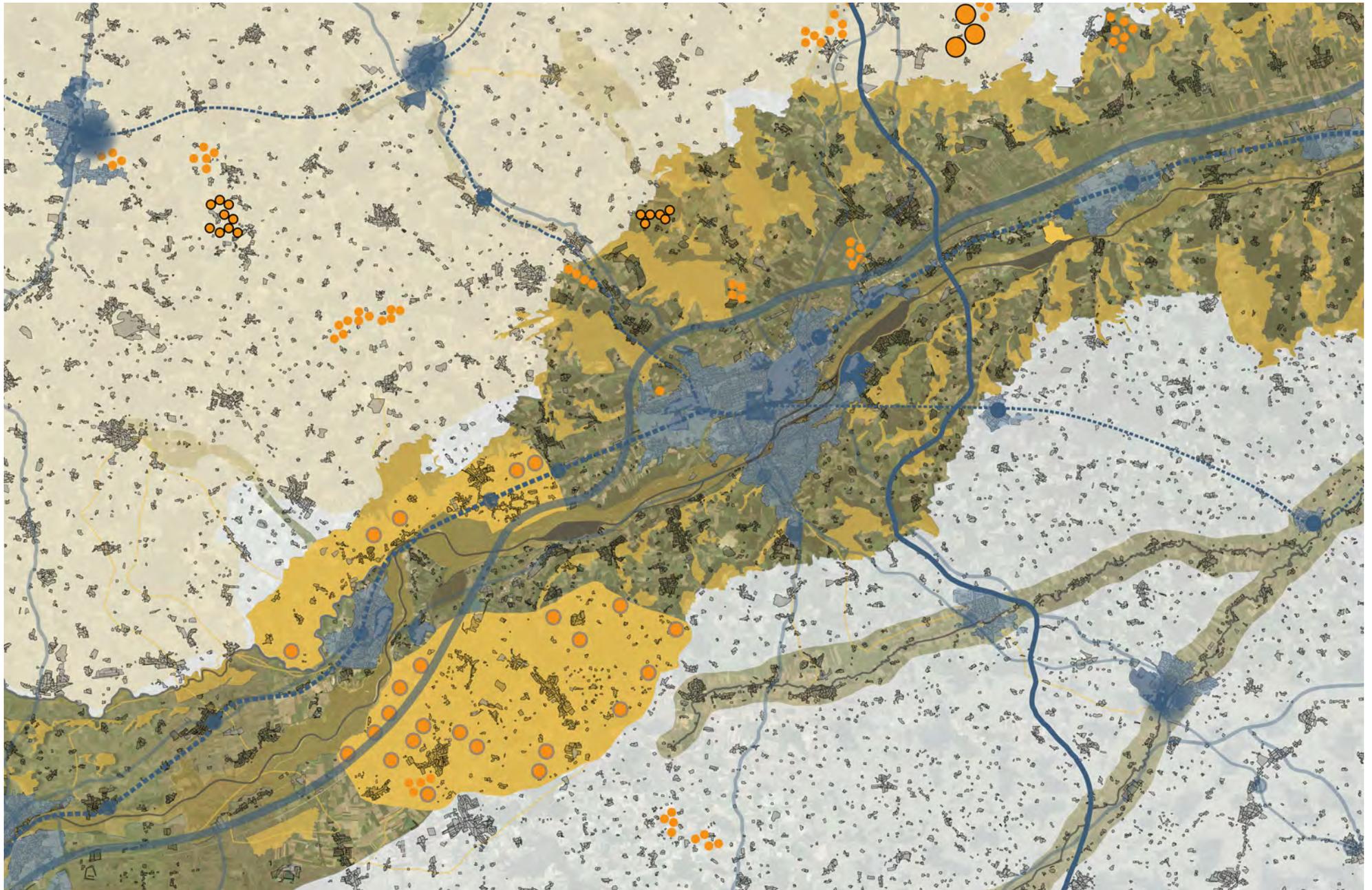
Bestehende Siedlungen 
 Ab 2035 festgesetzte Verdichtungsflächen 

Freizeit & Kulturlandschaft fördern

Vils  Vilstal 
 Isar  Best.
 Biotop Isar 
 Ab 2020 Wandergebiete  Hallertau 
 Ab 2020 Radwege / Wanderwege 

Erneuerbare Energien fördern

Ab 2026 Erweiterter Bestand von WEAs 
 <70 kW, >=70 kW bis <3MW, >=3MW
 Ab 2025 Geothermienutzung 
 Ab 2032 Energiepark 
 Ab 2032 Atomausstellungsfläche 

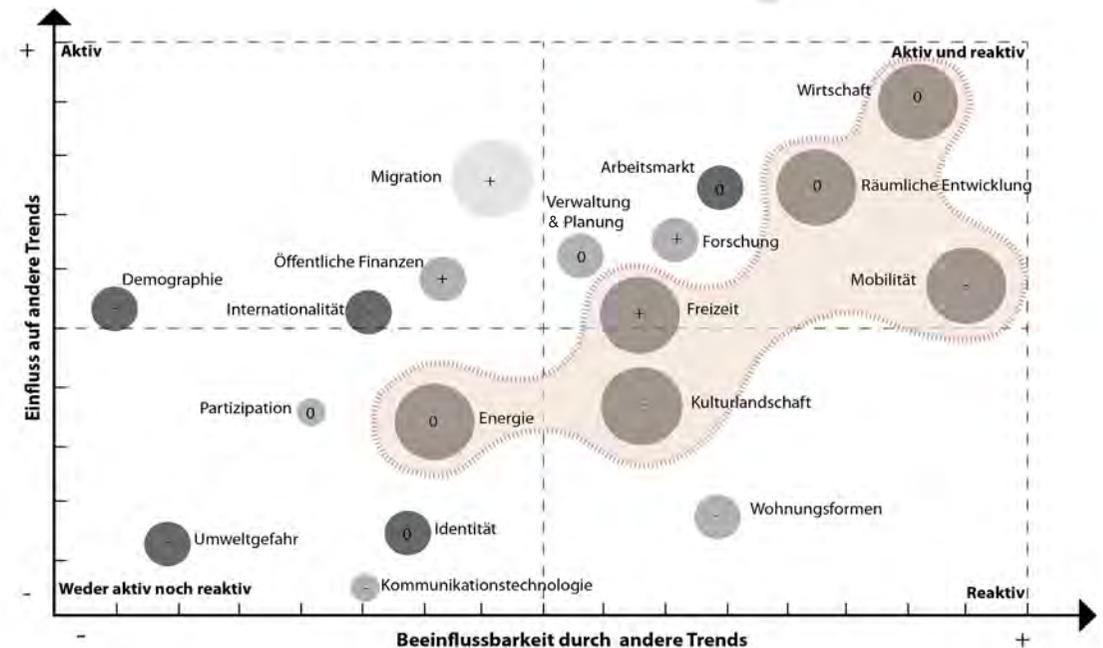
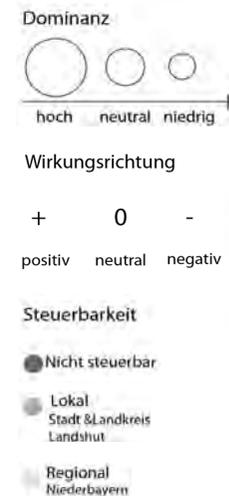
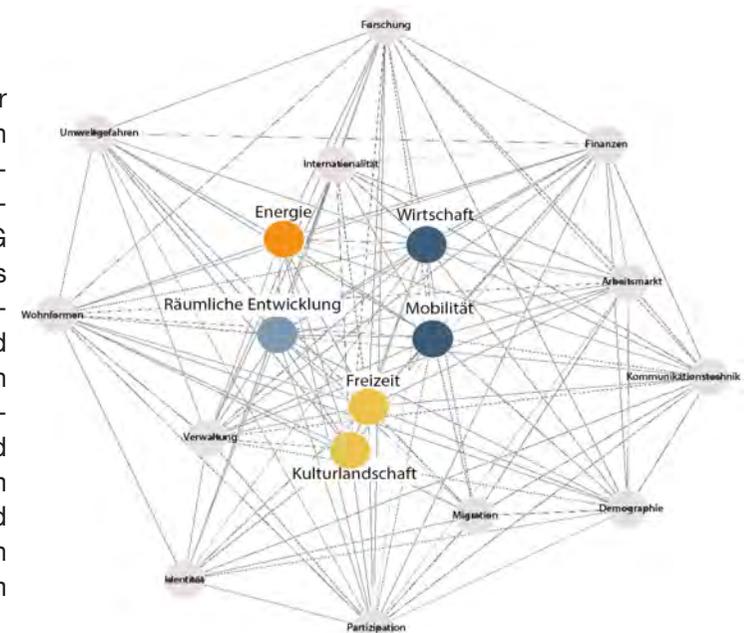


Ausgangslage

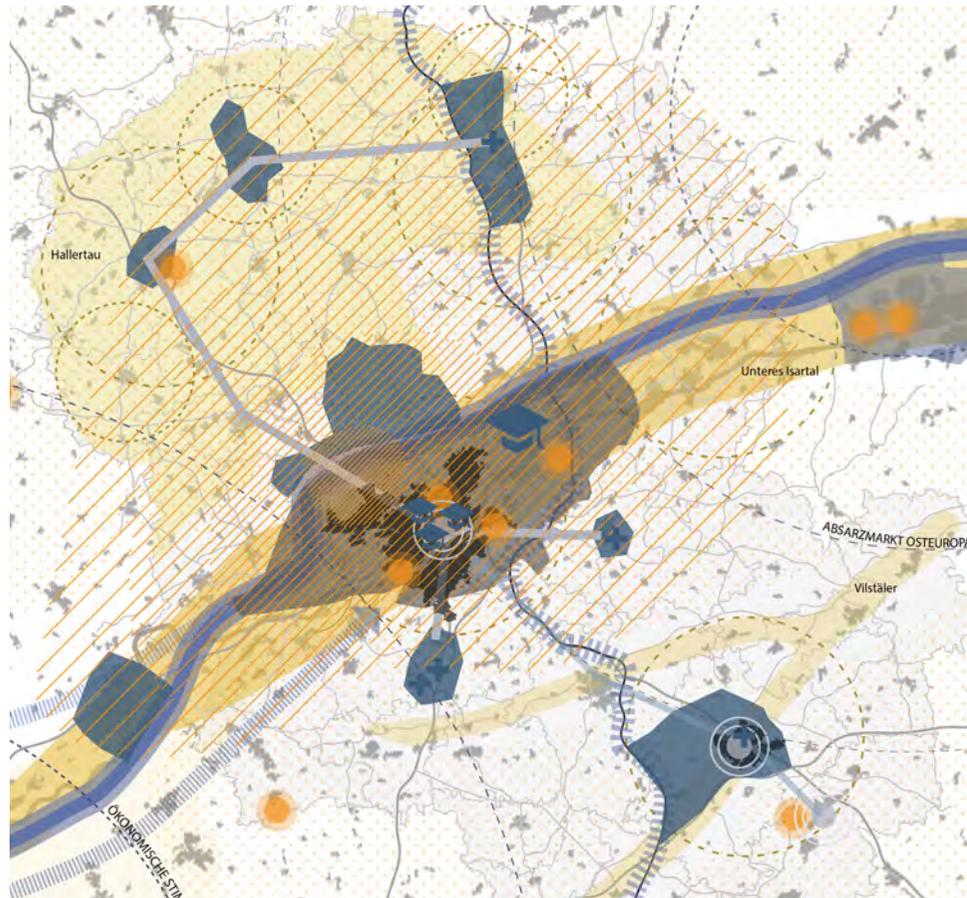
Um sich der Fragestellung „Landshut: What next?“ nähern zu können, galt es zunächst zu definieren, welchen Raum der Begriff Landshut beschreibt. Er umfasst zunächst die kreisfreie Stadt Landshut, welche gleichzeitig als Hauptstadt des Regierungsbezirks Niederbayern fungiert und den sie umgebenden, gleichnamigen Landkreis Landshut mit seinen 35 Gemeinden. Allerdings erstrecken sich die Kulturlandschaften Hallertau, altbayerisches Hügelland und das Isartal über die Grenzen des Landkreises hinaus. Sie öffnen den Raum und machen ihn weitläufiger. Im überregionalen Maßstab kann der Raum Landshut in der Randlage der Metropolregion München verortet werden. Diese Lage hat Landshut mit einer Anbindung an die Mobilitätsinfrastruktur begünstigt. Genannt seien hier die vorhandene Autobahn (A92) und die Zugstrecken von Landshut nach München, Regensburg und Passau, die jedoch derzeit einschließlich auf Regionalbahnverkehr beruhen. Zudem sind im Landkreis Landshut große Unternehmen wie BMW und Dräxlmaier zu finden, die die Region wirtschaftlich bereichern und als starke Arbeitgeber fungieren. So gesellt sich ein gewisser, derzeit jedoch noch kaum spürbarer Hauch an Urbanität zu dem sonst eher ländlich geprägten Raum. Es wurde also ein Raum betrachtet, der sowohl Merkmale des städtischen als auch des ländlichen Raums aufweist.

Trendanalyse

Der erste Schritt war es die wichtigsten Trends für den Landkreis Landshut herauszufiltern und diese in einem Wirkungsgefüge darzustellen mit ihren gegenseitigen Wechselwirkungen (vgl. Gephi-Netz). Mit Hilfe des Trendberichts von Ernst Basler und Partner AG kristallisierten sich für den Raum Landshut die Trends Wirtschaft, Mobilität, Räumliche Entwicklung, Energie, Kulturlandschaft und Freizeit heraus. Diese sind – wie die Vierfelder-Matrix zeigt – die Trends mit den meisten Einwirkungen auf andere Trends (vgl. Gephi-Netz). Sie können dabei selbst leicht beeinflusst und gesteuert werden und weisen im Landshuter Raum eine hohe Dominanz auf. Die Trends Wirtschaft und Mobilität sowie Kulturlandschaft und Freizeit wurden aufgrund ihrer engen Verwebung stets gemeinsam betrachtet.



Chancen und Risiken



CHANCEN

WIRTSCHAFT & MOBILITÄT

- BILDUNGS- & FORSCHUNGSZENTREN
- HIDDEN CHAMPIONS WERDEN BEKANNTER
- AUSBAU ZUM WIRTSCHAFTSSTANDORT

RÄUMLICHE ENTWICKLUNG

- FLUGHAFEN INTERNATIONALE ANBINDUNG DES LÄNDLICHEN RAUMS
- B15 ALS NEUE ENTWICKLUNGSSACHSE
- INFRASTRUKTURACHSE MÜNCHEN- ÖSTERREICH/PRAG
- ENTWICKLUNG VERSTÄRKTER ZENTRUMSFUNKTIONEN ZUR VERMEIDUNG VON ZERSIEDLUNG

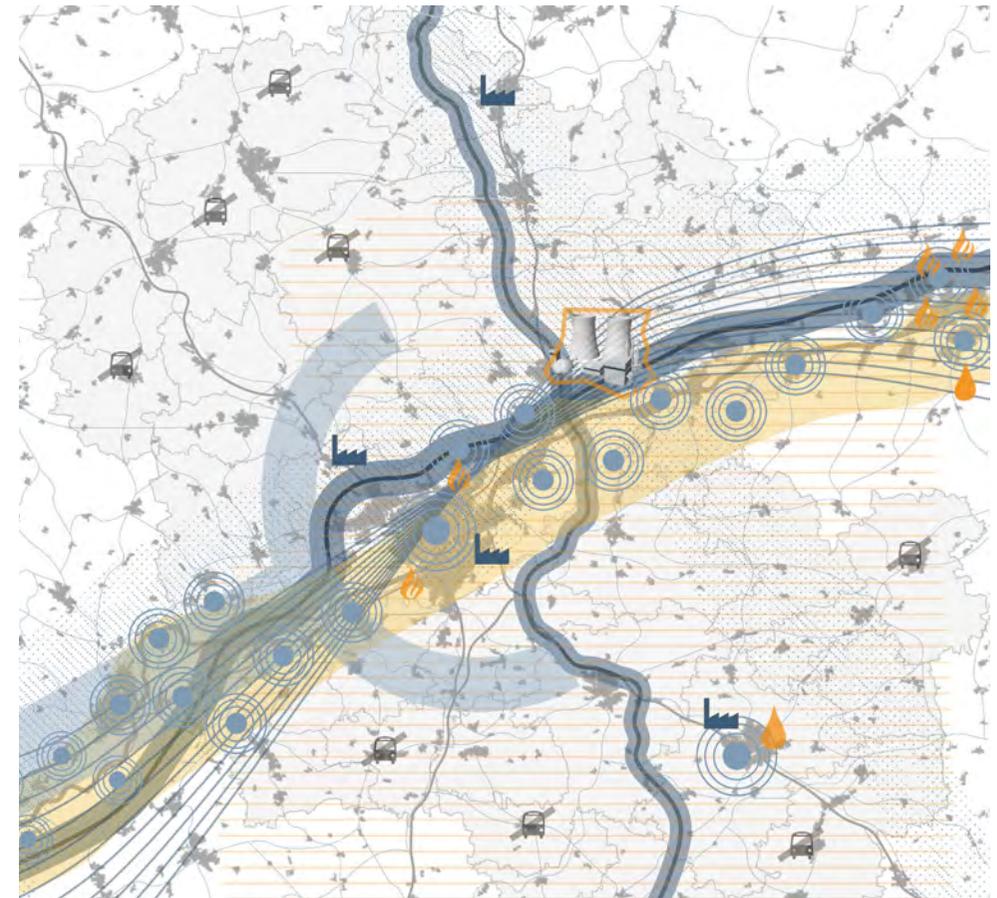
- STÄRKUNG DER ANBINDUNG ZUM FLUGHAFEN UND NACH MÜNCHEN (SCHIENENNETZ)
- BESSERE RÄUMLICHE VERNETZUNG ZWISCHEN ZUKÜNFTIGEN WIRTSCHAFTSSTANDORTEN

ENERGIE

- WÄRMEQUELLE > 55 °C NORDBAYERN 750 METERN UNTER GELÄNDE
- WINDKRAFT NUTZUNGSPOTENTIALFLÄCHEN IN 160 METERN HÖHE 5,5-6,5 M/S

FREIZEIT UND KULTURLANDSCHAFT

- REIZVOLLE KULTURLANDSCHAFT EIGENSCHAFTEN
- TAGSAUSFLÜGEBEREICH



RISIKEN

WIRTSCHAFT & MOBILITÄT

- NEGATIVE IMMISSIONEN DURCH VERKEHR
- ABHÄNGIGKEIT VON OST-WEST ERSCHLISSUNG
- ABHÄNGIGKEIT VOM PRODUZIERENDEN GEWERBE
- ALTLAST AKW UND FEHLENDE EINNAHME
- ÖPNV-VERBINDUNG EINGESTELLT

RÄUMLICHE ENTWICKLUNG

- FRAGMENTIERUNG DER LANDSCHAFT DURCH ZUNEHMENDE VERKEHRSMFRASTRUKTUR
- TOTALER SPRAWL IN LANDSHUT, VILSBURG UND ENTLANG DER ISAR
- VÖLLIGE ABHÄNGIGKEIT VON MÜNCHEN

ENERGIE

- KOHLEHEIZKRAFTWERK
- GASHEIZKRAFTWERK
- ÖLHEIZKRAFTWERK
- SUPER-GAU

FREIZEIT UND KULTURLANDSCHAFT

- FEHLENDE NUTZUNG DER ISAR
- HOMOGENISIERUNG DER LANDSCHAFT

Von der Analyse zu den Bausteinen des Konzepts

Bei der Analyse der Stärken und Schwächen, der ausgewählten Trends ergaben sich die folgenden Chancen und Risiken für den Raum Landshut (vgl. Chancen und Risikenkarte).

Beginnt man nun mit der Analyse der Risiken (vgl. Risikenkarte) so stellt man fest, dass sich für den Trend Mobilität eine verbesserungswürdige Infrastruktur erkennen lässt: Die Zugverbindungen zu den Hochschulen in München, Freising und Regensburg sowie zu den wichtigen Wirtschaftsstandorten verlangen nach Intensivierung und das lokale ÖPNV-Netz nach einer hierarchischen Umgestaltung. Betrachtet man den Trend Wirtschaft so stellt man fest, dass es eine starke Spezialisierung im Bereich des produzierenden Gewerbes gibt, insbesondere im Automobilsektor. Dieser Sektor befindet sich allerdings im Wandel, da neue Technologien wie autonomes Fahren aufkommen. Es wird in Zukunft notwendig werden, zu wissensintensiven Wirtschaftszweigen umzusteigen. Daher scheint eine stärkere Kooperation der Unternehmen untereinander und mit den Hochschulen im überregionalen Maßstab unerlässlich (nach Alain Thierstein: Die Krise).

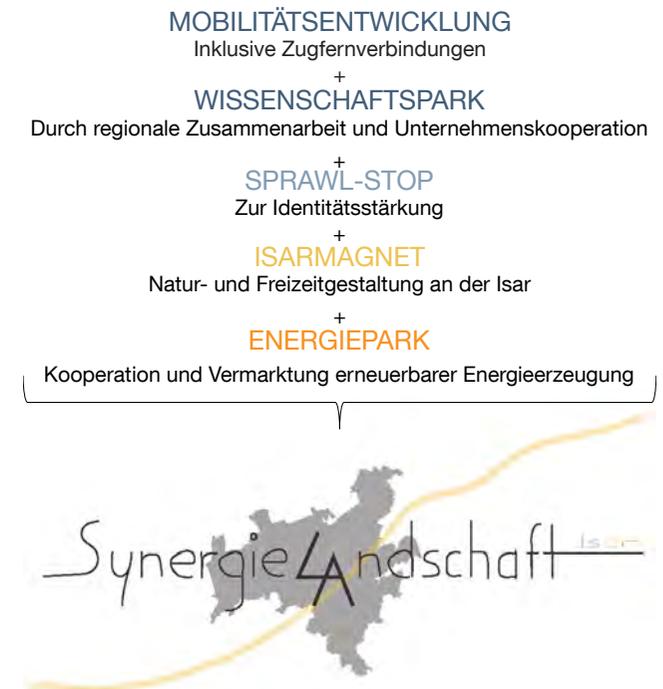
Die Räumliche Entwicklung Landshuts ist stark von München beeinflusst, was sich vor allem in der Ausprägung der Verkehrsachsen nach München zeigt. Ferner sind die Gemeinden besonders um die Isar herum ähnlich wie die Stadt Landshut von Zersiedelung und innerörtlichem Leerstand betroffen, was die Attraktivität des Raumes in Zukunft stark gefährdet. Die attraktiven Kulturlandschaften weisen eine überwiegende wirtschaftliche Kultivierung auf, die freizeithliche Nutzbarkeit fällt im Vergleich dazu deutlich ab,

obwohl die infrastrukturelle Erschließung die Gegend für Tagesausflügler durchaus attraktiv machen würde. Auch fehlt es an einem klaren Konzept und einer Marketingstrategie, um die Freizeitgestaltung interessanter zu gestalten und zu vermarkten. Genau das würde aber einem Raum, der von seinen attraktiven Kulturlandschaften von Isar bis Hallertau geprägt ist, Identität verleihen und könnte ihn ebenso um einen wichtigen Standortfaktor bereichern.

Betrachtet man die Chancen für den Raum Landshut (vgl. Chancenkarte) für den Trend Mobilität lässt sich bereits eine verbesserungswürdige Infrastruktur erkennen. Hierbei sind der Flughafen München, das bereits bestehende Schienennetz und die Autobahn (A 92) ausbaufähige Potenziale. Zudem bietet die geplante B 15n eine mögliche Nord-Süd-Tangente, welche wichtige Wirtschaftsstandorte miteinander vernetzt. Im Bereich der räumlichen Entwicklung ergibt sich zwar das bereits erwähnte Risiko des Sprawls entlang der Isar, diesem Risiko kann aber durch eine konsequente Stärkung der Ortskerne entgegen gewirkt werden. Eine weitere Gefährdung der Landschaft durch das AKW bei Niederaichbach gehört auf Geheiß der Bundesregierung bald der Vergangenheit an. Dadurch ist in Zukunft eine erhöhte Freizeitnutzung an der Isar möglich. Beim Thema Energie befindet sich Landshut bereits in der Wende hin zu erneuerbaren Energiequellen, wobei besonders Biomasseanlagen im Zentrum stehen. Aber auch die Nutzung von Geothermie und Windkraft scheint eine lukrative Zukunftsalternative darzustellen. Die vorhandene stark ausgeprägte Wasserkraftnutzung wird in Zukunft einer gesunden Mischung aus Energie- und Freizeitnutzung gerecht werden.

Konzeptanforderungen

Für die Ausarbeitung des Zukunftskonzepts galt es, die einzelnen Trends und deren entwickelte Leitbilder in Korrelation zu bringen. Ziel war es ein integriertes, einzigartiges Zukunftskonzept zu schaffen, das aus vielen einzelnen Projekten besteht und ein zusammenfassendes Gesamtprojekt bildet - die „Synergielandschaft ISAR“. Dieses Gesamtprojekt ist als Aushängeschild des Raumes zu sehen und dient als Entwicklungsanreiz für die Region. Wichtig zu erwähnen ist an dieser Stelle, dass die „Synergielandschaft ISAR“ keinen abgegrenzten Raum darstellt, sondern sich über die Landkreisgrenzen hinaus erstreckt und so noch weiteres Entwicklungspotential offen lässt.

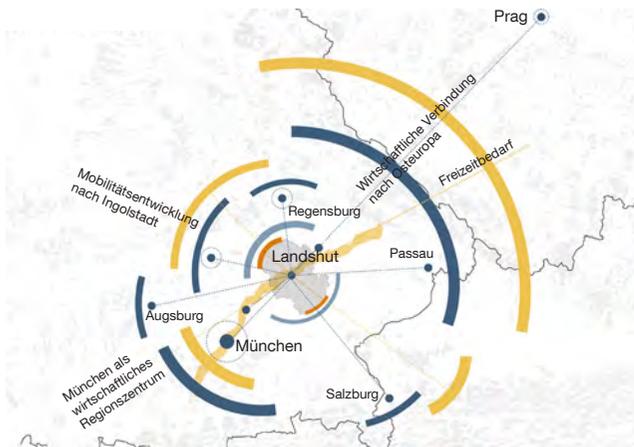


Das Mobilitätsnetz

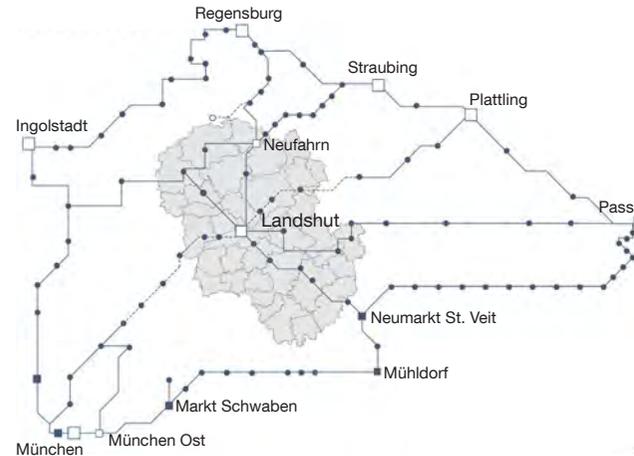
Die Mobilitätsinfrastruktur ist in Bezug auf das Schienennetz und das Bussystem vor allem in ländlichen Räumen Landshuts noch verbesserungswürdig. Deshalb ist es notwendig, das Busnetz effizient weiter auszubauen, um ländliche Bereiche vor allem im Norden und Süden des Landkreises anzuschließen. Das Bussystem ist nach einem hierarchischen System aufgebaut, d.h. dass unterschiedlich starke Taktungen der Buslinien vorgesehen sind, um einer weiteren Zersiedelung entgegenzuwirken. Hierbei erlangen die Buslinienverbindungen, an denen bedeutende Wirtschaftsstandorte liegen, die höchste Taktung. Verstärkt wird der Busverkehr zusätzlich durch eine Lokalbahn im Bereich der „Syngielandschaft ISAR“, welche kleinere Bahnhöfe wesentlich häufiger anfährt als dies derzeit im DB-Netz üblich ist, und Bahnhöfe, die derzeit nicht mehr angefahren werden, wieder aufnimmt. Dadurch wird die Attraktivität der „Syngielandschaft ISAR“ sowohl für Einheimische als auch für Touristen gesteigert. Zudem wird eine geleitete Wander- und Radwegeführung die Bahnhöfe mit der „Syngielandschaft ISAR“ vernetzen. An den Bahnhöfen machen E-Bikestationen den Radtourismus attraktiver.

Das ausgebaute Schienennetz vernetzt nun wichtige Wirtschaftsstandorte im Landkreis miteinander (vgl. Graphiken) und Landshut stellt ein Knotenbahnhof mit Fernverkehrsanschluss dar, der den freizeithchen Radius für Tagesausflügler deutlich vergrößert und die Wirtschaftsbeziehungen fördert. Ebenso fungiert die fertig ausgebaute B15n als neue, starke Nord-Süd- Wirtschaftsachse.

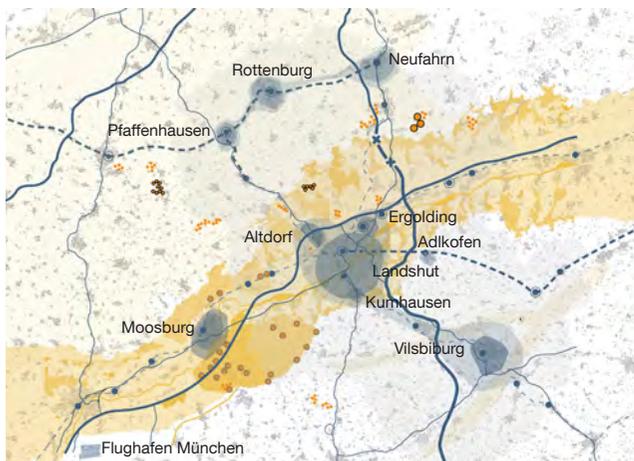
Globale Beziehungen



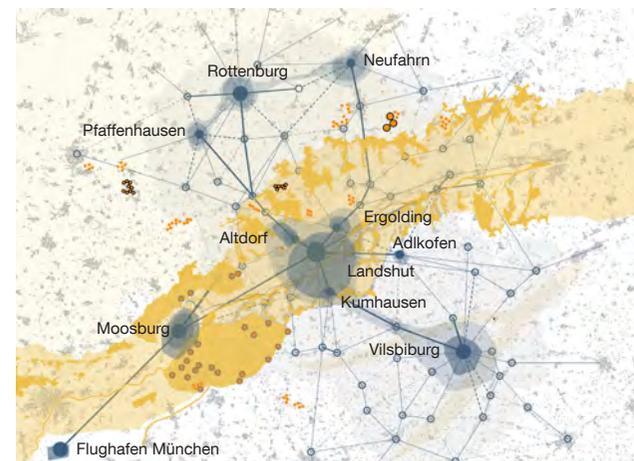
Schienennetz 2046



Vernetzung 2046



Regionale Vernetzung 2046



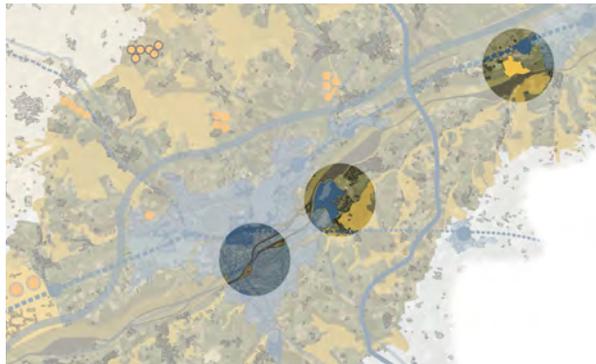
- Syngielandschaft Isar
- wirtschaftliche Standorte
- neues Wirtschaftsnetzwerk
- Bisheriges Schienennetz
- Neues Schienennetz
- Bisherige Bahnhaltestelle
- Neue Bahnhaltestelle
- Autobahn A 92
- Fertige B 15n

- Bisherige Buslinie
- Stark frequentierte Buslinie
- Neue Buslinie mit höherer Taktung
- Neue Buslinie
- Geothermienutzung (<70kW, >70kW)
- Windkraft Standorte (bis <3MW, >3MW)

Synergielandschaft ISAR

Der Raum in Landshut, der das höchste Potential aufweist, dieser Vielzahl an bereits genannten Anforderungen an ein integriertes Zukunftskonzept gerecht zu werden, ist die Isarlandschaft. Denn hier findet seit jeher multifunktionale Nutzung von Wirtschaft, Mobilität, Energie, Agrarwirtschaft und Freizeit statt.

Nachdem die Chancen und Risiken analysiert wurden und sich daraus die Leitbilder für die einzelnen Trends ergaben, kristallisierten sich folgende Konzeptbestandteile heraus: Mobilitätsentwicklung, Wissenschaftspark, Sprawl-Stop, Energiepark und die Isar als Freizeit und Tourismusmagnet. Die Kombination all dieser Bestandteile bilden das integrierte Gesamtkonzept „Synergielandschaft ISAR“. Synergie bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die einzelnen Trends zusammenwirken, sich gegenseitig fördern und einen Mehrwert für die Region und alle Anrainer der Isar generieren. Die einzelnen Bestandteile des Zukunftskonzept „Synergielandschaft ISAR“ werden im Folgenden näher erläutert.



Der Wissenschaftspark

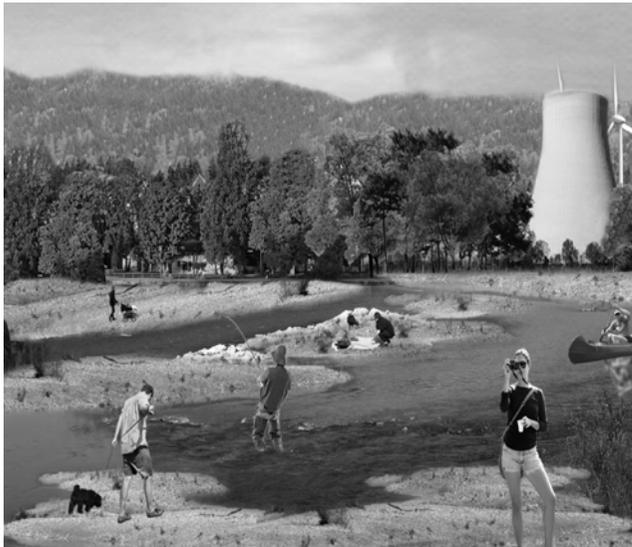
Der Wissenschaftspark ist im Osten der Stadt Landshut angesiedelt. Durch die Zusammenarbeit von Unternehmen und Hochschulen im Umkreis von Landshut entsteht hier ein dichtes Netz an wissensorientiert arbeitenden Industrien. Die räumliche Mitte zwischen den Wirtschafts- und Bildungsräumen Freising, Regensburg und Ingolstadt stellt die Hochschule Landshut dar. Durch konsequente Förderung der Hochschule und dem Ausbau ihrer Studiengänge sowie durch enge Kooperation mit anderen Hochschulen entsteht in ihrer Umgebung ein Wissenschaftshub mit einer Vielzahl von Unternehmen. Insbesondere der Automobilsektor, der sich im Umbruch befindet, bietet hier ein großes Potential. Zudem werden ortsansässige Hidden Champions durch hohe Innovationskraft Entwicklungstreiber für die wissensorientierte Wirtschaft.





Der Energiepark

Der Hauptteil des Energieparks befindet sich im westlichen Teil der „Synergielandschaft ISAR“ (vgl. Big Plan). Hier wird der größte Teil der erneuerbaren Energien produziert, welche Landshut damit zu einer autarken Region machen. Energieproduktion und freizeitliche Nutzung werden im Energiepark kombiniert. Denn dieses Zentrum wird für Schulungs- sowie Freizeitwecke attraktiv gemacht. Elektrizität wird aus neu entwickelten Geothermieanlagen gewonnen und ein Biomasseanlagenetzwerk geschaffen, welches an dieser Stelle seinen zentralen Knotenpunkt findet. Die Versorgung durch erneuerbare Energien wird zusätzlich mit weiteren Windkraftanlagen im Raum Landshut ergänzt.



Sprawl Stop

Da das Isartal von einem starken Sprawl betroffen ist, ist es wichtig einer weiteren Zersiedlung entgegenzuwirken. Dies erfolgt einerseits durch Attraktivitätssteigerung der bereits vorhandenen Ortszentren v.a. von Landshut und Vilsbiburg. Andererseits muss der Gesetzgeber durch Förderungen von Leerstandsnutzung und nachhaltiger Sanierung zur Nachverdichtung beitragen. Vor allem das Amt für Ländliche Entwicklung und andere staatliche Förderer unterstützen dies. Zudem müssen die lokalen Verwaltungen die Neuausweisung von Baugebieten stoppen. So wird der Landschaftsraum geschützt und die Identität des Landshuter Raumes gestärkt.



Das ISARtal als Freizeit- und Kulturlandschaftsmagnet

Durch all diese miteinander verwobenen Einzelprojekte entsteht ein attraktiver Kulturlandschafts- und Freizeitraum rund um die Isar (vgl. Big Plan), der als größtes Naherholungsgebiet für die Stadt und den Landkreis Landshut fungiert. Dieser Raum hat enorme Anziehungskraft auf andere Räume der Region und das Umland. So vollzieht sich eine gemeinsame Entwicklung des Raumes rund um den attraktiven Zentralraum des Isartals.



NACHVERDICHTUNG
(Wattenbacherau)



ENERGIEPARK
(OHU-Gelände Niederaichbach)



FREIZEITNUTZUNG
ISAR
(Stausee Niederaichbach)



INNOVATIVE
MOBILITÄT
(Teststrecke für autonomes Fahren)



WISSENSORIENTIERTE
WIRTSCHAFTSBEREICHE
(Forschungs- und
Produktionsgebäude E-Car)



INNOVATIVE
HOCHSCHULE
(Fakultäten für Modern Mobility
und Energiedesign)



4 BALANCE BY MOTION

Elisabeth Feith, Beate Lang, Elisabeth Nagl, Yue Xu

Landshut – Balance by Motion

Based on a trend analysis relating the Landshut area, three key trends can be named - economy, mobility and leisure - that are strongly connected and have a significant influence in the future. Therefore, to develop the Landshut area as one unit, an integrated strategy including the three trends has to be found.

Building on the economical strength of Landshut, further development is supported, for example by implementing important traffic infrastructures like the missing north-south connection. In addition, an innovation-network is built, linking the Hochschule Landshut and the corporations by collaborations. Thereby Landshut remains an important economic region, where innovation takes place and that is less susceptible to risk. The people living and working in the Landshut area do not only profit from the economical and educational progress but from the development in leisure as well. Leisure areas side by side to working and living areas guarantee a high quality life and a good work-life balance. Through a flexible mobility system that combines different ways of motion, such as e-bikes, e-car sharing and flexible bus-systems, the accessibility of working and leisure places is ensured. The overall principle of the spatial combination of work and leisure generates the central quality for people in the future district of Landshut.

The integrated development and its spatial effects of these three aspects are examined in the whole district Landshut and shown exemplified in three different places. These are the town of Landshut as central and most dense area, Vilsbiburg as an important economic base and the rather rural area of the Hallertau with its specific structures and high potential in leisure. The well-balanced combination of economy and leisure connected by different means of transport generates the theme of the project – Balance by Motion.

Wirtschaft

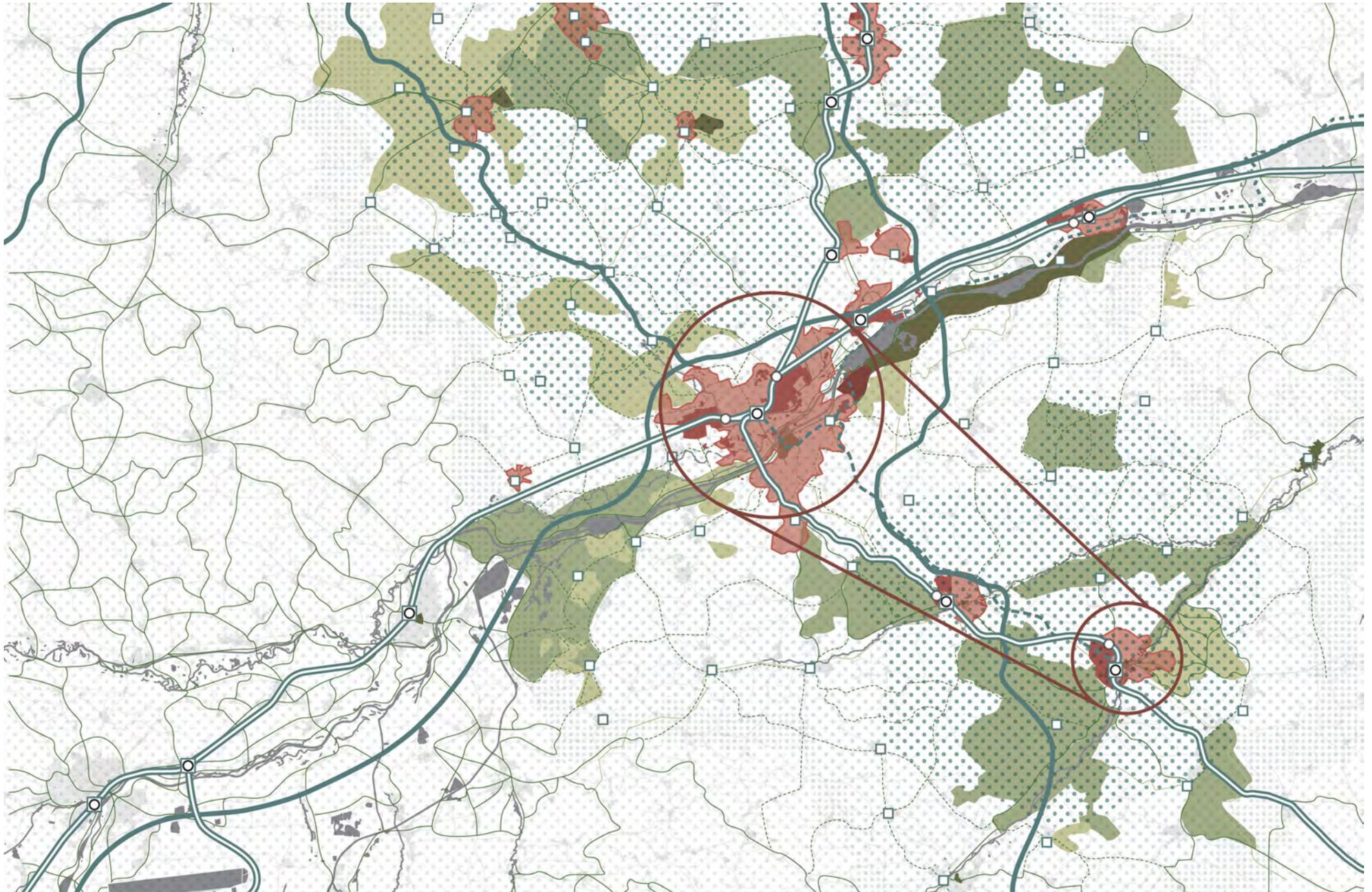
- wirtschaftl. Entwicklungsfläche 
- industr. und gewerbl. Entwicklungsfl. 
- Hochschule, Forschungsfläche 
- Wissensaustausch 

Freizeit

- bestehende Wandergebiete 
- neue Wandergebiete 
- kulturelle Freizeitgebiete 
- bestehende Radwege 
- neue Radwege 

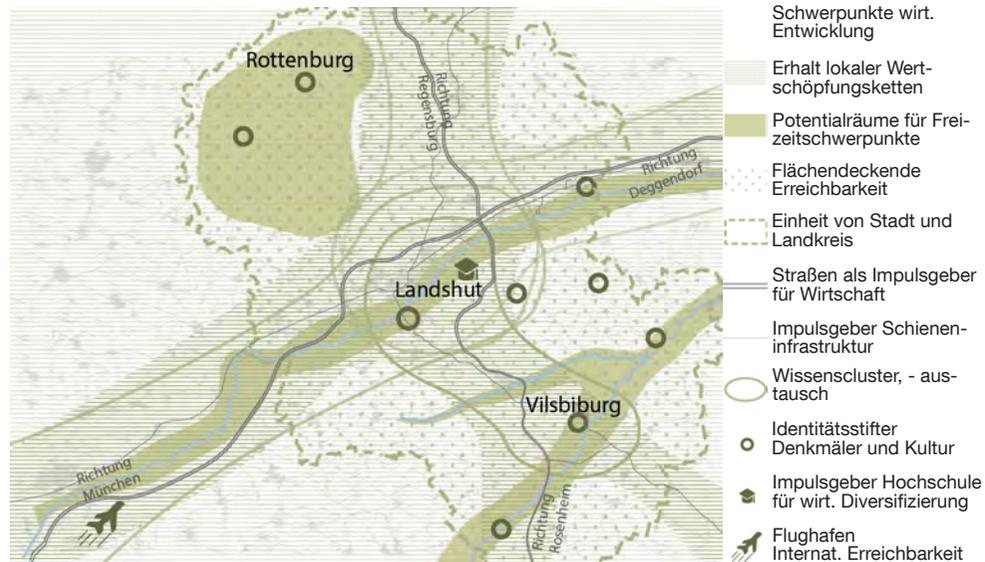
Mobilität

- wichtige Bedarfsverkehrsnetze 
- regionale Bedarfsverkehrsnetze 
- überregionale Bedarfsverkehrsnetze 
- zwei- und mehrgl. ausgeb. Schienennetz 
- Überregionale Straßen 
- Express Fahrradwege 
- intermodale Transportstation 
- ausgeb. Bhf. mit intermodaler Transportst. 
- ausgebaute Güterbahnhöfe 



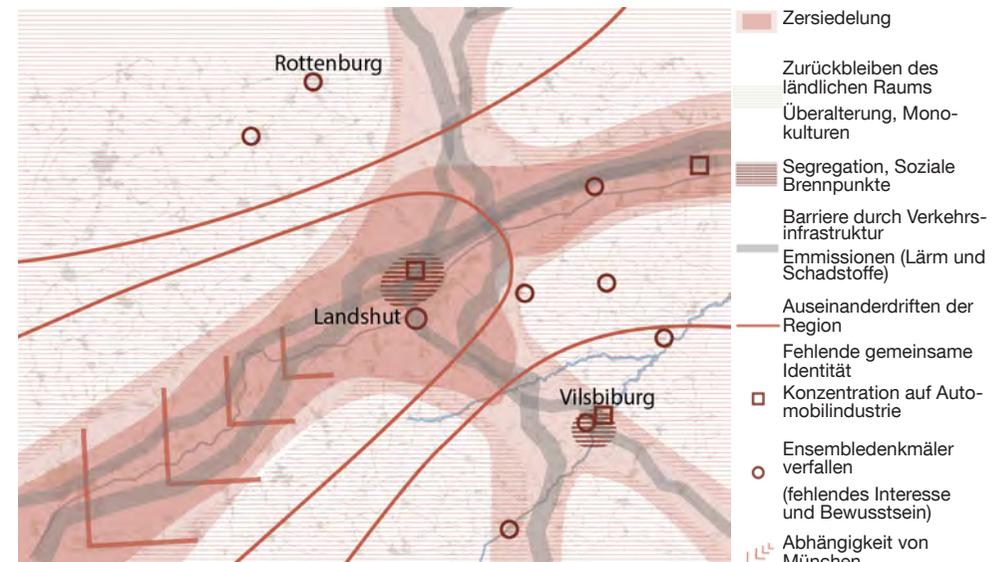
Chancen und Risiken

„Landshut – What next?“ lautet die Fragestellung für die Zukunft Landshuts im Jahre 2046. Welche regionalen und globalen Trends beeinflussen Landshut zukünftig und wie wird sich Landshut selbst verändern wollen? Diese Frage wird anhand der Ausarbeitung einer alternativen Zukunft beantwortet. Mittels einer strukturierten Analyse der Region Landshut, ihrer Stärken und Schwächen und damit auch ihrer Chancen und Risiken wird eine nachhaltige Zukunft entwickelt.



Chancen

Landshut ist als Bestandteil der Europäischen Metropolregion München (EMM) vor allem in Richtung München und Flughafen gut im überregionalen und internationalen Wirtschaftsgefüge eingebunden. Verbunden mit den ansässigen bedeutenden Unternehmen wie Dräxlmaier, BMW oder Flottweg kann eine hohe Wertschöpfung und Beschäftigung generiert werden. Mit Hochschule und Messe sind potentielle Impulsgeber für die Wirtschaft vorhanden. Aber auch die traditionelle Natur- und Kulturlandschaft können als Chance für die Freizeitkultur, für die regenerative Energieversorgung und die lokale Wirtschaft gesehen werden. Neue Formen der Lebens- und Arbeitsstile können mithilfe von smarten Mobilitätskonzepten eine individuelle und selbstbestimmte Lebensweise, auch für eine immer älter werdende Gesellschaft, ermöglichen. Durch Verdichtung und Vernetzung kann die Identität der Region gestärkt und ein ideales Zusammenwachsen realisiert werden.



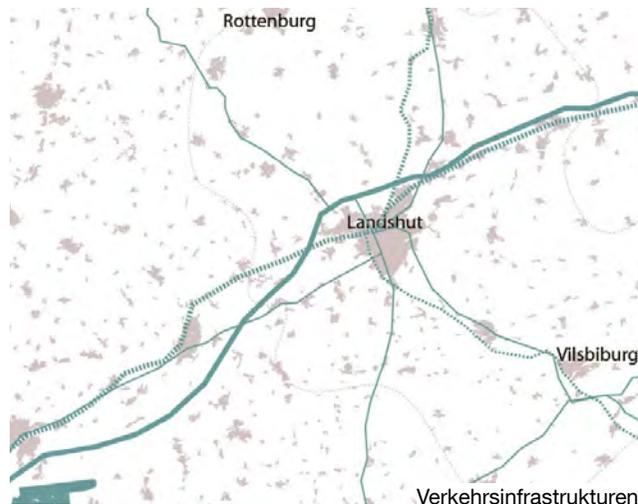
Risiken

Bleiben jedoch Interventionen aus, muss sich die Region mit zukünftigen Risiken auseinandersetzen. Die bestehende Zersiedelung im Landkreis zerstört das Bild der traditionellen Kulturlandschaft. Die unzureichende Anbindung des ländlichen Raums kann zu einer Abschottung führen, von der besonders die ältere Bevölkerung betroffen ist. Die fehlende Alternative zum privaten Auto führt zu einem Anstieg der Lärm- und Schadstoffemissionen und damit zu einer sinkenden Lebensqualität der Bürger. Trotz der guten wirtschaftlichen Ausgangssituation macht die Konzentration auf das produzierende und Automobilgewerbe die Region krisen anfälliger. Vorhandene Freizeitpotentiale und lokale Identifikationsfaktoren bleiben ungenutzt, verhindern eine landkreisweite Identifikation und führen zu einem Auseinanderbrechen Landshuts in Richtung anliegender Regionen.

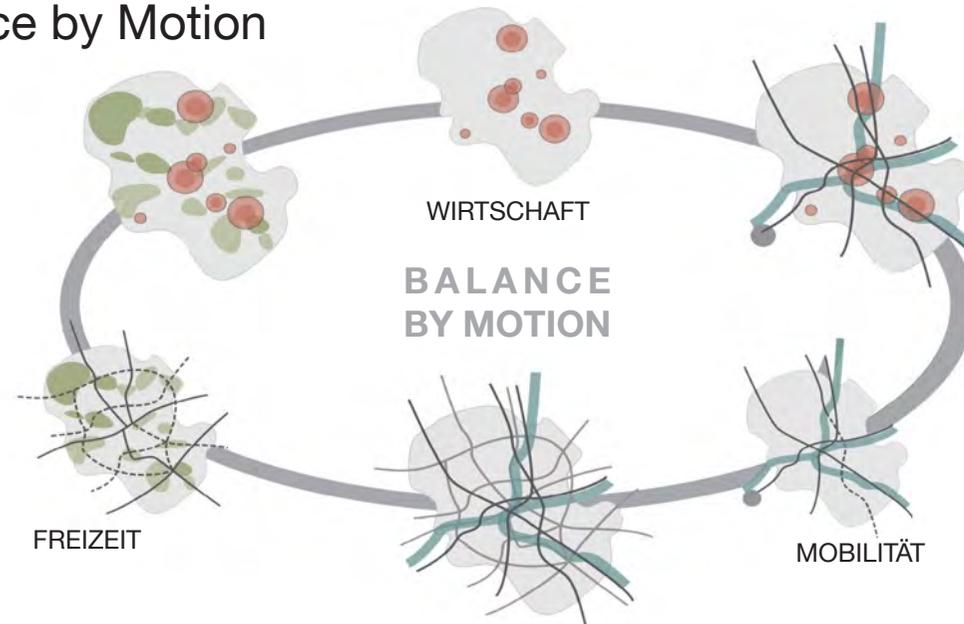
Mobilität

In Zukunft bleibt Mobilität ein wichtiger Faktor. Damit werden aber auch die negativen Folgen wie Staus sowie Luft- und Lärmbelastungen zunehmen. Die Region verfügt mit der A92 und der Schienenanbindung über eine gute Anbindung, die jedoch sehr auf München konzentriert ist. Verbindungen nach Regensburg, Ingolstadt oder Rosenheim, beziehungsweise nach Österreich sind bisher schwach ausgebildet. Erreichbarkeit ist aber ein zentraler Standortfaktor für Unternehmen.

Gleichzeitig wächst das Mobilitätsbedürfnis der Menschen. Der ÖPNV ist im Landkreis nur gering ausgebaut und kann so gerade für ältere Bewohner in ländlichen Bereichen zu Nachteilen führen. Smarte Mobilitätsformen, die eine flächendeckende Erschließung ermöglichen, können eine zukünftige und nachhaltige Alternative für den PKW darstellen.



Balance by Motion



Die Wechselbeziehungen dieser drei Trends beeinflussen sich gegenseitig und bilden ein Gefüge. Nur durch die gemeinsame Steuerung dieser drei Trends kann damit eine umfassende Verbesserung im Landkreis erreicht werden.

Vielleicht der stärkste Zusammenhang besteht zwischen Wirtschaft und Mobilität. Erreichbarkeit ist für Unternehmen ein wichtiger Standortfaktor. Verbesserungen in den Verkehrsinfrastrukturen setzen damit entscheidende Impulse zur wirtschaftlichen Entwicklung. Im Gegenzug erhöht eine starke Wirtschaft die Finanzkraft der Gemeinden und Investitionen werden ermöglicht.

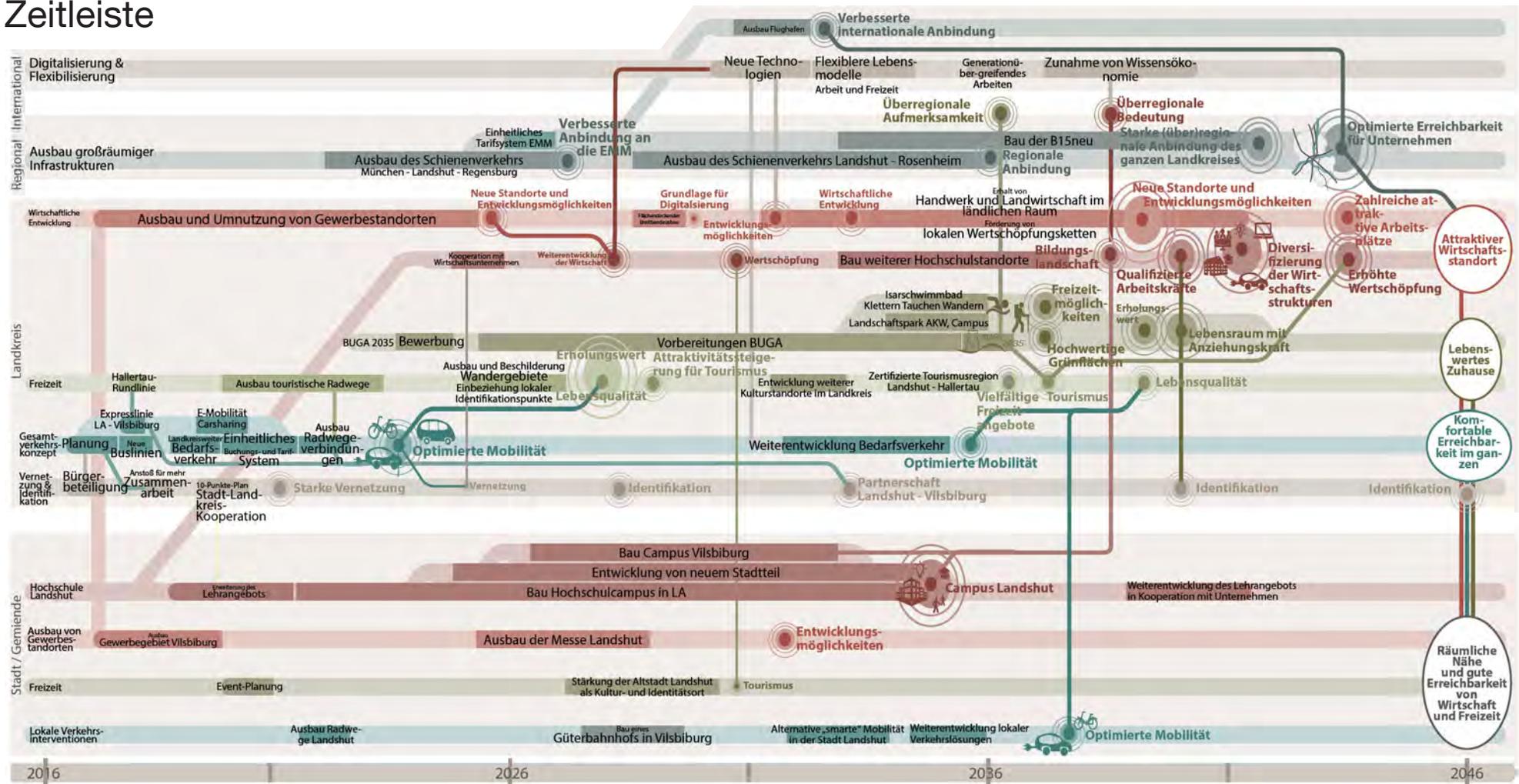
Eine ebenso wichtige Verbindung zeigt sich zwischen den Trends Mobilität und Freizeit. Freizeiträume und Attraktionspunkte müssen sowohl digital als auch räumlich angebunden sein. Erst durch die Erreich-

barkeit kann von der Nähe der Kulturlandschaft profitiert werden. Dabei beeinflussen aber auch der Natur- und Freizeitraum die Entstehung und die Art von Verkehrsinfrastrukturen.

Nicht zuletzt bilden auch Freizeit und Wirtschaft ein enges Gefüge. Die Freizeit als Gegenpol zur Wirtschaft stellt einen wichtigen Standortfaktor für die Einwohner im Landkreis dar. Insbesondere die Nähe und Verbindung dieser zwei Aspekte gilt in der Region als großes Potential. Diese Nähe muss koordiniert werden, um qualitätvolle Räume in beiden Bereichen zu schaffen.

Um diese drei Trends für die Zukunft weiterzuentwickeln und ein erfolgreiches Ineinandergreifen der Effekte zu gewährleisten, sind die zeitlichen Interventionen entscheidend.

Zeitleiste



Die Zeitleiste zeigt die einzelnen Interventionen im Zeitraum von 2016 bis 2046. Die Eingriffe sind nach ihren Auswirkungen in Ebenen von lokal bis international gegliedert. Dabei werden sowohl die einzelnen Maßnahmen gekennzeichnet, als auch ihrer Effekte sowie die Vernetzung und Wechselbeziehung

mit anderen Interventionen. So können Maßnahmen, die auf lokaler Ebene implementiert werden, Effekte im Landkreis oder darüber hinaus schaffen. Durch die einzelnen Interventionen und ihrer Zusammenhänge im Raum wird letztendlich die alternative Zukunft 2046 Landshuts ermöglicht.

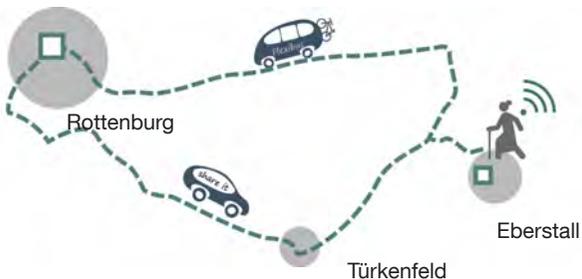
Das Ergebnis ist ein diversifizierter Wirtschaftsstandort, ein attraktives Zuhause für die Bevölkerung kombiniert mit einer nachhaltigen Mobilität im gesamten Landkreis. Somit wird die angestrebte Vernetzung von Freizeit und Wirtschaft über Mobilität erreicht.

Maßnahmen

Die Interventionen finden im gesamten Landkreis Landshut statt, verdichten sich aber beispielhaft in drei verschiedenen Räumen. Diese drei Beispielräume sind: Landshut, das urbane Zentrum des Landkreises, Vilsbiburg, die wirtschaftlich starke Kleinstadt und die Hallertau, eine traditionelle Kulturlandschaft mit ländlicher Prägung. Die Interventionen in diesen Räumen sind in den Karten und Collagen dargestellt.

Gesamter Landkreis

Eine wichtige Maßnahme im gesamten Landkreis in den nächsten Jahren ist der Um- und Ausbau des ÖPNV. Das flexible Flächenangebot mit einem einheitlichen Informations-, Buchungs- und Bezahlsystem basiert auf der Integration von verschiedenen Verkehrsmitteln. Diese Verkehrsmittel, wie zum Beispiel E-Bikes, E-Share-It-Autos, Flexibusse und Mitfahrangebote ergänzen den herkömmlichen ÖPNV und können über die im Landkreis verteilten intermodalen Transportstationen genutzt werden.



Dies führt langfristig zu einer Reduktion des privaten Verkehrs und steigert die Erreichbarkeit und Lebensqualität im ländlichen Raum, vor allem für Personengruppen ohne Führerschein. So können zum Beispiel auch Senioren weiterhin ein selbstbestimmtes Leben führen.



Zudem werden zunächst kleinräumig Freizeitmöglichkeiten zur Naherholung geschaffen, insbesondere durch den Ausbau von Rad- und Wanderwegen. Nachfolgend entstehen durch besondere Freizeit-

gebote, wie Klettergärten oder einem Freilufttheater weitere Akzente im Freizeitareal. So werden Freizeitmöglichkeiten als Erholung für Menschen, die in der Nähe arbeiten, geschaffen, wie beispielsweise rund um Vilsbiburg als einem wichtigen Wirtschaftsstandort.

Die eher ländliche Region der Hallertau mit hohem Freizeitwert wird dagegen auch touristisch genutzt. Durch die Interventionen im Bereich Mobilität und Freizeit steigt die Lebensqualität in Landshut bereits in den ersten zehn Jahren deutlich an.

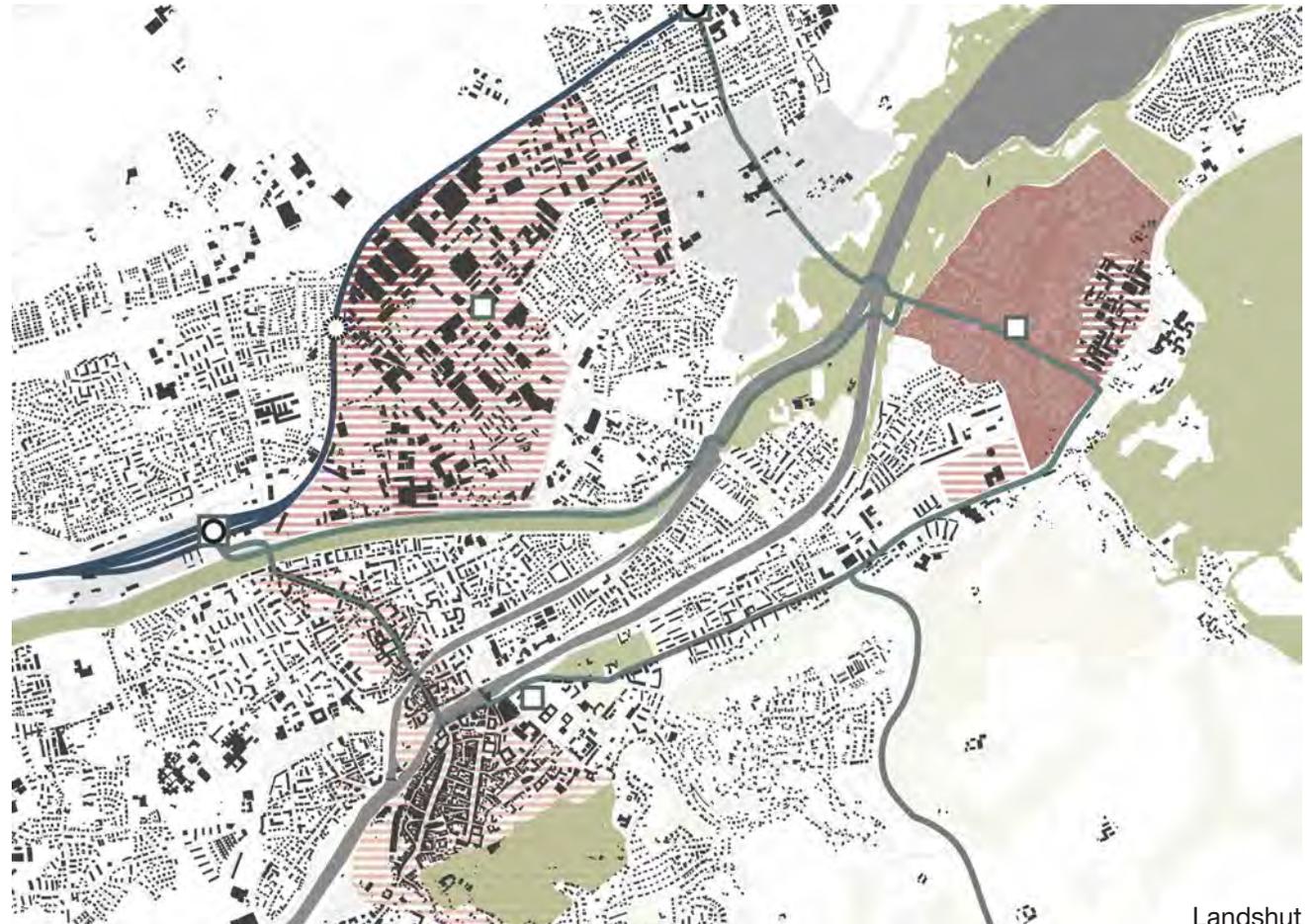
Ein besonderes Highlight im Bereich Freizeit ist die Bundesgartenschau im Jahr 2035. Durch die Umgestaltung von fast zehn Kilometern des Isarlaufes von Landshut bis zum ehemaligen Atomkraftwerk entstehen attraktive Freiräume und Freizeitangebote, wie zum Beispiel ein Isarschwimmbad. Im BUGA-Jahr finden außerdem zahlreiche Events statt, die viele Menschen anziehen und ein Bewusstsein für den Naturraum Isar und die Energiewende schaffen. Durch die BUGA erhält Landshut überregionale Aufmerksamkeit und kann seine Stärken und Besonderheiten nach außen präsentieren.



Stadt Landshut

In Landshut wird zuvor die Hochschule ausgebaut und am Standort ein neuer Stadtteil entwickelt. Das neue „Campusviertel“ ist ein junger lebendiger Stadtteil, der über die Express-Fahrradstraßen lokal gut angebunden ist und über den neuen Bahnhof in Ergolding und den Hauptbahnhof Landshut auch überregional verbunden ist. Der Stadtteil ist mit seiner Lage und Dichte beispielhaft für die künftigen Nachverdichtungen innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen.

Die neuen Angebote der Hochschule Landshut entstehen in Zusammenarbeit mit der lokalen Wirtschaft, beispielsweise durch MBA-Programme und gemeinsame Forschungsprojekte. Die Studiengänge werden zudem auch in Teilzeit angeboten, um eine flexible



Landshut



Gewerbe und Unternehmen



Campus



Freizeit

Lebensgestaltung zu ermöglichen und Menschen im Berufsleben die Möglichkeit zum Studieren und Forschen zu geben. Damit erhält die ausgebaute Hochschule ein einzigartiges praxisnahes Profil und die Unternehmen profitieren von den Impulsen für Innovationen und den Kontakten zu jungen, gut qualifizierten Fachkräften.



Vilsbiburg



Gewerbe und Unternehmen



Campus

Stadt Vilsbiburg

Zusätzlich wird ein weiterer Campusstandort in Vilsbiburg entwickelt, um mit den dort ansässigen Unternehmen ein innovatives Wirtschaftscluster zu bilden und von den Face-to-Face-Möglichkeiten zu profitieren.

Durch die Verknüpfung der Unternehmen mit den Innovationen der Hochschule und unter Einbeziehung kreativer Konzepte entsteht eine diversifizierte Wirtschaft. Dadurch wird die Krisenanfälligkeit der Region verringert. Die bestehenden wirtschaftlichen Stärken im Landkreis werden ausgebaut. Dies beinhaltet den Ausbau von Gewerbestandorten, insbesondere im Bereich der überregionalen Verkehrsinfrastrukturen, den flächendeckenden Breitbandausbau und die Nutzung und Erprobung von neuen Konzepten der Shared Economy, wie zum Beispiel des Co-Production-Spaces zur Reduzierung des Flächenverbrauchs. Solche Synergien entstehen aufgrund ihrer räumlichen Vernetzung und Ausstattung im städtischen Umfeld von Landshut und Vilsbiburg.

Region Hallertau

Im ländlichen Raum bleiben die lokalen Wertschöpfungsketten erhalten und werden gestärkt. Dies beinhaltet den Erhalt und die Förderung der kleinstrukturierten Wirtschaft, wie dem Handwerk oder der Landwirtschaft sowie der Förderung der Tourismusinfrastruktur und der Weiterverarbeitung lokaler Produkte, wie beispielsweise dem Hopfen in der Hallertau. Die Verknüpfung von Freizeitangeboten und besonderen lokalen Produkten macht den ländlichen Raum als Erholungsraum attraktiver und stärkt ihn für die Zukunft.



-  Lebendige Innenstadt
-  Nachverdichtung im Innenraum

Wirtschaft

-  Industriegebiet Modifikation & Weiterentwicklung
-  Industriegebiet NEU
-  Hochschul - & Forschungsfläche Weiterentwicklung
-  Hochschul - & Forschungsfläche NEU

Freizeit

-  Wandergebiete Modifikation & Weiterentwicklung
-  Wandergebiete NEU
-  Besondere Freizeitgebiete NEU
-  Radwege Weiterentwicklung
-  Radwege NEU

Mobilität

-  Zwei- und mehrgleisig ausgebautes Schienennetz
-  Express Fahrradstraßen
-  Intermodale Transportstation
-  Ausgebaute Bahnhöfe mit intermodaler Transportstation
-  Güterbahnhof

Quellenangaben / References

Alaily-Mattar, Nadia, Alain Thierstein (2014): Urban Transformation, Spatial Transformation? Developing Alternative Futures as a Planning Methodology. NL - Delft: AESOP Annual Congress

Bell, Daniel (1975): Die nachindustrielle Gesellschaft. Frankfurt a.M.: Campus

Ernst Basler + Partner AG (2010): Regionaler Strukturwandel im Umland des Flughafens München. <<http://www.munich-airport.de/media/download/bereiche/region/strukturexzerpt.pdf> > Zugriff: 13.03.2016

Ernst Basler + Partner AG (2012): Trend-Report. CH - Zollikon: BaslerFonds Arbeitsgruppe Zukunftsforschung.

Hümmer, Thomas, Maximilian Ruppert, Astrid Müller, Sophie Kaiser, Birgit Kruse, Stefan Plöching, (2012): Drehkreuz, Dreckschleuder, Wachstumsmotor. Fakten-Karte zu Münchens geplanter dritter Startbahn. <<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/fakten-karte-zu-muenchens-geplanter-dritter-startbahn-drehkreuz-dreckschleuder-wachstumsmotor-1.1375607>> Zugriff: 13.03.2016

IHK München und Oberbayern (2003): Metropolregion München - das Kraftzentrum Deutschlands. <<https://www.muenchen.ihk.de/de/standortpolitik/Anhaenge/Deutsche-Metropolregionen-im-Vergleich.pdf>> Zugriff: 13.03.2016

IHK München und Oberbayern (2015): Dritte Start- und Landebahn für MUC – ein Muss! <<https://www.muenchen.ihk.de/de/presse/Anhaenge/flughafenstue-2015.pdf>> Zugriff: 13.03.2016

Intraplan Consult GmbH (2010): Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern. Im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. <https://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/ie_verkehrsprognose_2025.pdf> Zugriff: 13.03.2016

Müller, Horst (2014): Regionales Forschungsprojekt „Wohnen - Arbeiten - Mobilität“. <<http://www.landkreis-landshut.de/Landratsamt/Presseveroeffentlichungen.aspx?rssid=5cd51619-f37c-48e0-a56c-a4ee4eb0b0d1>> Zugriff: 13.03.2016

Thierstein, Alain (2009): Die Krise: Bleibende Herausforderungen für die Wirtschafts- und Strukturpolitik. In: RegioPol - Zeitschrift für Regionalwirtschaft, 2009 (2), 41-51

vbw (2015): Wirtschaftliche Auswirkungen des Luftverkehrsdrehkreuzes München auf Bayern. <https://www.vbw-bayern.de/Redaktion/Frei-zugaengliche-Medien/Abteilungen-GS/Planung-und-Koordination/2015/Downloads/NEU_MUC_Gesamt_Oktober-2015_final_13.10.2015.pdf> Zugriff: 13.03.2016

Datengrundlagen für Plandarstellungen:

Bundesagentur für Kartografie und Geodäsie (2015): Luftbilder, Verwaltungsgrenzen

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2015) INKAR - Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. <<http://www.inkar.de/>> Zugriff: 13.03.2016

Bayerische Vermessungsverwaltung (2015): Geobasisdaten

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (2016): GENESIS-Online Datenbank. <<https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>> Zugriff: 13.03.2016

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, Landesentwicklung und Heimat (2015): BayernAtlas. <<http://www.stmflh.bayern.de/service/bayernatlas/>> Zugriff: 13.03.2016

Stadt Landhut (2015): Digitale Flurkarten, Flächennutzungsplan und Landschaftsplan der Stadt Landshut. <<http://stadtplan.landshut.de/>> Zugriff: 13.03.2016

Regionaler Planungsverband Landshut (2015): Regionalplan. <http://www.region.landshut.org/plan/plan_aktuell/index.htm> Zugriff: 13.03.2016

Regionaler Planungsverband München (2015): Regionalplan <<http://www.region-muenchen.com/regplan/regionalplan.htm>> Zugriff: 13.03.2016

Diercke (2015): Entwicklung der Beschäftigtenanteile der Wirtschaftssektoren in Deutschland. <<http://www.diercke.de/content/deutschland-wirtschaftsstruktur-978-3-14-100700-8-64-1-0>> Zugriff: 13.03.2016

Abbildungen:

Sazaki Associates (2013): TechTown District Plan.
<<http://www.archdaily.com/362518/techtown-district-plan-proposal-sasaki-associates>> Zugriff:
13.03.2016

Seiten 10, 12 rechts: Nicolas Büren, Master Urbanistik – Landschaft und Stadt, TUM.

Seiten 9,11,12 links: Marco Baccaro, Master Urbanistik – Landschaft und Stadt, TUM.

Zusätzliche Grundlagen für die Bearbeitung der Pläne und Abbildungen:

www.bing.com/mapspreview
www.google.de/maps
mapsconnect.apple.com
www.Landesentwicklung-bayern.de
www.landkreis-landshut.de
www.landshut.de
www.vilsbiburg.de
www.metropolregion-muenchen.eu
www.energieatlas.bayern.de
www.mvv-muenchen.de
www.erholungsflaechenverein.de
www.isar-allianz.de
www.bem-ev.de
www.bmw.de
www.viamichelin.de
www.naviki.org
www.skalgubbar.se

Dank / Acknowledgements

Wir bedanken uns herzlich beim Regionalmanagement Stadt und Landkreis Landshut für die großzügige Unterstützung im Rahmen der Erstellung der Broschüre sowie die Übernahme der Druckkosten.

Regionalmanagement für Stadt und Landkreis Landshut
Veldener Str. 15
84036 Landshut

Wir danken dem Regionalmanagement Stadt und Landkreis Landshut, insbesondere Regina Kauschinger, für ihre Organisation und Unterstützung vor Ort, sowie den Vertretern der Wirtschaftsförderung, Ludwig Götz, Sachgebietsleiter Wirtschaft und Kreisentwicklung, Landkreis Landshut und Petra Zweckl, Wirtschaftsförderung, Stadt Landshut, für die kontinuierliche Begleitung des Projekts.

Wir danken auch Roland Reisinger, Amtsleiter, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Stadt Landshut, durch dessen Einsatz die Ausstellung der Projekte in Landshut ermöglicht wurde.

Dipl.-Ing. Hans Zistl-Schlingmann, Baudirektor der Stadt Landshut, danken wir für seine konstruktive und motivierende Kritik als Gast in einer Zwischenpräsentation.

Dr. Tobias Nickel, Marketing und Unternehmenskommunikation der Dräxlmaier Group, Vilsbiburg möchten wir für den freundlichen Empfang und interessante Einsichten in die Firma Dräxlmeier danken.

Dr. Michael Bentlage, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Raumentwicklung, danken wir für die Veranstaltung seiner Workshops zur Benutzung von INKAR und Gephi.

Darüber hinaus gilt unser Dank allen Studierenden, die mit großem Engagement und Fleiß das Studienprojekt belegt und mit qualifizierten Ergebnissen erfolgreich abgeschlossen haben.

München, April 2016

Impressum

Herausgeber:
Technische Universität München
Fakultät für Architektur

Lehrstuhl für Raumentwicklung
Chair of Urban Development

Prof. Dr. Alain Thierstein

Arcisstr. 21
D 80333 München
T: +49-(0)89-289-22489
F: +49-(0)89-289-22576

Bearbeitung:
Prof. Dr. Alain Thierstein
Dr. Nadia Alaily-Mattar
Lukas Gilliard
Fabian Wenner
Insa Lachauer

Gestaltung:
Insa Lachauer

Druck:
System Copie OHG Landshut
Altdorfer Straße 2
84030 Landshut

Auflage:
300 Stück

