

Anton Gosar

MÜNCHEN - GEOGRAFSKI PROBLEMI VELEMESTA

V preteklem letu smo v dnevnem časopisju velikokrat zasledili večje število novic, reportaž in komentarjev o mestu gostitelju olimpijskih iger - o Münchnu. Gotovo je, da je taka prireditev kot nalašč, da spoznamo mesto, njegovo prostorsko problematiko in težave, s katerimi se taka in podobna velemesta spoprijemajo pri načrtovanju mestne in obmestne regije. Če se upošteva dinamika razvoja mesta, je geografski aspekt pri vsakem načrtovanju prisoten in s tem zanimiv tudi za naše okolje in našo družbo. Čeprav je ta sestavek nastal med olimpijado, obravnava probleme, ki so še danes aktualni v vsakem mestu, še posebej pa v bavarski metropoli.

Velikokrat je slišati, da ima München poleg svojega olimpijskega vzdevka še precej drugih titul, kot so npr. Atene ob Isari, prestolnica piva, milijonska vas ipd. Vsi omenjeni pridevki se nanašajo na posebno vlogo bavarskega glavnega mesta v turizmu, prometu ali kulturi. München je namreč na prepihu prometnih tokov, ki vodijo iz nemških in zahodnoevropskih industrijskih centrov na jug in v vzhodno alpsko regijo Evrope. Pomembnosti plitvin in mostu čez Isaro za trgovske poti v srednjem veku je treba pripisati nastanek utrjenega naselja ob "solni poti" 1158. leta. Fluvioglacialna terasa Isare je bila kot nalašč za koncentracijo mestnih funkcij in kasneje bavarske vladne uprave. Naselje, ki je v začetku tega tisočletja štelo komaj nekaj sto stanovalcev, je imelo kot kraljevska metropola že nad 100.000 meščanov, katerim so se v 19. stoletju pridružili delavci v industriji in upravi, ki so tudi danes živi del tega 1,3 milijonskega mesta. Ugodna povezava z drugimi regijami Evrope zaradi pomembnosti mesta v severnem predalpskem prostoru, je prinesla Münchnu svojevrstno sliko velemesta, v katerem je za geografa vedno nekaj novega, dinamičnega, vrednega raziskovanja.

V vsaki naselbini, v vsaki vasi ali mestu namreč prevladujejo, se prepletajo in dopolnjujejo vsakovrstne funkcije. Povsod pa vlada neki karakterističen odnos med bivanjem - delom - oskrbovanjem in potrošnjo - izobraževanjem - rekreacijo - udeležbo v prometu ter življenjem v družbeni skupnosti. Umetno se je pri tem vprašati, kako sovpadajo vse te funkcije v določenem mestnem okolju in kje so te ali one primarne. Vprašamo se torej po njihovi razmestitvi, kvantiteti in po prostorski organizaciji. Gotovo je, da pri tem naletimo na ovire, ki predstavljajo ne le problem mesta, temveč tudi zavoro za nadaljnji družbeni in gospodarski razvoj celotne regije.

München, bavarska metropola, ni izjema med velemesti sveta in se svojih problemov zaveda ter jih skuša, kolikor finančna in pravna sredstva dopuščajo, tudi rešiti.

Šest mUnchenskih krogov predstavlja ne le simbol pretekle olimpiade, temveč tudi šest zaključnih problemskih enot:

- velik prirast mestnega prebivalstva
- vedno večje število udeležencev v prometu
- naraščanje gospodarskega potenciala
- večanje kulturnega pomena mesta
- ogrožanje individualnosti in celovitosti mesta
- nujnost, da mesto ohrani privlačnost tudi po olimpiadi.

Formula problema mestne regije bi za München bila: Mestna problematika-ljudje, avtomobili, delovna mesta.

Zadržal bi se pri najvažnejših problemskih področjih, ki bodo morda vzbudila paralelne primerjave z Ljubljano.

I. Letno se število prebivalstva v Münchnu poveča za 41.000. To je bilo gotovo povezano s konjunkturo pred olimpijskimi igrami, saj prognostiki mestnega zavoda za statistiko predvidevajo v normalnih razmerah letno povečanje za okoli 30.000 meščanov. Leta 1990 bi po tej prognozi mesto štel 1,7 milijona prebivalcev, od katerih bi bilo več kot polovica doseljencev. (Naravni prirastek je negativen: 1965 - 1990).

V primerjavi z drugimi mestnimi območji ZRN je migracijski saldo Münchna daleč najvišji (30 %) in le od daleč sledi število doseljenega prebivalstva v Kölnu (22 %) in Frankfurtu (19 %). Tokovi migrantov se z leti spreminjajo: medtem ko so bili takoj po vojni usmerjeni na severozahod, v Porurje in Mainsko-reński oz. Neckarski trikotnik, so se po letu 1961 preusmerili s severa na jug, iz tujine v industrijske centre. Zanimivo je, da prihaja v München le 32 % migrantov iz manjših naselij oziroma iz tako imenovanih "kmečkih problemskih območij", vsi drugi, torej več kot 2/3 doseljencev*, pa so iz mestnih regij.

Vzroka za tako tendenco privlačenja ni bilo lahko ugotoviti. Zato je IFO Institut z anketo povprašal na novo doseljene, zakaj so si izbrali München kot najustreznejše mesto v ZRN. Najštevilnejši odgovori so bili:

- München je najbližje mesto, kjer se že uveljavljajo tendence vlemestnega trga dela, - to pa pomeni večji zaslužek, večjo možnost izbire delovnega mesta, večjo možnost uspeha, zagotovljenost delovnega mesta in večjo mobilnost pri menjanju delovnega okolja.

- "München nudi večjo možnost za razvedrilo in rekreacijo izven delovnega časa "

Pri sumiranju teh odgovorov so se izkristalizirali naslednji tipi migrantov:

- migranti, ki žele napredek v službi,
- migranti, ki žele boljše izobrazbo,
- migranti, ki si žele lepše stanovanjsko okolje (bližina Alp, jezer in turistične pokrajine).

Zato prebivalci severnonemških mestnih regij iščejo v Münchnu atraktivno tržišče dela, izpopolnjen sistem šolanja, prijetno stanovanjsko atmosfero in več prostega časa. Študije 4 münchenskih študentov geografije, ki so raziskovali moč privlačnosti Münchna, so dokazale, da je med 80 regijami ZRN mestna regija München po privlačnosti daleč na prvem mestu.

Te raziskave pa le v manjši meri veljajo za zdomce, ki predstavlja največje število neasimiliranih Münchencanov v mestu. V letu 1972 se je število tujih delavcev povečalo za 39.000 in doseglo v aprilu 1972. leta številko 203.000 ali 15,2 % prebivalstva Münchna. Vsak šesti meščan je tujec, vsak 13. pa Jugoslovan, ker je bilo naših zdomcev prav pri gradnji olimpijske vasi največ. Pri urodu za zaposlovanje je bilo ob koncu aprila 1972 registriranih 113.000 Jugoslovanov, ali dvakrat toliko kot pred letom dni (Italijanov 35.000, Turkov 24.000).

Naši delavci so v mestu cenjeni zaradi vestnosti pri delu, posebno še v gradbeništvu, kjer po normah prekašajo svoje kolege iz drugih držav. Za domovanje si izbirajo večinoma četrti, ki "slovijo" po majhnih stanovanjih v dvonadstropnih hišah iz t. i. "Gründerzeit" (obdobje gradnje stanovanjskih blokov med 1880-1910). Izključnih zdomskih četrti še ni, je pa opazna koncentracija stanovanj in gostišč sezonskih delavcev v okolici "münchenskega Vzhodnega kolodvora (Pariška četrt) ali v zaledju zabavišnega prostora "Oktoberfesta", na Theresienhöhe. Do skoncentriranosti zdomskega dslavstva

* Doseljenci - migranti iz drugih nemških naseelij
Zdomci - migranti iz drugih držav

v glavnem še ni prišlo zaradi nanovo zgrajenih samskih domov za pogodbene delavce posameznih firm ob industrijskem objektu (Siemens).

Ta dotok prebivalstva v mesto ob Isari povzroča skrbi ne le mestnim očetom, temveč tudi pristnim Mtlncenčanom, ki se čutijo ogrožene, kajti niso se še privadili piti pivo v družbi "Prusov". Skokovit porast prebivalstva pa po drugi strani onemogoča, da bi konstruktivno in dolgoročno reševali komunalne probleme. Intenzivnost mestnega prometa je že tolikšna, da ne dopušča niti stalnega in vsakoletnega povečanja števila udeležencev v prometu, niti podobne dinamike odpiranja novih delovnih mest, kakršna je bila v konjunktornem obdobju pred olimpiado.

II. Že pred leti je cestni promet dosegel maksimum (200 avtomobilov na 1 km mestnega cestnega omrežja) in niti na novo zgrajene podzemne prometne poti in moderne obvoznice niso mogle zajeziti navala motornih vozil v mestno središče. Dnevno namreč prečka meje mestne regije 875.000 oseb: 67 % z avtom, 32 % z železnico in 1 % z letalom. Vsak tretji MOnchenčan je že posestnik nekega motornega vozila in problem parkiranja, kljub novim večnadstropnim parkirnim zgradbam še zdaleč ni zadovoljivo rešen. Pravzaprav število avtomobilov še niti ne bi bilo tako velik problem, če se ne bi več kot polovica meščanov vozila z avtom na delavno mesto - vsak dan. 70 % delavcev je namreč intermestnih pendlerjev in več kot 75 % le-teh je do nedavna uporabljalo vsak dan svoje vozilo (lastno prevozno sredstvo) za pot od stanovanja do delovnega mesta.

Nič čudnega ni, če so mestni planerji veliko pričakovali od sistema množičnih prevoznih sredstev. Prvi rezultati nekajmesečnega obratovanja podzemske (U) in hitre obmestne (S) železnice jim dajejo prav. Vagoni obeh sistemov množičnega prevoza niso polno zasedeni le v času olimpiade, saj je štetje potnikov že poprej, v juliju 1972, pokazalo, da je povprečna zasedenost vlakov 60 %-na, ob urah prihoda na delo in odhoda z dela ("Rush hour": 7-9^h in 16-18^h) pa celo 98 %.

Priljubljenost novih mestnih zvez se kaže tudi v poimenovanju parkirišč pred postajami obeh sistemov. Parkirišča so razdeljena na tista, kjer delavec pusti svoje vozilo in se odpelje dalje z vlakom, to so RP parkirišča ("Ride and Park" - pripelji se in parkiraj) in na tista, do koder ga pripelje sproga RK parkirišča (Ride and Kiss - pripelji se in poljubi). Sistem prometne mreže na tirih dopolnjuje še cela vrsta mestnih linij avtobusov, ki imajo izhodiščne točke pri postajah podzemske železnice in končne v stanovanjskih četrtih ali pri industrijskih kompleksih.

III. Okoli 685.000 MUnchenčarjev odhaja namreč vsako jutro v pisarne, trgovine ali tovarne (elektrotehnične na jugu - Siemens, AEG; strojne in avtomobilske na severu - BMW, Knausmaffei; finomehnične in optične na jugovzhodu - Agfa; in kemične na zahodu), medtem ko jih iz obmestne regije prihaja na delo še okoli 120.000. Največjo možnost zaposlitve daje tem pendlerjem, torej tudi migrantom, industrija in obrt, kjer dela 50 % vseh migrirajočih. 40 % pa jih je našlo zaposlitev v trgovini in v servisnih službah. Manj je mUnchenčanov v terciarnem oziroma kvartarnem sektorju (upravi, šolstvu, statistiki), kjer je to domena avtohtonega prebivalstva.

Vedno večje je v vseh zvrsteh poklicev povpraševanje po kvalificiranih močeh, saj že zdaj dela le 13 % zaposlenih doseljencev na nekvalificiranih delovnih mestih. Delovni trg kaže namreč dve tendenci:

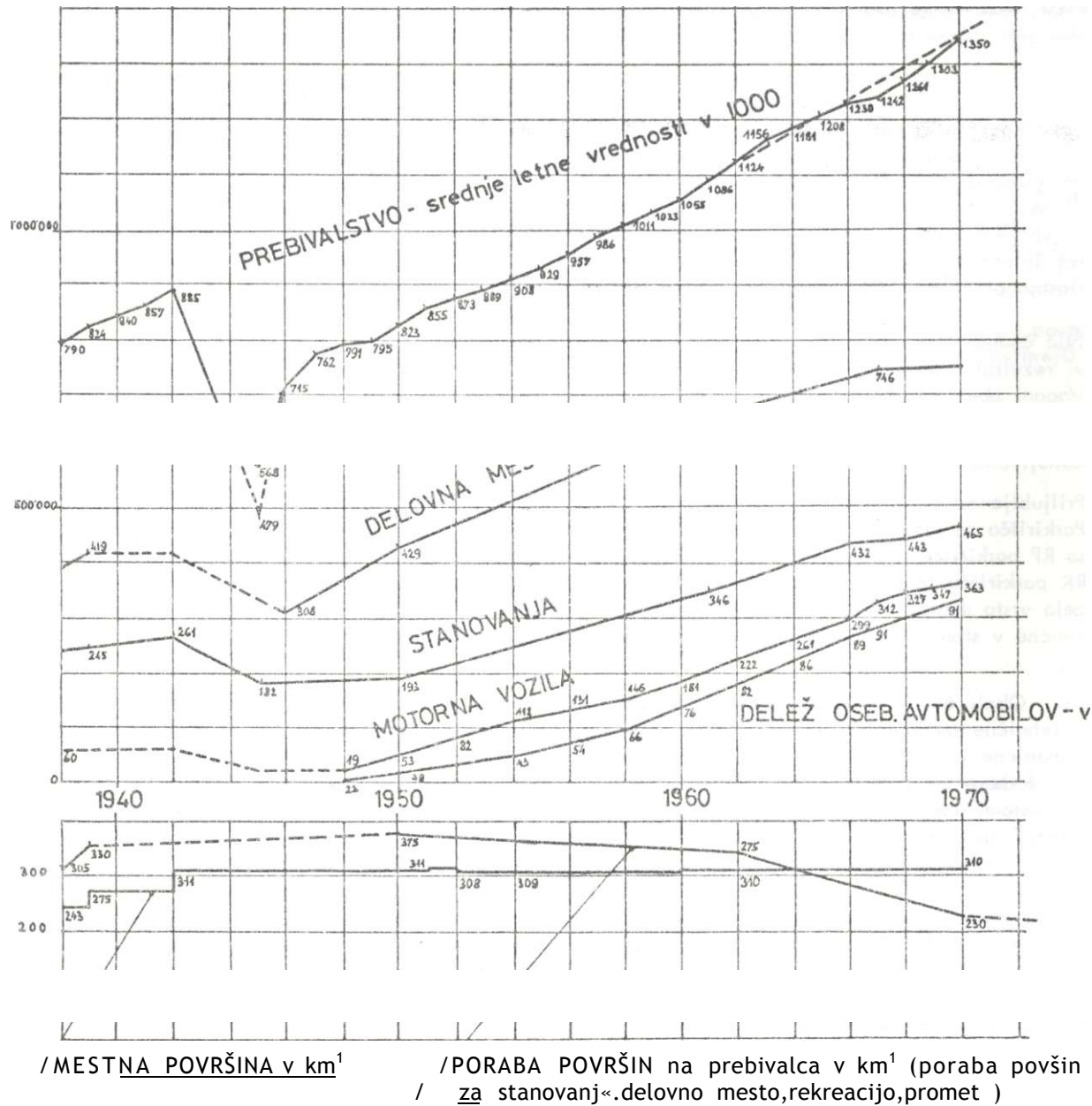
- gradnjo obrotov z intenzivnim delom in
- postavitev delovnih mest, kjer je potrebna visoka kvalifikacija.

IV. Atraktivnosti z gledišča delovnih mest bi bilo s takimi razvojnimi tendencami tudi v bodoče zadovoljeno. Vprašanje pa je, kako bo s turistično atraktivnostjo mesta po olimpiadi, če upoštevamo, da se München ponaša z imenom turističnega vele mesta. Statistike kažejo namreč, da je bil München v preteklem letu najbolj obiskano mesto sveta, v prejšnjih letih pa je sodil vedno v prvo deseterico mest z največjim turističnim obiskom. Vzrok: kulturno in administrativno središče Bavarske, svetovna prestolnica piva, domačin olimpijskih iger itd. V mestu je leta 1971 prenočevalo 2,19 milijona tuj-

*"Prusi" - v münchenskem pogovornem jeziku vsi "Nebavarci".

STRUKTURNI PODATKI MUNCHNA

* MOMO - r -



cev (3,66 milijona prenočevanj), daleč več kot v kateremkoli drugem nemškem mestu - več kot v Hamburgu, Berlinu ali Frankfurtu. Zanimanje obiskovalcev mesta ob Isari je namenjeno predvsem mUnchenskim pivnicam (Hofbrauhaus - v glavnem inozemci), sprehodi po Schwabingu-mUnchenski zabaviščni četrti, obisku muzejev in gledališč ter ogledu olimpijske vasi, ki jo je za cilj obiska navedlo kar 45 % vseh anketiranih gostov. Objekti, zanimivi za tujsko-turistični promet, so locirani v samem cityju (staro mesto s predelom za pešce) ali na njegovem robu (Oktoberfest, Oberwiesenfeld), kar atraktivnost zaradi koncentriranosti znamenitosti še povečuje, vendar pa ovira zadovoljivo reševanje prometnih tokov (hitra mestna obvoznica in palača princa Karla).

Perspektive in tendence ter dinamiko mUnchenske mestne regije bi mogli nakazati v šestih točkah:

1. Rast in prestrukturiranje gospodarstva se bosta nadaljevala. Terciarne funkcije mesta se bodo krepile tudi v bodoče, predvsem če upoštevamo zahtevo po koncentriranosti v cityju ali vsaj na njegovem robu.
2. Kvalitete vele mestnega trga dela naj bi se ohranile. To so možnost spremembe delovnega okolja in možnost kvalifikacijam primerne zaposlitve v raznovrstnih delovnih strokah.
3. Dognati bo treba, ali se bo velika rekreativna vrednost, predvsem kulturna in športna, ohranila tudi v bodoče, saj so možnosti dane in govore tej tezi v prid, vendar nas izkušnje drugih prirediteljev olimpijskih iger svarijo pred prevelikim optimizmom.
4. Priseljevanje bo v prihodnosti gotovo veliko bolj motivirano z možnostjo rekreacije, v zameno za onesnaženost v drugih industrijskih centrih. Ta motiv bo najbrž vodil in pogojeval naseljevanje na mestnem robu, blizu vpadnicam iz bavarske alpske in predalpske pokrajine.
5. Neznanko v nadaljnji razvojni fazi pa je stanovanjska gradnja (kako in kje?). Edini izhod bi bila gradnja v obmestnih regijah,
6. Naselitvi ob hitrih prometnih poteh in v obmestni pokrajini bi gotovo sledila tudi industrija in tako razbremenila metropolitansko regijo MUnchna.

Literatura:

1. Karl Ganser: "München", Atlas Bavarske, MUnchen 1968.
2. Heiner Monheim: "Zur Attraktivität deutscher Städte", WGI-Berichte zur Regionalforschung, MUnchen 1972.
3. Jorg Maier: "München als Fremdenverkehrsstadt", Mitt. der Geogr. Gesellschaft in München, Band 57, München 1972.
4. Gernot Ruhl: "Das Image von MUnchen als Faktor für den Zuzug", Münchner Geografische Hefte Nr. 35, MUnchen 1972.
5. "München" - Der Aufbau, Nr. 11, Fachschrift für Planen, Bauen und Wohnen, Stadtbauamt, Wien 1972.
6. "Stadtentwicklungsplan mit Gesamtverkehrsplan", Landeshauptstadt MUnchen 1970.
7. "Die Olympiastadt München", Entwicklung und Struktur, MUnchen 1972.
8. "München" - Merian 12/71, Hamburg 1971.