

Berichte aus Forschung und Praxis

Ingrid Krau

Stadtregion als kooperatives Netzwerk

Mobilität und Kommunikation am Beispiel Münchens und seiner Region

The City Region as a Co-operative Network

Mobility and communication taking Munich and its region as a case in point

Kurzfassung

Mit dem Münchner Teilprojekt¹ „Mobilität und Kommunikation – Strategien und Visionen für Stadt und Region“ im Rahmen des Verbundprojekts „Zukunft München 2030“ wurde der Versuch unternommen, Mobilität und Kommunikation als integrative Kräfte der urbanen Gesellschaft und als generierend für Stadtgesellschaft und urbane Kultur zu verstehen.

Mit dem speziellen Blick auf München, dessen Stadtgesellschaft durch vielfältige interaktive Diskurse eine eigene öffentliche Stadtkultur gekennzeichnet ist, erhielt die Frage des urbanen Zusammenhangs im stadtreionalen Kontext der Zukunft ein besonderes Gewicht.

Abstract

With the partial project for Munich entitled "Mobility and Communication – Strategies and Visions for the City and the Region" in the framework of the combined project "Future Munich 2030" the attempt was made to understand mobility and communication as integrative forces of urban society and as generators for urban society and urban culture.

With special regard to Munich, whose society is characterised by varied interactive discourses and an individual public urban culture, the question of the urban relationship in the context of the future city region has gained a particular significance.

Die Region ist die Stadt

Wir sehen Stadtregionen als kooperative Netzwerke, die die Wesensmerkmale der klassischen europäischen Stadt fortführen. Beruhte die klassische Stadt seit jeher auf Austausch und Kommunikation, so gilt dies für die Stadt des Informationszeitalters in gesteigertem Maße; gerade sie steht und fällt mit der Qualität ihrer Austausch- und Kommunikationsbedingungen.

Stadtregionen sind im Ergebnis gehäufte Interaktionen und Austauschbeziehungen eng verflochtene Wirtschafts- und Lebensräume. Die Verflechtungen werden zum Potential erfolgreichen Operierens im überregionalen Rahmen. Die wirtschaftlichen und

sozialen Systemzusammenhänge haben sich erweitert und haben eine neue Dynamik der regionalen Vernetzung erzeugt.

Zum einen handelt es sich um kooperative Netzwerke regionalen Wirtschaftens. Sie haben vor allem in den beiden letzten Jahrzehnten neue Züge angenommen. In den meisten Unternehmen ist die Auslagerung aller Funktionen, die nicht zur Kernkompetenz gehören, vorangeschritten. Auch die kleinen Unternehmen werden immer schlanker und spezialisieren sich auf ihr Kerngeschäft. Dies erhöht auf der anderen Seite den Kooperationsbedarf. Kennzeichen des neuen regionalen Wirtschaftens sind folglich *Spezialisierung und*

Kooperation. Je diversifizierter die Netze in der Region werden, desto anpassungsfähiger scheint die regionale Ökonomie zu sein – und vielleicht auch desto krisenfester (Sabel 1994/1989; S. 101–131; Kilper/Rehfeld 1993; S. 57–62).

Zum anderen handelt es sich um informelle kooperative Netzwerke der privaten Lebenswelten. Sie werden gewöhnlich, analytisch sauberlich getrennt, als Pendlerströme der Beschäftigten, als Versorgungsverkehre oder als Freizeitverkehre diagnostiziert. Wir möchten sie eher als Netze begreifen, die geknüpft werden, indem Kontakte zu Personen und Angeboten nach persönlichen Entscheidungskriterien aufgebaut und miteinander verbunden werden.

Die monozentrische Stadtregion München

Die bisher das Umland dominierende Landeshauptstadt mit ihren zentralisierten Regierungs-, Verwaltungs-, Dienstleistungs- und kulturellen Funktionen hat sich zu einer Stadtregion mit raschem suburbanen Wachstum und starker Vernetzung von Stadt und Umland, aber auch zunehmender Vernetzung innerhalb des Umlands fortentwickelt. Eine Fortsetzung dieser Entwicklung ist zu erwarten. Die Stadtregion als ganze ist längst unabdingbare Voraussetzung für Prosperität, Wirtschaftswachstum, Modernisierung der Wirtschaftsstrukturen und mithin auch für den erreichten Lebensstandard.

München ist eine prosperierende Stadtregion mit einem Langfristwachstum seit den 1970er Jahren. In diesen rund 30 Jahren erfuhr sie eine erhebliche Funktionserweiterung in Stadt wie Umland. Allein im Fünf-Jahreszeitraum von 1996 bis 2001 stieg die Zahl der versicherungspflichtig Beschäftigten in der Planungsregion 14 um gut 113000 Personen bzw. 11,4 %, die knappe Hälfte davon (49 %) entfiel auf die Stadt München. Die Zuwachsraten betrugen im Umland 17,2 % und in München selbst 8,7 % (PV 2002). Ohne diese Schwergewichts- und Funktionsverlagerungen in das Umland hinein wäre das Wachstum der Region wohl kaum möglich gewesen. Von 1999 bis 2001 erlebte die Wirtschaftsregion München übersteigerte Boomjahre, wesentlich getragen von der Gründungswelle der „New Economy“, die sich ganz besonders auf den Raum München konzentrierte. Seit 2001 schrumpft sich die Zahl der gegründeten Unternehmen auf marktfähige Proportionen zurück, verstärkt um die Auswirkungen der allgemein rezessiven Wirtschaft. Eine weitere Zunahme der Beschäftigtenzahlen in der Region wird nicht erwartet. Dennoch werden sich Suburbanisierung und Flächenverbrauch fortsetzen. Dass die Kernstadt in den letzten zehn Jahren an die 60000 Arbeitsplätze und 70000 Ein-

wohner an das Umland verloren hat (Biehler 1999; S. 54, 56), muss als Kehrseite der Wohlstandsentwicklung gelesen werden. Es sind zum einen Verdrängungseffekte, die aus dem ständig wachsenden Flächenbedarf pro Einwohner für Wohnen und für die immer ausgedehntere Palette an Dienstleistungen resultieren. Zum anderen sind es Attraktivitätsfaktoren des Umlandes, aber auch fortbestehende negative Einstellungen gegenüber der Großstadt.

München – als monozentrische Stadt unangefochten dominant in seinem ausgreifenden Einzugsbereich – liegt mit der Zentralitätskennziffer von 130,6 an der Spitze aller deutschen Großstädte. Dem Einzelhandel der Stadt fließt somit fast ein Drittel mehr an Kaufkraft zu, als von der Münchener Bevölkerung aufgebracht wird. Die durchschnittlichen Pro-Kopf-Ausgaben in München liegen um fast 20 % über dem Bundesdurchschnitt (HVB 2001; GfK 2001). Auch in den wichtigsten Dienstleistungsbereichen konzentrieren sich erstaunlich hohe Anteile der Beschäftigten des Ballungsraumes in der Kernstadt – nur in Hamburg sind es noch mehr. Weit abgeschlagen sind in diesem Vergleich Frankfurt und Stuttgart, Bremen, Hannover und Köln (DIW 1996).

Diese heute als unumstößlich angesehene Zentralität im Bereich des Massenkonsums und der immense Strom an Arbeits- und Bildungseinpendlern erweisen sich allerdings als relativ neue Phänomene. Fast schon vergessen ist, dass sie erst mit dem Ausbau der S-Bahnlinien als weit ausgreifenden Saugarmen in das Umland hinein und mit dem Ausbau der Landstraßen, dem die ameisenhafte Ausdehnung des motorisierten Individualverkehrs in der Fläche folgte, entstanden und somit nur wenig älter als dreißig Jahre sind.

Die urbanen Vorzüge Münchens sind denn auch anderer Qualität. Ihrer Vergangenheit als Residenzstadt verdankt die Stadt einen architektonisch herausragenden öffentlichen Raum, eine Vielzahl von kulturellen Einrichtungen auf höchstem Niveau, eine tradierte Vielfalt an hochqualifizierten urbanen Handwerkern, Ausstattern, Lieferanten, Kopfarbeitern und nicht zuletzt Beamten. Sie bilden in ihrer Gediegenheit und Beständigkeit noch immer den Kern des öffentlichen Lebens innerhalb des magischen Dreiecks zwischen Maxburg, Hofgarten und Marienhof. Regierungs- und Verwaltungszentralität wird nach wie vor groß geschrieben und zieht eine große Zahl an Diensten nach sich. Die hinzugekommenen Welten des Einzelhandels für den Massenkonsum, der Gastronomie, der Unterhaltung und Events haben alltagskulturelle Bedeutung erlangt und sind vom Urbanen nicht mehr zu trennen.

Wohin entwickelt sich die Münchner Stadtgesellschaft im Zeitalter der Stadtregionen ?

Über Austausch, Mobilität und Kommunikation entwickelten sich in der klassischen Stadt stadtspezifische Ansichten und Wertvorstellungen. So entstand eine „implizite Gemeinwesenorientierung“ als Grundvoraussetzung des Zusammenlebens auf engem Raum. Sie beruht auf der „wechselseitigen Bejahung“ ihrer Bürger im Zusammenleben, ihrer „Gemeinwesenfähigkeit“, Begriffe von Ferdinand Tönnies wieder aufgreifend (Tönnies 1991 / 1935), und auf der Fähigkeit zur Konfliktregulierung. Auch die neue Einheit „Stadtregion“ braucht diese Gemeinwesenfähigkeit ihrer nunmehr *regionalen Stadtgesellschaft*.

Wir machten hier erstaunliche Entdeckungen: Immer mehr Menschen haben ihren Lebensrahmen auf das Sowohl-als-auch ausgedehnt und integrieren Stadt- und Landleben in ihren Alltag. Von den Abgewanderten werden eine Vielzahl von Beziehungen zur Kernstadt aufrecht erhalten und zwar selbst dann noch, wenn sie nicht nur eine Wohnung, sondern auch einen Arbeitsplatz im Umland gefunden haben. Auch wenn sie sich zu gewissem Grad in das lokale Leben integriert haben, definieren sich die aus der Stadt Abgewanderten meist weiter als „Münchner“. Eine wachsende Zahl der Stadt- aber auch der Umlandbewohner kombiniert im Alltagsleben die Vorteile, die Stadt und Umland bieten – eine persönliche Nutzenoptimierung, die als Lebensqualität gilt und die erhöhte Mobilitätsbedürfnisse erzeugt. Dadurch hat die Stadt eine Bedeutungsänderung erfahren, die sie keineswegs nur schwächt, sondern auf neue Qualitäten ihrer Stadtexistenz verweist.

Das Umland mit seinen freiraumbezogenen Wohnformen, der Wohnnähe zur offenen Landschaft und seinen geringen negativen Umwelteinwirkungen auf der Habenseite und mit starker sozialer Kontrolle, erhöhtem Fahraufwand und dörflicher Langeweile auf der Sollseite, wird erst mit der nahen Großstadt so richtig angenehm. Was bei Tucholsky, der sich in den 1920er Jahren eine Wohnung vorn mit Blick zur Friedrichstraße und hinten zur Ostsee wünschte, als maßlos und absurd erschien, ist heute dank Lebensstandard und Mobilität weithin möglich und selbstverständlich geworden (Krau 2003; S. 17 f.).

So stellt das Planungsreferat der Stadt München die annähernde Verdoppelung der Nebenwohnsitze in München im Zeitraum 1989 bis 1999 fest. Sie wuchsen sogar in den Jahren an, in denen die Hauptwohnsitz-Bevölkerung stagnierte (LHM München 2002). Wir lesen dies als ein Indiz wachsender persönlicher Verflechtungen zwischen Kernstadt und weit gefasstem Umland. Sie sind teils auf Arbeitsverhältnisse in

der Stadt zurückzuführen, während man draußen wohnt, teils auf persönliche und kulturelle Bindungen an die Stadt („Opernwohnungen“ sind in München ein fester Begriff). Es ist anzunehmen, dass umgekehrt auch die Münchner mit Hauptwohnsitz in der Stadt und einem Nebenwohnsitz in der Stadtregion mehr geworden sind und dass sie zunehmend auch von dort gelegentlich zur Arbeit einpendeln.

So ganz neu ist dieser ausgreifende Lebensstil für München allerdings nicht. Schon seit dem frühen 19. Jahrhundert folgten immer mehr wohlhabende Münchner den bereits zuvor abgewanderten Adeligen an die Ufer des Starnberger Sees. Seit Ende des 19. Jahrhunderts folgte nach, wer immer zu Geld gekommen war (Schober 1998; S. 8–23). Heute ist der Kreis der Stadtflüchtigen im immer weiter ausgreifenden Stadtumland so groß geworden, dass Zersiedelung und Verkehrsbelastungen trotz enorm gestiegener Immobilien- und Baulandpreise bedrohliche Ausmaße angenommen haben. Wir fragen uns, ob sich dieser Luxus des Sowohl-als-auch in die Zukunft hinein erhalten wird. Das sind Fragen, die keineswegs für München allein zu stellen sind. Gerd Kuhn bemerkt: „Das Bürgertum, das ohne den sozialen Ort Stadt in Deutschland nicht denkbar wäre und das am stärksten die moderne Gesellschaft und Stadtentwicklung prägte, stellte die Pioniere der Suburbanisierung.“ Es tat dies nach Kuhn auf der Suche nach „sozialer und kultureller Entfaltung“. Und er schließt die Frage an: „Trifft es zu, dass mit Wohnsitzverlagerung ... sich der gemeinwesenpflichtige Stadtbürger zum konsumorientierten Stadtnutzer wandelte?“ (Kuhn 2002; S. 9).

Wir wissen es auch für München nicht, stellen aber eine These auf: Der starke Bezug auf das mit seinen sozialkulturellen Qualitäten herausragende München und die identitätsbildende Kraft der Umlandgemeinden führen zum „double-bind“ mit dichotomischer Identität von Lokal- und Regionalbürgerschaft. Er ist sowohl für zukünftige Mobilitätsgewohnheiten als auch für die zukünftige Stadtgesellschaft von Bedeutung. Ursache dieses „double bind“ ist offensichtlich die Suche nach dem Optimum an persönlicher Lebensqualität, das über ausgedehnte innerregionale Mobilität hergestellt wird.

Wir wissen nicht, ob diese Doppelorientierung so etwas wie „regionale Identität“ erzeugen kann. Regionale Identität ist offensichtlich nicht allein retrospektiv landsmannschaftlich zu erklären, aber auch nicht allein zukunftsorientiert als Entstehen einer neuen Identität, die dem Zeitalter und den Lebensweisen der Stadtregion zurechnet. Wir nehmen an, dass an ihrem Zustandekommen auch ganz besonders die „gegläubte Gemeinsamkeit“ (Max Weber) Anteil hat (Lindner

1994; S. 11, 201–231). Die traditionellen lebensweltlichen Bindungen sind den von außen kommenden Einflüssen, die wir wegen ihrer Durchschlagkraft als übergeordnet sehen wollen, quasi unterlegt. Es ist wahrscheinlich, dass Stadtregionen nach weiteren Jahrzehnten ihrer Existenz auch zu neuen lebensweltlichen Prägungen und zu regionaler Identität führen werden (Gans 1993; S. 781–792).

Bei Stadtflucht und Suburbanisierung geht es letzten Endes auch um kulturelle Werthaltungen. Die Ressentiments gegenüber der Großstadt als Lebensort erweisen sich seit gut 100 Jahren als besonders resistent gegenüber einem Wertewandel. Sloterdijk spricht im Zusammenhang mit heutiger Stadtflucht von der „modernen Revolte gegen die Modernität“, die das „Eigentliche“ in der Provinz zu finden meint (Sloterdijk 1983/2003; S. 386–388). Im Falle Münchens wäre eher von einer Grundskepsis gegenüber zu viel Modernität im privaten Leben zu sprechen als von einer Revolte, denn das Abwandern erfolgt ja, ohne die Bindung an die Stadt aufzugeben. Man bedient sich der kulturellen und naturgegebenen Gaben von Stadt und Umland und stärkt darüber sein positives Lebensgefühl. Auf Nachhaltigkeit orientierte Verzichtsforderungen prallen hier ab.

Es scheint, dass die Bürger sich längst ihre Formen lokaler und regionaler Bezüge, in denen sie leben können, im Rahmen des Möglichen zurecht geschneidert haben, und dass neue Identitäten nicht mehr allein auf eindimensionaler Ortsbindung beruhen. Weitgehend unbekannt ist, was dies für die Gemeinwesenorientierung bedeutet.

Auch die Münchner Region wird vom Anwachsen des Teils der Gesellschaft, der mangels Einkommen in die Immobilität gerät, nicht verschont bleiben. Ihnen bleiben die weniger attraktiven, autobahnfernen Randzonen ohne S-Bahnanschluss als Wohnort. Regionale Gemeinwesenorientierung kann nur für den anderen Teil der Gesellschaft zur neuen Herausforderung werden.

Am Beispiel Münchens wird deutlich, dass europäische Stadt und suburbaner Raum keine sich ausschließenden Gegensätze sind, sondern eine vielfach verflochtene Einheit bilden. Auch wenn für die monozentrische Stadtregion München übergreifende Integrationskräfte bedeutsamer zu sein scheinen als für polyzentrische Stadtregionen, muss u.E. auch für andere Stadtregionen angenommen werden, dass sie sich zu neuen regionalen Großgebilden entwickeln, die Zusammenhänge der klassischen Stadt leisten. Dem muss sich die Debatte um klassische bzw. europäische Stadt und Zwischenstadt stellen. Es bliebe unproduktiv, sich an der „Konkurrenz der Leitbilder“,

hier für die *europäische Stadt*, dort für die *Zwischenstadt*, ideologisch festzubeißen. Interessanter erscheint es uns, nach neuen Leitvorstellungen für die in die Region hinein erweiterte Stadt zu suchen.

Mobilität und Kommunikation in Stadt und Region

Mobil- und Kommunikativsein ist heute und in Zukunft entscheidende Voraussetzung, sich ein möglichst breites Spektrum an persönlichen Optionen im Rahmen der erreichbar erscheinenden Möglichkeiten zu erschließen. Diese Möglichkeiten liegen immer deutlicher außerhalb der eingegangenen Beziehungen und der Gemeinschaften, denen die Individuen zugehören. Mobilität und Kommunikation werden so subjektiv für immer wichtiger gehalten und zu einem neuen gesellschaftlichen Selbstverständnis geführt, das Individualisierung eher zu befördern und die Stadtgesellschaft als Gemeinwesen eher zu schwächen scheint.

In einer Zeit großer Umbrüche, die ein hohes Maß an Flexibilität verlangen, um die Existenz zu sichern, wächst auch ein objektiver Bedarf an Mobilität und Kommunikation, um selbstgewählte Zusammenhänge aufrecht zu erhalten oder herzustellen. Mobilität ist daher als persönliches Vermögen beruflicher, sozialer und kultureller Beweglichkeit innerhalb gesellschaftlicher Rahmenbedingungen zu sehen. Sie hat eine *verhaltensbezogene* und eine *strukturelle* Dimension; erstere wird durch soziale Lagen und Lebensstile, letztere durch Raumstruktur, räumliche Funktionsteilung und Verkehrssysteme bestimmt. Daher muss auch die Kommunikation zwischen Personen über Medien, also ohne physische Ortsveränderung, als Teil des Mobilseins verstanden werden. So findet man in der jüngsten Fachliteratur das Begriffspaar *physische und virtuelle Mobilität*, um zu betonen, dass beide Formen der Raumüberwindung zu einem neuen System der menschlichen Austausch- und Kommunikationsbeziehungen zusammenwachsen (z.B. in PlanerIn 4/2002).

Die Statistik hilft uns hier (noch) nicht weiter, ist aber dennoch aussagekräftig. So nahm in der Kernstadt bei etwa gleicher Bevölkerungszahl und erheblicher Abnahme der Arbeitsplätze das Verkehrsaufkommen zu, was auf wachsendes Mobilsein verweist. Sehr viel stärker wuchsen aber die Bewegungen über die Stadtgrenze hinweg. Das ist maßgeblich auf die immer noch hohen Einpendlerquoten zurückzuführen. Noch mehr wuchs der Verkehr zwischen den Umlandgemeinden. Dieser Regionalverkehr ist zu erheblichem Anteil der sinkenden Ortsbindung der Erwerbsbevölkerung geschuldet – dies trotz zunehmender Arbeitsplatzausstattung der kleinen Gemeinden (Siedentop 2003;

S. 117–119). Offensichtlich verteilen sich die erheblich angewachsenen innerregionalen Austauschbeziehungen heute diffuser und weiträumiger über die Fläche, was sich mildernd auf Überlastungserscheinungen auswirkt.

Mobilitätskultur in der Kernstadt München

Die heutige Münchner Stadtgesellschaft gilt als ausgesprochen autofreundlich. So möchten auch in den vom Öffentlichen Verkehr (ÖV) optimal erschlossenen Innenstadtlagen die meisten Haushalte nicht auf persönlich verfügbare Autos verzichten, auch wenn sie nicht immer sinnvoll nutzbar sind und obwohl der enorme Stellplatzbedarf die Stadtqualität mindert. So halten viele Mitarbeiter der großen Dienstleistungsunternehmen selbst in der Innenstadt aus Prestigegründen und vermeintlichen persönlichen Vorteilen daran fest, mit dem Auto zur Arbeit zu kommen, selbst wenn komfortable ÖV-Linien bis vor die Tür führen. Es können für Gutverdienende die Autos gar nicht groß und kraftvoll genug sein, auch wenn man selbst an den Engpässen und Abgasen im Straßenraum leidet.

Doch treten neue Mobilitätsgewohnheiten in Erscheinung: Hochgradig kommunikative, mobile und handlungskompetente Lebensstilgruppen optimieren den Einsatz der verfügbaren Verkehrsmittel zu persönlichem Nutzen. Sie nutzen intelligente Dienstleistungen, die z.B. den nahtlosen Übergang von der Bahn auf Miet-PKW, Car-Sharing-PKW oder Mietfahrräder sichern, schließen elektronisch flexible Leihverträge ab, nutzen verschiedenste Lieferdienste, wissen auch, wann der Fahrradkurier am schnellsten ist, und kennen sich aus, wann ÖV- Nutzung, Radfahren und zu Fuß gehen besser als Autofahren sind. Darunter gibt es auch umweltbewusst Handelnde, für die Flexibilität und Handlungskompetenz bei der Nutzung der Verkehrsmittel mindestens genauso wichtig sind wie der Umweltbeitrag. Die allein ökofundamentalistisch Handelnden scheinen rar geworden zu sein. Fahrräder, „Blades“ und „Kick-Boards“ werden in Schönwetterphasen zunehmend für eine Freizeitmobilität benutzt, die vor allem dem persönlichen Spaß dient. Der Reiz liegt darin, dass es Verkehrsmittel für die individuelle Fortbewegung sind und dass sie körperliche Aktivitäten erlauben, die im Arbeits- und Großstadtleben rar geworden sind. Ihre Nutzung wird phasenweise zum Massenphänomen oder gar Massenevent. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) erfüllt insbesondere bei den jüngeren Generationen keineswegs mehr alle Wünsche.

In den letzten Jahrzehnten ist auch die wechselseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer verschiedener Verkehrsarten untereinander deutlich gewachsen.

Autofahrer erzwingen nicht mehr die Vorfahrt vor den Fußgängern und Radfahrern und nehmen im Allgemeinen Rücksicht auf die Verkehrsteilnehmer mit dem geringeren Schutz. Interessant erscheint uns auch die Akzeptanz, die dem auf intermodale Verkehrsmittelnutzung orientierten Mobilitätsmanagement in einigen Betrieben und einem Wohnquartier entgegengebracht wird. Man kann der Stadtgesellschaft einen gewissen Emanzipationsprozess in Bezug auf das Mobilitätsverhalten bescheinigen. Wir verstehen dies als zunehmende *Mobilitätskultur* der urbanen Gesellschaft und halten sie für durchaus weiter entwicklungsfähig.

Zur Mobilitätskultur gehört vor allem auch der Stellenwert, den die Stadtgesellschaft ihrem öffentlichen Verkehr zumisst. Hier stand die Kernstadt München 1989 im Vergleich mit Städten, die für ihre Mobilitätskultur bekannt sind, gar nicht so schlecht da, gemessen an den ÖV-Fahrten pro Einwohner und Jahr. Sie folgte Zürich, Bern, Basel und Bologna dicht auf den Fersen (Pol. Ökonomie 1992; S. 28). Auch beim Vergleich des Modal Splits unter deutschen Großstädten schnitt München mit einem ÖV-Anteil von 24 bis 25 % (bezogen auf die Verkehrsmittelwahl) in den Jahren 1989 bis 1997 am besten ab (Socialdata 2003). Allerdings hat der MIV seinen Anteil am Modal Split nach 1997 leicht gesteigert. Daher wird der Zielwert des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt von 25 bis 30 % ÖV für das Jahr 2015 inzwischen angezweifelt (LHM 2000).

Doch muss man sich mit dieser Entwicklung nicht zufrieden geben. Bei besserer Ausrichtung des ÖV auf intermodale Verkehrsmittelnutzung, gezielter Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs und bei bewusster Pflege einer Mobilitätskultur durch neue Anstöße müssen die optimistischen Zielwerte von 40 % nicht motorisiertem Verkehr, 30 % MIV und 30 % ÖV zwischen 2010 und 2015 nicht abgeschrieben werden. Auch Klaus J. Beckmann (2003) hält in seinen Testszenarien im günstigsten Fall einen Modal Split von 42 % MIV und 33 % ÖV für möglich.

Die Kernstadt München sichert auf ihrem Gebiet ein hohes Maß an physischer Mobilität. Überlagert man das Straßennetz mit dem S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahn-Netz und denkt sich noch das Netz der Bus-Linien hinzu, dann wird sichtbar, dass man weit hin die Wahl hat, wie man die eigene Fortbewegung gestalten möchte, wobei die Gunst des MIV zur Peripherie hin zunimmt. Das Massenphänomen der Fortbewegung in der kompakten Stadt ist nur gewährleistet, wenn alle Netze gleichzeitig möglichst umfassend genutzt werden und wenn man möglichst problemlos von einem Netz in das andere umsteigen

kann. Dies gilt umso mehr zu den Spitzenverkehrszeiten. Nur diese Kombination sichert der Stadt die notwendige Flexibilität gegenüber den vielfältigen individuellen Fortbewegungswünschen und gegenüber dem fortgesetzten Wandel der Mobilitätsanforderungen. Verkehrsinfrastruktur, Verkehrslenkung und Inanspruchnahme durch die Verkehrsteilnehmer bilden zusammen ein hochflexibles Regelungssystem, das über Steuerung wie Selbstregulierung den vielschichtigen Bedürfnissen der urbanen Gesellschaft gerecht wird.

Der MIV beansprucht die meiste Fläche pro Fortbewegungsfall, steigert also die Knappheit des städtischen Bewegungsraumes. Im Sinne von Austausch und Kommunikation erwünschte umfassende Mobilität in der Stadt ist nur über einen ausgewogenen Modal Split möglich.

Skizze zukünftiger Mobilitätskultur

Als Kultur wollen wir ein Verhalten verstehen, das neben dem persönlichen Nutzen auch den für die Allgemeinheit steigert. Im engen Stadtraum entwickelte urbane Kultur verlangt seit je rücksichtsvolle Umgangsformen mit Respekt vor den anderen, um selbst vom gleichen Verhalten der anderen zu profitieren. Urbane Mobilitätskultur ist ein analoges Phänomen. Sie beruht auf der Bereitschaft, im knappen Verkehrsraum der kompakten Stadt als Verkehrsteilnehmer ein konstruktives, „bejahendes“ Verhalten gegenüber den anderen zu üben. Dazu gehört, sich auch der Verkehrsmittel, die wenig Verkehrsraum beanspruchen und geringe Emissionen verursachen, zu bedienen – allerdings nicht allein aus altruistischen Motiven, sondern weil es persönliche Vorteile bringt. Dieses „Weil“ ist ein „Wenn“: Das Ineinandergreifen der Verkehrssysteme ist Voraussetzung, dass diese Vorteile entstehen; d.h. ein reibungsloses und bequemes Umsteigen an den Verkehrsknoten mit schnellen Anschlüssen. Ist dies gegeben, kann es zur weit verbreiteten persönlichen Erfahrung werden, dass in der kompakten Stadt als *begrenztem Raum unbegrenzter Vernetzung* die Optimierung von Verkehrsmittel- und Routenwahl den größten persönlichen Nutzen bringt. Dies wäre durchaus eine kulturelle Leistung.

Damit wäre Mobilitätskultur eine mehrheitlich geteilte Haltung der Stadtgesellschaft und wäre über den heutigen Status reflektierender Avantgarden hinausgewachsen, die trotz der Widrigkeiten mäßig integrierter Verkehrssysteme die weiterführende Vernunft bereits praktizieren.

Mobilitätskultur im suburbanen Raum ?

Es stellte sich die Frage, ob auch für den suburbanen Raum bereits Ansätze einer Mobilitätskultur zu finden sind. Es scheint, dieser gehört um München herum weitgehend der Autofahrgesellschaft. Terrain, das der ÖV innehatte, ging in den letzten Jahren sogar wieder verloren. Mobilitätskultur braucht aber auch eine sichtbare Dimension öffentlichen Handelns, wozu das Handeln der Verkehrsgesellschaften zählt. Prekär ist auch die Lage des Projekts Anrufsammeltaxi (AST), ein interessantes Angebot der bescheidenen Bündelung in dünn besiedelten Gegenden.

Doch darf man zur Diagnose des Mobilitätsverhaltens nicht nur auf die tatsächlich gefahrenen MIV-Kilometer und auf die Relationen von MIV- und ÖV-Verkehrsaufkommen im suburbanen Raum schauen. Neben der Dimension des verschwenderischen Gebrauchs von Mobilität gibt es auch die Dimension der eingesparten Fahrstrecken durch ökonomisches und zeitsparendes Verhalten der privaten Haushalte. Das existierende Verkehrsaufkommen kann sich um diese Dimensionen vergrößern oder verkleinern. Daher ist von besonderem Interesse, welche Ausprägung *Entfernung und Nähe* bei den Bewohnern des suburbanen Raumes annehmen.

Gern wird argumentiert, „die Wiederentdeckung von Nähe“ beruhe auf dem „Streben nach kleinräumigen Identifikationsräumen in einer Welt wachsender Vernetzung, Unübersichtlichkeit und Umzugsmobilität“ und sei daher ein weit verbreiteter Wunsch. (z.B. Heinze 2000; S. 56–60). Dies beschreibt zwar einen denkbaren Lebensstil, neben dem aber andere anzunehmen sind (z.B. elektronisch vernetzt eine Art virtuelle Heimatbindung von unterwegs aus aufrecht zu erhalten oder sich mehrere für angenehm erachtete „Wahlheimaten“ zu leisten).

Für die Wiederentdeckung von Nähe sind emotionale, aber auch pragmatische Gründe denkbar. In den Stadtregionen ist insbesondere für die Umlandbewohner häufig ein Mobilitätsaufwand erreicht, der die erstrebte Lebensqualität wieder einschränkt. Die Herstellung von Nähe in den Alltagsbeziehungen kann daher zu den persönlichen Optimierungsstrategien gehören. Doch kann die Zeitersparnis durchaus in steigende Fernmobilität umgewandelt werden. Auch können die notwendigen Einrichtungen so weit auseinander liegen, dass bei allem Bemühen nur „relative Nähe“ herzustellen ist. Tatsächlich verlängern räumliche Ausdehnung und Funktionstrennung der Stadtregionen die Wege. Auf der anderen Seite locken immer mehr Angebote, die Zahl der persönlich nachgefragten

Ziele im Alltag zu erhöhen. Daher wird um so mehr über kompetente Alltagsorganisation versucht, den gestiegenen Mobilitätsaufwand zu reduzieren, ohne die Auswahl einschränken zu müssen: Aufbau von Nahbereichsbeziehungen, Organisation von Wegeketten und Wegenetzen, planvolle Wegeoptimierung auf der Ebene des Haushalts sind die verfügbaren Mittel. Im weitläufigen Raumgefüge des Umlands muss man sich allerdings mit „relativen Nahbereichsbeziehungen“ zufrieden geben.

Skizze einer regionalen Mobilitätskultur

Die Ausdifferenzierung der Lebensstile wird auch im Umland weiter zunehmen. In einigen kleinen Gemeinden sind bereits Ansätze, Mobilität zu kultivieren, zu finden. Es scheint, dass reflektierende Milieus entstehen, die in der Mobilitätskultur einen Zugewinn an Effizienz, persönlichem Nutzen und Lebensqualität entdecken. Der „feine Unterschied“, wie ihn der Soziologe Pierre Bourdieu als Wesensmerkmal moderner Gesellschaften annimmt, würde sich dann nicht mehr insbesondere über die Automarke beweisen. Flexible und intermodale Mobilitätsgestaltung könnte stattdessen die eigene Kompetenz und Wendigkeit ausweisen, Mobilitätskultur könnte zum gesellschaftlichen Differenzierungsmerkmal werden.

Allerdings müssen die Rahmenbedingungen im sub-urbanen Raum zu anderen Formen einer Mobilitätskultur führen, da die Siedlungsstruktur zwingend zusätzlichen Verkehr hervorruft. Doch spielt auch hier das Mobilitätsverhalten eine nicht unwesentliche Rolle.

Will man die künftige Siedlungsentwicklung wieder stärker auf die nahe Umgebung der S-Bahnhöfe lenken, so muss man sich neben Baulandausweisung und Dichtevorgaben im Rahmen der Bauleitplanung Konzepte überlegen, die den hier Wohnenden zu Mobilitätsvorteilen gegenüber dem MIV verhelfen. An erster Stelle wäre dazu der S-Bahnverkehr zu verbessern. Als Ergänzung wäre ein Angebot differenzierter Mobilitätsdienstleistungen an den Bahnhöfen sinnvoll, das den Nahbereich des jeweiligen Siedlungsschwerpunkts mit integrierten Verkehrsangeboten erschließt, die ähnlich dem urbanen Raum bedarfsgerechte Wahlmöglichkeiten eröffnen: Call-a-Bike für den Nahbereich und das Freizeitvergnügen, Car-Sharing-Pools und Kleinbusse, die auf Abruf fahren, für die mittlere Reichweite. Wesentlich wird auch ein effizientes elektronisches Informationssystem sein, das über Fahrzeiten, Fahrdauer, Anschlüsse und Preis informiert. Es muss genauso von zu Hause aus, unterwegs und am

Bahnhof nutzbar sein. An solchen Verkehrsknoten werden viele Menschen aufeinander treffen, bevor sie sich in verschiedene Richtungen verteilen bzw. nachdem sie aus diesen ankommen. Sie sind daher interessante Standorte für Dienstleistungen und Versorgungsangebote aller Art, zumal wenn sich die Angebote auf die Spät- und Nachtfahrzeiten ausdehnen, ähnlich wie es heute bei Tankstellen zu finden ist. Die Kombination der Mobilitätsangebote zu einem integrierten System könnte Umweltbelange und Individualbedürfnisse miteinander in Einklang bringen – allerdings um so eher, als auch die Preisrelationen für Wohnen und Mobilität stimmen.

Wir ziehen den Schluss, wenn sich Dichte und Nähe mit Angebotsvielfalt und einem integrierten Verkehrssystem verbinden, das nach unterschiedlichen persönlichen Bedürfnissen auszuwählen erlaubt, kann auch an der Peripherie und im Umland eine urbane Mobilitätskultur entstehen. Mobilitätskultur ist wiederum eine wesentliche Voraussetzung für einen langsamen Wandel hin zu räumlicher Siedlungskonzentration.

Resümee und Ausblick

Unsere Vision zielt also auf die im Sinne von Lebensqualität und Nachhaltigkeit bewusste Gestaltung des gesellschaftlichen Zusammenlebens in der zur Stadtregion erweiterten Stadt. Mobilitätskultur ist als wesentliche Ebene dieses Gestaltungswillens in den Vordergrund gerückt.

Was wir da in die Form der Vision gekleidet haben, ist die so offene wie dringliche Frage nach der Zukunft des Gesellschaftlichen und der Gemeinwesenfähigkeit. Kann sich der utilitaristische Egoismus der modernen Individualgesellschaften zum reflektierenden Eigeninteresse weiterentwickeln? Kann die neue urbane Gesellschaft der Stadtregion im Sinne des Ausgleichens mit einsehbarem Nutzen für alle vernünftig handeln? Wenn denn die siedlungsräumliche Entwicklung der „Fußabdruck“ der gesellschaftlichen ist, dann muss allerdings eine neue Gemeinwesenfähigkeit der Individualgesellschaft mit Stadtkultur im allgemeinen und Mobilitätskultur im besonderen der Siedlungsentwicklung vorausgehen.

Ein letzter Ausblick sei auf die Nutzenanwendung unserer Studie für die Stadt und Region München gerichtet. Mobilität und Verkehrsfragen haben sich als „heißes“ Dauerthema der letzten Jahre erwiesen. Verkehrsinfrastrukturen und Betriebssysteme haben weder in der kompakten Stadt noch zwischen Kernstadt und Um-

land, noch zwischen den Orten des Umlandes mit dem Anwachsen der Verkehrsbedürfnisse Schritt gehalten. Dies geht an den Nerv der Stadtregion. Es wird aus mindestens drei Gründen um Lösungsansätze unter dem Vorzeichen der Knappheit gehen:

- Erstens gerät der vehemente Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen in Stadt wie Umland in Konflikt mit der Lebensqualität,
- zweitens ist er nicht mehr aus öffentlichen Kassen finanzierbar, und
- drittens müssen langlebige Infrastrukturzuwächse vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung in die Zukunft hinein von Nutzen sein.

Daher gewinnen Mobilitätsmanagement und Mobilitätskultur in der Stadtregion München erheblich an Bedeutung. Dies kann als übertragbar auf andere Stadtregionen angesehen werden.

Anmerkungen

(1)

München war an dem BMBF- Forschungsprojekt „Zukunft Stadt 2030“ mit den Teilprojekten Integration und Segregation, Wissen und Kreativität und Mobilität und Kommunikation beteiligt.

Literaturverzeichnis

- Beckmann, Klaus J. (2003): Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan LH München. Ergebnisse der Szenariounter-suchungen (Manuskript)
- Biehler, Hermann; Genosko, Joachim; Sargl, Manfred; Sträter, Detlef (1999): Regionale Netzwerke und regionaler Arbeitsmarkt: Kumulative Prozesse zirkulärer Verursachung? – München
- DIW-Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (1996), Wochenbericht 42
- Gans, Rüdiger (1993): Regionalbewußtsein und regionale Identität. Ein Konzept der Moderne als Forschungsfelder der Geschichtswissenschaft. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 11
- GfK - Gesellschaft für Konsum-, Markt- und Absatzforschung (2001), Datenreport., August 2001. – Nürnberg
- Heinze, Gert W. (2000): Personenverkehr im künftigen Stadt-Land-Verbund. In: Verkehr in Stadt und Region. ARL – Forschungs- und Sitzungsberichte 2000. –Hannover
- HVB - Bayerische Hypo- und Vereinsbank (2001): Immobilienmarktanalyse Oktober 2001. – München
- Kilper, Heiderose; Rehfeld, Dieter (1993): Vom Konzept der Agglomerationsvorteile zum Industrial District. Überlegungen zur Bedeutung innerregionaler Verflechtungen und Kooperationsbeziehungen für die Stabilität von Regionen. – Gelsenkirchen
- Krau, Ingrid (2003): Urbane Innenentwicklung im Kontext der Stadtregion. In: Arlt, Günter; Kowarik, Ingo; Mathey, Juliane; Rebele, Franz (Hrsg.): Urbane Innenentwicklung in Ökologie und Planung. – Dresden. = IÖR-Schriften / Bd.39, S. 15–21
- Kuhn, Gerd (2002): Suburbanisierung: Das Ende des suburbanen Zeitalters? In: DIFU. Suburbanisierung. Informationen zur modernen Stadtgeschichte. – Berlin, S. 5–12
- LHM (2000), Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Verkehrsentwicklungsplan – Vorentwurf. – München
- LHM (2002), Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Bevölkerungsprognosen der Landeshauptstadt München. Ausschussvorlage zur Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 04.12.2002. – München
- Lindner, Rolf (1994): Das Ethos der Region. In: Die Wiederkehr des Regionalen. Über neue Formen kultureller Identität. –Frankfurt am Main / New York, S.11, 201-231
- PlanerIn (2002), Virtuelle Mobilität. Heft 4/o2. Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung. – Berlin
- PV, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (2002): Datenspiegel, November 2002. – München
- Politische Ökonomie (1992)
- Sabel, Charles F.(1994/1989): Flexible Specialisation and the Re-emergence of Regional Economics, S.101–131. In: Ash Amin (ed.), Post-Fordism. – Oxford
- Schober, Gerhard (1998): Frühe Villen und Landhäuser am Starnberger See – zur Erinnerung an eine Kulturlandschaft. –Waakirchen-Schaftlach
- Siedentop, Stefan u.a. (2003): Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. Hrsg: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. – Bonn
- Sloterdijk, Peter (1983/2003): Kritik der zynischen Vernunft. – Frankfurt a.M.
- Socialdata (2003) Manuskript, München
- Tönnies, Ferdinand (1935/1991): Gemeinschaft und Gesellschaft. – Wiesbaden

Prof. Dr. Ingrid Krau

Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung

TU München

Arcisstraße 21

80333 München