

Zukunft München 2030
Abschlussveranstaltung

16. Oktober 2003

Dokumentation

Dokumentation

Zukunft München 2030

**Abschlussveranstaltung »Zukunft München 2030«
Öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung
am 16. Oktober 2003
im Alten Rathausaal**

Veranstalter
Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Referat für Arbeit und Wirtschaft
Sozialreferat



Teilnehmer auf dem Podium (von links nach rechts):

Prof. Dr. Hartmut Häußermann, Humboldt-Universität Berlin
Christoph Huss, Leiter der Grundsatzabteilung, Wissenschaft und Verkehrspolitik, BMW
Irmgard Schmidt
Florian Hildebrand, Wissenschaftsjournalist, Bayerischer Rundfunk (Moderation)
Karl-Heinz Bauerneind, 1. Bürgermeister, Stadt Erding
Christian Ude, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Projektbeteiligte

Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Referat für Arbeit und Wirtschaft
Sozialreferat

Adresse des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:
Blumenstr. 31, 80331 München
Tel. (089) 233-22989
Fax (089) 233-98922989
eMail: klaus.illigmann@muenchen.de

IMU Institut für Medienforschung und Urbanistik GmbH

Hermann-Lingg-Straße 10, 80336 München
Tel. (089) 544126-0
Fax (089) 544126-11
eMail: ukunft-stadt@muenchen2030.de

Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung der Technischen Universität München

Arcisstr. 21, 80303 München
Tel. (089) 289-22333
Fax (089) 289-22332
eMail: lss@lrz.tu-muenchen.de

ISW-Institut für Stadtebau und Wohnungswesen München

Steinheilstraße 1, 80333 München
Tel. (089) 289-22349
Fax (089) 28922332
eMail: info@isw.de

Das Forschungsprojekt »Zukunft München 2030« wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Es wird vom Deutschen Institut für Urbanistik (difu) Berlin und vom Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (MVBW) bei der TÜV-Akademie Rheinland GmbH Köln betreut.

Aktuelles finden sie auch im Internet unter
www.muenchen2030.de

Inhaltsverzeichnis

Seite

Impulsvorträge

Dr. Albrecht Göschel (difu), Berlin	7
Dr. Detlev Sträter, IMU München	12
Dr. Andreas Romero, (ISW) München	19
Prof. Dr. Ingrid Krau, TU München	23
Dokumentation der Podiumsdiskussion	27
Dokumentation der öffentlichen Diskussion	42



Frau Stadtbaurätin Prof. Christiane Thalgott:

Ich darf Sie heute Abend hier im Alten Rathaussaal herzlich begrüßen.

Wir werden uns in der traditionellen Umgebung des schönsten Saales Münchens unter den wunderbaren Tanzbewegungen der Morisken mit unserer Zukunft befassen. Ich freue mich, dass so viele heute gekommen sind und mit uns gemeinsam das Thema diskutieren wollen und hören, was wir in zwei Jahren intensiver Arbeit gemeinsam mit den beteiligten Instituten herausgefunden haben. Vielleicht ein Ergebnis: Es wird wohl nicht die eine Zukunft geben, die für uns alle richtig ist, sondern es wird schon so vielfältig bleiben wie die Vergangenheit gewesen ist. Ob sich Chancen erweitern oder eher verengen, das werden wir heute hören.

Ich möchte mich als erstes bei dem Bundesministerium für Forschung und Bildung, das diesen Prozess finanziell ermöglicht hat, bedanken. Wir hätten das vielleicht sonst auch getan, aber vielleicht nicht so systematisch. Ich denke für mich ist ein zukunftsweisendes Element dieser Arbeit gewesen, dass hier drei Referate der Landeshauptstadt München intensiv zusammengearbeitet haben. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Sozialreferat und das Planungsreferat. Wir haben gemeinsam diesen Prozess in intensiven Diskussionen begleitet. Für die heutige Veranstaltung möchte ich mich auch ganz herzlich bei den Mitveranstalter/Innen bedanken, das ist das DGB Bildungswerk, die Evangelische Stadtakademie, das Münchner Bildungswerk, die Katholische Kirche und die Münchner Volkshochschule. Mir ist von den Veranstaltern versichert worden, dass die Beschäftigung mit der Zukunft Spaß gemacht hat. Ich hoffe, dass Ihnen der heutige Abend auch Spaß macht und dass er die komplexe Zukunft ein bisschen offensichtlicher oder durchsichtiger macht, damit wir wissen wohin die Reise gehen kann.

Herr Dr. Albrecht Göschel, Deutsches Institut für Urbanistik (difu), Berlin:

Liebe Frau Thalgott, meine Damen und Herren, recht herzlichen Dank für die Einladung zum heutigen Abend. Als Begleitforscher des Vorhabens „Stadt 2030“ möchte ich ihnen unsere Bewertung kurz vorstellen:

1. „München 2030“: Selbstgefährdung von Wachstum oder Erfolg und Wohlstand auf Dauer? Alle Projekte, die für den Forschungsverbund „Stadt 2030“ ausgewählt wurden, stehen exemplarisch für bestimmte Problemkonstellationen, für die demnach auch exemplarische Lösungen gesucht werden sollten. Diese Problemkonstellation für München ist eindeutig und vom Projektteam „München 2030“, das dafür ausgezeichnet und in den Forschungsverbund aufgenommen wurde, in dieser Weise auch von Beginn an formuliert worden: München ist in Bezug auf Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, in der Beliebtheit und im Image eine außerordentlich erfolgreiche Stadt, vielleicht die erfolgreichste Deutschlands. Dieser Erfolg aber kann seine eigene Basis gefährden, das Wachstum der Stadt und der Region kann die Grundlagen des Erfolges, des Wachstums und Wohlstands zerstören, wenn nicht Begrenzung anerkannt und negativen Begleiterscheinungen des Erfolges gezielt begegnet wird. Es ist in der Tat nicht vorstellbar, dass, wie OB Christian Ude es in der Auftaktveranstaltung formuliert hat, München auf fünf oder gar noch mehr Millionen Einwohner wachsen könnte. Zumindest würden dann die besonderen Qualitäten der Stadt und der Region vernichtet. Werden die Qualitäten aber erhalten, bleibt der Wachstumsdruck auf die Stadt München und ihre Region bestehen. Die langfristige Planung im Raum München wird sich demnach auf eine Ambivalenz, auf einen Widerspruch einzustellen haben, die besonderen Qualitäten von Stadt und Region und damit auch den Wachstumsdruck in Form von Zuzugs- und Ansied-

lungswünschen zu erhalten, der Realisierung dieser Wünsche aber immer begrenzend begegnen zu müssen, und dies nicht nur innerhalb der kommunalen Grenzen der Stadt München, sondern in der gesamten Region.

Dieser Zusammenhang von Wachstum und Erfolg bei gleichzeitiger Gefährdung der Erfolgsbedingungen durch eben diesen Erfolg gehört zum Grundbestand sozialwissenschaftlichen Denkens und sozialwissenschaftlicher Theoriebildung seit Max Weber und findet sich gleichermaßen in der gegenwärtigen Forschung zum Wertewandel, zur Modernisierung und Technisierung, in der Ökologiepolitik und Ökologiebewegung und hat vor allem die Bewertung von Wirtschaftswachstum kontinuierlich bestimmt. Das Projekt „München 2030“ unterzieht sich damit einem hohen Anspruch, wenn versucht wird, die Zukunft der Stadt München in diesen Kontext zu stellen und zu fragen, ob Erfolg einer Stadt notwendiger Weise seine eigenen Bedingungen unterhöhlt, oder ob Erfolg immer wieder Garant für weiteren Erfolg werden kann ohne gefährdende Nebenwirkungen oder mit der Möglichkeit diesen rechtzeitig zu begegnen.

Das Projekt „München 2030“ nimmt mit dieser Problemstellung aber auch Bezug zu einem sehr modernen Aspekt des Zukunftsproblems, das den Hintergrund des gesamten Forschungsverbundes „Stadt 2030“ bildet. Nicht nur für eine einzelne Stadt unter Wachstumsbedingungen, sondern insgesamt scheinen für die industriegesellschaftliche Moderne zunehmend negative Fortschrittsfolgen die positiven zu übertreffen. Das ist sicher einer der Gründe, die es heute schwer machen, leuchtende Großutopien der Zukunft zu entwerfen. All unsere Handlungen entwickeln auf Grund der technischen Sicherheits- und Stabilitätsanforderungen eine enorme zeitliche Folgentiefe, wirken also weit in die Zukunft, dies aber offensichtlich eher in belastender als in befreiender, günstiger Weise. Dieser Zunahme negativer Langfristfolgen unseres „technisch instrumentierten Handelns“ (Hermann Lübke) steht aber eine wachsende Unsicherheit über die Zukunft entgegen, auch wenn sie durch gegenwärtige Handlungen in hohem Maße determiniert zu sein scheint. Wenn, wie man zu Recht annehmen kann, Lebensbedingungen von Wissen abhängen, und wenn sich dieses Wissen in zunehmender Geschwindigkeit erneuert oder verändert, so nimmt auch die Veränderungsgeschwindigkeit von Lebensbedingungen zu. Wir können also immer weniger über eine langfristige Zukunft wissen, da sie von einem Wissen bestimmt werden wird, das wir jetzt noch nicht haben. Der Zeitraum, den wir auf Grund einigermaßen konstanter Bedingungen überblicken können und den wir „Gegenwart“ nennen, wird also immer kürzer, die Zukunft als das Unbekannte rückt immer näher heran und wird nicht etwa durch Wissen hinausgeschoben. Auch diese Bedingungen des modernen Zukunfts dilemmas sind vom Projekt „München 2030“ explizit am Beginn der Arbeit als Rahmenbedingungen formuliert worden.

„München 2030“ gliedert nun das Basisproblem der potentiellen Gefährdung von Wachstum und Erfolg durch Wachstum und Erfolg in drei Fragenkomplexe, in denen jeweils deutliche Nebenwirkungen von Wohlstand und Verstädterung erkennbar werden, Nebenwirkungen, die eben diesen Erfolg gefährden können:

- Soziale Integration
- Kreativität und Bildung
- Verkehr und Mobilität

Alle drei Komplexe beabsichtigte das Projekt in ihren Wirkungen und Nebenwirkungen sowohl auf der Ebene des Quartiers, der Stadt als auch der Region zu untersuchen.

Die Grenzen des Wachstums und die Selbstgefährdung des Erfolges der Stadt München in der Sicht der Projektkonzeption „München 2030“¹.

Für alle drei Fragenkomplexe gilt, dass Grenzen oder Schwellen, an denen Erfolg in Misserfolg, Wachstum in Schrumpfung, hohe Lebensqualität in ein Übergewicht belastender Faktoren umschlagen könnte, kaum exakt anzugeben sind. Dennoch sind empirische Daten denkbar, die auf Wachstumskrisen verweisen. Sehr viel gravierender scheint aber im Rahmen eines Zukunftsprojektes zu sein, dass in allen drei Fragenkomplexen schwer zu bestimmen ist, in welcher Weise und in welchem Ausmaß politisches Handeln eingreifen kann und eingreifen wird. Alle drei Problembereiche unterliegen politischem Einfluss und politischer Steuerung, laufen also in keiner Weise naturwüchsig ab und sind daher schwer zu prognostizieren. Dennoch können Hinweise auf zukünftige Entwicklungen und notwendige politische Steuerungsversuche im Sinne von „wenn - dann - Aussagen“, im Grunde also in Form von Szenarien getroffen werden, wie sie das Projekt „München 2030“ auch vorsieht.

Soziale Integration

Unter sozialer Integration wird in der Regel der Zusammenhalt der Stadtgesellschaft insgesamt verstanden, also die Sicherung eines Mindestmaßes an Zivilität, Sicherheit, Konfliktregulierung. Im engeren Sinne und von besonderer Relevanz für die gegenwärtige Stadtentwicklung ist ein Begriff sozialer Integration, bei dem unterstellt wird, dass diese dann nicht mehr gegeben sei, wenn relevante Anteile der Bevölkerung durch eklatanten Mangel, durch gravierende Benachteiligung von den relevanten Gütern und Gehalten des Lebens ausgegrenzt oder doch in ihren Teilnahmechancen fundamental behindert seien. Eine solche Explosion droht natürlich vor allem Langzeitarbeitslosen oder auch Personen mit extrem unregelmäßigem, von wiederholter Arbeitslosigkeit geprägtem Berufsleben; und es droht, ein besonders Besorgnis erregendes Phänomen, Familien mit Kindern. Extrem hohe Wohn- und Lebenshaltungskosten gerade in den prosperierenden Städten, in den Städten und Quartieren mit besonderem Wachstumsdruck, drohen kinderreiche Familien – wobei Kinderreichtum heute schon bei drei Kindern beginnen kann – in die soziale Ausgrenzung zu drängen.

Nun ist bekannt, dass München zwar einen hohen Anteil von Einwohnern mit überdurchschnittlich guten Einkommen aufweist, dass aber auch eine nennenswerte Armutsbevölkerung existiert, die unter den Wohlstands- und Wachstumsbedingungen Münchens in einem Maße ausgegrenzt wird, das sie in der Öffentlichkeit kaum noch in Erscheinung treten lässt, so dass sie im öffentlichen und politischen Bewusstsein kaum noch präsent ist. Armut passt nicht ins Bild der erfolgreichen Metropole München, wird daher „verdrängt“, damit aber in ihren Auswirkungen noch verschlimmert. Es ist zweifellos hart, in einer von Schrumpfung und schwindendem allgemeinen Wohlstand geprägten Stadt nur über ein geringes Einkommen zu verfügen. In einer Wohlstandsstadt aber ist dies Schicksal unvergleichlich bitterer. Dennoch aber, und das mag zur Verdrängung des Problems beitragen, gefährdet punktuelle Armut in einer erfolgreichen Wohlstandsstadt nicht unmittelbar deren Erfolg und Wachstum. Bei der Ausgrenzung von Familien mit Kindern und geringem Einkommen aber ist das anders.

Der extrem angespannte Wohnungsmarkt, der trotz einiger jüngster Entspannungen für München kennzeichnend ist, führt zur Verdrängung von kinderreichen Familien aus der Stadt, zumindest aus den besonders begehrten Stadtquartieren, oder, und das dürfte in den

¹ Alle Interpretationen der Projektkonzeption beziehen sich auf die Projektskizze, mit der das Projekt am Wettbewerb „Stadt 2030“ teilgenommen hatte, auf die Ausarbeitung dieser Skizze zum einem Projektentwurf und Antrag, der als Grundlage der Projektförderung diente, auf erste Skizzen zu einem Endbericht und vor allem auf zahlreiche Diskussionen, die zwischen Difü -Begleitforschung und dem Projekt „München 2030“ geführt wurden.

Langfristfolgen gravierender sein, legt jungen Erwachsenen zunehmend die Entscheidung gegen Kinder nahe. Dies Phänomen zeigt sich nun in München in aller Schärfe. Die Anteile der Ein- und Zweipersonenhaushalte, also der Alleinlebenden oder Paare ohne Kinder erreicht in einigen Münchner Stadtbereichen Werte von über 80% aller Haushalte. Familien mit Kindern werden in so genannte „einfache“ Stadtteile mit in der Regel schlechteren Lebensbedingungen oder ins Umland verdrängt und damit erheblichen Belastungen ausgesetzt. Sie müssen erhebliche Wegezeiten in Kauf nehmen, und dies angesichts bereits angespannter Zeithaushalte, wie sie in kinderreichen Familien nun einmal herrschen, und sie werden mit negativen Umweltbedingungen konfrontiert, die dem Aufwachsen von Kindern nicht förderlich sein können.

Der Erfolg der Stadt München bedroht also offensichtlich durch Familienfeindlichkeit deren eigene demographische Reproduktion und führt in den innenstadtnahen Wohngebieten zu Segregationen, die einer sozial gerechten und ausgewogenen Stadt nicht angemessen sind. Es bleiben hoch mobile, erfolgs- und berufsorientierte jüngere Singles und Paare mit geringer Bindung an das Quartier, mit folgerichtig auch geringem Engagement an die Stadt und den Stadtbereich, mit einer Distanz zur Kommunalpolitik, wie vermutet werden kann, in München. Damit wird auch die kommunalpolitische Basis der Stadt, vor allem aber nachbarschaftlicher Zusammenhalt im Quartier geschwächt. Damit untergräbt dieses Erfolgsphänomen die sozialen und politischen Fundamente, auf denen eine Stadt ruht. Zweifellos wären noch andere Nebenwirkungen des Erfolges zu nennen, unter dem Aspekt der sozialen Integration sollen diese knappen Hinweise hier jedoch genügen.

Kreativität und Bildung

Der Erfolg jeder modernen Stadt der Gegenwart und Zukunft beruht auf der Kreativität ihrer Einwohner, vor allem also auf dem Bildungsgrad, und nicht minder auch auf der Bereitschaft und Fähigkeit zur Innovation. Innovative Leistungen sind aber vor allem von Außenseitern, von Subkulturen, von noch nicht etablierten, nachwachsenden Generationen zu erwarten. Die wachstums- und erfolgsbedingten hohen Lebenshaltungskosten der Stadt München, wieder vor allem die extrem hohen Wohnungskosten verhindern aber zunehmend die Ansiedlung solcher neuer, noch nicht etablierter, innovativer Milieus in der Stadt. Der offensichtlich wirksame Konsens, das München eine erfolgreiche Stadt sei und dass daran nichts kritisiert werden dürfe, grenzt Subkulturen mental und ökonomisch in der Tendenz aus und kann darüber hinaus auch die Politik zu einem „weiter wie bisher“ verleiten. Damit droht sich die Stadt München der entscheidenden Zukunftsressource innovativer Kreativität zu berauben.

Das Image der Kultur- und Kunststadt München mit dem Herz Schwabing entstand in einer Zeit, als München gerade ökonomisch nicht besonders erfolgreich war, als es also Freiräume und ökonomische Nischen für neue Ideen und Kulturen bot. Diese Nischen und Freiräume werden im ökonomischen Erfolg aufgezehrt. Nur wer bereits erfolgreich, wer also etabliert ist, kann unter dem Kostendruck der Wachstumsmetropole München überleben. Schon ist es ein „offenes Geheimnis“, dass sich die kreativen, innovativen Potentiale neuer Jugend- und Subkulturen eher in den Städten mit geringem Wachstum, mit partiellen Schrumpfungen wie Berlin und Leipzig finden, dass die Zentren des ökonomischen Erfolges im deutschen Süden gerade von diesen Milieus eher gemieden werden. Damit könnte sich über München eine Erstarrung, eine Lethargie des selbstgefälligen Wohlstands ausbreiten, die früher oder später zur Wachstumsbremse und zum negativen Image der Stadt wird. Aus dem Ausland, z.B. aus England sind ähnliche Verschiebungen bekannt. Neue, kreative Szenen der Musik- und Modebranche oder des Designs finden sich heute zunehmend in Manchester und nicht im

ökonomisch überaus erfolgreichen London, das inzwischen zur teuersten Stadt der Welt geworden ist.

Allerdings scheint auch eine doch notwendige Förderung innovativer, kreativer Milieus der Subkulturen auf eigene Widerstände zu stoßen. Solche Gruppen suchen das Ungeplante, das – in Maßen – Chaotische, Ungeordnete, sogar etwas “Schmuddelige“, um sich allein damit symbolisch vom etablierten Erfolg, mit dem sie in Konkurrenz stehen, zu distanzieren. Mit der bürokratischen Planung fördernder Einrichtungen kann also diesen Lebensstilen möglicher Weise wenig gedient sein. Selbst das berühmte öffentlich subventionierte Atelier stigmatisiert den so geförderten und in der Stadt gehaltenen Künstler als Kostgänger etablierter Politik und nimmt ihm den Impetus und die Glaubwürdigkeit als rebellischer, widerständiger Junger, dessen Innovationen Glaubwürdigkeit und Authentizität beanspruchen könnten.

Für ein Forschungsprojekt, das sich diesen Fragen stellt, ist es zweifellos nicht leicht, hier die richtigen, aussagefähigen Indikatoren zu bestimmen, die etwas über die Gefährdung der kreativen Basis einer Stadt aussagen. Noch verfügt München z.B. über riesige Zahlen von Studenten an allen Hochschulen, auch an der Kunsthochschule; aber sind es die richtigen und bleiben sie auch nach Abschluss ihres Studiums in der Stadt? Noch übertrifft die Zahl der Patentanmeldungen aus der Region München die aller anderen deutschen Regionen, aber welche Kompetenzen werden in Zukunft gefragt sein, in welchen Milieus könnten sich diese ausbilden, welche Gruppen sollten also gefördert und zum Bleiben in der Stadt oder gar zum Zuzug bewegt werden? Wie müsste die Förderung angelegt sein, und gibt es angesichts leerer Kassen selbst in der Wohlstandsstadt München überhaupt noch öffentliche Förderungsmöglichkeiten für diese „weichen Standortfaktoren“? Alles dies sind zweifellos schwierige Fragen, aber sie sind in dem gewählten Projektansatz aufgeworfen worden und sollten zumindest ansatzweise auch mit Daten und Indikatoren beantwortet werden.

Mobilität und Verkehr

Die greifbarsten Nebenwirkungen des Wachstums- und Erfolgsmodells einer Stadt wie München stellen sich offensichtlich im Bereich des Verkehrs, in der Mobilität insgesamt, besonders wenn sie unter regionalen Gesichtspunkten gesehen wird. Der PKW, der Aufwendige und Luxuriöse, gilt heute immer noch als zentrales Wohlstandssymbol, seine Nutzung zu jedem Zweck und zu jeder Tageszeit als Ausdruck von Freiheit und Erfolg. Besonders in einer so Freizeit orientierten Stadt wie München mit bayrischen Seen, Alpen und reizvollen Städten – Innsbruck, Lugano, Como, Mailand – in bester Erreichbarkeit erscheint das Auto als unverzichtbarer Bestandteil eines Lebensstils des Wohlstands und Erfolges, und dies um so mehr als München selber Sitz einer so genannten „Nobelmarke“ der Automobilindustrie ist. Die unkontrollierte Nutzung des PKW aber muss eben die Qualitäten, die es verfügbar machen soll, zerstören, sei es durch Versiegelung der Landschaft, Zerstörung wertvoller Bausubstanz und städtebaulicher Ensembles, durch Übererschließung, durch automobilen Massenwanderungen in die Erholungsgebiete, durch gigantische Pendlerbewegungen aus der Region in das attraktive und dominante Zentrum der Stadt, das noch immer die höchste Arbeitsplatz- und Einzelhandelskonzentration der Region aufweist. Zwar hat die Anlage des neuen S-Bahnsystems in den 70er Jahren eine ÖPNV-Alternative für die gesamte Region entstehen lassen, die Konzentration auf die Münchner Innenstadt als dominantem Zentrum der gesamten Region ist aber durch die Monozentralität dieses ÖPNV-Systems noch gesteigert worden.

Für eine Stadt wie München ist aber vor allem zu bedenken, dass die Entscheidung für die PKW-Nutzung und gegen das ÖPNV-Systems nicht rationalen Kriterien des einzelnen Ver-

kehrsteilnehmers folgt, sondern eben den Status- und Wohlstandsgesichtspunkten, die die Stadt München in ihrem Image prägen. Um es vereinfacht zu sagen, zum Stil dieser Stadt gehört das elegante Cabrio an einem bayrisch blau-weißen Sommertag, nicht die „zweckrationale“ Fahrt im Keller der U-Bahn, oder das genüssliche Flanieren und Konsumieren in der Theatiner Straße, nicht das eilige Shopping im Supermarkt. Das macht die Ambivalenz einer Verkehrsplanung in München aus, die Benutzung des schicken Autos für alle – die es bezahlen könnten – ist nicht möglich, die Abdrängung des Verkehrs in die ÖPNV-Systeme nicht „statusgemäß“.

Für diesen Problemkomplex stellt sich also die Frage, ob sich in einer Stadt wie München ohne Imageschädigung eine neue, intelligente Verkehrskultur auch in der Region entwickelt, ob der Verzicht auf den PKW ohne Statusverlust des einzelnen Verkehrsteilnehmers hingenommen werden kann, ob es möglich wird, das jeweils rational „angemessene“ Verkehrsmittel zu wählen und zu benutzen. Und wenn sich Anzeichen einer solchen Kultur zeigen, wäre zu prüfen, ob sie Chancen der Ausweitung, der Verallgemeinerung auf alle Lebensstile und Milieus in sich trägt, Tendenzen, die durchaus mit empirischen Daten belegt und erhärtet werden könnten.

Selbstverständlich ist eine Bändigung des Individualverkehrs und die Abwendung von Nebenfolgen, die den Wohlstand von Stadt und Region München beeinträchtigen können, nicht allein aus einer neuen Verkehrskultur, sondern vor allem durch eine angemessene regionale Siedlungsentwicklung zu leisten. Nur wenn in der Region als Ganzes eine koordinierte Flächennutzungsplanung gelingt, die Begrenzungen und vernünftige Allokation der Siedlungsflächen ausweisung garantiert, können die Nebenfolgen des ökonomischen Erfolges und des Wachstums der Stadt und Region, gedrosselt werden. Um diese Regionalisierung aber ringt die Stadt München mit ihren Nachbargemeinden nun schon seit mehreren Jahrzehnten, vermutlich nicht ganz ohne, aber auch nicht mit dem durchschlagenden Erfolg, der wünschenswert und notwendig wäre. Im Problemkomplex „Verkehr und Mobilität“ hat sich das Projekt „München 2030“ daher auch intensiv mit Regionalisierung befasst und wird auch hier neue Antworten suchen.

Zusammenfassung

Das Projekt „München 2030“ hat sich mit dem gewählten Ansatz einer Prognostik von potentiell Lebensqualität und Wohlstand beeinträchtigenden Nebenwirkungen von Stadtwachstum und der Suche nach Wegen, diese Nebenwirkungen zu minimieren oder gar auszuschalten, einem beachtlichen Anspruch ausgesetzt. Dafür war es in den Forschungsverbund einbezogen worden. Begleitforschung und Öffentlichkeit – in München und in der gesamten deutschen Stadtforscher- und Planer - Community – sind gespannt auf die Ergebnisse.

Es spricht Herr Dr. Detlev Sträter, IMU-Institut für Medienforschung und Urbanistik, München

Ich vertrete eines von den beteiligten Instituten, dem IMU Institut für Medienforschung und Urbanistik, die hier zusammen mit der Landeshauptstadt München dieses Projekt durchgeführt haben.

Vor fast zwei Jahren fand die Auftaktveranstaltung zum Projekt „Zukunft München 2030“ im Siemens-Forum statt. Heute möchten wir Ihnen über Ergebnisse berichten. Wir möchten damit zugleich die öffentliche Diskussion über die langfristigen Entwicklungsperspektiven der Stadtregion München anregen und bereichern.

Das Projekt Zukunft München 2030 ist der Münchner Beitrag zum bundesdeutschen Städtewettbewerb Stadt 2030 (Herr Göschel berichtete soeben darüber). Im Sinne des auslobenden Forschungsministeriums konnte sich nicht eine Stadt allein bewerben, sondern nur gemeinsam mit wissenschaftlichen Forschungs- und Beratungseinrichtungen. Die Münchner Forschungskoooperation bestand aus der Landeshauptstadt München – vertreten durch das federführende Planungsreferat, dem Sozialreferat und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft – und drei Münchner Forschungseinrichtungen,

- dem Institut für Städtebau und Wohnungswesen, (ISW)
- dem Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung der TU München und
- dem IMU Institut für Medienforschung und Urbanistik.

Kooperationspartner



Projektbearbeiter

Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung (federführend)

Sozialreferat

Referat für Arbeit und Wirtschaft

ISW Institut für Städtebau und Wohnungswesen München

Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung der TU München

IMU Institut für Medienforschung und Urbanistik München

Ein Beirat unterstützte die Projektarbeit. Ihm gehörten vier Referent/innen der Landeshauptstadt und vier Vertreter/innen aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen an.

Projektbeirat



Prof. Christiane Thalgott, Stadtbaurätin
Prof. Dr. Lydia Hartl, Kulturreferentin
Frieder Graffe, Sozialreferent
Dr. Reinhard Wieczorek, Wirtschaftsreferent
Prof. Dr. Ilse Helbrecht, TU München/ Uni Bremen
Dr. Martin Hüfner, HypoVereinsbank München
Prof. Dr. Peter Niehaus, Vorstand Siemens AG München
Florian Rötzer, Wissenschaftsjournalist

Der Projektbeitrag Zukunft München 2030 beruht auf zwei Ausgangsüberlegungen:
Erstens: Der wirtschaftliche Erfolg der Region München als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort beruht unter anderem darauf, dass die wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Akteure untereinander eng vernetzt sind. Die Kooperation findet in einem liberalen Klima statt, das auf Konsens ausgerichtet ist.

Zweitens: Der wirtschaftliche Erfolg der Region München neigt aber zugleich dazu, seine eigenen Erfolgsbedingungen zu untergraben. In der öffentlichen Diskussion verengen sich die Perspektiven oft auf einen einmal eingeschlagenen Entwicklungskorridor. Alternativen werden oft frühzeitig ausgeblendet. Aber ungelöste soziale Konflikte und sozialkulturelle Spannungen können die wirtschaftliche Prosperität der Stadtregion langfristig in Frage stellen.

Deshalb wurde am Anfang des Projekts die Leitfragen gestellt:

- Wie lassen sich wirtschaftlicher Erfolg, sozialer Friede und sozialkulturelle Kompetenzen im Raum München im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sichern?
- Wie hält man sich Möglichkeiten für neuartige, noch unbekanntere Entwicklungen offen?
- Wie können Impulsgeber für Kreativität entdeckt und gefördert werden?

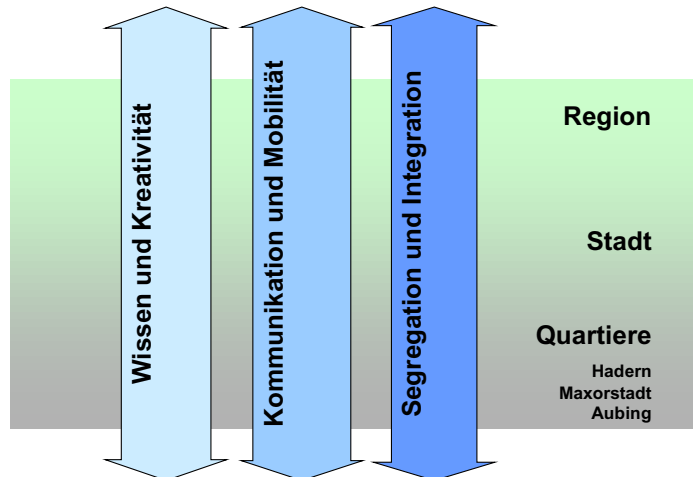
Diesen Leitfragen gehen wir anhand der drei Themen

- Integration und Segregation,
- Wissen und Kreativität sowie
- Mobilität und Kommunikation

nach.

Wir halten diese Themen für strategische Entscheidungsfelder bei der Zukunftsgestaltung der StadtRegion München.

Projektstruktur



Wir waren der Meinung, dass ein Nachdenken über die Zukunft der StadtRegion München nicht allein am Grünen Tisch erfolgen kann. Wir haben deshalb Bürgerinnen und Bürger zu Quartiersforen in drei ausgewählten Stadtbezirken eingeladen - in Aubing, Hadern und der Maxvorstadt.

Zukunftsfragen der StadtRegion München können nicht allein auf der Ebene des Stadtquartiers behandelt werden. Die Perspektive der Gesamtstadt und der Stadtregion München muss mit einbezogen werden. Deshalb haben wir Workshops mit Expertinnen und Experten über Fachfragen etwa zur Zukunft der kommunalen Sozialpolitik und zur Zukunft der Region München 2030 durchgeführt.

Wir müssen eingestehen: Auch am Ende des Projekts wissen wir nicht, wie die Zukunft der Stadtregion München in 30 Jahren aussehen wird – wir sind weder Propheten noch Wahrsager.

Aber wir sind der Ansicht, dass Zukunftsentwicklung nicht völlig offen ist, sondern dass aus den Festlegungen der Vergangenheit und den Entscheidungen in der Gegenwart ein Handlungskorridor in die Zukunft weist. Wir haben versucht, diesen Möglichkeitsraum mit Szenarien etwas auszuleuchten und glauben: Zukunft ist gestaltbar!

Aber Zukunftsentwicklung ist kein Automatismus. Prognosen und Szenarien ersetzen nicht Entscheidungen und Weichenstellungen in die „richtige Zukunft“. Dies kann nur im Wettstreit der unterschiedlichen Interessen, im Dialog der Bürgerinnen und Bürger der Stadtgesellschaft München erfolgen.

Und dazu braucht es eine starke kommunale Selbstverwaltung, die über ausreichende Ressourcen und Finanzmittel verfügt, um die notwendigen Weichenstellungen auch einleiten zu können.

Unsere heutige Veranstaltung versteht sich als Teil dieses Zukunftsdialogs über die Stadt-Region München.

Unter dem Thema Integration und Segregation sind wir der Frage nachgegangen, welche Risiken und welche Chancen des langfristigen sozialen Zusammenhalts der Gesellschaft in der Stadtregion München bestehen.

Es zeigt sich ein Trend zur Individualisierung der Lebensverhältnisse und im Sozialverhalten. Es bilden sich neue soziale Milieus heraus. Manche sehen in der Vielfalt von Lebensstilen und der oft ruppigen Art der Interessensdurchsetzung eine Entwicklung zur Ellenbogengesellschaft, in der die sozialen Bindekräfte der Stadtgesellschaft München überstrapaziert werden und die Integrationskräfte verloren gehen.

Es gibt Anzeichen für eine weitere soziale Spreizung und soziale Ausdifferenzierung der Münchner Stadtgesellschaft. Der soziale Abstand zwischen wirtschaftlich starken und ökonomisch schwachen Schichten vergrößert sich.

Damit könnte dem sozialen Grundkonsens der Stadtgesellschaft langfristig der Boden entzogen werden.

Wir haben versucht, den Zustand des sozialen Zusammenhalts der Stadtgesellschaft in der Region München am Beispiel einiger sozialer Bereiche auszuloten. Wir können an dieser Stelle nicht unsere Ergebnisse präsentieren; aber:

Wir fragen nach den Konsequenzen einer alternden Stadtgesellschaft: Wenn der Generationenvertrag heute faktisch schon aufgekündigt ist, bedeutet dies eine endgültige Entsolidarisierung der Generationen voneinander? Wir sehen nicht nur Probleme, sondern auch Chancen in einer alternden Gesellschaft.

Wir fragen, ob das Erwerbssystem als soziale Integrationsmaschine noch funktioniert. Derzeit werden immer mehr Personen aus der Arbeitsgesellschaft ausgeschlossen. Die Zukunft der Arbeit wird auch in Zukunft Erwerbsarbeit sein. Doch neben der Erwerbsarbeit werden sich andere Formen gesellschaftlich anerkannter Arbeit ausbilden.

Wir fragen, wie viel Armut und wie viel Reichtum die Stadtgesellschaft verträgt. Derzeit findet die soziale Spaltung im Raum München vor allem durch eine Reichtumsentwicklung der bereits vermögenden Schichten statt. Dies muss Gegenstand gesamtstaatlicher Politik sein. Eine soziale Kommunalpolitik kann hier lediglich zur Dämpfung materieller und sozialer Polarisierungen beitragen.

Wir fragen, ob die Herausbildung unterschiedlicher sozialer Lebensstile einer sozialen Integration widersprechen. Wir meinen, dass in der Vielzahl unterschiedlicher Lebensstile nicht nur ein Trend zum Individualismus und Narzissmus, sondern auch eine Bereicherung städtischer Lebensvielfalt zu sehen ist.

Wir fragen, ob Migration von Angehörigen anderer Ethnien und Kulturen den sozialen Zusammenhalt gefährden. Die Integration der ersten Generation der Arbeitsimmigranten scheint weitgehend geglückt zu sein. Es deutet einiges darauf hin, dass nachfolgende Immigranten - Generationen größere Schwierigkeiten haben werden. Dem muss verstärkt mit Maßnahmen einer integrierten und integrativen kommunalen Ausländerpolitik begegnet werden.

Eine Antwort möchten wir wagen:

Eine entscheidende Schlüsselgröße für die Zukunftsfähigkeit der Stadtgesellschaft sehen wir darin, wie sie sich zu ihren Kindern stellt. Die Zukunftsfähigkeit einer Gesellschaft erweist sich darin, ob die Generationenfolge eine demografische Kontinuität aufweist. Sie ist heute

nicht mehr gegeben. Eine Gesellschaft ohne Kinder ist nicht sozial nachhaltig und hat keine Zukunft.

Die Bereitschaft, Kinder zu bekommen und für sie zu sorgen, hängt vom gesellschaftlichen Klima ab, in welches Kinder hineingeboren werden oder eben nicht hineingeboren werden. Die Schaffung eines sozialen Klimas, das die Entscheidung potenzieller Eltern zugunsten von Kindern erleichtert, halten wir für eine der zentralen Zukunftsaufgaben.

Die sozial integrativen Leistungen von Familien für den sozialen Zusammenhalt der Stadtgesellschaft sind gegenwärtig stark gefährdet. Diese Leistungen können weder durch Nachbarschaften noch durch Dienstleistungsangebote vollständig ersetzt werden. Dabei dürfte es in Zukunft noch weniger von Belang sein, wie die Lebensgemeinschaften mit Kindern sich jenseits der sog. Normalfamilie darstellen.

Eine Schlüsselgröße für ein kindergerechtes Stadtklima liegt in der Sicherstellung, dass Familie und Beruf für Männer und Frauen vereinbar ist, dass also eine Balance von Familie und Arbeitswelt hergestellt und möglich wird.

Dies erscheint alles utopisch vor dem Hintergrund des gegenwärtigen Abbaus des Sozialstaats und der Erosion der Sozialsysteme. Der soziale Friede ist ernsthaft bedroht. Die Kommunen werden in ihren Handlungsmöglichkeiten weiter eingeschränkt. Auf der Suche nach Ersatz für die Segnungen des klassischen Wohlfahrtsstaates gewinnt die Zivil- oder Bürgergesellschaft an politischer Attraktivität. Die Bürgergesellschaft ist als eine dritte gesellschaftliche Sphäre zwischen Markt und Staat gedacht. In der Bürgergesellschaft nehmen die Menschen als freie Bürger Verantwortung für die Gesellschaft wahr. Sie zeigen freiwillig und unentgeltlich bürgerschaftliches Engagement, das sich am Gemeinwohl orientiert.

Die Risiken der Bürgergesellschaft liegen in ihrem möglichen Missbrauch. Denn Bürgergesellschaft und bürgerschaftliches Engagement gewinnen gerade jetzt an Popularität, da Politik und Staat in einer tiefen Legitimationskrise stecken. So liegt die Versuchung nahe, die Bürgergesellschaft zum Königsweg aus der politischen Reformunfähigkeit des Staatswesens zu erklären.

Die derzeitigen Reformbestrebungen weisen aber genau in diese Richtung:

- in die Privatisierung der Lebensrisiken und
- in die Einschränkung der kommunaler Selbstverwaltung, indem ihr weitere staatliche Aufgaben aufgebürdet und zugleich kommunale Finanzmittel beschnitten werden.

Das Konzept der Bürgergesellschaft entlässt nicht den Staat und auch nicht die Kommunen aus ihrer Verantwortung für das Gemeinwesen, um diese auf die Schultern von Bürgerinnen und Bürgern zu überwälzen. Bürgergesellschaft ist kein Konzept zur Deregulierung des Sozialstaats und zur Privatisierung sozialer Verantwortung. Im Gegenteil: die Kommunen müssen in die Lage versetzt werden, ihre Aufgabe des Forderns und Förderns bürgerschaftlichen Engagements ideell und materiell überhaupt nachkommen zu können.

Wir haben eine Vision:

Unsere Zukunftsvision für die Stadt und Region München bündelt sich in drei Slogans:

Unsere Vision



gut **ZUSAMMEN** **Leben**
kommunikativ **ZUSAMMEN** **Lernen**
kreativ **ZUSAMMEN** **Arbeiten**

in Stadt und Region

„Gutes Zusammenleben in der StadtRegion München“ ist die Vision von einer Stadtgesellschaft, in der Menschen unterschiedlichen Geschlechts und Alters, unterschiedlicher Herkunft, unterschiedlicher Interessen, Neigungen und Fähigkeiten, unterschiedlicher Kulturen und Ethnien solidarisch zusammenleben, deren Menschen Selbstbewusstsein und Gemeinschaftssinn haben, von einer Stadtgesellschaft, in der Toleranz, Lebensfreude und Weltoffenheit herrscht und die sozialen Frieden sichert.

Die Vision vom guten Zusammenleben ist die Vorstellung von einem Leben, in dem soziale Werthaltungen das stadtgesehellschaftliche Zusammenleben erst ermöglichen. Gutes Zusammenleben meint ein Leben im Ausgleich zwischen individueller Lebensgestaltung und stadtgesehellschaftlichem Zusammenhalt.

„Gutes Zusammenleben“ ist die Vision von einer integrativen Stadtgesellschaft, in der solidarisch und fair miteinander umgegangen wird.

Die Vision vom „kommunikativ Zusammen Lernen“ vernetzt die hochspezialisierte Wissenschaft und Forschung mit den breiten Bildungs- und Ausbildungsmöglichkeiten vor Ort zu einer integrierten Bildungs- und Wissensinfrastruktur, die den Anforderungen nach Stadtteilkultur ebenso gerecht werden, wie nach regionaler Vernetzung und globalem Wissenstransfer.

Die Vision des „kreativen Zusammen Arbeitens“ ist die Vision von einer solidarischen Arbeitsgesellschaft, die die Spaltung in eine aktive und eine zur Nichtarbeit verdamnte Erwerbsbevölkerung überwunden hat und die sich an den Bedürfnissen und Fähigkeiten der Erwerbstätigen und Erwerbswilligen ausrichtet.

All dies bedeutet kein Leben in sozialer Harmonie, sondern im kreativen bürgerschaftlichen Wettstreit um die besten Modelle und Lösungen für eine urbane Lebenswelt der Zukunft .

Heute hat die StadtRegion München die Funktion eines herausragenden Standortes zur Entwicklung und Herstellung von wissenschaftlich-technologisch hochwertigen Prototypen für die industrielle Fertigung und die postindustrielle Wirtschaftsweise.

In unserer Vision erhält die StadtRegion München auch die Rolle eines „Werkraums“ für soziale Prototypen, also für soziale Zukunftsmodelle des Zusammenlebens in der Stadtgesellschaft. Neben der Funktion als Standort für den wissenschaftlich-technischen Prototypenbau erhält die StadtRegion die Funktion als Erprobungsfeld für soziale Zukunftsmodelle des Zusammenlebens.

Unsere Vision



StadtRegion München

**als Erprobungsfeld zur Prototypenentwicklung für
Soziale Zukunftsmodelle des Zusammenlebens**

**als Modellregion für Gutes ZusammenLeben
in einer sozial integrierten, urbanen Stadtgesellschaft**

Wir glauben, dass die Stadt Region München alle Chancen hat, zur „Modellregion für Gutes Zusammenleben“ in einer sozial integrierten, urbanen Stadtgesellschaft zu werden!

Es spricht Herr Andreas Romero, Institut für Städtebau und Wohnungswesen München (ISW):

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

Ich habe das Forschungsfeld „Wissen und Kreativität“ geleitet und werde ihnen Ergebnisse daraus vorstellen.

Wissenserwerb und Kreativität sind fundamentale Kulturtechniken.

Die Wissenschaft, Forschung, Bildung und Innovation sind zentrale Themenfelder unserer Gesellschaft. Wir haben deshalb „Wissen und Kreativität“ als Themen der Stadtplanung und der Stadtentwicklung in diesem Forschungsvorhaben untersucht: München ist natürlich eine „Hochburg des Wissens“ und die Bedeutung von Wissen und Kreativität für die Stadt und die Region München wird sich in Zukunft noch steigern.

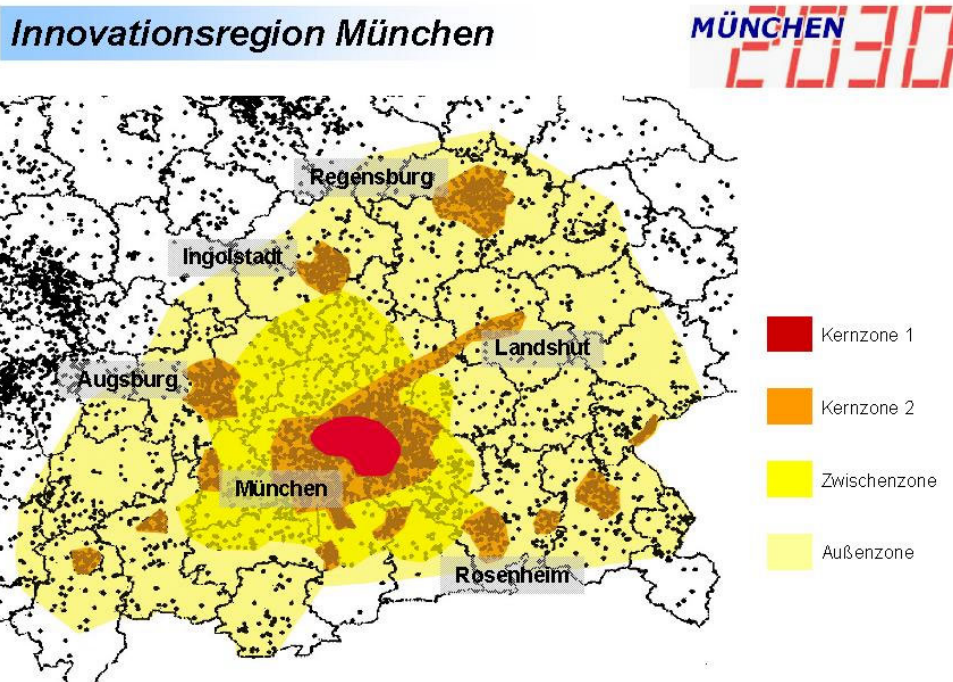
Wir erleben gegenwärtig fundamentale Veränderungen im Bereich des Wissens und ihrer Infrastruktur, so z.B. durch eine deutliche Regionalisierung der Wissensstandorte. Die Verlagerung wesentlicher Institute und Lehrstühle der Technischen Universität München nach

Garching und der Ludwig-Maximilians-Universität nach Martinsried, also in die Region, leitet für München eine neue Phase der räumlichen Konstituierung des Wissenssektors ein. Die Standortentscheidungen erscheinen aus der Sicht der Wissenschaft richtig. Die Achse München - Flughafen ist die dominante regionale Wirtschaftsentwicklungszone der nächsten Jahrzehnte. Aus Sicht der Stadt München bedeutet der Wegzug einen Verlust an urbanen Funktionen und an wissenschaftlichem Alltagsleben.

Von großer Bedeutung ist auch das städtebauliche Vorhaben „Siemens Campus Isar Süd“ in München. Hier wird auf der privatwirtschaftlichen Ebene die konzeptionelle Gegenposition zur regionalen Campus-Idee realisiert und die Nähe, ja der Gleichklang mit der Stadt gesucht.

Sie sehen exemplarisch was hier in München passiert an diesen beiden Beispielen wie spannend das im Moment ist.

Der wichtigste Punkt aber ist dieser: Die Wissenschaft produziert Erfindungen, die tiefe Einschnitte in die Lebenswelt der Menschen bedeuten, und das in rasantem Tempo. Deswegen sollte im gegenseitigen Interesse ein neuer Zukunftsvertrag zwischen Wissenschaft und Gesellschaft im Allgemeinen und zwischen Wissenschaft und Stadtregion im Besonderen abgeschlossen werden, in dem die gegenseitigen Leistungen neu geregelt werden. Aus Sicht der Ergebnisse unseres Forschungsfelds möchten wir dazu die folgenden Anregungen geben: **Erstens:** Wissenschaft und Wissen produzierende Institutionen haben gegenüber der Gesellschaft eine Bringschuld. Die Stadt braucht neue Kontakträume, in denen Begegnung und Austausch möglich sind. München ist als Standort für eine solche Kontaktnahme außerordentlich begünstigt. Als Standort des *Europäischen Patentamts* und des *Deutschen Patent- und Markenamts* ist die Stadt zudem der zentrale Ort in Europa, in dem theoretisches Wissen gebündelt und in konkrete Produkte überführt wird. Wir schlagen daher vor, in München eine **Agentur für Wissenschaft und Stadtgesellschaft** zu begründen, die als eine Art Fenster für den Blick in die Welt der Wissenschaften dienen kann. Und wenn man den Rahmen ganz weit fassen will, rückt durchaus eine Institution auf europäischer Ebene ins Blickfeld, die man vielleicht **Europäische Akademie für Wissenschaftsfragen und Gesellschaft** nennen könnte.



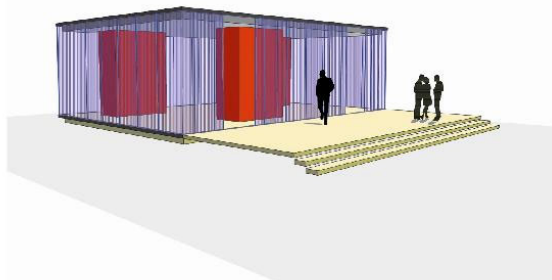
Zweitens: Die Wissenschaftsentwicklung entfaltet starke räumliche Kräfte. Sie bedarf planerischer und institutioneller Rahmenbedingungen auf regionaler Ebene, die vor allem die unterschiedlichen administrativen Interessen koordinieren und auf ein Ziel hin bündeln. Ein **Regionales Entwicklungs- und Standortkonzept Wissen** sollte in eine überwölbende Idee eingebettet sein: Wir schlagen deshalb vor, das Konzept einer **Europäischen Innovationsregion München** zu entwickeln, das über die schon bestehenden Initiative „Wirtschaftsraum Südbayern (MAI)“ hinausgeht und mit ihr zusammengeführt werden könnte. In diesem Konzept sollten insbesondere die Begabungen der Großräume dargestellt, vernetzt, entwickelt und international vermarktet werden. (Eine Anmerkung am Rande: 68% aller Patentanmeldungen in Bayern wurden 2002 in dieser Region getätigt.)

Ich verlasse jetzt das Thema Stadt und Region und komme zu den **Quartiersforen:** Wir haben in München den *Bezirk Maxvorstadt* als das Stadtquartier entdeckt, in dem das urbane Milieu die Herausbildung von Wissen und Kreativität außerordentlich begünstigt hat. Es ging uns darum, mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern zusammen Zukünfte und Visionen für die Stadt und die Region München zu erarbeiten. Deutlich wurde in den Arbeitssitzungen das starke Selbstbewusstsein (Wir sind die Stadt!) und der Wille zur Mitentscheidung und zur Mitverantwortung (Wir tragen Verantwortung für die Zukunft!). Die hohe fachliche Kompetenz und der Wille zu konkretem und produktivem Handeln führten in einer Arbeitsgruppe zum Konzept des **Glaspavillons**.

Glascontainer Maxvorstadt



Glascontainer Maxvorstadt



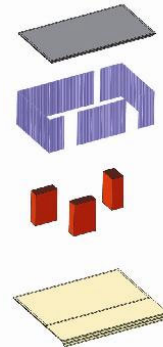
Grundform Kubus
Im Prinzip nach allen Seiten
offen, kein Vorne und Hinten,
unabhängig vom Ort und damit
"mobiler", ästhetisch konsens-über
Aufbau, normierte Bauteile.

Flachdach
geschlossen, extensiv beglückt
als Schutz vor asymmetrischer
Aufheizung, Holzrost.

Haut:
vorgehängt, transluzent,
großflächig, offenbar mittels
Schwefelrot, lässt Innenleben
erkennen und weckt damit
Aufmerksamkeit bzw. macht
neugierig, Doppelfunktionen

Kuben
bilden das Tragwerk und sind
gleichzeitig Raumteiler,
Ausstellungswand, Stauraum
für Installationen, Equipment,
Möblierung evtl. Nebenzelle.
Als bunte Szenerie von außen
wohnheimähnlich, Holz /
Stahlkonstruktion verkleidet.

Deck
Aktionsplattform aus der
Umgebung herungehoben
markiert den besonderen Ort,
Holzrost.



Die Gruppe hat einen Mangel an verfügbarem kreativem Raum in München festgestellt. Ein **Glaspavillon** soll diesem Mangel abhelfen. Der **Glaspavillon** ist ein kostengünstiges just-in-time-Angebot eines mobilen Raumes, der für soziale oder kulturelle Aktivitäten überall in der Stadt genutzt werden kann und der durch seine interessante Architektur auch eine gestalterische Bereicherung des öffentlichen Raums darstellt. Der Architekt Stefan Giers hat diese Idee in seinem Entwurf zusammengeführt.

Ich komme zum Schluss: Wissen und Kreativität sind Binde-Kräfte unserer Gesellschaft. Dies gilt insbesondere für die Stadt und die Region München, die nach wie vor eine „Hochburg des Wissens und der Kreativität“ sein wird. Wissen und Kreativität stärken heißt, den inneren Zusammenhalt der Stadtgesellschaft zu kräftigen. Doch Wissen ist ein höchst flüchtiger und fließender Stoff, der seinen Aggregatzustand ständig ändert. Kreativität bietet die Chance, sich selbst aktiv in diesen Wissens-Prozess einzumischen und ihn mit zu bestimmen. Dieses Sich - Einmischen muss gelernt werden. Lernen ist ein Akt der Kommunikation. Kommunikation und Kooperation entstehen im Prozess des Mit-Teilens. Dieser **Akt des Teilens** stellt sich in einer zunehmend auf Individualität, auf Abgrenzung und auf Eigenständigkeit bedachten und von innerer Gewalt bedrohten Gesellschaft nicht von selbst ein. Er muss bereits in der Schule gelernt und geübt und vor allem von der Gesellschaft gewollt werden. München hat auf Grund seiner Geschichte und seiner Standortbedingungen gute Voraussetzungen als Stadt und als Region, ein Ort einer solchen neuen **Mit-Teilungs-Kultur** zu sein. Wissen und Kreativität, Wissenschaft und Kunst sind in unserer Zeit, aber besonders in der Zukunft Mittler, Förderer und Katalysatoren einer solchen **Mit-Teilungs-Kultur**.

Das war mein Bericht. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Es spricht Frau Professorin Dr. Ingrid Krau, Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung der TU München:

Das Teilprojekt „Mobilität und Kommunikation“ wurde am Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung an der TU München bearbeitet.

Unsere Arbeit beruht auf der Auswertung vorliegender Untersuchungen zu München und seinem Umland, der maßgeblichen Literatur zum Thema, auf den Ergebnissen der von uns durchgeführten Quartiersforen, auf Expertengesprächen, Workshops und ergänzenden empirischen Fallstudien.

Auch und gerade für unser Teilprojekt ist **die Kultur des urbanen Zusammenlebens und des Kommunizierens** zur Leitlinie geworden.

Das Bekenntnis zur Stadt schließt das Ja zu *Austausch, Kommunikation und Mobilität* ein. Diese gehören unabdingbar zur Stadtgesellschaft und sind Voraussetzung aller Stadtkultur und Urbanität.

Da sich die Stadt zur Stadtregion erweitert hat, muss sich der Kulturanspruch auf das Zusammenleben in der Stadtregion erweitern. Weiter noch muss der Anspruch auf unseren Umgang mit Verkehr und Mobilität ausgedehnt werden.

Nahbereichsbeziehungen und kurze Wege bei wiederkehrenden Verrichtungen erleichtern den Alltag und helfen Zeit einzusparen für andere persönliche Prioritäten. Eine Stadt, die dies durch Nutzungsmischung und Vielfalt ermöglicht, steigert die Lebensqualität und senkt den Verkehrsaufwand.



**Mobilität
in der
kompakten
Stadt**

Aus diesem Blickwinkel kommen wir zu folgenden Lösungsansätzen für die kompakte Stadt München:

In der kompakten Stadt ist der Verkehrsraum knapp. Platzsparende und umweltfreundliche Verkehrsarten sind essentiell für die Aufenthaltsqualität, aber auch für die Sicherung der Mobilität wichtig.

Alle vorhandenen Verkehrsarten tragen dazu bei, das tägliche Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Bei ihrer Integration in ein **intermodales Verkehrssystem** muss künftig größte Sorgfalt auf die *Verknüpfungen* verwendet werden, damit sich schnell und bequem von einer Verkehrsart auf die andere umsteigen lässt. Nur das sichert eine gleichmäßige Auslastung des knappen Verkehrsraumes und steigert zugleich die Chancen des ÖV und des nicht motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem MIV.

Die *Umsteigeknoten* sind prädestinierte Standorte für eine Vielzahl von kommerziellen mobilitätsorientierten Serviceangeboten (Gepäcklogistik, Fahrradaufbewahrung und – wartung, Mobilitätsberatung usw.)

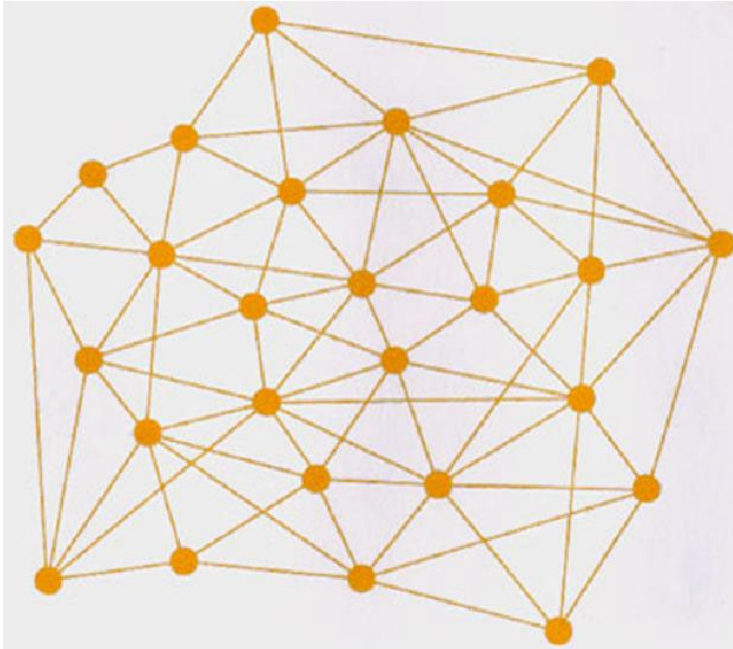
Es muss einen hohen Konsens in der Stadtgesellschaft geben, die Vorteile eines solchen integrierten Verkehrssystems zu sehen und zu nutzen; kurz, es muss eine **urbane Mobilitätskultur** geben.

Wir kommen zu dem Ergebnis, dass es bereits gute Ansätze in der Stadt München gibt und dass diese weiter entwickelt werden können. Mobilitätskultur kann zu einer neuen Qualität der urbanen Gesellschaft werden.

Dazu gibt es Ansätze: hochkommunikative, mobile und handlungskompetente Lebensstilgruppen optimieren längst den Einsatz der verfügbaren Verkehrsmittel zu persönlichem Nutzen. Sie nutzen intelligente Dienstleistungen wie den nahtlosen Übergang von der Bahn auf Miet-PKW oder Mietfahrräder, schließen flexible elektronische Nutzungsverträge für Leihautos, nutzen verschiedene Lieferdienste, wissen, wann der Fahrradkurier am schnellsten ist, wann die ÖV-Nutzung, das Radfahren oder das zu Fuß gehen klüger sind als die Autobenutzung.

In den letzten Jahrzehnten ist auch die wechselseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer der verschiedenen Verkehrsarten untereinander deutlich gewachsen. Man kann der Stadtgesellschaft einen gewissen *Emanzipationsprozess* in bezug auf das Mobilitätsverhalten bescheinigen. Wir verstehen dies als zunehmende Mobilitätskultur der urbanen Gesellschaft und halten diese für entwicklungsfähig.

Integriertes Verkehrssystem



Zur *Mobilitätskultur* gehört vor allem auch der Stellenwert, den die Stadtgesellschaft dem ÖV zumisst. Er ist am *Modal Split* ablesbar, also im Verhältnis der Fahrten mit dem ÖV zu denen mit dem MIV. Dabei folgt München bis 1997/8 den Städten, die für ihre urbane Mobilitätskultur bekannt sind, dicht auf den Fersen. Seither nimmt hier allerdings der MIV wieder langsam zu.

An der *Mobilitätskultur* muss für die Zukunft also wieder verstärkt gearbeitet werden.

Was *Mobilitätskultur* sein kann, haben uns auch die Quartiersforen gezeigt. Sie haben uns gelehrt, dass Handlungskompetenz in Beruf und Alltag zu Einsparstrategien führen kann, die Raum geben für andere für sinnvoll erachtete Lebenszwecke.

Über kompetente Organisation des Alltags wird versucht, den gestiegenen Mobilitätsaufwand zu reduzieren, ohne die Auswahl einschränken zu müssen: Aufbau von Wegeketten und Wegenetzen, planvolle Wegeoptimierung auf der Ebene des Haushalts sind die verfügbaren Mittel.

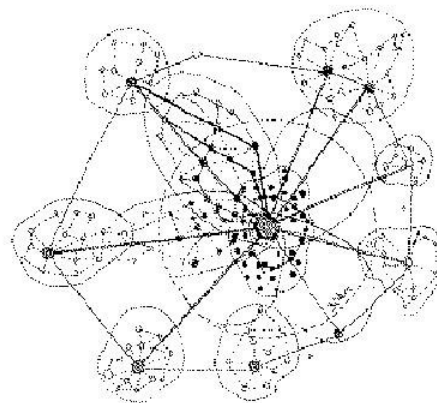
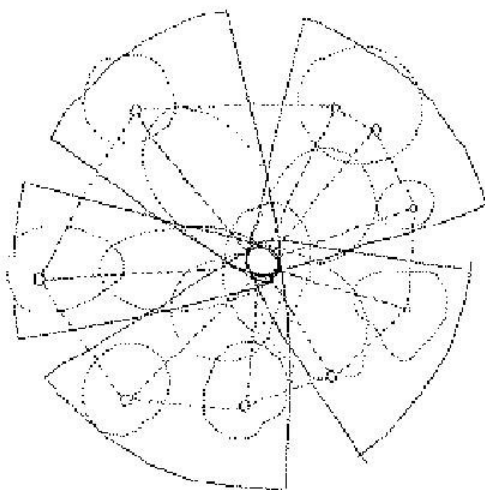
Doch geben solche Bürgerforen keine repräsentativen Antworten für die Stadtgesellschaft. Wir erreichten eine Vorbildgruppe, die uns zu dem, was möglich sein könnte, Anregungen gab. Das ist auch nicht schlecht !

Ich komme zu unseren Lösungsansätzen für die Mobilität der Stadtregion:

Auch im Umland und bei ihren vielfältigen Beziehungen zwischen Stadt und Umland versuchen die Menschen, den Wege- und Zeitaufwand in ein gutes Verhältnis zum persönlichen Nutzen zu bringen.

Wie wir mit unserer Arbeit zeigen können, haben dabei **relative Nahbereichsbeziehungen** eine hohe Bedeutung. Man sucht sie in der Teilregion, in der Wohnort und Arbeitsplatz liegen und ordnet die alltäglichen Erledigungen hier zu.

**Region der relativen
Nahbereichsbeziehungen**



Wir haben *tortenstückähnliche Teilregionen* jeweils unter Einschluss des Zentrums diagnostiziert, in denen die Menschen ihren Alltag nach heutigen Lebensansprüchen abstecken mit dem Ziel, dabei zugleich Wegeeinsparungen zu realisieren. Darin liegt durchaus ein erster Ansatz für eine **Mobilitätskultur** im suburbanen Raum.

Wir sehen mehrere Ansatzpunkte für die Weiterentwicklung von Mobilitätskultur auch hier. Die Ausdifferenzierung urbaner Lebensstile wird auch im Umland weiter zunehmen. Flexible und intermodale Verkehrsmittelnutzung könnte künftig die eigene Kompetenz und Wendigkeit ausweisen und zum gesellschaftlichen Differenzierungsmerkmal werden, wenn dies zugleich persönliche Vorteile einbringt.

Allerdings braucht es die *entsprechenden Rahmenbedingungen*:

Dazu muss man als erstes den schienengebundenen ÖV stärken und sich wieder auf *die S-Bahnhöfe im Umland* konzentrieren. Um den im Einzugsbereich der S-Bahnhöfe Lebenden Mobilitätsvorteile gegenüber dem MIV zu verschaffen, muss

- der S-Bahn-Verkehr verbessert werden: 10-Minuten-Takt, Nachtfahrzeiten, geringere Störanfälligkeit, größere Bequemlichkeit, besserer Service

- ein Angebot von differenzierten Mobilitätsdienstleistungen, die den Einzugsbereich mit integrierten Verkehrsangeboten in der Fläche erschließen, geschaffen werden: Call-a-Bike für den Nahbereich, Car-Sharing-Pools und kleine Rufbusse für die mittlere Reichweite. Ausbau der Bahnhöfe zu intermodalen Mobilitäts- und Servicezentren. Auch hier müssen also die

Umsteigeknoten ganz neue Funktionen übernehmen, soll die intermodale Verkehrsmittelnutzung zum Erfolg geführt werden.

Wenn sich Dichte und Nähe mit Angebotsvielfalt und einem integrierten Verkehrssystem verbinden, das nach unterschiedlichen persönlichen Bedürfnissen auszuwählen erlaubt, kann auch an der Peripherie *Mobilitätskultur* entstehen.

Schließlich ist diese Neukonzeption der Verkehrssysteme Voraussetzung für einen langsamen Wandel hin zu Siedlungskonzentration im suburbanen Raum. Dessen ungeachtet müssen maßgebliche Anstrengungen der planerischen Siedlungskonzentration auch vorausgehen, um intermodale Verkehrssysteme wirtschaftlich zu machen. Dies veranschaulicht die Skizze, die sie hier sehen.

Es sind Visionen für 2030, deren Verwirklichung hier und heute beginnen muss.

Dokumentation der Podiumsdiskussion

Frau Stadtbaurätin Prof. Christiane Thalgott:

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

wir haben gehört wie die Zukunft aussehen könnte. Wir haben auch gehört, dass das nicht allein eine Frage der Stadt München ist, sondern eine Frage an uns alle in der Region und deshalb freue ich mich, dass im 2. Teil unserer Veranstaltung Herr Bürgermeister Bauernfeind aus Erding mit Herrn Oberbürgermeister Ude darüber diskutieren werden, wie wir das gemeinsam auf den Weg bringen. Zum Thema Mobilität wird uns Herr Huss von BMW, dort Leiter der Wissenschaft und Verkehrspolitik, sagen, wie sich ein Unternehmen wie BMW den Weg in eine solche Zukunft vorstellt. Mit dabei auch Frau Irmgard Schmid aus dem Quartiersforum Maxvorstadt die für uns die Erdung herstellen wird, falls wir abheben ins Visionäre. Bürgerinnen und Bürger wollen die Zukunft erleben und diese soll auf keinen Fall, Herr Dr. Göschel, nur auf dem Weg formaler Politik erreicht werden kann, last but not least wird Prof. Dr. Hartmut Häusermann, Stadt- und Regionalsoziologe der Humboldt-Universität Berlin, uns sagen, ob wir Münchner eine andere Zukunft haben als die anderen und ob es realistisch ist, für uns einen Weg zu suchen, der vielleicht für andere anders aussieht. Und damit Sie das alles gut anhören können, werden Sie jetzt in die Pause entlassen. Unser Herr Oberbürgermeister muss nämlich noch die Wagner-Ausstellung eröffnen. Da wird Vergangenheit und Zukunft aufs Schönste verflochten heute Abend. Wir treffen uns in einer Viertelstunde hier wieder.

Herr Florian Hildebrand, Moderator

Meine Damen und Herren mein Name ist Florian Hildebrand.

Ich habe die Ehre und das Vergnügen die Podiumsdiskussion hier zu führen. Vielleicht wird sich der eine oder andere noch erinnern. Vor 2 Jahren bei der Eröffnungsveranstaltung saßen wir hier in einer etwas anderen Zusammensetzung. Nur der Oberbürgermeister war auch hier. Ich kann mir die Vorstellung der Podiumsteilnehmer sparen, dass hat ja Frau Stadtbaurätin Prof. Thalgott schon gemacht. Einzig hinzugekommen ist Herr Oberbürgermeister, den brauche ich nicht vorzustellen.

Wir haben uns das jetzt folgendermaßen vorgestellt: Zunächst ein kurzes und sehr prägnantes Statement der einzelnen Podiumsteilnehmer. Dann würde ich gerne zunächst aufs

Podium beschränkt noch einmal die Leitbegriffe einiger Aspekte daraus diskutieren und dann mindestens die Hälfte der uns verbleibenden Zeit mit Ihnen diskutieren. Ich glaube, es gibt einiges an Anregungen, an Fragen und an Kommentaren. Gleich zu Anfang noch dazu gesagt, wenn sie mit Ihrer Meinung nicht zu Wort kommen, wenden Sie sich doch bitte an die in der Einladung angegebene e-Mail Adresse zur weiteren Diskussion.

Nun möchte ich zunächst dem Hausherrn, Herrn Oberbürgermeister Ude, das Wort überlassen. Ich erinnere mich, Herr Ude, Sie hatten vor 2 Jahren eine gewisse Skepsis geäußert, damals im Siemens-Forum über Perspektiven, die man über 30 Jahre hinaus entwerfen kann. Hat sich in der Zwischenzeit Ihre Meinung dazu geändert?

Es spricht Herr Oberbürgermeister Christian Ude:

Nein, sie hat sich nicht geändert, sondern zugespitzt, was aber nicht Verantwortung der hier Versammelten ist, sondern an der Entwicklung der politischen wie ökonomischen Landschaft liegt. Ich würde heute schon viel geben, die Entwicklung der kommenden Woche halbwegs zuverlässig prognostizieren zu können. Ich würde einen hohen Preis aussetzen für den, der mit oder ohne sozialwissenschaftliche Untermauerung ahnt, ob wir im nächsten Jahr eine wesentlich schlechtere, eine gleichbleibend miese oder tatsächlich eine leicht bessere Finanzsituation haben und davon hängen dann halt Reaktionen und Aktionsmöglichkeiten ab, in einem Ausmaß, das sich beratende Wissenschaft nicht immer klar macht. Ich will es an winzigen Schlagworten deutlich machen. Die Handlungsempfehlung bessere Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel ist natürlich wichtig. Das praktizieren wir seit 6 Jahren mit dem Freistaat, mit den Wissenschaften, mit den Hochschulen, mit BMW, mit dem ADAC. Aber wenn es um die Realisierung geht, ist es eine Finanzfrage. Vernetzung ist ohne Mitteleinsatz nicht zu bewerkstelligen. Was hilft mir die Einsicht, dass ich vielmehr vernetzen muss, wenn ich nicht mal die vorhandenen Vernetzungen weiter finanzieren kann. Das selbe gilt für Wissen und Kreativität. Wissenspolitik soll ein Schwerpunkt werden. Das hört sich fantastisch an, kriegt aber einen schalen Beigeschmack, wenn gleichzeitig Stadtbibliotheken geschlossen oder Schulstandards abgebaut oder Volkshochschulkurse für kostendeckende Gebühren angeboten werden und sonst nicht. Das ist aber der aktuelle Handlungsdruck unter dem wir stehen und bei Integrationen erleben wir dasselbe. Es ist in München spätestens seit 1990, aber eigentlich seit der Amtszeit von Herrn Hans-Joachim Vogel, gesicherter Stand der Technik, würden Bauleute sagen, dass die Integration kommunal gefördert werden muss. Und wir wissen in München sogar besser als anderswo, was man da alles tun kann, vom Ausländerprogramm der Volkshochschule, das es seit über 25 Jahren gibt, über Integrationsangebote bis zu multikultureller Erziehung, Krippen und Kindergärten. Es ist immer ein Finanzproblem und die Idee, mehr machen zu müssen hilft mir relativ wenig, wenn Kurse gestrichen werden, wenn die Bundesverwaltung es zusammenkürzt. Das war jetzt nur ein Strang. Ich will aber gar nicht alles auf das Finanzproblem reduzieren, wir haben auch andere Zielkonflikte, die wir im Rathaus gar nicht bearbeiten können.

Zum Beispiel: Verkehrsaufkommen

Natürlich sagen uns alle Prognosen einen sprunghaften Anstieg, eine Mehrbelastung, ein Überhandnehmen der Pendlerströme. Tatsache ist aber, dass städtische Politik sie überhaupt nicht beeinflussen kann, wir können sie lenken, wo man aussteigt, wo man umsteigt, wenn man schon in der Stadt ist. Aber die Auslösung von Pendlerströmen wird viel mehr durch bundesgesetzliche Instrumente wie Eigenheimzulage oder die Bezuschussung von Pendlerströmen in der Form der Pendlerpauschale beeinflusst, als dass wir hier an winzigen

Rädchen noch drehen könnten. Um meine Skepsis abschließend zu schildern, frage ich mich bei allen Aktionen, die uns angeraten werden, wie passt es zusammen mit der finanzpolitischen Vorausschau, die ja auch zu einer Entwicklungsbeschreibung der kommenden 3 Jahrzehnte gehört. Woher nimmt man den Optimismus, dass wir mehr leisten könnten als bisher. Wo ich mich schon frage, wie wir schon das Wesentlichste aufrecht erhalten können an kommunaler Selbstverwaltung, an kommunaler Daseinsvorsorge und den bisher gewohnten Instrumentarium. Wenn es nur annähernd so weiter geht, wie die letzten zwei, drei Jahre, mit einem Verfall der kommunalen Einnahmen, dann ist die einzige kommunalpolitische Frage, was kürzen wir wann, in welcher Reihenfolge, wie weitgehend weg. Alle Zukunftsperspektiven, was noch getan werden müsste, helfen uns überhaupt nicht weiter, außer dass sie vielleicht noch mehr Tränen in die Augen treiben. Und bei den Fragen was getan werden sollte, meine ich, dass man sich überhaupt nicht mehr auf irgendeine Ebene kaprizieren kann. Es gibt keine ökonomischen Prozesse in der Region, die die Stadt oder eine Umlandgemeinde oder der Regionale Planungsverband in seiner Hilf- und Machtlosigkeit tatsächlich steuern könnten. Man müsste also bei Handlungsempfehlungen schon so konkret werden, dass deutlich gesagt wird, was kann der Bundesgesetzgeber wirklich machen. Was kann der Freistaat mit seiner Raumordnungszuständigkeit mit dem Landesentwicklungsministerium, wo immer es ressortiert, tatsächlich beeinflussen. Was ist innerhalb der Region an Durchsetzung regionaler Absprachen überhaupt möglich, wenn wir Interessenskonflikte haben. Zwischen der Stadt, die die Pendlerströme eindämmen will und den Umlandgemeinden, die überhaupt nicht daran denken ihre Selbstverwaltung einer regionalen Vision unterzuordnen. Aber eine Unterordnung ist ja kommunalpolitisch gar nicht durchsetzbar in der einzelnen Gemeinde. Und deswegen muss ich bei allen Empfehlungen, die ich bisher gehört habe und zu denen ich sagen kann, dass sie nicht nur richtig sind, sondern sogar schon vor 30 Jahren richtig waren, die Gegenfrage stellen, was heißt das konkret für gesetzgebende Körperschaften, was heißt das konkret für den Stadtrat, was heißt das konkret für den regionalen Planungsverband, oder welche neuen Plattformen und Instrumente werden gefordert, die man erst durchsetzen müsste. Diese Frage stellt sich sicher im Bereich der Regionalplanung, die vorhandenen Instrumente reichen da nicht aus, um Regionalpolitik zu betreiben. Das hat immer nur Appellcharakter, man sollte, man müsste. Das wäre die Frage. Ich sag deswegen nicht, dass die bisherige Arbeit unzureichend oder irrig wäre. Ich kann mit meinen bescheidenen Verständnismöglichkeiten alle beschriebenen Trends und Themenschwerpunktsetzungen und Akzentuierungen nur unterschreiben, aber vom Schritt zur Politik ist es noch sehr weit entfernt.

Moderator:

Jetzt haben wir praktisch die beiden Extreme voll abgeschritten. Auf der einen Seite die Kräfte, die sich offenbar so sehr gegenseitig blockieren, dass eigentlich fast gar nichts mehr geht und auf der anderen Seite hatten wir vorhin die Statements der Wissenschaftler, die zum Teil die visionären Steine ja sehr weit nach vorne geworfen haben. Steine, die wie Ihnen Herr Ude recht gibt, zum Teil recht bekannt waren. Wir bewegen uns also irgendwo dazwischen. Frau Schmid, Sie haben sehr lange Erfahrung in Mitwirkungsprozessen. Wie haben sie denn den Mitwirkungsprozess in Ihrem Quartiersforum erlebt. Wie war denn da das bürgerschaftliche Engagement allgemein und was haben Sie von dem, was Ihr Anliegen gewesen ist, dann in der verabschiedenden Form wieder gefunden.

Frau Schmidt:

Als Teilnehmerin an dem Quartiersforum in der Maxvorstadt bin ich mit großen Erwartungen hingegangen. Sie wurden teilweise befriedigt und zum anderen auch teilweise enttäuscht. Das Ziel, das Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit Wissenschaftlern über die Zukunft unserer Stadt nachzudenken, auch Träume und Visionen zulassen zu können, fand ich gut und vor allem nicht selbstverständlich. Dazu ist die Wissenschaft aus ihrem Elfenbeinturm zu den wirklichen Menschen gegangen, das Team hat hingehört, mitgeschrieben, fotografiert und in Gruppen diskutiert. Ein kreativer Input in Form von drei Szenarien für die Zukunft und ein kurzer geschichtlicher Abriss der Maxvorstadt, durchgeführt von den Veranstaltern, führte auf sehr originelle Weise in das Thema ein. Das weitere lag bei den Teilnehmern, es war Raum da für Ideen, Bilder, neue Gedanken, Gespräche und Austausch. Im Verlauf war es schön, Menschen zu treffen, die auf verschiedene Weise mit dem Stadtteil verbunden sind. Sei es, weil sie dort wohnen oder arbeiten. Es war gut, ein Forum zu haben, für Gespräche, miteinander zu essen und auch spielerisch an dem Thema heranzugehen. Und es war auch gut, dass es ein zweites Forum gab, nach einem halben Jahr, wo gesponnene Fäden wieder aufgenommen werden konnten. Was aber eigentlich nicht stattfand, war ein inhaltlicher Austausch zwischen den Wissenschaftlern und uns. Ich habe es eher als ein Abschöpfen erlebt, was bei uns zu finden war. Es war sicherlich eine ganze Menge. Auf gleicher Ebene sind wir uns nicht begegnet und ich denke das ist eine Frage der Sprache, weil die Sprache der Wissenschaft und unsere Sprache, das merken sie jetzt auch an meiner Sprache, eben doch manchmal sehr weit auseinander sind.

Erfreulich war in der Maxvorstadt die rege Beteiligung, Frauen und Männer, Eltern, Alleinerziehende aus der Bewohnergruppe mischten sich mit Arbeitnehmern aus Firmen, die im Stadtteil angesiedelt sind, Architekten, Lehrern und sozial Tätigen. Auch die Stadtteilpolitiker des Bezirksausschusses waren gut vertreten. Erfreulich war nicht zuletzt die gute finanzielle Ausstattung des Projekts, die das alles ermöglicht hat. Gefehlt haben die Jugendlichen, es war nicht gelungen sie zu interessieren. Es ist ja vor allen ihre Zukunft, deshalb ist es bedauerlich, dass das nicht gelungen ist.

Also als Event kann man das Projekt im nachhinein nur positiv sehen. Es sollte ja aber nicht nur ein schönes Erlebnis sein, sondern das Ergebnis ist letzten Endes das Entscheidende, vor allem inhaltlich.

Als ich im Jahr 2001 im Projekt dabei war, haben wir das Ausmaß der finanziellen Einschränkungen, zu denen die Stadt heute auf vielen Ebenen und vielen Bereichen gezwungen ist, Herr Ude hat es ja gerade sehr eindrücklich auch gesagt, noch gar nicht so einschätzen können. Das Szenario der Stagnation, wie es in dem Einleitungssketch des ersten Quartiersforums dargestellt war, schien uns vielleicht für eine vorübergehende Zeit realistisch. Das wir es aber jetzt am Ende mit einer so gravierenden Regression zu tun haben, das war damals zu, so erschien mir es, unwahrscheinlich. Die Gegebenheiten verändern sich heute sehr schnell, und das zeigt, wie schwierig es ist, überhaupt Voraussagen zu machen. Unser Thema hätte eigentlich dann anders gelautet. Nicht wie gestalten wir Zukunft, sondern wie erhalten wir bereits Geschaffenes und dann wären wir natürlich aus dem eigentlichen wissenschaftlichen Projekt rausgefallen, wenn wir das Thema so formuliert hätten. Wie erhalten wir das hohe Niveau unserer Strukturen und alles was zur Förderung der Stadt zählt, der Stadtgesellschaft bisher gedient hat und vieles andere wäre dann Thema gewesen. Jetzt wissen wir wieder einmal, dass zwischen unseren Träumen und Visionen von der Zukunft und der programmatischen Notwendigkeit, die viele Dinge erfordern, ein tiefer Graben liegt. Vielleicht war es gut, vor 2 Jahren noch weniger von dieser Wirklichkeit wahrgenommen zu haben, denn Angst ist eine schlechte Voraussetzung für die Gestaltung von Zukunft.

Wenn ich jetzt das vorliegende Ergebnis anschau, das ich in der Kurzform, die es gibt, lesen konnte, dann kehren meine kritischen Anmerkungen zu den Inhalten des Projekts aber wieder zu mir zurück. Ich möchte Sie in ein paar wenigen Punkten noch benennen, nicht um Geleistetes zu entwerten, sondern weil mit dieser heutigen Veranstaltung ja auch eine Weiterführung in einen künftige Zukunftsdialog inszeniert werden soll. Dafür sind mir einige Gedanken sehr wichtig. Auch wenn wir uns die Zukunft gerne positiv malen möchten, dürfen wir nicht die Augen verschließen vor Gefährdungen, denen wir ausgesetzt sind. Diese Balance hat für mich in dem bisherigen Prozess gefehlt und sie fehlt mir auch in der Auswertung. Die Gefahr im vorausseilenden Gehorsam keine negativen Visionen zuzulassen, habe ich sowohl in den beiden Foren, als auch in dem Abschlußbericht deutlich gesehen. Aber nur, wenn wir der Mischung Rechnung tragen, werden wir der Zukunft wirklich gerecht. Weder der Wunsch nach einer heilen Welt, noch die depressive Erwartungshaltung im Sinn der Vorstellung, dass die Dinge sich sowieso immer auf sie zu bewegen, bringt uns weiter. Ich habe deshalb zum Schluss vier Fragen aufgeworfen, die ich Ihnen jetzt noch kurz vorstellen möchte.

1. Wie gehen wir künftig mit einer Gesellschaft um, in der zwei Drittel nicht nur ältere, sondern alt gewordene Menschen sein werden.
2. Wie werden wir die jetzt oft schon unlösbar erscheinenden Probleme der Pflege lösen.
3. Wie wird eine solidarische Stadtgemeinschaft gepflegt und erhalten. Die Stadtgemeinschaft mit ihrem ehrenamtlichen Netzen von Menschen, die sich für das Ganze einsetzen, ist gewissermaßen das Rückrat einer menschengerechten Entwicklung. Und da ist genau das was Herr Ude gesagt hat, wenn wir so wenig Geld zur Verfügung haben, wird es sehr schwer werden da anzusetzen und Aufgebautes auch zu erhalten. Und ich meine, wenn wir nicht da auch Ressourcen einsetzen können, die die Eigeninitiative stärken, dann glaube ich, dass das eine Vereinzelung bleiben wird, und kein übergreifendes Modell.
4. Die letzte Bemerkung: Wie werden sich die Geschlechterkulturen entwickeln, wie wird es ein Miteinander von Frauen und Männern geben, bei dem nicht eine Seite dominiert, und auf Kosten der anderen Privilegien pflegt, die eine gleiche Wertschätzung und Geltung aller Menschen gewährleistet.

Am Ende des Quartiersforums gab es viele Stellwände voll beschrifteter Zettel. Sie wurden von den Wissenschaftlern ab fotografiert und ausgewertet und manches davon ist in den Abschlußbericht eingeflossen. Offen bleibt für mich die Frage, wie können diese Ergebnisse für die Menschen, die das alles zusammengetragen haben fruchtbar werden, so dass das Leben gestaltet werden kann. Das Quartiersforum ist zu Ende und zunächst ist für uns sichtbar nichts geblieben, was wir weiter mit in die Zukunft hätten nehmen können.

Moderator:

Danke Frau Schmidt. Ich möchte jetzt in der Ungerechtigkeit der umgekehrten alphabetischen Reihenfolge weiter machen. Herr Huss, von einem Unternehmen wie BMW kann man überschaubare Forderungen an eine Stadt erwarten. Nun ist aber BMW ein Unternehmen, das sehr stark im Wandel begriffen ist und so ein Unternehmen muss ja auch Visionen für die Zukunft entwickeln. Wie sehen die denn aus, was eine Stadt, wie München im Jahr 2030 betrifft.

Herr Huss:

Herr Hildebrand vielen Dank für die Einführung.

Unsere Erwartung:

Das Unternehmen BMW hat sich eine nachhaltige Unternehmenspolitik zum Ziel gemacht, d.h. wir wollen auch in 20 und in 30 Jahren noch ein erfolgreicher Autohersteller, gefragter Arbeitgeber und ein gesellschaftlich anerkanntes Unternehmen sein. Und wir wollen dies weiterhin vom Firmensitz und Produktionsstandort München aus tun (und Produktionsstandort bedeutet mehr als Prototypenbau). Um das zu erreichen, muss man sich heute Gedanken über die Anforderungen machen, die 2020 und 2030 zu meistern sind. Natürlich kann niemand vorhersagen, wie die Welt 2030 aussehen wird, aber es gibt Entscheidungen, die heute getroffen werden müssen, um 2020 gewappnet zu sein. Szenariobetrachtungen der Zukunft sind ein Instrument diese Entscheidungen abzusichern. Wir haben bereits eigene Erfahrungen damit gesammelt, z.B. mit einem Szenario zur Zukunft der Mobilität. Ein solches Projekt kann Zusammenhänge transparent machen, Einflussfaktoren benennen und ihre Wirkungsweisen und Wirkungsbeiträge beschreiben.

Unsere Haltung zu den bekannten Ergebnissen von „München 2030“

Für eine Vision München 2030 hätten wir Aussagen zum Einfluss von z.B. Politik, Marktmechanismen, Wertvorstellungen der Bürger auf die Entwicklung der Städte erwartet. Dies würde es ermöglichen mit Szenarien der sich ändernden Randbedingungen, wie wirtschaftliche Entwicklung, Demographie und Raumstruktur, die Handlungsoptionen aufzuzeigen und zu bewerten. Die gezeigten Ergebnisse bleiben hinter diesen Erwartungen zurück. Die Thesen sind teilweise sehr holzschnittartig und vermitteln nicht die erhoffte Transparenz des komplexen Wirkungsgefüges Stadtentwicklung. Zudem erscheinen sie sehr „interessiert“, d.h. man hat den Eindruck, die Autoren wollten eher ihr Wunschbild der idealen Stadt propagieren als realistische Handlungsoptionen aufzuzeigen.

Die richtigen Fragen wurden gestellt:

Wenn auch nicht die erhofften Antworten zu finden waren, so werden doch die richtigen Fragen gestellt:

- Wie lässt sich ein nachhaltiges Wachstum in München gestalten.
- Wie gelingt der Dialog zwischen Kernstadt und Region.

Die Herausforderung liegt also in der sich anschließenden Phase des „Zukunftsdialogs“, an dem wir uns – sollte das erwünscht sein - gerne beteiligen.

Die Rolle von BMW auf dem Weg in die Zukunft von München:

BMW als Unternehmen und Arbeitgeber steht weiterhin zum Standort und nimmt seine gesellschaftliche Verantwortung wahr.

Zu den Standortfaktoren der Region gehören für uns:

- Eine hohe Lebensqualität für unsere Mitarbeiter und ihre Familien (die sich bestimmt aus Wohnraumangebot, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit- und Erholungswert, Bildungsangebot, Verkehrsanbindung, Aufenthaltsqualität, sozialer Sicherheit etc. zusammensetzt)
- Eine gute Verkehrsanbindung im Personen- und Güterverkehr
- Ausreichende Flächenreserven an unseren Verwaltungs- und Produktionsstandorten
- Planungssicherheit durch transparente, politische und Verwaltungsstrukturen

Zum Handlungsfeld „Mobilitätskultur“ wäre zu sagen:

Die verkehrliche Entwicklung der Region ist sicher nur ein Ausschnitt der Gesamthematik, aber es ist der Bereich in dem sich BMW schon beinahe traditionell besonders engagiert.

Wenn wir „Mobilitätskultur“ – wie die Autoren von München 2030 - am Ausmaß „ungestörter Mobilität mit hohem Fahrkomfort im vorhandenen Verkehrsraum der kompakten Stadt bei geringst möglichen Störungen“ messen, und als ein Ziel der Stadtentwicklung eine hohe „Mobilitätskultur“ setzen, dann bedeutet das eine konsequente Weiterverfolgung des bereits eingeschlagenen Weges. Denn eine Innovationsregion München wird weiterhin auch von reibungsloser Mobilität abhängig sein und Mobilität bedeutet Verkehr. Konkret bedeutet das:

- Weiterer Einsatz von **strategischem und operativem Verkehrsmanagement** zur Optimierung von MIV und ÖV in München. Dadurch wird die effiziente Nutzung vorhandener Kapazitäten möglich.
- Fortführung der kooperativen Zusammenarbeit von Stadt, Freistaat, Interessenvertretungen und Industrie im Rahmen der **Inzell Initiative**. 2004 soll im Rahmen von Inzell V auch die Region miteingebunden werden.
- Nach Mobinet wollen die bisherigen Projektpartner ein weiteres Innovationsprojekt im Verkehrsbereich anstoßen. Mit „**arrive**“ soll der Gedanke kooperativen Verkehrsmanagements unter Einsatz moderner Verkehrstechnologie in die Region hinausgetragen werden.

Moderator:

Herr Prof. Häußermann, sie haben die Ergebnisse des Projektes Stadt 2030 bundesweit im Blick. Vor diesem Hintergrund die Frage an Sie: Wo steht denn die Stadt München im Vergleich. Herr Dr. Göschel hat es ja schon angesprochen, vielleicht können Sie es ja ein bisschen akzentuieren.

Prof. Hartmut Häußermann:

Nachdem was wir heute gehört haben, steht München so da, wie ich es vor 2 Jahren schon fast vermutet hatte, nämlich: München scheint eine glückliche Stadt zu sein. Ich hoffe, Sie als Bewohner sind auch alle glücklich. Es gibt wenig Konflikte, die Mobilitätskultur wächst, die Leute fahren weniger Autos. Insgesamt haben wir wenig von Problemen und Konflikten gehört, die für die Zukunft zu erwarten sind.

Das ist in anderen Städten ganz anders und das ist vor allem in der internationalen Diskussion für die Zukunft von großen Städten ganz anders. Da würde ich gerade eine Frage sehen, die für die Zukunft, die Größenordnung in Europa, ganz anders sind wie im Rest der Welt. Ob das etwas ausmacht für die Bewältigung der Zukunftsfragen, das ist eine Überlegung wert. Und dazu will ich kurz etwas sagen. Üblicherweise werden für die großen Städte, Metropolen, für Megastädte ja Prozesse einer Spaltung beschrieben, einer Polarisierung in solche, die es in die Internationalen Märkte, in die qualifizierten Berufe geschafft haben und in einen großen Teil der Stadtbevölkerung, der weder Qualifikation, noch Arbeitsplatz, noch Einkommen hat, noch, und das ist wichtig, irgendwie eine sozialstaatliche Versorgung. So ein bisschen klang das was Herr Sträter vorgetragen hat, dass man solche Gefahren im Auge haben muss, wenn man über Europäische Städte oder über München spricht.

Die Integrationsaufgaben nehmen in solchen Städten doch enorm zu, wenn sie überhaupt als Integrationsaufgaben begriffen werden. Für unsere Tradition, für unsere Demokratie, für unsere sozialstaatliche Auffassung nehmen mit der Heterogenisierung der zunehmenden sozialen ethnischen Ungleichheit die Integrationsaufgaben auf jeden Fall zu, die die Städte zu bewältigen haben. Herr Ude hat es auch schon geschildert. Im Moment sieht es so aus, als ob die Handlungsmöglichkeiten, die die Städte hätten, gleichzeitig abnehmen. Und damit ist ein Problem natürlich für die Zukunft unserer Städte gegeben. Wer übernimmt denn dann die Rolle, die Integrationsaufgaben zu bewältigen? Sind es vor allem die privaten Akteure, die privaten Investoren, die in der Stadtentwicklung eine immer wichtigere Rolle einnehmen, weil die Städte selber nicht mehr über genügend Mittel verfügen, um ihre Projekte nach eigenen Vorstellungen durchzuführen. Was ich sehr wohltuend fand bei der Vorstellung war, dass wenn von Integration die Rede war, klar wurde, das Integrationsproblem, was die Städte haben, kein Ausländerproblem ist. Das Integrationsproblem bezieht sich auf all diejenigen, die in diesen Modernisierungsprozessen und in dem Wachstumsprozess, den München in besonderer Weise durchmacht, nicht mitgenommen werden und nicht mitkommen, und das sind keineswegs nur Ausländer. Das Integrationsproblem bezieht sich auf die Stadtgesellschaft insgesamt.

Stadtgesellschaft ist ein Begriff über den man sprechen und nachdenken muss. Gemeinde ist einerseits ein administrativer Begriff aber doch auch die Vorstellung der alten europäischen Städte. Stadtbewohner haben etwas Gemeinsames, dass sie füreinander Verantwortung tragen. Die Frage ist, bleibt der Arbeitsmarkt die zentrale Integrationsmaschine, die die Städte, eigentlich die Städte seit 150 Jahren relativ gut zusammen gehalten hat und auch Wellen von Zuwanderern, Flüchtlingen usw. integriert hat. Bleibt der Arbeitsmarkt die Integrationsmaschine, oder wird ein relevanter Teil der Stadtbevölkerung in Zukunft von diesem Arbeitsmarkt nicht mehr und dauerhaft integriert. Das ist für viele Städte heute die Realität und die Zahlen sind nicht gering, wenn von 20 – 25 % Arbeitslosigkeit gesprochen wird und davon noch ein Drittel Dauerarbeitslose sind. Das sind schon relevante Größenordnungen, die absehbar heute schon draußen aus diesem Integrationsprozess sind. Wenn das die Realität sein würde, gibt es jenseits des Arbeitsmarktes etwas auf städtischer Ebene, was integrativ wirkt. Gibt es so was wie städtische Solidarität? Wo bildet sich die, gibt es ein Bewusstsein dafür, dass man einer Stadt angehört, dass man insgesamt für die Stadt Verantwortung trägt?

Ich weiß nicht, es gibt viele Zweifel daran, dass es so etwas heute noch gibt, dass es etwas bedeutet, aber es gibt auch gute Gründe dafür anzunehmen, dass es so etwas noch gibt, das die Zugehörigkeit zur Stadt ein Bürgerbewusstsein beinhaltet, was die Basis für bürgerschaftliches Engagement ist. Frau Schmidt hat es bereits erwähnt. Die alternative Entwicklung, die wir heute in der Welt sehen, auch in Europa, ist die der privatisierten Stadt. Die Stadt, die ganz aus Märkten besteht, wo die Stadtverwaltung, der politische Körper der Stadt, eine immer geringere Rolle spielt, weil viele Dienste privatisiert werden, viele Dienste nicht mehr finanziert werden können, müssen übertragen werden an andere private Träger oder werden gar nicht mehr vollzogen. Die Existenz des Stadtbürgers reduziert sich dadurch

auf die Rolle des Konsumenten. Er kauft sich an verschiedenen Orten seine Dienste, die er braucht zusammen, aber die Stadt als Ganzes existiert dann überhaupt nicht mehr. Dann ist es auch gar keine Frage mehr, ob Stadt oder Region. Viele wohnen da draußen in der Region, arbeiten drinnen in der Stadt, kaufen in der Stadt ein und verbringen draußen ihre Freizeit. Die Stadt oder die Gemeinde als eine Institution spielt dann überhaupt gar keine Rolle mehr.

Wenn man dem begegnen will, gibt es nur den einen Weg, dass man die Zugehörigkeitsgefühle, die Verantwortungsmöglichkeiten auf nachbarschaftlicher, auf Quartiersebene oder auf bezirklicher Ebene stärkt. Und darüber haben wir auch schon in der Veranstaltung vor 2 Jahren geredet, was der Einfluss der Bürger, was die Entscheidungsmöglichkeit der Bürger sein könnte. Ich meine aber, dass es einen Zusammenhang gibt. Das wäre die Frage, ob es auf der gesamtstädtischen Ebene heute noch gedacht werden kann oder wiederbelebt werden kann. Es gibt einen Zusammenhang: Man übernimmt nur dort Verantwortung, man ist nur dort bereit auch Leistungen zu erbringen, wo man sehen kann, wem sie zu Gute kommen. Dies ist in der Regel nur bei überschaubaren Bereichen der Fall. Die Solidaritätsgefühle, die sich auf ein abstraktes Kollektiv beziehen, nahmen in den letzten Jahren relativ stark ab. Es bleiben Verantwortung, Solidarität, auch Verpflichtung gegenüber Anderen bestehen, wenn es überschaubare Bereiche, überschaubare Zusammenhänge gibt, in denen man selber mitentscheiden und mithandeln kann.

Aus diesen Zusammenhängen würde ich ableiten, als eine Vision für die Zukunft für Stadt und Region, dass man Entscheidungen in der Stadt stärker dezentralisiert. Wenn man regional denkt, dann müssen auch die Gemeinden des Umlandes, die zum funktionalen Zusammenhang der Region gehören, sich mit den Gemeinden zusammenschließen, in die die große Stadt dann aufgeteilt wird. Das Hauptthema bei Regionalisierungsdiskussionen, die Dominanz der großen zentralen Stadt gegenüber den Umlandgemeinden ist der Grad einer verbindlichen Zusammenarbeit. Aber wenn man diese Dinge zusammen denkt, wenn man sagt, wo ist denn eigentlich die Gemeinde, wo fühlt man sich zu Hause, wo engagiert man sich, dann kann man sich gut vorstellen, dass sich unsere großen Städte, die im Globalen nicht sehr groß sind, dezentralisiert werden können, mit dem Umland zusammen gezogen werden, um die soziale Polarisierung, die sich in den letzten Jahrzehnten der Kernstadt und dem Umland vollzogen hat, sozusagen wieder einzufangen in eine große Stadtunion. Darin sehe ich eine Möglichkeit dieses wachsende Problem von immer größeren Integrationsaufgaben bei schwindender Handlungsfähigkeit der zentralen Städte wieder einzufangen. Also meine zentrale Frage: Gibt es eine Stadtgesellschaft, wer sind die Akteure in der Stadt und ist das eine echte Perspektive?

Moderator:

Herr Bauernfeind, der Vorzug desjenigen der zuletzt dran kommt ist der, dass er die Stichwörter aufgreifen kann. Um bei dem, was wir gerade von Herrn Prof. Häußermann gehört haben, zu bleiben. Ergibt sich daraus für Sie jetzt sozusagen eigentlich die Hände in den Schoß zu legen und zu sagen, gut von Herrn Ude hatten wir gehört, die Kräfte blockieren sich gegenseitig, dann kann man eigentlich gar nichts mehr machen. Außer man hat daraus den Schluss gezogen, die Bürger müssten sich nun weiter selbst organisieren. Ich spitze jetzt natürlich ein bisschen zu, ist klar. Sie sind ja nun mit zum Teil Vorsitzender, zum Teil Mitglied in verschiedenen Planungsebenen. Wenn Sie sich das nun alles anhören, können Sie sich sagen, ich bin der Bürgermeister der Stadt Erding. Wir sitzen nun wirklich mitten im Speckgürtel des Umlands, eigentlich brauch ich jetzt gar nichts mehr zu tun.

Herr Bauernfeind; Bürgermeister der Stadt Erding

Ich möchte aber trotzdem noch ein paar einführende Worte sagen. Ich komme aus Erding, einer kleinen Stadt mit 30.000 Einwohner und habe seit dem letzten Jahr, Herr Oberbürgermeister Ude, die ehrenvolle Aufgabe bekommen, Vorsitzender im Planungsverband „Äußerer Wirtschaftsraum München“ zu sein. Also trotz dieser überregionalen Aufgabe, bitte ich um Verständnis, dass ich auch vieles in der Welt aus dem Blickwinkel meiner kleinen Stadt sehe. Wir sind in der Nähe von München, in 40 Minuten sind wir mit der S-Bahn am Marienplatz, also hier direkt bei Ihnen Herr Oberbürgermeister. Wir Erdinger zumindest und ich kenne das auch von den anderen kleinen Städten, schauen immer mit großer Ehrfurcht zu unserer Landeshauptstadt auf. Die Bedeutung dieser Stadt, das ist ja heute bei diesen wissenschaftlichen Ausführungen, die für mich als kleiner Bürgermeister nicht immer ganz durchschaubar waren, nicht so richtig zur Geltung gekommen. Dieses München mit den meisten Touristen, mit einer guten wirtschaftlichen Entwicklung, auch in der Region, und natürlich besonders im Vergleich der anderen großen Städte in Deutschland und der Regionen. Hightech-Standort, Medienstandort in Verbindung mit dem neuen Stadion, vielleicht die erste Magnetschwebbahn, Herr Oberbürgermeister, in der Republik. Und es gibt viele Gründe München zu bewundern.

Ich finde es einfacher, wenn man es ein bisschen mit Abstand sieht. Ich glaube, dass man dann einen mehr neutralen Blickwinkel hat, als wenn man immer in dieser Stadt wohnt und lebt. Natürlich, und ich sage das auch immer ganz bewusst, wenn mich jemand fragt, ob er nach Erding ziehen soll, sie haben vor allen Dingen eines, sie haben die schönste Stadt der Republik oder überhaupt von Europa vor der Tür, können dort alle Vorzüge genießen und dann können Sie abends wieder heimfahren nach Erding zum Wohnen.

Aber das heutige Thema „Visionen Stadt 2030“, eine Zahl, die mir sofort ungeheuerlich war. Ich habe nämlich sofort nachgerechnet wie alt ich dann bin und da hat mir schon gegraut. Aber ich glaube, dass man doch zwischen Stadt und Region gewisse Unterschiede machen muss. Es ist ja heute nicht so häufig angeklungen, Vergleiche würden meist hinken. Obgleich die Ausstrahlung einer Großstadt natürlich unvergleichlich höher ist als umgekehrt. Bei Bildung, Wissenschaft und Kunst, sich draußen bei uns in der Region mit der Kernstadt München zu vergleichen, wäre trotz Garching und Martinsried anmaßend oder auch lächerlich. In Garching war es so, dass erst das Atom-„Ei“ da war, da stellt sich die Frage nicht von Huhn und Ei. Ich kann mich erinnern, dass das Atom-„Ei“ gewollt nach Garching gekommen ist. Was im Grunde genommen ähnlich ist wie der neue Flughafen, den so recht keiner wollte. Man tut sich zur Zeit überhaupt hart mit Visionen, da sich die Wirtschaft so mangelhaft mit dem Thema befasst, die eigentlich der wichtigste Partner dabei sein sollte. Durchsetzung von Visionen in München, Herr Oberbürgermeister hat es ja gesagt, ist natürlich mit Finanzmitteln, mit Geld verbunden und die Finanzmittel, da gebe ich dem Herrn Oberbürgermeister Recht, sind in der Region sehr unterschiedlich verteilt. Das kann ich erklären, da sind wir am schlechtesten dran, weil das Wort Flughafen gefallen ist. Wir liegen nicht an einem Flughafen, die Stadt Erding, da haben wir noch eine reiche Gemeinde dazwischen. Wir haben zwar den Lärm und haben all die anderen Dinge, aber sonst im Großen und Ganzen, die Gewerbesteuer ist in Erding nicht zu bekommen.

Ich beklage mich nach wie vor noch nicht. Natürlich sind die Wünsche, Notwendigkeiten und Bedürfnisse in der Region anders geartet als in der Landeshauptstadt München. Dass ist auch keine neuzeitliche Erscheinung, überhaupt nicht, dass ist Tradition. Es stammt noch aus dem Königreich, er hat ja nicht in Erding gewohnt, sondern er hat in München gelebt. Wenn München es als Erfolg verbuchen kann, dass das Europäische Patentamt oder das Max-Planck-Institut, die Universität, weltweit bekannte Museen da sind, um nur einige Beispiele zu nennen, sind wir draußen schon zufrieden unseren Bürgern Schwimmbäder, Bibliotheken, Stadthallen, Jugendzentren und Ähnliches anbieten zu können. Weitere Visionen

für die Region sind für mich Ausnahmefälle, zwar wünschenswert, aber man muss realistisch bleiben.

Bei der Betrachtung der europäischen Entwicklung der Zentren, die sich immer mehr bilden und herauskristallisieren und natürlich auch dieser unwahrscheinliche Konkurrenzdruck zwischen den Städten und diesen wirtschaftlichen Zentren in Europa ist einiges zu bemerken und vor allen Dingen vor auszudenken, sprich Visionen sind lebensnotwendig. Leitbilder oder Leitvisionen müssen sein, um die gesamte Region Münchens in der derzeitigen guten Situation zu erhalten. Dieser attraktive Wirtschafts- und Lebensraum ist nicht nur zu erhalten, sondern auch auszubauen. Verknüpfungspunkte zwischen Stadt und Region sehe ich bei den Themen Wohnen und Arbeiten, hauptsächlich auch bei Mobilität und Verkehr. Dinge, die jetzt schon miteinander verbandelt sind, z.B. ÖPV und S-Bahn, ähnliche Projekte und natürlich auch der Einzugsbereich des neuen Flughafens. Hier möchte ich das Flughafengutachten auch in der Entwicklung von 30 Jahren erwähnen. Da bin ich wieder ganz vorsichtig geworden bei den Prognosen, die sind nämlich innerhalb von 14 Tagen, nachdem die neuesten Fluggastzahlen bekannt gegeben wurden, im neuen Flughafen noch einmal um 40% gekürzt worden.

Aus den Erfahrungen der Diskussionen im Planungsverband ist festzustellen, dass bei vielen Punkten auch Übereinstimmungen zwischen Stadt und Region erzielt werden kann. Natürlich nicht immer, sonst gäbe es nichts zum Diskutieren und ich müsste umsonst nach München fahren, wesentlich öfter aber, als es in der Öffentlichkeit scheinen mag. Hier leistet auch der Planungsverband mit seinem Fachwissen, gepaart mit einem gewissen Fingerspitzengefühl gute und verbindende Arbeit. Dagegen geschossen wird ja eigentlich nicht innerhalb des Planungsverbandes. Es gibt ja auch viele höher gestellte Institutionen, die die Augen und Ohren auf das richten, was die vielen Bürgermeister und die ganzen Landräte zur Region vereinbaren. Dieses moderne Wort „Vision“ hat auch nur dann Sinn, wenn die Zukunft nicht bei 2030 betrachtet wird, sondern diese Zukunft beginnt ja auch eigentlich schon morgen. Es muss die Koordination verbessert werden und die nötigen Partner wie Wissenschaft, Bauleitplanung und Wirtschaft sinnvoll eingebunden werden. Visionen setzen auch Realitätssinn und Durchsetzungsvermögen voraus. Aber wer keine Visionen hat, dem geht's wie Valentin, der gesagt hat: „Die Zukunft ist auch nicht mehr das was es einmal war“.

Moderator:

Meine Damen und Herren, nachdem die Zeit, wie zu befürchten war, schon weit fortgeschritten ist, möchte ich jetzt nun den Podiumsteilnehmern Gelegenheit geben, kurz auf Statements, die hier auch am Podium gefallen sind, einzugehen. Widerreden zu halten etc., um dann mit Ihnen ins Gespräch zu kommen.

Oberbürgermeister Christian Ude

Ja, ich möchte gleich Ihnen eine Widerrede entgegensetzen, denn Sie haben mich zitiert als ob ich gesagt hätte, die Kräfte blockieren sich gegenseitig, man kann eh nichts tun. An eine solche Äußerung kann ich mich nicht erinnern. Ich bin im Gegenteil der Meinung, man kann hier sehr viel tun und bin auch täglich damit befasst, etwas zu tun. Ich habe nur vor Illusionen gewarnt und eine Illusion ist es, man könne beispielsweise alle möglichen Bedarfe, die auch ständig steigen, decken: Den Bedarf an Integrationsbemühungen, den Bedarf an Betreuung und Pflege älterer Menschen, den Bedarf an Bildungsangeboten für Junge in der Bildungsgesellschaft, der Bedarf an gemeinschaftsbildenden Aktivitäten, ohne gleichzeitig die Frage der finanziellen Entwicklung zu sehen. Das war auch eine Antwort auf die Wissenschaft. Ich erwarte mir, um es zu konkretisieren, etwas mehr interdisziplinäres Denken bei den Wissen-

schaften. Da gibt es die Einen, die uns sagen was wir noch alles tun müssten, nämlich mindestens dreimal soviel. Dann gibt es die schöne Zunft der Nationalökonomien, am schlimmsten in der Gestalt von Weisen, die im Fernsehen erzählen, die Gewerbesteuer ganz abzuschaffen, weil sie die Wirtschaft lähmt und eigentlich sollte man Steuersätze senken und die Einnahmen der öffentlichen Hand hier da und dort auch noch abschaffen, damit die Wirtschaft auflebt. Mit so einer Beratung durch die Wissenschaft tut man sich schwer, weil man diese zwei Enden irgendwie zusammenfügen soll. Deswegen war mein Plädoyer, wenn es sich hier schon um einen anspruchsvollen Ansatz handelt, dass es um Wissenschaft geht und dass es gleich um die nächsten 27 Jahre geht. Doch den Horizont etwas auszuweiten und z.B. das was Ihre nationalökonomischen Kollegen zur Entlastung und Ankurbelung der Wirtschaft sagen und dass was ihre betriebswirtschaftlichen Kollegen der Stadtverwaltung an Verschlankung und Gesundenschumpfung empfehlen, irgendwie in einen inhaltlichen Kontext zu bringen mit dem, was den Städten mehr abverlangt wird. Das war ein Missverständnis, das ich ausräumen wollte.

Das andere Missverständnis Herr Bauernfeind, ich habe mich überhaupt nicht negativ über den Regionalen Planungsverband geäußert, täte ich als Vorsitzender nie, sondern ich habe auf strukturelle Probleme hingewiesen. Es ist ein Reiz und ein Strukturproblem, dass wir ganz anders als der Raum Köln, ganz anders als die meisten nordrhein-westfälischen Städte überhaupt, kein geographisches Wachstum der Kernstadt hatten – also auf gut Deutsch keine Eingemeindung – sondern es hat nach Hitlers Eingemeindungen im Münchner Westen keine weiteren mehr gegeben. Wir haben es schon im Verdichtungsraum selber mit gemeindlicher Selbstverwaltung kleiner Einheiten zu tun. Ich kritisiere das nicht, sondern sehe darin sogar einen großen Reiz. Im Gürtel um München kann sich Lebensqualität mit Instrumenten der kommunalen Selbstverwaltung gegen eine zentrale Inanspruchnahme zur Wehr setzen. So haben wir in großer Nähe Lebensqualität die einer zentralistischen Planung vielleicht schon längst zum Opfer gefallen wäre. Das macht auch die Lebensqualität Münchens aus, dass es einen Ring, mehrere Ringe selbstverwalteter Gemeinden gibt, denen die Lebensqualität vor Ort in der Einzelabwägung wichtiger ist als irgend ein Diktat aus der Zentrale. In den 70er Jahren hätte es geheißen, macht gefälligst eine Mülldeponie, wir wollen euren Dreck bei euch abladen oder das später vielleicht geheißen hätte, baut an die S-Bahn Stationen riesige park & ride Parkplätze, damit ist zwar euer Ortsbild kaputt, aber unsere Pendler können umsteigen. Ich halte das wirklich für sehr ernstzunehmende Vorzüge, dass Dank der kommunalen Selbstverwaltung im Umland ein solches zentralistisches Diktat nicht möglich war und auch nicht möglich sein wird, sondern dort eine Interessensabwägung der Bevölkerung vor Ort stattfindet. Aber man wird doch trotzdem darauf hinweisen dürfen, dass dies für die Abstimmung und Durchsetzung regionaler Ziele ein Problem ist, denn die Abwägung vor Ort fällt möglicherweise anders aus, als die Abwägung für die Gesamtregion. Ich nenne nur das Beispiel Einheimischen-Modell, das ist so pfiffig, dass wir inzwischen so etwas Ähnliches machen, dass Einheimische oder zu mindestens Menschen mit längerer Anwesenheit bevorzugt werden bei der Wohnungsvergabe, aber im Prinzip ist das ein Interessensgegensatz. Jede Umlandgemeinde will, dass in den 12 Reihenhäusern, die gerade gebaut werden nur einheimische Kinder unterkommen und es wird ausdrücklich für sie vorbehalten. Während die Region natürlich ein Interesse daran hat, dass alle wohnungssuchenden Bevölkerungsgruppen vom Wohnungsmarkt versorgt werden und dann kommen halt zum Beispiel Sozialwohnungsmieter oder auch zugereiste Fachkräfte prinzipiell zu kurz, weil sie nicht in Olching Olchinger oder in Tutzing Tutzinger sind und da ist meine Frage, die ich noch nicht einmal beantwortet, sondern nur gestellt habe: Wie wollen wir auf diese regionale Handlungsunfähigkeit, geht mir zu weit, besser Handlungsschwäche, reagieren? Mit dem Ruf nach neuen Instrumenten, die es z.B. in Hannover gibt und in Stuttgart ausprobiert werden. Also ein Regionalparlament mit Befugnissen, die dann von den Kommunen abgegeben werden müssten, oder trauen wir uns das nicht zu, was ich für eine sehr realistische Einschätzung halte. Dann gibt es aber keine Alternative zu ganz projektbezogenen Kooperatio-

nen, mit Grünwald wegen der Trambahn und mit Garching wegen der U-Bahn zur Hochschule und mit anderen Städten und Gemeinden wegen jeweils örtlicher Dinge. Aber das ist doch eine Frage, die man klären muss, wenn dauernd von Visionen für die Region die Rede ist. Wer setzt Visionen, wenn man sie hätte, eigentlich um. Ich sehe gegenwärtig das Instrumentarium zur Durchsetzung von Visionen für die Region noch nicht!

Was die Größenordnung angeht. Das Thema habe ich ja schon gestreift mit den Vorzügen der selbstständigen Gemeinden rund um München. Ich glaube, dass wir uns wirklich einmal aufraffen müssen. Das haben wir bis Ende der 80er Jahre schon mal getan und meinten mit den Flächenreserven am Ende zu sein, aber dann kamen die riesigen Potentiale durch den Rückzug der Amerikaner, den Rückzug der Bundeswehr, die Verlegung der Messe, den Umzug des Flughafens, den Rückzug von Post und Bahn von vielen Arealen und dann dazu sogar noch Industriebrache, so dass wir jetzt sogar wieder die Vision haben Baugrund ist für 15 Jahre vorhanden. München kann wachsen, nicht draußen nach draußen, sondern drinnen auf Umstrukturierungsflächen. Dieser Prozess ist aber absehbar auch mal zu Ende. Das ist nur eine Frage der Fertigstellungsraten, ob er schon in 10 oder aber erst in 20 Jahren zu Ende ist. Aber er wird mal zu Ende sein, sicherlich wieder für ein oder mehrere Generationen, bis eine neue Umnutzungswelle auf die Stadt zukommt. Dann müssen wir uns wirklich mal die Frage stellen, die immer verdrängt wird, was ist denn das Wachstumsziel oder anders gesagt, gibt es Grenzen des Wachstums und ich denke, dass ist schon mal eine der ganz frühen Festlegungen im Wunschkatalog für eine Region, was wird eigentlich angestrebt, wird lineares Wachstum angestrebt, im Sinne von jetzt sind wir in der Region 2,6 Millionen, es werden in 10 Jahren 3,6 sein und angestrebt werden 5 Millionen. Und da meine ich, brauchen wir den Mut nein zu sagen. Wachstum, nur weil alle Großstädte, Ballungsräume dieser Welt diesen Weg gehen, ist kein dauerhaft gültiges Rezept. Es gibt, wenn München seine spezifischen Qualitäten haben soll, den Grüngürtel, die Wälder im Naherholungsbereich, eine nicht verbaute Seenlandschaft als Lebensqualitätsgrundlage. Auch die Erhaltung von bestimmten dörflichen Strukturen in den eingemeindeten oder außenliegenden Gemeinden ist wichtig. Wenn das Werte sind, die man erhalten will, müsste man z.B. sagen, die Umnutzungspotentiale, die wir jetzt haben, werden noch wahrgenommen. Brachland macht keinen Sinn. Aber es gibt keine Vision des linearen Wachstums, auch nicht der Bevölkerungszahlen. Es gibt ökologische Grenzen, die auch in der Planung und schon in der Vision eingehalten werden müssen, damit wir die Lebensqualität des Raumes halten können, auch in Respekt vor dem Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden um uns herum. Das wäre eine Region im Gleichgewicht, als Vision anstelle einer Region auf dem permanent nie endend wollenden Wachstumstrip, denn die würde sich die Beine auf denen sie steht selber absägen.

Moderator:

Also ich denke, das waren jetzt schon, wenn auch restriktive Ziele, die schon weit in die Zukunft reichen. Noch Einreden, Anmerkungen vom Podium:

Frau Schmidt:

Ich würde gerne noch was zu Herrn Prof. Häußermann sagen. Ich bin sehr froh, dass Sie die kleinräumigen Einheiten angesprochen haben, das Quartier, also in diesem Fall die Maxvorstadt. Das ist so eine kleinräumige Angelegenheit und ich denke, es reicht mir z.B. vollkommen, dieses Quartier zu überblicken. Da gibt's so viel zu entdecken, soviel Beziehungen zu pflegen, dass ich manchmal die Kraft gar nicht habe über die Stadt hinaus zu denken.

Das war ja auch das Gute des Quartiersforums, dass das mal wieder bewusst geworden ist, was da für riesige Ressourcen drin stecken. Ich meine nur, das müsste gepflegt werden, dass kann man nicht der Spontanität überlassen.

Herr Prof. Häußermann:

Eine kurze Anmerkung. So sympathisch das klingen mag und ich habe dazu auch ein gewisses positives Gefühl, das dass wirksam sein kann und auch helfen kann, auf der anderen Seite müssen wir dann auch irgendwo die Diskussion führen, welche Strukturen nehmen wir raus. Wir verlagern politisch gewollt, gesellschaftlich gewollt einen Teil nach Europa. Wir glauben, der soziale Ausgleich innerhalb der europäischen Union, was auch mit Frieden zu tun hat, ist wichtig und bauen da Grenzen ab. Automatisch kommt eine Entscheidungskompetenz irgendwo nach Brüssel oder Straßburg und auf der Gegenseite ziehen wir hier unten in den kleinteiligen Strukturen noch mehr nach und der Rest bleibt bestehen. Ich habe keine Vorstellung was man da rausschneidet, aber oben und unten jeweils noch eine Struktur extra reinzusetzen und alles andere so zu lassen, da werden wir dann auch irgendwann zugrunde gehen. Ein Teil der Diskussion dazu wird gerade geführt.

Die Nationalstaaten sind ja zur Zeit dabei sich abzuschaffen. Sie haben wesentliche Kompetenzen abgegeben an überregionale oder gar nicht mehr politisch kontrollierbare Instanzen. Jetzt klagen Sie darüber, dass sie es jetzt nicht mehr können. Also insgesamt muss man sagen, dass es sich um Prozesse handelt, die nicht eindeutig in einem institutionellen Design vorweg genommen werden können. Aber das was Herr Ude gesagt hat, wenn Sie wollen, dass die Eigenheiten, die regionalen Eigenheiten, die lokalen Eigenheiten bewahrt werden, dass Lebensqualitäten einen höheren Stellenwert in der Politik bekommt, dann müssen Sie den Bürgern mehr Mitsprache geben. In der Regel sind es diese Einheiten, wo die Leute leben, wo sie ihre Identität finden, wo sie ihre Vernetzung gefunden haben, die sie verteidigen gegen Eingriffe, die diese Bereiche einbeziehen wollen in der Entwicklung, die dann die lokalen Eigenheiten zerstören. Ob wir überhaupt mehr Stadtverwaltungen brauchen für Autozulassungen oder zur Verkehrsplanung und für die Wasserver- und entsorgung, das ist die Frage, warum können das nicht die Bezirke übernehmen.

Herr Bauernfeind:

Ob man die Stadtverwaltung überhaupt noch braucht oder nicht, hört sich sehr harmonisch an. Ich weiß nicht, wie es dem Kollegen Herrn Oberbürgermeister Ude geht, aber bei uns draußen im Lande ist es so: Wenn ich mich sehen lasse, dann bin ich da, dann bin ich die Stadtverwaltung und das genießen die Bürger auch, denn Sie können mit Allem zu mir kommen, jeden Tag von morgens bis abends. Da geht's ja nicht nur darum, dass ein Kanaldeckel wackelt, damit er dann fest gemacht wird. Es gibt auch Leute, die kein Geld mehr haben, bei denen es z.B. gebrannt hat, es gibt da alles Mögliche, eine nicht zu verachtende Weisheit, „je weiter man geht um so weniger findet man Gehör“, vor allen Dingen, weil es schwieriger wird bis man hinkommt. Ich denke, die Stadtverwaltung ist nicht nur da für Führerscheine auszustellen, die Wasserleitungen in Ordnung zu halten, usw. all das wollen wir den Bürgern auch bieten und da muss ich noch eines sagen, ein bisserl kommt es mir als Traamtänzerei vor, alles und jedes Problem mit den Bürgern auszudiskutieren und zu schauen, ob man dann auf die hundertprozentig elegante Goldrand- oder noch besser Platinrandlösung kommt. Aus der Erfahrung kann ich ihnen nur eines sagen: Es ist wichtig, dass man auf dem Boden bleibt, den Kontakt zu den Bürgern nicht verliert, weiß was sie wollen.

Aber, wenn sie eine Entscheidung herbeiführen wollen, dann können sie die nicht in einem schönen Wirtshaus mit 400 Plätzen herbeiführen. Schauen Sie sich doch nur die Bundesregierung an mit all den Reformen, die wir heute machen wollen. Es müsste doch bei Gott möglich sein, das Land aus der Stagnation herauszuführen. Egal ob ich Schwarz, Rot oder Grün bin, es dauert dann schon wieder eineinhalb Jahre und wir dümpeln dahin. Ich will nur eines sagen: Die Verantwortung können die Bürger nicht übernehmen, das müssen die gewählten Menschen übernehmen. Dafür stellen sie auch ihre Freizeit zu Verfügung und dafür übernehmen sie auch die Verantwortung. Also jetzt nichts gegen Bürgerforen und dass man mit den Damen und Herren, die in der Stadt wohnen, diskutiert und auch länger diskutiert. Nur die Entscheidung, die muss der Bürgermeister mit seinem Stadtrat, seinem Gemeinderat oder sonst was treffen.

Die Entwicklung der Bevölkerung ist ja auch ganz interessant im Vergleich zu München. Da redet man einmal 3 Jahre lang von der Stadtfucht, dann kommt wieder die Landflucht. Herr Oberbürgermeister, ich freue mich wenn Sie lachen, wenn ich was sage, aber es ist nun mal so. Es ist so und ich sage Ihnen auch ganz ehrlich, es ist schwierig, ganz schwierig die Dinge wie sie sich entwickeln so zu steuern, dass es ganz vernünftig ist. Wir hatten 1990 in Erding vierundzwanzigtausend Einwohner, dann kam der Flughafen, jetzt das zweite Terminal. Bei uns ist der Druck so groß, wir haben jetzt 32 tausend Einwohner, ohne dass ich Freude daran habe. Einer der beiden ersten Redner hat gesagt, München ist stolz auf seinen Einwohnerzuwachs, da hätte ich ganz gerne Herrn Oberbürgermeister um eine Meinungsäußerung gebeten. Einerseits stimmt es natürlich, weil man sich denkt, den Menschen gefällt es bei uns, aber andererseits werden Sie mit den Kosten nicht mehr fertig und wir müssen auch in dieser Region insgesamt auf die Bremse drücken. Der Flughafen beschert uns wirtschaftlich einiges, unstrittbar. Aber wir müssen wirklich versuchen, München und die Region als Einheit zu sehen, sonst werden wir in gewissen Dingen hier auf gut bayrisch „ersaufen“. Es ist immer so, wenn Sie an einem Bach vorbei kommen, wo viele Leute Essensreste reinschmeißen, haben sie viele Enten, viele Fische und bei den Menschen ist es genau so. Wo es Brot und Arbeit gibt, sammelt sich natürlich alles, nur muss es besser koordiniert werden. München und Region ist nicht S- Bahn-Region, sondern es geht weit nach Niederbayern und weit in die Oberpfalz bis Regensburg und ebenso ins Schwäbische und das ist eines der wichtigen Punkte, die ich sehe, da braucht man keine Prognosen und keine Visionen, dass sind Tatsachen.

Einwurf Herr Prof. Häußermann:

Herr Bauernfeind, bloß um das klar zu stellen, ich habe ja nicht gesagt, es soll überhaupt keine Stadtverwaltung mehr geben, ich habe ja nur über die Organisation von Großstädten gesprochen.

Herrn Bauernfeind:

Ich bin ja froh, dass Sie es gesagt haben, dass sich mal was rührt da oben.

Herr Prof. Häußermann:

Wenn Sie sich München mal aufgeteilt in 30 Erdings vorstellen, dann hätten Sie Partner mit denen Sie in der Region zusammenarbeiten können, wo überall das stattfindet was Sie für Erding geschildert haben. Dass der Bürgermeister und die Stadtverwaltung die Ansprechpartner von den Bürgern sind und Ihre Bürgerversammlungen im Wirtshaus stattfinden, die

sind ja nicht entscheidend, aber die sind ja schon sehr wichtig, Frau Schmidt hat es auch betont, dass sich die Bürger artikulieren und über die Probleme miteinander reden können. Ich habe ja nur gesagt, dass wird in Zukunft wieder wichtiger, weil wir die gemeindliche Integration durch andere Institutionen wahrscheinlich weniger haben als in der Vergangenheit. Vielleicht ist in Erding alles anders, aber was ich aus der Welt weiß, das ist das, was ich vorhin gesagt habe.

Herr Oberbürgermeister Ude:

Also, ich glaube dass es sich hier auch um eine Modeerscheinung handelt, die ich bis zu einem gewissen Punkt ausdrücklich mitfrage, die mir aber danach fragwürdig wird. Ich trage mit, die Einschätzung, dass Menschen, gerade in Zeiten der Globalisierung, in Zeiten der Bildschirmarbeit, in der Fortbildung, im Beruf und im Freizeitverhalten immer mehr Bedürfnisse haben, einen authentischen Ort zu erleben und Menschen in der Nachbarschaft real kennen zu lernen. Das ist nicht im Zuge der Globalisierung verschwunden, sondern das ist als Bedürfnis sogar stärker geworden. Der Kietz, bei uns das Viertel, der Stadtteil, hat eine in den letzten Jahren wieder gewachsene Bedeutung. Und das sieht man an den Aktivitäten, wie kommunaler Geschichtsarbeit, wie Selbst-Definition als Bürger eines bestimmten Viertels und wachsendes Interesse an den Sozial- und Kultureinrichtungen. Aber, München ist mehr als die Summe seiner Stadtteile. München ist **eine** Stadt und das macht doch den Reiz städtischen Lebens im Unterschied zu dem ja auch wertvollen und reizvollen Provinzleben oder Leben im ländlichen Raum aus. Das wir sowohl die nähere Umgebung haben, und dort sagen, wir sind froh, wenn es ein Leben wie auf dem Dorf ist. Die Nachbarn kennen sich, man kann auch jemand anderen auf die Kinder aufpassen lassen, aber man hat die Identität mit einer Stadt. Eines darf uns aber nicht passieren, dass wir vor lauter Überbetonung des Quartierscharakters oder der dort möglichen Partizipationsmöglichkeiten das Gefühl der Verantwortung für die ganze Stadt und die Identifikation mit der ganzen Stadt vernachlässigen. Es ist auch pro Lebensphase unterschiedlich. Bei Familien mit Kleinkindern spielt das Quartier, die Kinderkrippe, der Kindergarten eine unheimlich wichtige Rolle; in den Jahren der Mobilität ist eigentlich nur wichtig, wie kommt man zum Kunstpark hin. Später ist wichtig, was bieten die Kammerspiele, oder die Oper, oder die Philharmoniker. All das ist identitätsstiftend.

Dokumentation der öffentlichen Diskussion

Frage aus dem Publikum:

Herr Huss, BMW hat, wenn ich da richtig mitgerechnet habe über 14.000 Arbeitsplätze in München. Sie haben betont, BMW bleibt in dieser Stadt, auch weil diese Menschen, ihre Mitarbeiter hier leben wollen. Jetzt frage ich Sie als Firmenvertreter, woran liegt es, dass Sie unbedingt in München bleiben wollen? Wir haben vorhin ja auch gehört, dass Firmen dahingehen, wo es billig ist, wo Steuern erlassen werden, und und. Was hält BMW explizit in München.

Herr Huss:

Ich habe bei der Aufzählung, Sie haben genau mitgerechnet, noch ein paar vergessen. Insgesamt sind es 20.000 BMW-Mitarbeiter, die hier am Standort München arbeiten. Warum wollen wir hier bleiben. Wir bleiben hier und wir wachsen auch wo anders, dass ist ja nicht ein Schwarz- und Weißdenken. München ist traditionell natürlich die Heimatstadt unse-

res Konzerns. BMW ist hier geboren worden und BMW ist hier groß geworden und wir haben im Laufe dieser langen Geschichte, einer über 70jährigen Geschichte, ein gutes Verhältnis zu dieser Region entwickelt und das hat auch was damit zu tun, dass die Unternehmensgröße aus diesem Standort heraus auch in den weltweiten Aktivitäten gesteuert werden kann. Uns fehlt es ja eigentlich an nichts. Der Flughafen bringt uns dahin wo wir hin müssen. Allein schon über unseren Namen "Bayerische Motorenwerke" identifizieren sich unsere Mitarbeiter über den Standort auch mit unserem Unternehmen. Wir sind in Dingolfing gewachsen, wir sind in Regensburg gewachsen, wir sind in Amerika gewachsen, wir bauen ein Werk in China zusammen mit chinesischen Partnern. Es ist nicht schwarz-weiß zu sehen. Nur die Wurzeln werden aller Voraussicht nach hier bleiben, weil mit den Wurzeln das Produkt selbst und das Image des Produkts verbunden ist. Wir sind in der glücklichen Situation, als einziger Automobilhersteller ein weltbekanntes architektonisches Denkmal als Konzernzentrale zu haben. Das hat kein anderer Automobilhersteller dieser Welt und das sind alles Punkte, die uns in der Welt bekannt gemacht haben, es gibt keinen Grund dieses aufzugeben, das ist nicht zentralistisch auf München zugeschnitten, sondern der Versuch, das auch nach woanders zu übertragen.

Frage aus dem Publikum:

Herr Ude, Sie sagten, am Anfang waren alle sehr skeptisch mit den Begriff Visionen. Es klingt so, als könnten Sie damit nichts anfangen. Ich wollte mal aus der Kunst heraus als Schriftsteller etwas dazu sagen, denn Kunst hat auch mit Vision zu tun. Irgendwann werden sie dann Realität. Die Leute, die um 1908 oder 1914 in Schwabing gewohnt haben, wie Klee und Kandinsky, die haben nicht die Vision nur formuliert, sondern sie haben sie auch realisiert. Die zugehörige Strategie hat dann ein Gropius gemacht, als er irgendwo auf die Wiese in Dessau, ein Bauhaus gesetzt und Menschen zusammen gebracht hat. Die Kunst ist, wenn man so will, ein sehr gutes Beispiel dafür, dass Visionen nicht irgend etwas Abstraktes sind, sondern konkret und realistisch gestaltet sein können. Und die Strategie ist das, was fähige Künstler oder Architekten umsetzen und auch andere Leute zusammenbringen. Wenn man nicht an die Zukunft glaubt, glaubt die Zukunft auch nicht an uns. Wenn man nicht an Gott glaubt, glaubt auch Gott nicht an uns. Und daher kommt auch das Wort, wir sind von Gott verlassen.

Und ich selber gehöre zu einer Generation, Herr Ude, wo wir bei Ihrem Vater in Schwabing sehr viel geredet haben über das Künstlerische. Es wird heute auch noch viel geredet, aber es waren die 60ziger Jahre, da war auch ein Konzept da, trotz aller Vergangenheiten. Herr Oberbürgermeister oder der Herr Bürgermeister von Erding war vielleicht der Einzige, der später auch von 2030 sprach. Ich finde es falsch, nur von 20 30 zu sprechen, denn wir haben mindestens 2000 Jahre hinter uns. Und warum sollen wir eine Gesellschaft sein, die im Unterschied zu zwei oder viertausend Jahren städtischer Geschichte, warum sollen wir die erste Gesellschaft sein, die keine Probleme hat. 2030 ist richtig gesagt.

Herr Heinrich Birner:

Ich bin Geschäftsführer von Verdi München und Region und ich habe mich in der Rolle als Gewerkschaftsgeschäftsführer in den letzten Wochen sehr intensiv mit den Gemeindefinanzen befasst. Wegen dieser vielen Informationen, die ich aufgesammelt habe - wir engagieren uns ja für die gute Finanzausstattung der Kommunen - komme ich zu dem Ergebnis, wenn ich Visionen verwirklichen will, wo geht die Stadt München oder jede Kommune in Deutschland im Jahr 2030 hin, muss es entscheidende Weichenstellungen geben. Das ist v.a. die Frage, welches Verständnis gibt es in Deutschland über die Rolle des Staats und über die Rolle der Stadtverwaltungen. Da gibt es den einen Strang, der immer populärer wird: Wir

müssen die Staatsquote zurückführen, wir müssen Steuern senken, wir müssen den Einfluss des Staates und damit auch die Stadtverwaltungen zurückdrängen. Wenn diese Strömung sich durchsetzt, wird die Entwicklung der Kommunen in eine Richtung gehen, die die Stadtverwaltung und die Gestaltungsmöglichkeiten der Stadträte zurückdrängt auf einen quasi Ordnungsstaat. Dann wird das Kommunalverwaltungsreferat wichtig sein, dann wird das Passamt wichtig sein, all diese Ordnungsfunktionen. Aber die Gestaltungsfunktion für das Zusammenleben der Menschen in der Stadt, das wird zurückgedrängt, weil ja kein Geld vorhanden ist. Nimmt allerdings die von mir befürchtete Entwicklung überhand und es kommt tatsächlich zu einem Zurückschneiden staatlicher Finanzmittel und damit auch staatlicher oder städtischer Gestaltungsmöglichkeiten, dann wird zwangsläufig die Stadtentwicklung davon abhängig sein, wie private Investoren mit welchen Interessen agieren, wie sie investieren und für was sie Geld einsetzen. Da mag jetzt BMW mit dem Beispiel, was Herr Huss genannt hat, ein schönes Beispiel sein. Ihr Engagement in Sachen Mobinet ist natürlich auch von Interessen geleitet. Es ist ja auch kein Vorwurf, aber es ist ja nicht nur aus dem sozialen Engagement allein heraus. Ein ganz großer Negativpunkt ist die Wohnungsentwicklung. Alle institutionellen Anleger haben sich aus der Wohnungswirtschaft zurückgezogen. Und das ist für mich allein schon Beleg dafür, dass wir die Entwicklung der Städte nicht den privaten Investoren überlassen dürfen, sondern dass wir eine vernünftige Finanzausstattung der Städte brauchen, um überhaupt ein Zusammenleben zu gestalten. Also, die entscheidende Weichenstellung wird die Frage sein, wie viel Staat leisten wir uns, wie viel Staat wollen wir. Das hat v.a. auch etwas mit den Finanzen zu tun. Einen ganz konkreten Beitrag, und ich hab betont, dass ich für München und Region zuständig bin, ist die Frage, wie geht es weiter mit dem Projekt München 2030. Frau Schmidt, Sie haben ja sehr liebevoll die Kritik an den Quartiersforen vorgetragen. Wenn wir die Kritik aufnehmen und diese Foren fortführen, dann hätte ich den Vorschlag, dass da auch noch Foren installiert werden und zwar mit Menschen aus der gesamten Region. Dann denke ich, könnten auch Impulse entstehen, die für die Entscheidungsträger in den Rathäusern wieder zumindest Diskussionsgrundlage sein können. Denn wir brauchen ein gemeinsames Verständnis der Entwicklung für Stadt und Umland Entwicklung in den Köpfen. Momentan haben wir ja eine Kirchturmspolitik, die hier mehrfach dargestellt worden ist. Wir brauchen die Entwicklung, die alle mittragen, die wir alle mitgestalten. Dann glaube ich, vertun wir unsere Chancen nicht, mein Vorschlag: Installation eines Regionalforums, wenn möglich im Rahmen des Projekts.

Herr Albrecht:

Ich bin Münchner Bürger, ich wohne in München. Ich arbeite zwar draußen, und möchte dazu auch etwas sagen. Ich habe Ihren Vortrag, Frau Schmidt, sehr aufmerksam zugehört, den ich sehr gut finde, was sie für die Maxvorstadt tun. Ich möchte zu der Privatisierung etwas sagen. Wir hatten in der Diskussion zum Landesentwicklungsprogramm, ich glaube 1994, die Frage gestellt, ob Ehrenarbeit auch zu einer Privatisierung geführt werden kann und ob Bürger auch Verantwortung übernehmen. Die Frage, die wir uns aber nebenbei gestellt hatten war, ob nicht der Staat die Aufgabe übernehmen soll, diese Bürger, die sich ehrenamtlich engagieren, so auszubilden, dass sie auch in der Lage sind, bei der Entlassung zur Privatwirtschaft diese Aufgabe entsprechend qualifiziert und entsprechend mit eigenen Mitteln zu tragen. Was tut die Stadt München, oder in dieser Vision 2030, um die Bürger an die Hand zu nehmen, um in diese Welt hineinzugehen.

Herr Viktor Göbel:

Mein Name ist Viktor Göbel, ich habe vor einem Jahr bei dem Quartiersforum in Aubing teilgenommen. Ich habe mich gefreut, dass ich als Bürger mal ernst genommen werde und dass man ein bisschen mitbestimmen kann. Meine konkrete Frage: Das Quartiersforum hat geendet mit der Feststellung, dass das Rathaus am Ergebnis interessiert sei und mich würde interessieren Herr Ude, was ist an Alltagsgeschäft bei Ihnen angekommen. Es ist ja so, dass ich auch eine Meinung habe wie Herr Bauernfeind, Diskussionszirkel bringen nichts.

Moderator:

Meine Damen und Herren, nachdem sich die Reihen des Auditoriums zunehmend lichten und wir schon etwas über der Zeit sind, würde ich sagen, bitte nur noch ganz dringende Wortmeldungen und dann würde ich noch einmal eine kurze Runde zum Podium machen und dann abschließen.

Frage aus dem Publikum:

Ich bin ein freischaffender Architekt in München. Das Thema war heute eigentlich, Stadt München 2030. Eigentlich war es nicht verständlich, es kommt nicht zum Punkt. Was ist eine Vision? Das Wort Vision ist für einen Künstler, Architekten eine Phantasie. Wie man das realisieren kann, ob das realisiert werden kann, ist eine andere Frage. Aber die Vision kommt nicht zum Tragen. Es wurden nur aktuelle Probleme diskutiert: Vielleicht hätte BMW eine Vision gebraucht, wie: Wir entwickeln ein Auto, das keinen Brennstoff braucht, das sich nicht nur vorwärts und rückwärts bewegt, sondern vielleicht senkrecht startet. Dass es vielleicht Triebwerke hat und z.B. mit Triebwerke läuft. Oder Sie sagen, wir haben ein Lastwagenproblem. Wir bauen zur Problemlösung Schienen neben Autobahnen. Einer fährt links und eine Schiene rechts. Die Laster können sofort auf die Schienen befördert werden. Wir brauchen gar nichts, nur ein Triebwerk. Räder wie bei der Bahn, direkt auf der Schiene und Reifen oben und ferngesteuert. Das wären Visionen, was man hätte hören können. Aber anscheinend reden wir nur in der Gegenwart. Wir drehen uns im Kreis, wie wird das Auto besser, verchromte Leiste, oder schöner Griff und und und. Dies sind keine Visionen.

Von Herrn Prof. Häußermann fand ich sehr gut die Schilderung sozialer Probleme. Wir müssen die Integration vorantreiben. Blicken wir zurück, nach der Olympiade 1972, können wir

genau Bilanz ziehen, was wir erreicht haben. Da haben sich einige Sachen schon bewegt, aber es sind keine Wunder geschehen. Ich teile die Meinung des Herrn Oberbürgermeister Ude, dass wir keinen großartigen Kopfstand machen können, großartig was bewegen können. Wir sind abhängig von den Finanzen. Im Sog des Kapitals entwickelt es sich und ohne Kapital geht es nicht. Die Stadt München hat vor 150 Jahren Haidhausen und Giesing eingemeindet und die Stadt München hatte nur 150tausend Einwohner. Auch damals hat man nicht geglaubt, das wir innerhalb von 150 Jahren 1,1 Millionen Bürger Zuwachs in München haben. Gerade deshalb brauchen wir eine Vision. Ein Architekt braucht Visionen, ein Architekt denkt im Maßstab 1 : 1 und dreidimensional. Die Stadtplaner denken im Maßstab 1 : 10 000 oder 1 : 1000 und ein Wissenschaftler denkt gleich linear in Vokabeln und das ist leider der Unterschied.

Moderator:

Visionen braucht man, glaub ich, um geistig und seelisch nicht zu verhungern. Das Problem ist nur die nächste Stadtratssitzung. Noch eine Wortanmeldung und dann würde ich gerne die Rednerliste schließen.

Frage aus dem Publikum:

Ich habe auch vermisst, dass die Vision etwas zu kurz kam. Ich möchte unterscheiden zwischen Vision und Konzept. Ich wollte natürlich keine Konzepte sondern Visionen hören. Speziell in 2 Richtungen; Ein München das mit einem sehr jungen Durchschnittsalter groß geworden ist, zu der heutigen Größe, kann sich sicher nicht in der selben Weise weiter entwickeln mit einem demografischen Faktor den wir heute haben. Dazu wäre eine Vision interessant gewesen. Die könnte auch beängstigend sein. Lauter 30, 40, 50 städtische Gebäude wie das Augustinum entlang der Lindauer Autobahn. Man könnte es auch anders lösen z.B. in Form von Wohngruppen, wo ältere Menschen, die durchaus etwas leisten wollen, einander Unterstützung geben, in dem Maße wie es ihnen möglich ist. Würde auch Kosten sparen und würde auch ganz neue Möglichkeiten schaffen.

Die zweite Frage bezüglich Visionen. Wie kann man überhaupt mit dem Konflikt fertig werden, dass man einerseits intakte Stadtviertel haben möchte, auf der anderen Seite aber globalisierte Großindustrien und Konzerne. BMW ist aber eine Ausnahme. Die falsche Ausnahme für heute Abend, Sie sitzen in München und Sie möchten bleiben. Es gibt andere Konzerne, die brechen herein in diese Gemeindestrukturen, die wollen irgendwo mittendrin etwas aufbauen. Die zwingen der Stadt Entwicklungsrichtungen auf, die nicht unbedingt schön sind. Insofern würde ein Verbund von 30 Erdings ausgesprochen hilflos sein. Ich sehe die einzige Chance darin, ein Gegengewicht zu haben, dass ein sehr großer Regionalverband in der Lage ist, da überhaupt noch dagegen zu steuern. Gibt es da Visionen, das wäre die Frage an die Entwickler dieser Visionen.

Moderator:

Vielen Dank.
Möchte jemand vom Podium dazu noch Stellung nehmen.

Oberbürgermeister Christian Ude:

Also ich glaube, dass bei dem Herrn in der ersten Reihe ein gründliches Missverständnis da ist, wenn Sie den Eindruck haben, ich hätte mich gegen Visionen ausgesprochen. Im Gegenteil! Ich glaube ohne Visionen verkommt Politik zu einer pragmatischen Wurstelei oder zu einem Krisenmanagement. Es muss Visionen geben! Ich könnte eine Menge Visionen erläutern, die wir uns in den letzten Jahren erarbeitet haben. Von der solidarischen Stadtgesellschaft, die auch wirklich gelebt wird, bis zur ökologischen Stadt, die auf Nachhaltigkeit aufgebaut ist. Meine Skepsis und danach war ich befragt worden, bezog sich auf Prognosen für einen benannten Zeitraum. Da habe ich in der Tat die Erfahrung gemacht, dass alle Prognosen, mit denen ich bisher bedient worden bin, ausnahmslos falsch waren. Wir haben zu Beginn der 90ziger Jahre erzählt bekommen, dass der Energiebedarf explodiert und deswegen neue Atomkraftwerke gebaut werden müssen. Inzwischen wissen wir, es gibt einen Preisverfall im Energiesektor wegen eines Überangebotes. Dann haben wir Entwicklungen beschrieben bekommen für die demokratische Entwicklung, über die man heute nur noch lacht. Die Wirtschaftsprognosen für die Konjunktur der nächsten Jahre kann man weg-schmeißen. Und schon die Steuerschätzung, die Bund und Länder gemeinsam machen, haut für den Zeitraum weniger Monate daneben, dass es eine Schande ist. Das bitte ich auseinander zu halten.

Visionen, Leitbilder, phantasievolle Vorstellungen wohin die Gesellschaft oder die Stadtstruktur sich entwickeln soll, muss es geben. Prognosen, die irgendwelche Faktoren hochrechnen für lange Zeiträume, die sehe ich mit größter Skepsis. Da hat sich immer gezeigt, es kommen Entwicklungen dazwischen, mit denen keiner gerechnet hat. Also selbst negative Entwicklungen kommen nicht so linear wie man sie sich vorstellt. Vor 2 Jahren gab es nur das Thema Wohnungsnot in München. Heute können Sie damit keinen Hund hinterm Ofen vorlocken. Warum? Wegen der Wirtschaftsebbe stagniert auch die Wohnungsnachfrage. Also auch schlimme Nachrichten, wie die Wohnungsnot, werden jedes Jahr dramatischer, treten oft nicht ein. Weil wir eben nicht in einer monokausalen Welt leben, sondern gerade in den Großstädten ein so irrsinnig umfangreiches Potential an Wirkungsfaktoren haben, dass es immer anders kommt, als man denkt.

Zweites Stichwort „Zukunftsprojekte“. Sie haben das Olympiajahr 1972 genannt. Da stimme ich Ihnen voll und ganz zu. Eine Stadt braucht eine positive Einstellung zur Zukunft und sie braucht Zukunftsprojekte. Aber da kann man nun wirklich sagen, es gibt in ganz Deutschland keine Stadt, die annähernd so viele Zukunftsprojekte hat wie München. Religiöse, wie das jüdische Zentrum, das wir im nächsten Monat am Jacobsplatz beginnen, oder Kulturelle, wie die großen Kulturinvestitionen von Stadt und Land, oder rein Privatwirtschaftliche, wie drei Zentren die BMW baut, oder Großflächige wie Siemens-City im Münchner Süden. Also Großprojekte hat die Stadt nun wirklich reichlich und das zeigt doch, dass die Grundstimmung hier, bei allen Unsicherheiten die wir haben, eine durchaus positive ist.

Ratlos macht mich die Frage, wie die Stadt die Bürger auf die Privatisierung vorbereitet, denn dazu bin ich offengesagt nicht bereit. Ich verteufler Privatisierung nicht. Ich kann mir vorstellen, dass sie in manchen Bereichen sinnvoll ist. Ich verstehe z.B. nicht, warum wir uns als einzige Kommune an einem Flughafen beteiligen sollen und diesen Anteil nicht veräußern können. Den Anteil am Kernkraftwerk Ohu hätten wir längst veräußert, wenn wir einen Deppen finden, der uns das abkauft zu einem marktgerechten Preis. Leider hat er sich bisher noch nicht herauskristallisiert. Also ich verteufler Privatisierung nicht, aber dass sie ein Patentrezept sein soll, auf das die Kommunen sich auch noch vorbereitend einlassen und in vorausgehendem Gehorsam die Bürger darauf einstimmen, dass sehe ich überhaupt nicht ein. Wo immer die Frage der Privatisierung der Stadtwerke umstritten war, gab es einen Bürgerentscheid dagegen. Es gibt kein umgekehrtes Beispiel, es gibt in ganz Deutschland kein ein-

ziges Beispiel, das die Bürgerschaft ihre Stadtwerke privatisieren wollte. Aber es gibt Dutzende Beispiele inzwischen, dass der Kämmerer und eine Ratsmehrheit die Stadtwerke ver-silbern wollten, und die Bürger nein gesagt haben. Nichts da, das ist über Generationen von uns aufgebaut worden, das ist unsere Versorgungssicherheit. Bei Wasserversorgung sind wir am empfindlichsten, aber auch bei Strom, Gas und Fernwärme wollen die Bürger nicht aus der Hand gewunden bekommen, was mit ihrem Geld aufgebaut wurde. Und bei der Müllabfuhr, der Straßenreinigung, dem Gartenbauamt ist es genauso. Defizitäre Kulturinsti-tute nimmt uns niemand ab, weil die Stadt das Defizit gefälligst selber tragen soll. Also, ich halte Privatisierung nicht für eine positive Zukunftsvision und Privatisierung wird ja auch in den Städten immer nur diskutiert, weil die Kommunen in einer solchen Finanznot sind, dass sie im Erzielen von Veräußerungserlösen einen Notnagel sehen, um ein, zwei oder drei Haushaltsjahre zu überbrücken. Mit Nachhaltigkeit, da komme ich auf die Visionen einer ö-kologischen Stadt zurück, mit Nachhaltigkeit als Grundprinzip kommunalen Handels hat das überhaupt nichts zu tun. Wenn wir die Stadtwerke München veräußern würden, gäbe das vielleicht die Neuverschuldung der nächsten zwei oder vielleicht sogar drei Jahre her. Und der Preis? Wir würden auf einen Gewinn von jährlich weit über hundert Millionen verzichten. Wir würden den zweitgrößten Gewerbesteuerzahler der Stadt verlieren, das sind nämlich die Stadtwerke neben der Stadtparkasse. Das bisschen Gewerbesteuer, das wir noch kas-sieren, zahlen wir auch selber. Außerdem würden wir jeden Einfluss auf eine ökologisch sinnvolle Energiepolitik, auch Förderung sanfter Energien, auf Geothermie, auf Windkraft-werk restlos verlieren, wir wären nur noch Kunde, wahrscheinlich des Eon – Konzerns, der dann natürlich, wenn die Konkurrenz erst mal weg ist, auch bei den Preisen anziehen kann. Das haben wir ja immer erlebt, es gibt einen Preisverfall während des Kampfes um die Marktanteile und sobald sich vier, fünf marktbeherrschende Konzerne herausgestellt haben und sich einen nationalen Energiemarkt teilen können, steigen die Preise wieder an. Das als Zukunftsvision, die man der Bürgerschaft schmackhaft machen soll zu verkaufen, könnte ich nicht mittragen.

Letzte Bemerkung, die Ihnen vielleicht nicht so gut gefällt. Die Frage, wie denn die Bürger-beteiligung, sei es ein Workshop in dieser Reihe, sei es ein Bürgerversammlungsbeschluss, ernst genommen wird. Der Frage begegne ich sehr oft. Ich denke, dass da ein wirklich tragi-sches Missverhältnis dahinter steht. Angehört werden, ernst genommen werden, heißt doch nicht, das plötzlich jetzt ein Bürger oder eine Bürgergruppe mehr Entscheidungsbefugnisse hätte als der ganze Stadtrat. Dieser Erwartung begegne ich aber, wenn wir z.B. Meldestellen streichen müssen, weil die Konsolidierung im Kreisverwaltungsreferat dieses Opfer verlangt. Kein Mensch sagt, spart doch lieber mehr bei den Bibliotheken oder spart lieber mehr bei den Schulen, nein, selbstverständlich muss im Kreisverwaltungsreferat auch gespart werden. Ja was passiert, wenn die einzelne Schließung in den jeweiligen Bezirksausschuss kommt, in die jeweilige Bürgerversammlung. Natürlich, einhelliger Protest: Nicht bei uns, bei uns, wo immer das ist, darf weder bei Bibliotheken noch bei Kinderkrippen, noch bei Kindergärten, noch bei Schulsanierung, noch bei Straßensanierung, noch bei Meldestellen gekürzt werden. Das verstehe ich auch, ich würde vermutlich auch selber so reagieren. Wir waren noch viel kleinteiliger in unserer Jugend, da haben die Hohenzollernstraßler die Kurfürstenplatzler ver-haut, bloß weil sie soweit weg gewohnt haben. Also, das Hemd ist einem näher als die Ja-cke. Aber ich kann doch dann nicht wirklich erwarten, dass, weil meine Bürgerversammlung in Laim oder meine Bürgerversammlung in der Au beschlossen hat, bei uns darf es keine Kürzung geben, dass dann die Kürzung wirklich vergessen werden kann. Nein, es gibt Ent-scheidungen und da stimme ich dem Kollegen Bauernfeind voll zu, die getroffen werden müssen. Nach Anhörung, nach Gewichtung, nach ehrlicher Auskunftserteilung. Aber die Vorstellung, jetzt sind wir am Wochenende zusammen gesessen und haben gesagt, da wol-len wir ein kulturelles Zentrum, wenn das jetzt nicht kommt, dann war das Ganze nur eine Farce und der Stadtrat hat uns auf den Arm genommen, das ist wirklich eine illusionäre Ein-stellung. Und ich glaube, dass für die Bürgerbeteiligungen und auch die Bereitschaft sich zu

engagieren, diese Illusion fast gefährlicher ist als ein autoritärer Stil eines Kommunalpolitikers oder der Hochmut der Ämter. Weil diese Einstellung wirklich zu einer Frustration führt, wo man dann alles hin schmeißt. Und sagt, ich bin an der Nase herumgeführt worden, fühle mich missbraucht und man sieht ihn beim Workshop oder bei der Bürgerversammlung nie wieder. Und das wäre das Schlimmste was uns passieren kann. Aber deswegen bitte realistische Erwartungen, wie groß kann der Einfluss einer Anhörung sein und worauf hat man wirklich Anspruch, auf Entgegennahme und Gewichtung der Argumente, ja, aber auf garantierte Vollstreckung, nein.

Frau Schmidt:

Ich wollte nur noch einen Satz zum Quartiersforum sagen. Menschen haben ja zum Glück auch die Fähigkeit sich zu erinnern und der Eindruck bei den Teilnehmern, der in diesem Quartiersforum entstanden ist, der war so positiv, das ich denke, wenn wieder mal ein Thema da sein wird, dann wird auch bei den Bewohnern die Erinnerung kommen und dann kann man sehen, was sich da vielleicht dann wieder weiterentwickelt in die Zukunft.

Herr Huss:

Ich möchte noch mal eine kurze Antwort darauf geben auf Ihre Bemerkung zu der Vision aus der Sicht der Automobilindustrie. Ich muss feststellen und sagen, ich bin sehr froh, dass die Arbeitsgruppe, die sich mit dem Thema Vision für München 2030, sich nicht mit dem Thema Fahrzeugtechnik, Transporttechnologie beschäftigt hat. Ich will da nicht die Qualität der Arbeit abwerten, aber für uns Fahrzeughersteller ist das Jahr 2030 absolut überschaubar. Da wird es keine dramatischen revolutionären Veränderungen an den Transportgefäßen, wie wir unseren Transport bewältigen, sowohl für den Personenverkehr als auch Güterverkehr geben, 40 Tonnen Lastzug, der hat 25 Tonnen Last auf dem Rücken, da sind die Dimensionen festgeschrieben, da können sie visionär überhaupt nichts daran machen. Das Fliegen für die Masse der Bevölkerung wird nicht stattfinden, weil die Beherrschung der Dritten Dimension in der Masse vom Fahrzeug, die wir in der Zweidimensionalität noch beherrschen, überhaupt nicht funktioniert. Ein antriebsloses oder energieverbrauchsloses Gerät funktioniert aus physikalischen Gründen nicht und die Menschen werden eher 2 Meter groß als das sie 1,80 m groß sind. D.h. das sind alles Dinge, die sind völlig klar und überschaubar. Wir wissen auch, dass jeder der 2020 Auto fährt, heute schon geboren ist. 2020 ist heute bei uns in der Industrie ein ganz normaler Vorgang. Denn das Auto, was wir heute morgen beschlossen haben, in drei Jahren auf die Straße zu bringen, prägt das Straßenbild 2020 noch mit, weil wir das Auto in 3 Jahren anfangen zu bauen, dann haben wir 2006, das wird 8 Jahre gebaut, dann haben wir 2012, 2013 und dann sind wir mit 12 Jahren Lebensdauer weit über das Jahr 2020 hinaus. Die Dimensionen in unserer Industrie sind so langfristig, dass wir Ihnen jetzt schon sagen können, auch wenn wir alle Visionen zusammennehmen, 2030 wird sich im Verkehrsbild nicht dramatisch unterscheiden von 2003. Und was die Vision angeht mit der Eisenbahn, ich kann Ihnen nur sagen, da gibt's Automobilhersteller, die große Autos bauen, die würden am liebsten links und rechts neben der Schiene Betonplatten setzen und in der Zeit wo die Schiene nicht fährt mit dem LKW dran fahren, das wäre vielleicht noch eine visionäre Lösung des Güterverkehrs.

Moderator:

Meine Damen und Herren vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Mein Dank geht an die Podiumsteilnehmer für ihr Engagement aber auch für Ihr Engagement meine Damen und Herren im Publikum, für Ihren Langmut und für Ihre Teilnahme. Kommen Sie gut nach Hause. Diese Veranstaltung sollte keine Abschlussveranstaltung, sondern auch eine Auftaktveranstaltung sein, denn die Zukunft holt uns in jedem Fall ein, sie macht Arbeit. Machen wir die Arbeit lieber selber und warten wir nicht ab, wie Herr Dr. Göschel es vorhin schon gesagt hat, bis sie uns von sich aus die Arbeit aufnötigt.

Auf Wiedersehen.