

München

## Es braucht mehr als nur Kirchturmdenkení

### Eine Studie zeigt, nach welchen Kriterien Bürger ihren Wohnort aussuchen und was das für Planung und Politik bedeutet

Interview: Katja Riedel

Die TU-Professoren Alain Thierstein und Gebhard Wulfhorst haben die Zusammenhänge zwischen Wohnen, Arbeiten und Mobilität erforscht.

SZ: Sie haben anderthalb Jahre lang an Ihrer Studie gearbeitet. Was sind für Sie die zentralen Erkenntnisse?

Alain Thierstein: Eine wesentliche Erkenntnis ist für mich, dass das Thema Wohnen, Arbeiten und die entsprechende Mobilitätsnutzung in diesem Wechselspiel den Menschen extrem unter den Nägeln brennt. Die Beteiligung war überraschend hoch. Wir haben gespürt, dass das enorm am Puls der Menschen ist. Ein Ergebnis: Eine einheitliche Metropolregion gibt es so nicht. Es gibt unterschiedliche Typen von Verhalten in dem Raum. Unsere Daten zeigen zum ersten Mal, wie einzelne Menschen in ihrem Arbeits- und Berufsleben den Raum nutzen, mit welchen Prioritäten. Dabei gibt es eine große Heterogenität, die sehr lebendig ist. Sie lässt sich in einige Gruppen einordnen und man kann damit planerisch und politisch etwas anfangen.

Wenn hier ein Landrat und der Münchner Oberbürgermeister sitzen würden: Was würden Sie ihnen raten?

Gebhard Wulfhorst: Natürlich gibt es die Erwartung, dass wir konkrete Handlungsempfehlungen geben. Wir verstehen unser Projekt aber eher als Beitrag zur weiteren Diskussion. Da wäre zum einen die Entwicklung der urbanen Zentren, die es nicht nur im unmittelbaren Kern der Metropolregion gibt, sondern auch in weiter außerhalb liegenden Bereichen. Die müssten qualifiziert werden als hochwertige, ansprechende Quartiere, für Wohnen und Arbeiten. Dabei geht es nicht nur darum, den öffentlichen Raum ansprechend zu gestalten, sondern auch, diese Quartiere bestmöglich an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden. Das scheint ganz wesentlich zu sein für die Standortentscheidungen der Unternehmen wie auch der Bewohner. Wichtig ist vor allem, dass man ein abgestimmtes Konzept hat. Das heißt, wenn man sich jetzt Gedanken macht, ob es in München einen Nordring oder einen Südring geben wird oder eine zweite Stammstrecke, dann heißt es, dass es Zuschüsse zu den Projekten eigentlich nur dann geben sollte, wenn mit der Verkehrspolitik auch eine Baulandpolitik, eine gewerbliche Entwicklung und eine strategische Ausrichtung der Regionalentwicklung verbunden sind. Und dazu braucht es mehr als nur das Kirchturmdenken von einzelnen Kommunen. Es braucht einen übergreifenden Konsens und auch einen Ausgleich zwischen denen, die Lasten übernehmen, und anderen, die von aus Steuermitteln finanzierten Projekten profitieren.

Wenn man sich München anschaut, passiert genau das bisher kaum. Wohnen und Verkehrsentwicklung werden weitgehend getrennt verhandelt.

Wulfhorst: Das hat mich selbst am meisten überrascht an der Aktion sBusse nach Berlin%,die im November stattgefunden hat. Auf der einen Seite hat man in einem parlamentarischen Abend Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gefordert. Am nächsten Tag ging es dann in einer zweiten Runde mit ganz anderen Politikern um Wohnungsbauprogramme. Das ist strukturell bedingt, weil es verschiedene Ansprechpartner sind, aber das ist sehr ärgerlich, weil diese Dinge gemeinsam betrachtet werden müssen.

Was muss sich also nach Ihrer Ansicht ändern an der Planung der Metropolregion München?

Thierstein: Wir müssen generell weg von der klassischen, auf einen Kern bezogenen Sicht hin zu einer polyzentrischen Stadt. Wie ein Spinnennetz mit Knoten sollte die Stadt und die Region viele solcher Zentren haben. Das zeigt sich zum Beispiel in Pasing, dem eine immer stärkere Rolle als Knoten zukommt. Auch der Ostbahnhof bildet ein Zentrum, von dem aus es Lebens- und Arbeitsbeziehungen nach Ismaning oder Unterföhring gibt, wie sich auch in unseren Daten zeigt. In der ganzen Stadt und im Umland müssen Ringbeziehungen gestärkt werden durch den ÖPNV. Hier sieht man auch in unseren Fragebögen Querbeziehungen, die auch durch die Ansiedlungen von zukunftssträchtigen Industrien und Dienstleistern in den letzten zwei Jahrzehnten entstanden sind. Diese Wohn- und Arbeitsplatzbeziehungen sind bis heute eigentlich immer nur mit dem Auto oder mit dem schwach ausgeprägten Bussystem abgewickelt worden. Es gibt bisher noch keine politische Strategie, diese tangentialen Verbindungen zu stärken.

Gibt es konkrete Beispiele?

Thierstein: In München wäre das die Nutzung des DB-Nordrings für die S-Bahn, durch eine relativ geringe Reaktivierung von alten Gleisen im Osten wie im Westen des Nordrings könnte man die S 8 und die S1 verbinden und Haltepunkte einbauen, die zum Beispiel BMW nutzen könnte. Das Gleiche gilt in der Stärkung des S-Bahn-Südrings. Das hätte eine starke Entzerrung der Immobilienpreise zufolge und könnte die Voraussetzung bilden, zusammen mit der Tram-Westtangente eine polyzentrischere Struktur und den Anschein einer gewissen Ringstruktur des öffentlichen Nahverkehrs innerhalb der Stadt zu schaffen. Dasselbe gilt für den Erdinger Ringschluss. Dann geht es ab wie die Rakete.

Da erzeugt man Zentralität. Man könnte auch den ungenutzten Raum zwischen der Stadt Freising und dem Flughafen entwickeln, wo sich das wunderbar anbieten würde.

Welche zurückliegenden Stadtentwicklungsprozesse sind aus dieser Betrachtung heraus gelungen?

Wulfhorst: Von der Erreichbarkeit her ideal war der Wohnungsbau auf einer Achse zwischen dem Hauptbahnhof und Pasing. Es gibt auch kleinere Quartiere, die bei der Entstehung auf entsprechende Mobilitätskonzepte setzen, zum Beispiel der Domagk-Park, der über die Tram 23 und die Parkstadt Schwabing an die Münchner Freiheit als Stadtteilzentrum angebunden ist. Im Domagkpark werden mit innovativen Ansätzen zur Mobilität auch die Stellplatzschlüssel für den Wohnungsbau reduziert.

Und welche Entwicklungen sehen Sie kritischer?

Wulfhorst: Ein wenig kritisch sehe ich diesbezüglich die Entwicklung in Freiham. Dort gibt es eine große Wohnbaulandentwicklung in eher peripherer Lage, und es braucht große Anstrengungen, über die neu eingerichtete S-Bahn-Station Freiham hinaus, um den gesamten Stadtteil prägen zu können.

Thierstein: Aus der Perspektive der Metropolregion sehe ich bisher eine fast sträfliche Vernachlässigung der zentralen Bahnflächen in Augsburg, Ingolstadt und Landshut, wo man eigentlich heute beste Erreichbarkeit hat mit dem ICE und daraus nichts macht. Da ist es öde, da wachsen Grasbüschel. In Ingolstadt werden sogar noch Parkhäuser gebaut. Jede andere Stadt in Deutschland würde alles tun, um einen ICE-Halt zu bekommen, in Ingolstadt tut man alles, damit es keine Wirkung entfaltet. Die einzige Wirkung, die der Halt hat: Er befördert den *Urban Sprawl*, also die großflächige automobilen Verhäuslung in der Großregion um Ingolstadt, weil jeder weit draußen ein Häuschen bauen kann und dann am Bahnhof parken. Das sind Effekte, die man nie richtig durchdacht hat. In Landshut ist es dasselbe: Es gäbe ein riesiges Potenzial, den Knoten Landshut zu stärken und von dort aus mit einem sehr viel leistungsfähigerem ÖPNV-System an Vilsbiburg anzubinden, wo drei, vier große Technologieunternehmen sitzen, die nie direkt nach München angeschlossen werden, sondern nur über Landshut. Diese Art von vernetzten Zusammenhängen im Raum bewusst zu machen, ist glaube ich einer der möglichen Effekte unserer Studie.

Wollen die Wohnungssuchenden im Großraum denn in den kleineren Zentren leben?

Thierstein: Menschen wägen, wenn sie umziehen, sehr deutlich ab zwischen ihren Präferenzen. Zwischen Zentralität, Erreichbarkeit und den Kosten etwa. Sie rechnen zum Beispiel gegen, ob sie für eine teurere Wohnung im Zentrum bei den Mobilitätskosten sparen, weil sie weniger Auto fahren, mehr zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren. Diese Abwägungen sind in unseren Daten ganz deutlich sichtbar.

**Alain Thierstein leitet an der TU München den Lehrstuhl für Raumplanung. Zu seinen Schwerpunkten gehört die Regional- und Stadtentwicklung. Seit Anfang 2005 lehrt und forscht er an der TU München. Foto: Carmen Voxbrunner**

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 05. Februar 2016, Seite 49