

Materialien  
aus dem Projekt

Zukunft  
München 2030

Visionen und  
Strategien für Stadt  
und Region

ZUKUNFT MÜNCHEN 2030

Visionen und Strategien  
für Stadt und Region

Band 1:  
Prozess und Ergebnis

Der Beitrag aus München  
zum Wettstreit deutscher  
Städte um Ideen  
und Zukunftsvisionen  
zur „Stadt 2030“

gefördert vom  
Bundesministerium für  
Bildung und Forschung  
(BMBF)

[www.muenchen2030.de](http://www.muenchen2030.de)

MÜNCHEN  
2030

ZUKUNFT MÜNCHEN 2030  
Visionen und Strategien  
für Stadt und Region

Band 1:  
Prozess und Ergebnis

Der Beitrag aus München zum Wettstreit deutscher Städte und Gemeinden um Ideen und Zukunftsvisionen zur „Stadt 2030“ - gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

Landeshauptstadt München mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Sozialreferat

IMU Institut für Medienforschung und Urbanistik München

ISW Institut für Städtebau und Wohnungswesen München

Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung der Technischen Universität München

München 2004



## DAS PROJEKT UND DIE BETEILIGTEN

Die Landeshauptstadt München und die am Projekt beteiligten wissenschaftlichen Partnereinrichtungen bildeten, so war es seitens des Bundesforschungsministeriums vorgesehen, einen gleichberechtigten Arbeits- und Forschungsverbund.

Die Landeshauptstadt München war mit drei Referaten, nämlich dem federführenden Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Sozialreferat vertreten.

Forschungspartner waren

das IMU Institut für Medienforschung und Urbanistik in München,

das ISW Institut für Städtebau und Wohnungswesen der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung in München und

der Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung der Architekturfakultät der Technischen Universität München.

### Projektbeirat

Zur fachlichen Begleitung wurde ein Beirat einberufen. Ihm gehörten an:

Prof. Dr. Ilse Helbrecht, Technische Universität München/ Universität Bremen,

Prof. Dr. Peter Niehaus, Siemens Real Estate, Vorstandsmitglied der Siemens AG,

Dr. Martin Hübner, Chefökonom der HypoVereinsbank,

Florian Rötzer, Wissenschaftsjournalist,

Prof. Christiane Thalgot, Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München,

Prof. Dr. Dr. Lydia Hartl, Kulturreferentin der Landeshauptstadt München,

Friedrich Graffe, Sozialreferent der Landeshauptstadt München, und

Dr. Reinhard Wieczorek, Referent für Arbeit und Wirtschaft der Landeshauptstadt München.

### Projektverantwortliche und Projektmitarbeiterinnen und -mitarbeiter

#### Landeshauptstadt München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstr. 28, 80331 München, Fon (089) 233-22989, Fax (089) 233-25601, eMail: klaus.illigmann@muenchen.de, Webseite: www.muenchen.de

Stadtdirektor Stephan Reiß-Schmidt (Projektleitung), Dr. Josef Tress, Klaus Illigmann, Dr. Klaus Neubeck, Günter Distler

Sozialreferat, Orleansstr. 11, 80669 München, Fon (089) 233-21152 , Fax (089) 233-27877, eMail: helga.summer-juhnke@muenchen.de

Helga Summer-Juhnke, Barbara Schmid

Referat für Arbeit und Wirtschaft, Herzog-Heinrich-Straße 22, 80336 München, Fon (089) 233-21332, Fax (089) 233-21332, eMail: raymond.saller@muenchen.de

Dr. Raymond Saller, Klaus Fischer

## Teilprojekt Integration und Segregation

IMU Institut für Medienforschung und Urbanistik GmbH, Hermann-Lingg-Str. 10, 80336 München, Fon (089) 54 41 26 0, Fax (089) 54 41 26 11, eMail: [imu-muenchen@imu-institut.de](mailto:imu-muenchen@imu-institut.de), Webseite: [www.imu-institut.de](http://www.imu-institut.de)

Dr. Detlev Sträter (Projektleitung und Koordination des Gesamtprojekts), Yvonne Außmann, Andreas Pousinis, Susanne Glas

## Teilprojekt Wissen und Kreativität

ISW Institut für Städtebau und Wohnungswesen München, Steinheilstr. 1, 80333 München, Fon (089) 54 27 06 0, Fax (089) 54 27 06 23, eMail: [office@isw.de](mailto:office@isw.de), Webseite: [www.isw.de](http://www.isw.de)

Dr. Andreas Romero (Projektleitung), Lisa Purker, Dr. Andreas Klee, Christian Müller, Susanne Glas, Holger Adam

## Teilprojekt Mobilität und Kommunikation

Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung der Technischen Universität München, Arcisstr. 21, 80333 München, Tel. (089) 289-22310, Fax. (089) 289-22315, eMail: [lss@lrz.tu-muenchen.de](mailto:lss@lrz.tu-muenchen.de), Webseite: <http://zeus.lse.arch.tu-muenchen.de/>

Prof. Dr. Ingrid Krau (Projektleitung), Ricarda Länge, Cornelia Niederwieser, Frank Eisenmann, Anette Huber, Susanne Glas, Viktor Goebel

## Danksagung

Wir danken allen, die an der Vorbereitung, Durchführung und Begleitung des Projekts „Zukunft München 2030“ beteiligt waren. Danken möchten wir den vielen, hier nicht einzeln zu nennenden Kolleginnen und Kollegen aus den verschiedenen Abteilungen der Stadtverwaltung München, den Regional- und Landesbehörden, Forschungseinrichtungen, vom Projektträger TÜV Akademie in Köln sowie vom projektbegleitenden Deutschen Institut für Urbanistik Berlin, die uns mit der Bereitstellung von Informationsmaterial, weiterführenden Hinweisen und kritischen Anregungen bei der Durchführung des Projekts tatkräftig unterstützten.

Der Dank richtet sich ferner an die Bürgerinnen und Bürger, die den Einladungen zu den Quartiersforen in den Münchner Stadtvierteln Aubing, Hadern und Maxvorstadt folgten, ebenso an die Referent/innen, Diskutant/innen, Moderator/innen und Zuhörer/innen der projektbegleitenden Workshops. Der Dank gilt auch den Damen und Herren, die sich für Expertengespräche zur Verfügung stellten, und nicht zuletzt den Mitgliedern des Projektsbeirates, die das Projekt kritisch begleiteten. Sie alle haben zum Gelingen des Projekts „Zukunft München 2030“ beigetragen.

Dennoch liegt die Verantwortung für alle Fehler und Irrtümer allein bei den Verfasserinnen und Verfassern des vorliegenden Berichts. Für seine Unzulänglichkeiten möchten wir uns bereits vorab entschuldigen. Für Hinweise auf sie wären wir dankbar.



# Gesamtinhaltsübersicht

## Band 1: Prozess und Ergebnis

1	Zur Einführung: Warum München im Wettbewerb „Stadt 2030“ mitmacht und was man sich davon verspricht	1
2	Ist Zukunft gestaltbar? Zukunft München 2030	7
2.1	Autonomie und Integration	7
2.2	Positionierungen zur „wissenschaftlichen Zukunftsbewältigung“	8
2.3	Zur Herangehensweise und Durchführung des Projekts	10
2.3.1	Projektkonzeption	10
2.3.2	Methodik	13
2.3.3	Arbeitsweise	15
2.3.4	Öffentlichkeitsarbeit	16
3	Einstieg in den „Münchner Zukunftsdialog“	19
3.1	Auftaktveranstaltung	19
3.2	Die Quartiersforen	21
3.3	Region München 2030	22
3.3.1	Erwartungen zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der Region	22
3.3.2	Verhältnis von Stadt und Umland	23
3.3.3	Organisationsmodelle für die Region	24
3.3.4	Grenzen der Planbarkeit und Steuerung der Regionsentwicklung	25
3.4	Region München 2030 - Workshop für Entscheidungsträger	25
4	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	29
5	Drei Szenarien für Stadt und Region	32
5.1	Szenarien als Methode von Vorausschau - Anmerkungen zur Szenarienentwicklung	32
5.2	Megatrends als Rahmensetzungen für Szenarien	35
5.3	Szenario 1: Giganto Monaco – Warum kleckern, wenn man klotzen kann? (Wirtschaftliches Wachstum)	38
5.4	Szenario 2: „Der Riese ruht“ (Wirtschaftliche Stagnation)	50
5.5	Szenario 3: „Die Luft ist raus – Frust macht sich breit – Auf Regen folgt Sonnenschein“ (Wirtschaftliche Rezession und gesellschaftliche Regression)	59
6	Zukunft München 2030 – wohin wir wollen	64
7	Wie geht es weiter? - Handlungsempfehlungen	67
	Veröffentlichungen aus dem Projekt „Zukunft München 2030“	71
	Literatur zu Band 1	73
	Anhang	75

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Projektbegleitende Veranstaltungen	17
Tabelle 2:	Megatrends	37

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bearbeitungsstruktur und Bearbeitungsebenen	14
Abbildung 2:	Der „Möglichkeitsraum“ der Szenarien	33
Abbildung 3:	Wirtschaftliche Grundpositionen der drei Szenarien	34
Abbildung 4:	Der Verlauf der Szenarien mit Stützzeitpunkten	35
Abbildung 5:	Bruttoinlandsprodukt je Einwohner/in in Euro bis 2030 (fiktive Annahme)	40
Abbildung 6:	Entwicklung der Patentanmeldungen je 100.000 Beschäftigte (fiktive Annahme)	41
Abbildung 7:	Entwicklung der Arbeitslosigkeit bis 2030 (fiktive Annahme)	42
Abbildung 8:	Nachfrage nach Arbeitsplätzen im einfachen Dienstleistungsbereich 2030 (fiktive Annahme)	43
Abbildung 9:	Entwicklung der Arbeitslosenquote bis 2030 (fiktive Annahme)	44
Abbildung 10:	Entwicklung der Siedlungsdichte bis 2030 (Einwohner pro Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche, fiktive Annahme)	46
Abbildung 11:	Entwicklung der Haushalte mit Kindern bis 2030 (fiktive Annahme)	47
Abbildung 12:	Bevölkerungsentwicklung bis 2030 (fiktive Annahme)	48
Abbildung 13:	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts pro Kopf in Euro bis 2030 (fiktive Annahme)	51
Abbildung 14:	Entwicklung der Haushalte mit Kindern bis 2030 (fiktive Annahme)	54
Abbildung 15:	Entwicklung der Arbeitslosenquoten bis 2030 (fiktive Annahme)	55
Abbildung 16:	Entwicklung der Erfindungen in Zukunftstechnologien bis 2030 (fiktive Annahme)	56
Abbildung 17:	Bevölkerungsentwicklung bis 2030 (fiktive Annahme)	57
Abbildung 18:	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner/in in Euro bis 2030 (fiktive Annahme)	59
Abbildung 19:	Entwicklung der Patentanmeldungen je 100.000 Beschäftigte bis 2030 (fiktive Annahme)	60
Abbildung 20:	Entwicklung der Arbeitslosenquoten bis 2030 (fiktive Annahme)	61
Abbildung 21:	Bürgerinnen und Bürger, die sich sozial und umweltpolitisch engagieren (in Prozent) bis 2030 (fiktive Annahme)	62
Abbildung 22:	ohne Titel	64

## Band 2: Integration und Segregation

Inhaltsverzeichnis	I	
Tabellenverzeichnis	III	
Abbildungsverzeichnis	III	
1	Zum Verständnis des Themas	1
1.1	Historische Gründe für soziale Ungleichheit	2
1.2	Integration und Segregation in der Stadtregion München	3
1.3	Zielsetzungen	4
1.4	Fragestellungen und Themenbereiche	5
2	Integration und Segregation – theoretische Annahmen und Befunde	6
2.1	Objektive und subjektive Aspekte von Integration	6
2.2	Gerechte soziale Teilhabe	6
2.3	Interpretationen sozialer Ungleichheit	7
2.4	Segregation	9
2.5	Zur These „gesellschaftlicher Individualisierung“ - Schlüsselkategorie der gesellschaftlichen Dynamik	11
3	Integration und Segregation - Empirische Befunde	16
3.1	Demographische Integration - das Generationenverhältnis	16
3.2	Berufliche Integration – Funktioniert das Erwerbssystem noch als Integrationsmaschine?	27
3.3	Integration von Migranten - Ethnosoziale und ethnokulturelle Integration	33
3.4	Vertikale Polarisierung: Wie viel Armut und wie viel Reichtum verträgt die Münchner Stadtgesellschaft	45
3.5	Horizontale Pluralisierung: Individualisierung, Lebensstile, soziale Milieus	53
3.6	Segregationsfaktor Wohnungsmarkt	60
3.7	Soziale Integration durch eine kinder- und familienfreundliche Stadtpolitik	71
4	Lassen die sozialen Bindekräfte nach? – eine Einschätzung	82
5	Leitziele der „Perspektive München“: integrierte Stadtteilentwicklung und bürgerschaftliches Engagement	84
6	Das Konzept der Bürgergesellschaft und Visionen stadtgesellschaftlicher Solidarität	97

## Band 3: Wissen und Kreativität

1	Einführung, Zusammenfassung und Leseanleitung	5
2	Wissen und Kreativität	7
2.1	Was ist „Wissen“?	7
2.2	Was ist „Kreativität“?	8
2.3	„Lernen“ und „Bildung“	10
3	Das Verhältnis von Wissen und Kreativität in der Gesellschaft	12
3.1	Wissensgesellschaft	13
3.2	Wissen und Kreativität und das Lebensstil-Konzept	16
4	Der Wirtschaftliche Kontext von Wissen und Kreativität	22
4.1	Die Wissensökonomie und Wissensmanagement	22
4.2	„Wichtiges Wissen“	23
4.3	Lernen und Arbeiten in der Wissensgesellschaft	25
5	Der räumliche Kontext von Wissen und Kreativität	27
5.1	Wissen und Kreativität als Standortfaktoren und –qualitäten	27
5.2	„Kreative Milieus“ und „Lernende Regionen“	28
6	Stadt und Region München im Kontext von Wissen und Kreativität	34
6.1	Von München über die Maxvorstadt nach Athen	37
6.2	Die Universitäten liegen in München, Martinsried, Garching und Singapur	43
7	Wissen und Kreativität in München	47
7.1	Wissenspolitik in Stadt und Region München	47
7.2	Vorhandene institutionelle Zukunftsstrategien für Bildung und Wissenschaft	49
8	„Neue Antworten“ - Handlungsmöglichkeiten für Stadt und Region	54
8.1	Strategien für die Zukunft von Wissen und Kreativität	56
8.2	Im Rahmen des Projektes entwickelte beispielhafte Maßnahmenvorschläge	58
9	Europäische Innovationsregion München	67
10	Zusammenfassung	73
11	Literaturverzeichnis	75
12	Abbildungsverzeichnis	81

## Band 4: Mobilität und Kommunikation

1	ZU UNSERER ARBEIT	1
	Aufgabenstellung und Herangehensweise	1
	Inhaltliche Schwerpunkte	4
	Leitgedanken zur Stadtgesellschaft	5
2	MOBILITÄT UND KOMMUNIKATION	7
	Begriffsdefinition und Verständnis	7
	Langfristige Entwicklungslinien bei Personenverkehr und Mobilität	8
	Die Zukunftswelt der physischen Mobilität	10
	Physische Mobilität und Raum	10
	Die Zukunftswelt der elektronischen Kommunikation	11
	Absehbare Entwicklungen bei den I+K – Technologien und nicht determinierte Auswirkungen	12
	Telekommunikation und Raum	14
	Telekommunikation und Öffentlicher Raum	15
	Individualisierung, soziale Lagen, Lebensstile und Mobilität	16
	- Lokale Milieus und Alltagsmobilität	18
	- Individualmobilität in Stadtregionen	19
	Freizeitmobilität	19
	Sonderaspekt: Jugendmobilität	20
3	STADTREGIONEN	23
	Zum Begriff „Stadtregion“	23
	Entwicklung der Stadtregionen	24
	- Kontinuitäten in der Entwicklung in der letzten 30 Jahre	24
	- Möglichkeitsraum der Entwicklung in den nächsten 30 Jahren	25
	Entfernung und Nähe in Stadtregionen	25
	Nachhaltigkeit in Stadtregionen	26
4	MÜNCHEN UND SEINE REGION	29
	Die monozentrische Stadtregion München und ihr Zentrum	33
	Entwicklung an der Peripherie des Monozentrums	36
	Bevölkerungsprognosen und mögliche Folgen des soziodemographischen Wandels	38
	- Bevölkerungsprognosen 2002 für München und Bayern	38
	Mobilität und Verkehr in der Stadt München	39
	- Die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur der Stadt	39
	- Mobilität und Verkehr	39
	- Mobilitätsverhalten, Mobilitätsstile und Mobilitätskultur	42
	- Verkehrsinfrastruktur und ihre Inanspruchnahme	46
	VISION 2030: Möglichkeitsräume der Mobilität und der kommunalen Verkehrspolitik	46

- Demographisch und sozialstrukturell bedingte Entwicklungstrends in der Stadt	47
- Zukünftige Mobilitätskultur	48
Unterstützende Ergebnisse der Quartiersforen	49
Integration von ÖV und MIV zu einem stadtverträglichen Verkehrssystem	51
- Ziele und Leitlinien der Stadt zu zukunftsfähiger Mobilität	53
- Vorschläge für die Stadt München	53
- Zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Stadtperipherie und die Stadt-Umland - Bahn	54
Mobilität und Verkehr in der Stadtregion München	56
- Die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur der Region	56
- Mobilität und Verkehr	56
- Die Verkehrssituation im Münchner Umland	60
- Kartenanalysen zu Ein- und Auspendlern in der Stadtregion München	60
- Zukunftsfähige Mobilität und Verkehrsinfrastruktur für die Region in offiziellen Zielen und Leitlinien	62
VISION 2030: Möglichkeitsräume der regionalen Mobilität und einer regionalen Verkehrspolitik	63
- Siedlungskonzentration und zukünftige Mobilität	64
- Anreicherung der monofunktionalen Strukturen an der Peripherie	65
- Zukunftsorientierte Ansätze unserer Expertengespräche und Workshops mit regionalen Entscheidungsträgern	66
- Zukunftsfähige Entwicklung der Raumstruktur der Stadtregion München anhand von räumlichen Denkmodellen	66
- Drei sich ergänzende räumliche Denkmodelle	69
Denkmodell „Kompakte Kernstadt als Stadt des Austauschs und der kurzen Wege“	69
Denkmodell „Dezentrale Konzentration“	69
Denkmodell „relative Nahbereichsbeziehungen in Teilregionen“	70
Regionalskizzen	72
VISION 2030	81
5 Ergebnisse zu Mobilität und Kommunikation in den DIALOGVERFAHREN UND EXPERTISEN	85
Quartiersforen	85
Fallstudie Biotechnologie Martinsried	106
6 WECHSELBEZIEHUNGEN ZWISCHEN DEN DREI THEMENFELDERN	113

Literaturverzeichnis

Verzeichnis der Abbildungen, Karten und Regionalskizzen

# 1 ZUR EINFÜHRUNG: WARUM MÜNCHEN IM WETTBEWERB „STADT 2030“ MITMACHT UND WAS MAN SICH DAVON VERSPRICHT

## Aufgabenstellung

„Stadt 2030“ – unter diesem Titel hat das Bundesforschungsministerium im Jahre 2000 einen Wettbewerb unter den Städten und Gemeinden in Deutschland ausgeschrieben. Das Ziel des Wettbewerbs bestand darin, Kommunen in Deutschland dazu anzuregen, zusammen mit wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen Ideen, Konzeptionen und Leitbilder für die Zukunft ihrer Stadt und Region über einen längeren Zeithorizont von etwa 30 Jahren zu formulieren. An diese Konzeptionen wurde die Erwartung gerichtet, dass sie „visionären Charakter“ haben sollen und als „Zielsysteme und Bewertungsrahmen für aktuelle politische Entscheidungen und Einzelplanungen dienen“ können: „Zu zeichnen ist ein Zukunftsbild der jeweiligen Stadt, nach dem die planerischen Schritte und politischen Verfahren bestimmt werden können, die zur Erreichung dieser Zukunft erforderlich erscheinen“ – so der Ausschreibungstext des Ideenwettbewerbs „Stadt 2030“ - ein mit anspruchsvollen Anforderungen formuliertes Programm.

Das Jahr der Auslobung legt die Vermutung nahe, dass bei der Konzipierung des Ideenwettbewerbs auch der Gedanke Pate stand, an der Schwelle zum 21. Jahrhundert, das zugleich ein neues Jahrtausend einleitet und von vielen als eine „Zeitenwende“ mehr gespürt denn erkannt wird, eine Phase des Nachdenkens einzulegen. Es gilt zu bilanzieren und Ziele und Vorstellungen über Wege in die Zukunft zu entwickeln und auszuloten, wie man sich denn darauf einzurichten habe.

## Langfristiges Denken in der Stadtentwicklung

Der Städtewettbewerb reflektiert aber auch, dass Stadtentwicklungsplanung und Stadtpolitik seit langem ein Defizit in der Entwicklung von Zukunftsentwürfen haben. Stadtentwicklungspolitik und Stadtplanung wurden in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend kurzatmiger, waren gezeichnet von einem Inkrementalismus kurzfristiger Reaktionen auf primär wirtschaftliche Anforderungen und sich verändernde Rahmenbedingungen. Nachdem der wirtschaftliche und gesellschaftliche „Wiederaufbau“ nach dem 2. Weltkrieg Ende der 1960er Jahre weitgehend abgeschlossen war und sich Anfang der 1970er Jahre die „Grenzen des Wachstums“ abzeichneten, verfestigten sich die Überzeugungen, dass nur eine bewusste und zielgerichtete Politikgestaltung einschließlich einer vorausschauenden und koordinierten Stadt- und Regionalentwicklung Wege aus der Wachstumsfalle weisen könne. „Planung“ verlor seinen politischen Schrecken, der unter den Bedingungen der Ost-West-Systemkonkurrenz von konservativer Seite lange gepflegt wurde. In den 1970er Jahren begann man, das Zielsystem und Instrumentarium politisch-administrativer Planung auf allen Ebenen auf- und auszubauen und zu verfeinern. Es entwickelte sich eine „Planungskultur“, in der die theoretischen, methodischen und instrumentellen Grundlagen für das politisch-administrative Planungshandeln gelegt wurden.

Die 1980er Jahre zeigten schnell auf, dass die erhoffte Planbarkeit in Stadt und Region auch Grenzen hat: Unter den Bedingungen sinkender Zuwachsraten und steigender Arbeitslosigkeit ersetzten Investorenentscheidungen und der Poker um günstige Standortbedingungen die planungspolitischen Eckdaten für kommunale und regionale Planungs- und Gestaltungsmöglichkeiten. Und in den 1990er Jahren war man in West und Ost damit befasst, den Zusammenbruch des sozialistischen Staatensystems und die Vereinigung beider deutscher Staaten, die kaum jemand auf der Agenda hatte, in ihren Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft auf allen Ebenen zu bewältigen. Für die Entwicklung und Umsetzung von Langfristvorstellungen blieb dabei kaum Zeit. Visionen von wirtschaftlich „blühenden Landschaften“ verdorrten recht schnell. Das auf kurzfristigen Erfolg ausgerichtete öffentliche Planungshandeln zeigte große Mängel und ging oftmals am gewünschten Ziel vorbei. Nun wurde als defizitär und als schmerzlich empfunden, dass langfristige Leitbilder und Visionen nicht zuletzt in der Stadt- und Regionalentwicklung fehlten. Diese Wahrnehmungen mögen bei der Konzeptionierung des Ideenwettbewerbs „Stadt 2030“ mitgeschwungen haben.

## Chancen für einen Paradigmenwechsel

Der Städtewettbewerb eröffnet nun die Chance, über die Möglichkeiten für einen Paradigmenwechsel in der Stadt- und Regionalentwicklung nachzudenken und diesen auszuloten. „Stadt 2030“ stellt für die Städte und Gemeinden in Deutschland eine Herausforderung dar. Durch ihn erhalten sie einerseits Gelegenheit, die eigenen Entwicklungsperspektiven und deren Rahmenbedingungen über einen Zeithorizont von mehreren Jahrzehnten zu reflektieren. Der Wettbewerb verlangt andererseits, die Konsequenzen des Nachdenkens über die Zukunft in einen umfassenderen und längerfristigen planerischen Handlungsrahmen einzuordnen. Diese doppelte Perspektive von Möglichkeit und Gestaltungszwang hat in der Tat seinen Reiz.

### Wie offen ist die Zukunft?

Auch wenn sich Zukunft als Ganzes nicht vorhersehen lässt, kann man versuchen, Teilbereiche zukünftiger Entwicklung unter Beachtung erkennbarer Rahmenbedingungen zu umreißen. So gibt es Bereiche, über die man aufgrund ihrer Trägheit und ihres Beharrungsvermögens durchaus plausible Vorstellungen entwickeln kann, wie sich die Dinge in Zukunft voraussichtlich weiterentwickeln werden. Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung, speziell der Demographie gehört etwa dazu. Das generative Verhalten verändert sich nicht so kurzfristig und abrupt, als dass man nicht über mehrere Dezennien Modellrechnungen durchführen könnte, die geeignet sind, Bevölkerungsveränderungen abzuschätzen. Auch Technikentwicklung ist nicht so spontan und voraussetzungsfrei, als dass nicht Technikexperten bestimmte Trends in einer überschaubaren Zeitspanne als wahrscheinlich bezeichnen könnten. Die räumliche Entwicklung verändert sich langfristig und eher träge; sie bewegt sich in der Zeit – um ein Bild zu bemühen - wie ein Öltanker auf dem Meer. Als weniger geeignet für langfristige Zukunftsbetrachtungen erscheinen wirtschaftliche Entwicklungen. So sind Konjunkturprognosen des nächsten Jahres häufig schon Makulatur, bevor der Prognosehorizont überhaupt erreicht ist. Sie unterliegen komplexen menschlichen Entscheidungen, die auf Wechselwirkungen beruhen und – um im Bild zu bleiben – immer wieder zum Kurswechsel des Öltankers in voller Fahrt führen.

Die Unvorhersehbarkeit gilt grundlegend für alle gesellschaftlichen Entwicklungen. Das Zusammenwirken einer beinahe unendlichen Zahl von Handlungen führt zu immer neuen Entscheidungskonstellationen, die das weitere Handeln beeinflussen usw. Es lassen sich aber, wie wir sagen, Möglichkeitsräume der Entwicklung umreißen und Konsequenzen sichtbar machen. Gesellschaften sind gegenüber diesen komplexen Wirkungszusammenhängen nicht machtlos, sondern haben Gestaltungsspielräume, wie wir im folgenden Kapitel „Ist Zukunft gestaltbar?“ aufzeigen.

### Warum München mitgemacht hat

Warum hat sich München am Ideenwettbewerb des Bundesforschungsministeriums beteiligt? Was war das Interesse, was waren die Beweggründe?

Vorausgeschickt sei, was für München keine Gründe waren, sich am Städtewettbewerb zu beteiligen. München mit seinem Umland ist eine gut „beforschte“ Region und vor allem Stadt. Für München bot der Wettbewerb daher keinen unmittelbaren Anlass, den allgemeinen Wissensstand über Stadtstrukturen und Stadtentwicklung entscheidend vertiefen zu wollen. Nicht nur, dass aus der Lehre und Forschung an den Münchner Universitäten, Hochschulen, Instituten und sonstigen Einrichtungen eine Vielzahl von Untersuchungen und Analysen vorliegen, die unterschiedliche Aspekte der Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft, Kultur und Politik, Umwelt und Infrastruktur in Stadt und Region zum Gegenstand haben. Stadtforschung und die Erarbeitung von Stadtanalysen sind seit den 1960er Jahren eine unmittelbare Aufgabe der planenden Verwaltung in den verschiedenen Referaten und Ämtern. Stadtforschung findet aber auch im Rahmen externer Untersuchungen statt, die im Auftrag der Landeshauptstadt erarbeitet werden.

München benötigte den Städtewettbewerb „Stadt 2030“ auch nicht als einen Anstoß, um sich mit Zukunftsfragen stadtreionaler Entwicklung generell zu beschäftigen. Dieser Aufgabe hat sich die Stadt bereits öfter gestellt, zuletzt mit der „Perspektive München“, die der Stadtrat Anfang 1992 als „neuen Stadtentwicklungsplan“ in Auftrag gab. Notwendig wurde er vor dem Hintergrund der gra-

vierenden politischen und wirtschaftlichen Folgen der deutschen Vereinigung, der Grenzöffnung nach Osteuropa, des europäischen Binnenmarktes und der „Globalisierung“. Mit der „Perspektive München“ wird Stadtentwicklungsplanung als permanente Aufgabe und als ein integrierender Kommunikationsprozess verstanden. Unter dem Oberbürgermeister Vogel und dem Planungschef Abress wurde München zu Anfang der 1970er Jahre zum Vorreiter der Stadtentwicklungsplanung in der Bundesrepublik. Vor hier nahm die Herausforderung ihren Lauf, Stadtentwicklungsziele zu formulieren und dafür einen speziellen Stab einzurichten, was in vielen Städten der Bundesrepublik Deutschland übernommen wurde.

Für München stellt der Ideenwettbewerb „Stadt 2030“ auch keinen Anlass dar, sich ein städtebauliches Leitbild zu schaffen. Dieses hat sich die Landeshauptstadt bereits mit dem Leitkonzept „kompakt - urban – grün“ gegeben.

Dennoch hat sich München am Ideenwettbewerb „Stadt 2030“ beteiligt. Dafür gibt es mehrere gute Gründe.

- München will die Stadt mit Vorbildcharakter der Stadtentwicklungsplanung im Sinne bewusster Zukunftsgestaltung bleiben. Der Ideenwettbewerb „Stadt 2030“ wird als eine Herausforderung und Chance gesehen, sich mit den *langfristigen* Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt und der Stadtregion München und deren Rahmenbedingungen kritisch, auch selbstkritisch auseinander zu setzen. Der Zeithorizont, der mit „Stadt 2030“ angedeutet ist, reicht über den Zeithorizont von Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung deutlich hinaus.
- Der Ideenwettbewerb gibt Gelegenheit, die städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen *Leitlinien der „Perspektive München“* zu überprüfen und Sensibilität für die langfristigen Folgen des Handelns zu entwickeln. Die Ergebnisse des Münchner Wettbewerbsbeitrages „Zukunft München 2030“ können als Grundlagenarbeit für die Fortschreibung der „Perspektive München“ genutzt werden.
- Der Ideenwettbewerb gibt Gelegenheit, Themen kritisch und kontrovers zu behandeln, die eher im Schatten stadtpolitischen und öffentlichen Interesses stehen, die aber eine wichtige Rolle bei der weiteren Entwicklung der Stadtgesellschaft in der Stadtregion München spielen dürften.
- Der Ideenwettbewerb gibt Gelegenheit, verstärkt eine *regionale Perspektive* für die Stadtregion München zu entwickeln, die *regionale Identität* interkommunal zu stärken und mit der Verfolgung der Frage, wohin man als Region München will, zur Rollenfindung beizutragen.
- Der Ideenwettbewerb gibt nicht zuletzt Gelegenheit, einen *öffentlichen Dialog* über die Zukunftsentwicklung, die Optionen und Perspektiven der Stadtregion München zu initiieren bzw. diesen fortzusetzen. Es geht auch darum, für die Behandlung von Zukunftsfragen Offenheit zu zeigen und Bürgerinnen und Bürger zum Mitdenken anzuregen.

Was alles zur StadtRegion München gehört

Wenn von „München“ die Rede ist, dann wird damit längst nicht mehr die bayerische Landeshauptstadt alleine identifiziert, sondern die Stadtregion. München ist ein Siedlungsverbund aus der Landeshauptstadt München und ihren Umlandgemeinden inmitten von acht Landkreisen mit insgesamt 185 Gemeinden.

Mehr als die Hälfte der Menschen in der Region lebt außerhalb der Kernstadt München; immer mehr Menschen leben und arbeiten in regionalen Beziehungen. Die Menschen identifizieren sich schrittweise mit ihrer doppelten Eingebundenheit in den (affektiv hoch besetzten) lokalen und in den - noch mit Distanz wahrgenommenen - regionalen Rahmen.

Die Dominanz der Millionenstadt München prägt ihr unmittelbares Umland, wirkt sich aber auch auf die sechs Kreisstädte Freising, Erding, Ebersberg, Starnberg, Fürstenfeldbruck und Dachau aus. Selbst die Planungsregion München (Region 14) ist im Grunde als Betrachtungsraum noch zu eng, um die vielfältigen funktionalen Beziehungen und Abhängigkeiten Münchens adäquat abzubilden. Das Gewicht der Solitärstadt München strahlt selbst auf die entfernter gelegenen Städte Augsburg, Rosenheim, Landshut und Ingolstadt aus. „München“ kann – je nach funktionaler Betrachtung –

auch den gesamten südbayerischen Raum umfassen. Doch sind auch Abhängigkeiten in umgekehrter Richtung entstanden.

„Stadt“ ist also nicht mehr Stadt in den engen Grenzen des Burgfriedens, sondern Teil der Stadtregion als dem größeren Ganzen. Zukunftsbilder können weniger denn je nur für die Stadt allein entworfen werden. „Zukunft Stadt“ kann deshalb nicht mehr für die Kernstadt allein, sondern muss für die StadtRegion gedacht werden. „Zukunft München 2030“ kann daher auch nicht als Zukunft der Stadt München, sondern muss als Zukunft des Arbeits- und Lebensraumes München gedacht und behandelt werden. Aus der Sicht von lokalen Entscheidungs- und Handlungsmöglichkeiten ist die StadtRegion – ohne sie trennscharf abgrenzen zu wollen – für Zukunftsvisionen die angemessene räumliche Bezugsebene.

Die Stadt München bündelt aus historischen Gründen und nicht zuletzt aufgrund ihrer Rolle als Landeshauptstadt eine Vielzahl von Funktionen in Wirtschaft, Gesellschaft, Wissenschaft und Kultur, die weit ins Umland hinausstrahlen und für dieses mit wahrgenommen werden. München ist immer noch der Ort konzentrierter intellektueller und kultureller Potenziale, und die „Leadership“ Münchens darin wird – bei allen Schwierigkeiten im Verhältnis von Millionenstadt und den Gebietskörperschaften im Umland – von diesen auch prinzipiell anerkannt. München hat als urbanes Zentrum eine Vordenker- und Vorreiterfunktion, insbesondere indem es die über die Region verteilten Potenziale bündelt, verknüpft und den regionalen Strukturwandel entscheidend mitgestaltet. Insofern kommt der Stadt München bei der Entscheidung, sich am Städtewettbewerb „Stadt 2030“ zu beteiligen, die Initiativ- und Entscheidungsfunktion zu, und es liegt auf der Hand, dass die „Zukunft München 2030“ für den Einflussraum Münchens mitzudenken ist.

#### Veränderte Rolle von Stadt unter den Bedingungen von Globalisierung

In einer globaler werdenden Welt, getrieben von den Verwertungszwängen der Ökonomie, verändert sich die Rolle von Städten und Regionen nach außen wie nach innen. Stadtregionen sind zwar die Aktionsräume, von denen aus global operierende Unternehmen agieren, sie verlieren selbst aber im Zuge der Globalisierung weiter an Einfluss auf die Gestaltung der Ökonomie, hier insbesondere der internationalen Unternehmen. Globalisierung könnte für Regionen wie München nicht nur Bedrohung und Druck auf bestehende Strukturen bedeuten, sondern auch die Chance, gerade unter diesen neuen Bedingungen ihre Potenziale weiter zu entwickeln und ihre Position national und international zu festigen und auszubauen.

Die Region München weist unter den deutschen Agglomerationsräumen und vergleichbaren europäischen Metropolräumen einen hohen Grad interner und externer Vernetzung zwischen den verschiedenen Akteuren und Akteursgruppen auf. Dies geschieht in einem liberalen politischen und sozialen Klima des Ausgleichs, das nicht unwesentlich dazu beigetragen hat, dass München zu einem wirtschaftlich äußerst erfolgreichen Standort geworden ist, der – weitgehend unbelastet von sog. Altindustrien – heute von moderner Produktion und vor allem von Dienstleistungsbereichen geprägt wird. Diese Vernetzungskultur in wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und politisch-administrativen Netzwerken ist in ihrer positiven Wirkung auf den Gesamtstandort München hin zu sichern, zu unterstützen und weiterzuentwickeln.

#### Chancen und Risiken

Doch die wirtschaftliche Dynamik im Raum München entwickelt Gefährdungspotenziale und lässt Defizite erkennen: Die wirtschaftliche Prosperität lähmt – dies gilt zumindest für die jüngere Vergangenheit – in gewisser Weise die Wahrnehmungsfähigkeit für Alternativen. Der wirtschaftliche Erfolg führt dazu, seine eigenen Rahmenbedingungen zu untergraben und verengt die Entwicklungsperspektiven nicht selten auf einen einmal eingeschlagenen Entwicklungskorridor. Es mangelt bisweilen an einer hinreichenden Offenheit für Entwicklungen, die nicht unmittelbar verwertbar erscheinen. Zu wenig ausgeprägt erscheint die Kultur des kreativen Widerspruchs, in der neuartige Entwicklungen keimen können und die Anstöße für soziale, wirtschaftliche und kulturelle Innovationen abseits der beschrittenen Pfade zu geben vermag. Die Neigung, Extrementwicklungen zu vermeiden und potentielle Konflikte mit einer „Qualitätskultur“ der Abgewogenheit und des Konsenses frühzeitig zu entschärfen, trägt dazu bei, dass Weichenstellungen und Entscheidungen häufig

zugunsten (wirtschaftlich) erfolgsträchtiger „Mainstream“-Maßnahmen getroffen werden, und ver- stellt den Blick auf alternative und durchaus erfolgreiche Entwicklungsmöglichkeiten, denen des- halb nicht genügend Raum gegeben wird. Die Kehrseite der Konsenspolitik besteht in der Gefahr einer impliziten Ausgrenzung von Innovations- und Kreativitätspotenzialen außerhalb des „Mainstreams“ und einer „anderen Öffentlichkeit“. Deshalb ist auch eine Zielrichtung des Projekts, Vorschläge für die Verbesserung von Münchens „Qualitätskultur“ zu erarbeiten und „Kreativitäts- generatoren“, Impulsgeber, „Katalysatoren“, und „interkulturelle Knoten“ zu identifizieren, mit deren Unterstützung sich die Handlungsspielräume für soziale, kulturelle und letztlich auch ökonomische Vielfalt erhalten und weiten ließen.

## Fragestellungen

Es geht im Kern um die Fragen: Wie lässt sich der – nicht nur wirtschaftliche – Erfolg verbunden mit sozialem Frieden und kultureller Kompetenz im Raum München im Sinne nachhaltiger Entwick- lung sichern, und wie hält man gleichzeitig Optionen für neuartige, heute noch nicht abschließend bewertbare Entwicklungen offen? Wie können die „Kreativitätsgeneratoren“ identifiziert und gezielt gefördert werden? Im Beziehungsgefüge von Wirtschaft, sozialem Leben und nachhaltiger Entwicklung liegt das Hauptaugenmerk des vorliegenden Beitrages auf den Risiken und Chancen der sozialen und sozioökonomischen Veränderungen der Stadtgesellschaft im Raum München.

## Leitgedanke „Autonomie und Integration“

Daher war es nur folgerichtig, den Beitrag Münchens zum Ideenwettbewerb „Stadt 2030“ unter den Leitgedanken „Autonomie und Integration“ zu stellen und drei strategische Themenfelder zur Bear- beitung auszuwählen, auf die sich dieses Beziehungsgefüge der Stadtgesellschaft in besonderem Maße auswirken wird. So wurden als wesentliche Entscheidungsfelder für die Zukunft von Stadt und Region die Themenbereiche

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

identifiziert.

Ein innovatives Element des Ideenwettbewerbs „Stadt 2030“ wird im Konzept gesehen, dass sich weder Städte noch Forschungseinrichtungen alleine um die Mitwirkung bewerben konnten, son- dern Städte und Forschungsinstitutionen gemeinsam eine Bewerbung abgeben mussten. Dies sichert – zumindest von der konzeptionellen Anlage her –, dass das Wettbewerbsthema in seiner Bearbeitung eine stadtpolitische Bodenhaftung behält. Andererseits ist vorgesorgt, dass die kom- munal-administrative Verwertungsperspektive und ihre Durchsetzbarkeit im Stadtrat nicht die Re- sultate und die Art der Themenbehandlung determinieren. Insofern ist das Projekt weder ein reines Forschungsprojekt noch ein auf unmittelbare politisch-gestalterische Umsetzung ausgerichtetes Projektvorhaben der Stadt. Es ist vielmehr ein im Schnittbereich von wissenschaftlicher Forschung und städtischer und stadtreionaler Konsensbildung platziertes Projekt.

Dies hatte auch Konsequenzen für die methodische Anlage, wie dem nachfolgenden Kapitel „He- rangehensweise und Durchführung“ zu entnehmen ist.

Der Arbeits- und Forschungsverbund im Münchner Projekt „Zukunft München 2030“ bezog drei Referate der Landeshauptstadt München ein, nämlich das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Sozialreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das zugleich die Federführung des Projekts inne hatte. Forschungspartner waren das ISW Institut für Städtebau und Wohnungswesen (der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung), der Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung (der Architekturfakultät der Technischen Universität München) und das IMU Institut für Medienforschung und Urbanistik in München.

Wenn die Darlegungen, Ergebnisse und Vorschläge im vorliegenden Projektbericht „Zukunft München 2030“ dazu angetan sind, in der öffentlichen Diskussion aufgegriffen und kritisch gewürdigt zu werden und sie darüber hinaus den Dialog über die Zukunft der Stadtregion München anregen, befördern und mit einigen neuen Aspekten bereichern, dann sind wichtige Ziele, die mit dem Projekt angestrebt wurden, erreicht worden.

## 2 IST ZUKUNFT GESTALTBAR? ZUKUNFT MÜNCHEN 2030

### 2.1 Autonomie und Integration

Mit dem Begriffspaar „Autonomie und Integration“ soll der Münchner Wettbewerbsbeitrag zur „Zukunft München 2030“ unter den Leitgedanken des Spannungsverhältnisses von Individuum und Gesellschaft in der Stadtgesellschaft gestellt werden. Das Thema des Verhältnisses von Individuum und Gesellschaft durchzieht die sozial- und politikwissenschaftliche Diskussion von Anbeginn und schließt weitenteils die Frage nach Unabhängigkeit und gesellschaftlicher Verantwortung des Individuums mit ein. Autonomie und Integration sind die beiden Begriffspole, die die spannungsreiche Symbiose von Exklusion und Inklusion, von Privatheit und Öffentlichkeit, von Nähe und Distanz, von Segregation und Integration paraphrasieren.

Autonomie setzt sich aus den beiden griechischen Wörtern auto = selbst und nomos = Gesetz zusammen und bedeutet also „Selbstgesetzgebung“, womit zunächst Eigengesetzlichkeit und Unabhängigkeit von Gemeinden und Ländern gemeint ist. Seitdem die Aufklärung die Freiheit des Einzelnen zum Thema gemacht hat, bezeichnet Autonomie die dem Wohle des Gemeinwesens verpflichtete Selbstverantwortlichkeit der Individuen, thematisiert also das Verhältnis von Freiheit und Bindung der Einzelnen in der Gesellschaft. Solange die Freiheit des Einzelnen in den frühen Zeiten der Aufklärung noch erträumte Utopie war, konnte in aller Unschuld angenommen werden, dass der freie Mensch dieser höheren Vernunft von allein folgen werde; so wurde der Begriff Autonomie positiv verstanden. Wir wissen heute, dass auch in demokratisch verfassten Gesellschaften gesellschaftliche Bindung und Selbstverantwortlichkeit nicht mehr als automatische Folge von Freiheit gesehen werden können. Autonomie ist zum dichotomischen Begriff geworden: Hinter der auf höhere Vernunft verpflichteten Selbstverantwortlichkeit lauern die Gefahren des Missbrauchs und der Missachtung gesellschaftlicher Normen. Autonomie muss daher sowohl geschützt als auch über Gesetze eingeschränkt werden.

Doch schwingt auch heute noch mit dem Begriff Autonomie die hoffnungsvolle Vorstellung mit, dass die Emanzipation der Stadtgesellschaft durchaus in die Richtung selbstgesteuerten sich verantwortlich Fühlens gegenüber dem Gemeinwesen gehen kann, wenn die Freiheitsbedürfnisse der Individuen sich mit dem Verlangen nach Sozietät zum Vorteil aller verbinden – kurzum, wenn „Autonomie und Integration“ zum aufeinander bezogenen und herausfordernden Spannungsverhältnis werden.

Habermas traut den „autonomen Öffentlichkeiten“ Reflexionsfähigkeit und kollektive Handlungsfähigkeit zu und skizziert folgende Utopie: „Die autonomen Öffentlichkeiten müssten eine Kombination von Macht und intelligenter Selbstbeschränkung erreichen, die die Selbststeuerungsmechanismen von Staat und Wirtschaft gegenüber den zweckorientierten Ergebnissen radikaldemokratischer Willensbildung hinreichend empfindlich machen könnte“ (Habermas 1985: 160). Beck hingegen fragt auf eine denkbare zukünftige Realität bezogen: „Wie kann der Zusammenhang, Zusammenhalt individualisierter Gesellschaften gewahrt oder hergestellt werden (zugespitzt gesagt) ohne Religion, ohne Blutopfer und mit der an Gewissheit grenzenden Wahrscheinlichkeit erodierenden Wohlstands? ... Die Frage lautet also: Wieso – und wann! – stiftet Freiheit Sozietät ... Was hält eine hochindividualisierte Gesellschaft, in welcher der Wohlfahrtskonsens zerfällt, zusammen?“ (Beck 1997: 391). Und er sieht das größte Hemmnis in der Angst vor der sich allenthalben ausbreitenden Freiheit, ohne dass deren neue Bindungskräfte erkannt werden. Den Lösungsweg sieht er in eben dieser Freiheit, die Gemeinschaft stiftet, die wiederum Freiheit und Gemeinschaft stiftet usw. (ebd.: 398). Autonomie lässt demnach Integration entstehen und umgekehrt.

Was davon auf der Ebene der Münchner Stadtgesellschaft möglich erscheint, wird vor allem im Themenfeld „Integration und Segregation“ zur Herausforderung. Aber auch im Themenfeld „Mobilität und Kommunikation“ bildet das Verhältnis von individualistischem Handeln und der Akzeptanz von gesellschaftlichen Bindungen die Hintergrundfolie der Betrachtung, während es beim Themenfeld „Wissen und Kreativität“ stärker um den Erwerb der Voraussetzungen geht, die aus dem Stadtbürger ein autonomes und gemeinschaftsfähiges Individuum machen.

Auch der Begriff Stadtgesellschaft ist erläuterungsbedürftig. Wir meinen damit die Gesamtheit der Menschen, die den größeren Sozialraum München ausmachen. Dabei ist uns bewusst, dass eine Stadtgesellschaft nicht an den administrativen Grenzen der Kernstadt endet, sondern sich auf den

regionalen Verflechtungsraum bezieht, der eine Einheit des Austausches und der Kommunikation bildet. Doch werden wesentliche Rahmenbedingungen der Gesellschaft heute auf nationaler und supranationaler Ebene gestaltet. Insofern ist die Stadtgesellschaft ein sozialräumliches Gebilde begrenzter Eigenständigkeit, aber dennoch mit dem gemeinsamen Band der vagen Identifikation, mit dem von Landschaft und Gebautem, Menschen und Beziehungen, Potenzialen und Verflechtungen gebildeten und geprägten Territorium.

## 2.2 Positionierungen zur „wissenschaftlichen Zukunftsbewältigung“

An den Ideenwettbewerb „Stadt 2030“ sind Erwartungen geknüpft, die sich auf die Gestaltbarkeit von Zukunft richten. So geht die Bundesforschungsministerin Bulmahn davon aus, dass „in aller Breite die Städte erreicht (wurden), die der Innovation und Nachhaltigkeit eine große Bedeutung für ihre Zukunftsgestaltung beimessen“ (BMBF 15.3.2001). Wir haben daher zu umreißen, ob und wie Zukunft gestaltbar werden kann, inwieweit dies auf der Ebene von Städten gelingen kann und inwieweit sich Zukunft überhaupt voraussehen lässt.

Warum werden heute (wieder) Zukunftsdebatten geführt?

Aufziehende Gefahren beunruhigen heute wohl die meisten Deutschen, Zukunftsangst scheint wieder eine stärkere reale Basis zu haben. Es scheint, dass diese sich im wesentlichen nicht auf die in Deutschland altbekannte kultur- und geschichtspessimistische Grundhaltung, die im befürchteten „Untergang des Abendlands“ (Spengler) gipfelte, zurückführen lässt, insbesondere nicht als polares Gegenstück zu utopischen Energien, wie dies im 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts der Fall war. Habermas beobachtet 1984 daher bereits ein „Erschöpfen der utopischen Energien“ der klassischen Arbeits- und Sozialstaatsgesellschaft mit ihren egalitären Normen (Habermas 1985: 144/ 145). Zukunftsangst wäre demnach auch ein Ausdruck der mangelnden Überzeugungskraft der alten gesellschaftlichen Normen, während die neuen alternativen Entwürfe künftiger Lebensmöglichkeiten nicht zu einem breit akzeptierten Modell geworden sind. Die verbreitete neue Verunsicherung fußt zudem auch auf der Vorstellung von angewachsenen Gefahren daheim und auf der Welt. Zukunftsangst bezieht sich ganz besonders auch auf den beobachteten Verlust an Gemeinsinn und Gemeinwohlorientierung, weshalb die Suche nach der neuen „Verantwortungsgesellschaft“ (nexus 2001: 36), vor allem im lokalen Kontext, zu einem stadtesellschaftlich wichtigen Thema geworden ist.

Verunsicherung des eigenen Lebens verträgt sich aber immer noch mit weitgehend ungestörter Konsum- und freizeitorientierter Lebensführung im Alltag. Keineswegs lebt man also in Endzeitstimmung. Doch ist die offizielle Politik herausgefordert, sich mit den Gefahren auseinander zu setzen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten Handlungskonzepte für die nahe und fernere Zukunft zu entwickeln. Herausgefordert wird sie aber wohl weniger von den Schwarzmalern als von den beachtlichen Gruppierungen alternativer Lebensentwürfe, die ja längst zu integrierten Teilen der Stadtpolitik geworden sind. Gerade hier paart sich Verunsicherung besonders stark mit eigenen Vorstellungen und aktiven Ansätzen neuer sinnstiftender Lebensformen.

Können wir uns Zukunft vorstellen?

Zukunftsvorstellungen sind gegenwärtige Vorstellungen von der Zukunft; damit sind sie immer Gegenwart. Wenn wir vergangene Zukunftsbeschreibungen lesen, erfahren wir vor allem anderen etwas über die damalige Gegenwart und die Vorstellungen, die damals das Denken beherrschten. „Die Zukunftsvorstellungen sind die Zukunft – heute! Morgen wird die Zukunft anders aussehen“, schlussfolgert Hondrich (Hondrich 1998: 742).

Sie sind Vorstellungen und als solche geben sie die verbreiteten und mit anderen geteilten Vorstellungen von der aktuellen Wirklichkeit wieder. „Je mehr bestimmte Vorstellungen geteilt werden, je größer also die Zahl der Menschen ist, die sie ‚tragen‘, desto größer ist der soziale Wirklichkeitscharakter, also die Macht dieser Vorstellungen über die Menschen.“ (Hondrich 1998: 742). Wir möchten den Gedanken weiterführen: Je mehr ein „Mainstream“ von Politik und Medien auf die Vorstellungen Einfluss zu nehmen sucht, desto deutlicher wird die Tendenz, ein erwünschtes Bild

der sozialen Wirklichkeit entstehen zu lassen, desto mehr werden aber auch abweichende Vorstellungen sich Gehör zu schaffen suchen.

Vorstellungen von Zukunft müssen offensichtlich nicht nur kollektiv geteilt werden. Sie brauchen zudem den breiten und ungehinderten öffentlichen Diskurs, um „sozialen Wirklichkeitscharakter“ zu erzielen. Wer hätte dies treffender ausgedrückt als Habermas, wenn er die Hoffnungen auf eine vernunftgesteuerte Zukunftsgesellschaft im Prozess der Kommunikation begründet sieht? Kommunikation, ein Habermas'scher Schlüsselbegriff, bezeichnet jenen Prozess, in dem sich Vorstellungen von dem herausbilden, was Vernunft im Sinne normativer Ansprüche sein kann; eine Vernunft, die alle verpflichtet, die sich für zivilisiert halten. Hergestellt sieht Habermas diesen Prozess in der Arena der „Unversehrtheit und Autonomie von Lebensstilen“, wie sie „im Mikrobereich alltäglicher Kommunikationen“ beispielsweise aus regionalistischen, feministischen und ökologischen Bewegungen hervorgehen. „Auf solchen Schauplätzen können sich autonome Öffentlichkeiten bilden, die auch miteinander in Kommunikation treten, sobald das Potential zur Selbstorganisation und zum selbstorganisierten Gebrauch von Kommunikationsmedien genutzt wird“ (Habermas 1985: 159/160).

Kommunikation und öffentlicher Diskurs sehen auch wir als Schlüsselbegriffe eines Zukunftsdiskurses der Stadtgesellschaft; ja, wir sehen die Stadtgesellschaft mit ihren umfassenden Interaktions- und Kommunikationsvorgängen als die Gesellschaftsform, die diese zukunftsorientierte Vernunft entwickeln und artikulieren kann, so sie sich die Freiheit des uneingeschränkten Denkens und der freien Rede erhält. Zukunft wird also vorstellbar als Ergebnis diskursiver Willensbildung im Rahmen kommunikativer Alltagspraxis - ein Prozess der Willensbildung, der zukunftsfähiges Handeln begründen kann. Diese Kommunikationsprozesse, die in besonderem Maße in München Stadtkultur und Stadtgesellschaft prägen, finden auf vielen Ebenen statt: in vielfältigen offiziellen und informellen Zusammenkünften, über die lokalen Kommunikationsmedien, im Stadtrat und in den Bezirksvertretungen, in Arbeitszusammenhängen und im privaten Rahmen.

In einer zunehmend disparitären Gesellschaft kann dieser Diskurs jedoch kaum noch als gleichberechtigter unter allen Betroffenen vorgestellt werden und kann gesellschaftliches Handeln nicht im Konsens aller entstehen. Es ist von gestörter Kommunikation auszugehen. Doch bietet gerade das ungehinderte Zustandekommen vieler Diskurse mit unterschiedlichen Vorstellungen und Ansichten die Chancen für einen breiten öffentlichen Klärungsprozess, der die Entscheidungen der legitimierten Gremien der Stadtpolitik zu besserer Einsicht führt.

#### Zukunft bleibt immer ungewiss

Zukunft bleibt immer ungewiss. Gerade wenn sie als offen und gestaltbar angenommen wird, ist ihr Ausgang unvorhersehbar. Wenn wir von der Gestaltbarkeit der Zukunft einer Stadtgesellschaft sprechen, ist es sinnvoll, von handlungstheoretischen Ansätzen auszugehen. Wir stellen uns gesellschaftliches Handeln im Rahmen der Stadtgesellschaft als Handeln von Individuen vor, die in menschliche Gemeinschaften eingebunden sind und die durch die fortgesetzte alltägliche Kommunikation ein gewisses Maß gemeinsamer Sichten und Handlungsorientierungen entwickeln. Die Vorstellungen der Individuen davon, wie die eigene Zukunft zu gestalten sei, sind daher nicht unabhängig vom allgemeinen Diskurs der Stadtgesellschaft. Noch weniger sind es die Vorstellungen der Stadtgesellschaft als ganze. Der permanente informelle und öffentliche Diskurs der Stadtgesellschaft begründet die politische Stadtkultur mit ihren spezifischen Sichten und Handlungsorientierungen. Sie ist die eigentliche Quelle der Handlungsspielräume, über die die Stadtgesellschaft, selbst in Zeiten der Globalisierung und weitreichender Außenbestimmung verfügt.

Die Ziele der Gestaltung, ja selbst der Kodex der Grundwerte sind längerfristig einem evolutionären Prozess der Meinungsbildung unterworfen. Das Konzept der offenen Gesellschaft, die als im fortgesetzten Wandel befindlich vorgestellt werden muss, schließt ein, dass die Zukunft offen und unvorhersehbar ist. Doch sorgt die politische Kultur des permanenten breiten Dialogs dafür, dass es nicht so leicht ist, Meinungen, Vorstellungen und Grundübereinstimmungen von heute auf morgen herum zu drehen.

Die bedrohliche Seite der Unvorhersehbarkeit kommt aus einer ganz anderen Richtung: Nicht aus emanzipativen kommunikativen Gesellschaftskonstellationen, die sich selbst steuern und damit eine relative Stabilität erzeugen, sondern aus der Aufkündigung ethischer Werte in der gesell-

schaftlichen Praxis durch Teilgruppen, die sich mit fortgesetzter Vorteilsnahme und Gier verbindet, ohne dass der zunehmend schwache Staat noch dagegen angehen kann. Unvorhersehbar sind aber auch die Folgen aus Machtanmaßung und Gewaltanwendung politischer Systeme.

So ist offensichtlich schon die nahe Zukunft von der Gegenwart vorbelastet: Wir wissen nicht, wie lange der Konsens in unserer Gesellschaft hält, die noch immer von den Versprechen der Aufklärung geprägt ist, aber immer stärker von extremen Disparitäten und immer ungleicheren Fähigkeiten der Individuen gespalten wird. Wissen und Befähigung sind die Schlüssel, die ungleiche Verteilung von Wohlstand und Lebenschancen in die Zukunft hinein abzubauen. Wir wissen aber nicht, ob und wie diese Chancen genutzt werden. Wir wissen auch nicht, wann Globalisierung in den heutigen Formen imperialer, ökonomischer und kultureller Unterwerfung von eigenständigen Ländern die Welt in Brand steckt. Doch ist wissbar, dass wir als Nutznießer dieser Globalisierung nicht aus den Konsequenzen entlassen sind.

### Möglichkeitsraum Zukunft

Infolge der vielfachen Ungewissheiten, die sich aus den Handlungsfreiheiten der Gesellschaften und aus angelegten Großkonflikten mit weitreichenden Wirkungen ergeben, sprechen wir vom Möglichkeitsraum der Zukunft, der, je weiter er in die Zukunft voraus gedacht wird, desto offener anzunehmen ist. Durch unsere bildhafte Annahme eines in die Zukunft hinein immer weiter geöffneten Kegels führen bei uns zu drei unterschiedlichen Szenarien des Denkmöglichen. Damit hoffen wir, die Abhängigkeit der Zukunft vom konkreten, aber nicht determinierten Handeln der Menschen veranschaulichen zu können. Wir haben uns damit eine seit etwa zwei Jahrzehnten allgemein verbreitete Methode des Umreißen von Zukunft zu eigen gemacht, die sich zudem weitgehender Akzeptanz erfreut.

Dass diese Methode in besonderem Maße der heutigen Zeit gerecht wird, ist einer kurzen Betrachtung wert. Waren das 19. und die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts von der Gläubigkeit am Zukunftswissen und von der „maßlosen Überschätzung der Macht über die Zukunft“ (Hondrich 1998: 748) geprägt, so sind seither Zukunftsgewissheit und Zukunftsgläubigkeit im doppelten Sinne abhanden gekommen: Die versprochenen Wege in gemalte Paradiese erwiesen sich als Trugbilder, zuletzt auch die rechtsstaatlich-demokratisch in Aussicht gestellten blühenden Landschaften; zum andern führt der hohe Komplexitätsgrad moderner Gesellschaften und Ökonomien zu gravierenden dysfunktionalen Nebenfolgen, die nicht vorhergesehen werden und auch nur noch begrenzt steuerbar sind.

Den neuen Ungewissheiten entspricht die Szenarienmethode, die den Erwartungshorizont sehr weit fasst und die Ungewissheit von Zukunft zum Thema macht und veranschaulicht. Die Methode taugt allerdings nicht, wünschbare Zukunft und Handlungs- und Gestaltungsspielräume darzustellen. Diese können offensichtlich nur innerhalb der Gemeinschaften entwickelt werden, die sie brauchen und haben wollen. Die Gestaltungswünsche müssen im Rahmen fortgesetzter Kommunikationsprozesse Inhalt und Form bekommen. Gestaltung in kommunikationsfähigen Gemeinschaften wird damit zum Gegenpol der Zukunftsungewissheit. Die erarbeiteten Visionen, die das Wünschbare zu veranschaulichen suchen, sind stellvertretende Sichten, auch wenn sie vom Bürgerdialog unserer (den Zukunftswerkstätten ähnlichen) Quartiersforen bereichert wurden. Sie können aber Katalysator im nachfolgenden Kommunikationsprozess der Münchner Stadtgesellschaft werden.

## 2.3 Zur Herangehensweise und Durchführung des Projekts

### 2.3.1 Projektkonzeption

Die drei Themenbereiche „Integration und Segregation“, „Wissen und Kreativität“ sowie „Mobilität und Kommunikation“ wurden als Hauptarbeitsfelder des Projekts „Zukunft München 2030“ ausgewählt. Aufgrund intensiver Diskussion in der Antragsphase wurden diese als Bereiche identifiziert, die als strategische wichtige Zukunftsfelder für die Weiterentwicklung der Stadtregion München gelten können und auf denen in den nächsten Jahren wichtige Weichenstellungen vorzunehmen sind. Es sind gesellschaftliche Aktions- und zugleich Politikfelder, deren Bedeutung in den letzten

Jahrzehnten überstrahlt wurden von der wirtschaftlichen Prosperität der Region München, auf denen jedoch Entwicklungen und Verwerfungen zu beobachten sind, die – durchaus als Folge der wirtschaftlichen Prosperität – nicht in Einklang und zum Teil im Widerspruch damit stehen, wie etwa Fragen sozialer Kohäsion, generativen Verhaltens, ethno-sozialer Konflikte, Wohnungsmarkprobleme, Standort- und Mobilitätsfragen u.a.. Für die Zukunft wird angenommen, dass sich diese Widersprüche verstärken und sich hemmend auf die gesamtregionale Entwicklung auswirken können.

Die Befassung mit den drei strategischen Zukunftsfeldern bedeutet nicht, die wirtschaftliche Entwicklung aus dem Projekt auszublenden. Bei der Bearbeitung der drei Themen wurde hypothetisch angenommen, dass die Wirtschaft des Raumes München auch in den nächsten Jahren prosperieren wird. Dass eine solche Annahme nicht unstrittig ist, darauf weisen wirtschaftliche Anzeichen in den wenigen Monaten der Projektlaufzeit hin. Nach der Implosion der „New Economy“ weltweit führten Überschuldungen und Absatzschwierigkeiten – nicht zuletzt aufgrund der Ereignisse des 11. September 2001 in den USA – in zahlreichen Wirtschaftsklustern wie der Luft- und Raumfahrtindustrie, der Medienwirtschaft, der IT-Wirtschaft, der Biotechnologie und anderen, die nach wie vor als „Zukunftsbranchen“ gelten, zu einem abwartenden Investitionsverhalten und einem Ausmaß an Beschäftigungsabbau, wie er bislang im Großraum München nicht bekannt war. Trotz dieser „Schönheitsfehler“ halten wir an der Prämisse des Projekts fest, dass die wirtschaftliche Entwicklung in der Stadt und Region München positiver verlaufen dürfte als in anderen Großstadtregionen in Deutschland, wenngleich daneben auch die sozialökonomischen, ethno-sozialen, demographischen, bildungs-, mobilitäts- und kommunikationsrelevanten Konstellationen entscheidende Stellgrößen für die Zukunftsentwicklung in der Stadtregion München sind.

#### Projektanforderungen

Bei der konzeptionellen Gestaltung des Projekts waren eine Reihe von externen und internen Rahmensetzungen zu beachten, denen das Projektdesign zu genügen hatte. Es gab zum einen formale und inhaltliche Ansprüche des Projektförderers, des Bundesforschungsministeriums. Der Bewerberkreis sollte sich aus den Städten und Gemeinden mit über 20.000 Einwohnern rekrutieren, erwünscht waren aber auch interkommunale Zusammenschlüsse. Zugleich wurden Bewerbungspartnerschaften mit öffentlichen und privaten Forschungseinrichtungen erwartet, um die Interdisziplinarität bei der Leitbilderarbeit zu gewährleisten und damit Wissenschaft mit der planungspolitischen Umsetzbarkeit zu verzahnen. Ferner sollten relevante kommunale und regionale Akteure an der Entwicklung der Zukunftsbilder beteiligt und ein dialogisches Verfahren darüber in Gang gesetzt werden. Darüber hinaus waren bei der Projektbearbeitung mehrere Aspekte zu berücksichtigen: die verschiedenen städtischen Referate und Sachgebiete waren in die Projektbearbeitung zu integrieren, der Projektbeitrag war auf Prozesse und Verfahren der Stadtentwicklung zu orientieren, es waren städtische Konfliktfelder bei der Leitbildentwicklung zu berücksichtigen, zudem waren verschiedene kommunale Akteursgruppen an der Leitbildentwicklung zu beteiligen und die interkommunale Kooperation in der Stadtregion zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollte das Leitbild eine funktionale Spezialisierung auf besondere Fähigkeiten einer Stadtregion erkennen lassen und auf die Entfaltung endogener Potenziale ausgerichtet werden. Zudem war das Leitbild auf seine Übertragbarkeit hin zu reflektieren, auf dialogische Prozesse hin zu orientieren und die Interdisziplinarität der beteiligten Forschung zu berücksichtigen. Schließlich sollte die adäquate Verbindung von Vision und Realismus bei der Leitbildentwicklung nicht außer acht gelassen werden.

#### Projektpartnerschaft

Die Genese von „Zukunft München 2030“ führte zur Bildung einer spezifischen Projektpartnerschaft, bei der vier Kooperationspartner zueinander gefunden haben: die Landeshauptstadt München – mit ihren Referaten für Stadtplanung und Bauordnung (federführend), für Arbeit und Wirtschaft sowie dem Sozialreferat –, das Institut für Städtebau und Wohnungswesen München (ISW) der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, der Lehrstuhl für Stadtraum und Stadtentwicklung der Technischen Universität München (dessen Inhaberin zugleich geschäftsführende Leiterin des ISW ist) und das private IMU Institut für Medienforschung und Urbanistik München.

Die Vertreter der Landeshauptstadt München als auch die Projektpartner waren sich darin einig, dass der Münchner Beitrag zum Städtewettbewerb „Stadt 2030“ nicht nur die aufgeworfenen, fachlich übergreifenden, wissenschaftlichen Forschungsfragen verfolgen, sondern auch zur Akzentsetzung in aktuellen und zukünftigen stadtreionalen Fragestellungen beitragen und diese zum Ausdruck bringen sollte. Darüber hinaus sollte im Projektbeitrag erkennbar werden, dass er nicht voraussetzungslos startet, sondern im Raum München, speziell in der Landeshauptstadt bereits sozialpolitische, wirtschaftspolitische und stadtentwicklungspolitische Leitbilder und Konzeptionen entwickelt und Umsetzungsschritte eingeleitet wurden, die in den Münchner Projektbeitrag „Stadt 2030“ eingehen und darin kritisch gewürdigt werden sollten.

Vor dem Hintergrund der normativen und inhaltlichen Anforderungen des Projektauslobers, der Ansprüche der Projektpartner, speziell der Landeshauptstadt München an die Projektergebnisse sowie des engen zeitlichen Bearbeitungsrahmens von anderthalb Jahren und der begrenzten Bearbeitungsleistung wurde Folgendes vereinbart:

### Zum Charakter des Projekts

Das Projekt „Zukunft München 2030“ sollte und konnte kein Forschungsprojekt im klassischen Sinne sein. Die wissenschaftliche Behandlung der drei strategischen Zukunftsfelder, ihre Einbindung in Zukunftsprojektionen und deren Integration zu einer (normativen) Leitvision mit Handlungsleitlinien für die Stadtregion München in einem dialogischen Verfahren mit lokal-regionalen Akteuren war nur zu leisten, wenn man sich darauf verständigte, dass das Projekt eine eigene wissenschaftliche Forschung nur in einem sehr beschränkten Maße zulässt. Mit der Schwerpunktsetzung des Projekts auf „Integration und Segregation“, „Wissen und Kreativität“ sowie „Mobilität und Kommunikation“ wurden Themenfelder gewählt, die bereits seit Jahren im Zentrum sozial-, politik- und regionalwissenschaftlichen Interesses stehen. Insofern kann man auf ein breit vorhandenes Forschungswissen zurückgreifen. Dieses Forschungswissen liegt in einer Publikationsbreite vor, die allein zu rezipieren und aufzubereiten die vorgesehene Laufzeit des Projekts von anderthalb Jahren gesprengt hätte. Zum anderen war eigene Forschungsarbeit selbst im zeitlich-inhaltlichen Rahmen des Gesamtprojekts von anderthalb Jahren nur in beschränktem Maße zu leisten, und zwar nicht nur deshalb, weil eine Reihe von empirischen Resultaten über die „gut beforschte“ Stadt München bereits vorliegen, sondern auch, weil Zukunftsprojektionen und Leitbilder sich auch bei noch so intensiver und fleißiger Forschungsarbeit nicht allein aus ihr ableiten lassen. Bei der Erarbeitung von Zukunftsbildern gilt es, empirisches Wissen zwar zu berücksichtigen, aber zugleich auch von ihm kreativ zu abstrahieren.

### Vorgehensweise

Daher wurde eine Vorgehensweise gewählt, die den vier beteiligten Projektpartnern eine relativ selbständige Bearbeitung ihrer Arbeitsziele innerhalb eines gemeinsam festgelegten Projektrahmens gestattete. Die geforderte Interdisziplinarität der Projektpartner bzw. Projektbearbeiter sicherte eine breite Problemwahrnehmung und Problemaufarbeitung. Basis der gemeinsamen Projektarbeit war die Verständigung auf eine Projektstruktur, in die gemeinsam vorzubereitende und durchzuführende Projektbausteine wie Workshops, Quartiersforen und andere (teil-) öffentliche Dialogverfahren eingebettet wurden. Verzichtet wurde auf eine allzu akademisch geführte Theoriedebatte, die den Akzent des Projekts einseitig auf den Forschungscharakter des Projekts gesetzt hätte.

Die originäre Leistung des Projekts ist darin zu sehen, dass wissenschaftlich-theoretische und empirische Forschungsergebnisse gebündelt, auf die Stadt und Region München projiziert und im Zusammenhang in einer Weise diskutiert werden, wie sie in der planungspolitischen Praxis im Raum München sonst nicht üblich ist, indem Themenfelder zu Querschnittsthemen gemacht und neu akzentuiert werden. Daraus werden mögliche Konsequenzen für die Zukunft abgeleitet, problematisiert und in eine Leitvision integriert. Diese Leistung ist das Ergebnis einer Querschnittsaufgabe, an deren Lösung alle Projektpartner beteiligt waren.

## 2.3.2 Methodik

Die Themenbreite des Projekts „Zukunft München 2030“ verbietet eine methodische Einengung auf eine einzige oder wenige Untersuchungsmethoden. Grundlage für die Bearbeitung des Projekts ist ein Mix von Methoden, die mehr oder minder gleichberechtigt nebeneinander stehen. Da das Projekt „Zukunft München 2030“ kein wissenschaftliches Forschungsprojekt im klassischen Sinne sein konnte, konnte auch keine alleinige „harte“, theoriegestützte Forschungsmethode zum Rückgrat des Projektes gemacht werden. Die „weiche“ Empirie des Projekts besteht aus unterschiedlichen Methodenbausteinen. Zu diesen gehören Evaluations- und Erhebungsverfahren wie die Rezipierung wissenschaftlicher Untersuchungen und sonstiger wissenschaftlich-theoretischer Beiträge, die Auswertung von Materialien („Graue Literatur“, Zeitungen, Zeitschriften, sonstige Unterlagen), Beobachtungen, Expertisen, die Durchführung von Dialogverfahren (Quartiersforen mit Stadtteilbewohnern, Auftakt- und Abschlussveranstaltung) und Fachgespräche (Workshops mit Experten, Gespräche, qualitative Interviews; Hinweise von Experten), Schülerbefragungen, Auswertung von Sekundärstatistik und Prognosen sowie die Erarbeitung von Szenarien.

Dieser Methodenmix ist dem Projektgegenstand insofern angemessen, als es nicht nur um die Erfassung eines sozialkulturellen Ist-Zustands der Stadtgesellschaft in der StadtRegion München und deren Entstehungsvoraussetzungen geht, sondern im wesentlichen um die daraus zu folgernden, möglichst plausiblen Zukunftsentwicklungen und Leitvisionen im Hinblick auf den Projekthorizont 2030. Die Projektbausteine einer „weichen“ Empirie zielen daher auch nicht auf eine „harte“ Beweisführung, sondern auf die Erarbeitung von plausiblen, also nachvollziehbaren Argumenten über die Zukunftsentwicklung, die sich einer streng wissenschaftlich Beweisführung naturgemäß entziehen.

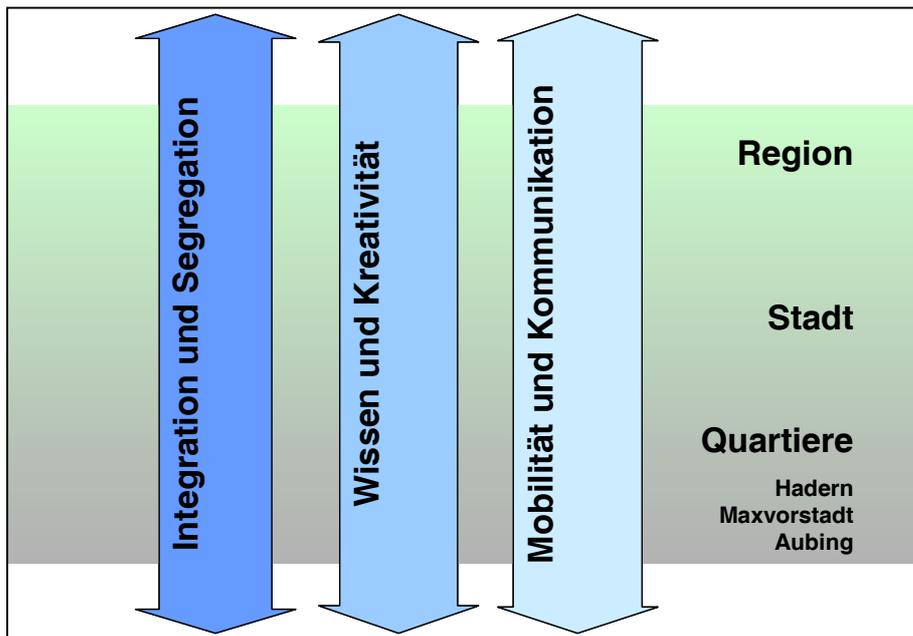
Methodisch bedeutsam ist zudem das Verhältnis der strategischen Zukunftsfelder (als den zentralen Themenfeldern des Projekts) zur „Körnigkeit“ der Bearbeitung und Darstellung. Räumliche Bezugsebenen waren das Gebiet der Landeshauptstadt München, aber auch (teil-) regionale Bezugsräume, die maßstäblich sowohl oberhalb als auch unterhalb der Stadtebene liegen.

Wenn die räumlichen Bezugsebenen gleichsam horizontal, also übereinander geschichtet liegen, stehen die fachlichen Bezüge der drei strategischen Zukunftsfelder quasi senkrecht zu diesen Bezugsebenen (vgl. Abb. 1). Grundsätzlich gilt, dass der Analyseraum das Gebiet der Landeshauptstadt München und darüber hinaus ein mehr oder minder eindeutig umschriebenes Umland der Stadt München umgreift. Datenempirisch ist die Region München (Region 14 der Landesplanung in Bayern) von Interesse. Sie umfasst neben der regionalen Kernstadt München die acht Landkreise München, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Landsberg und Starnberg. Diese gebietskörperschaftliche Zuschreibung ist aber unter funktionalen Gesichtspunkten in der Regel keine hinreichend konkrete Raumgebietstypisierung, so dass sich der Verflechtungsraum München je nach funktionaler Betrachtung mehr oder weniger weit darüber hinaus im Raum erstreckt.

### Bearbeitungsebenen

Die Gesamtstadt München untergliedert sich in 25 Stadtbezirke. Bei der Konzeptentwicklung von München 2030 war man sich einig, dass der Dialog über die drei Projektthemen „Integration und Segregation“, „Wissen und Kreativität“ und „Mobilität und Kommunikation“ als auch die Zukunftsentwicklung Münchens insgesamt im Rahmen dieses Projekts nicht auf gesamtstädtischer Ebene geführt werden konnte, sondern dass dies in ausgewählten Stadtbezirke erfolgen sollte. Um zu vermeiden, dass sich die Projektarbeit am gebietscharfen Zuschnitt eines der 25 Münchner Stadtbezirke zu orientieren habe, wurde das eher unscharfe, räumlich kleinere „Stadt-Quartier“ als Bezugsebene der dialogischen Projektarbeit festgelegt. Von vornherein selbstverständlich war, in die Arbeit in öffentlichen Foren („Quartiersforen“) den jeweils zuständigen, politisch legitimierten Bezirksausschuss einzubeziehen.

Abbildung 1: Bearbeitungsstruktur und Bearbeitungsebenen



Entwurf: Detlev Sträter

Die Diskussion der Themen „Integration und Segregation“, „Wissen und Kreativität“ sowie „Mobilität und Kommunikation“ sollte in dafür prädestinierten Stadtquartieren erfolgen, wobei einseitige Strukturmerkmale wie hoher Ausländeranteil oder hohe soziale Konfliktrichtigkeit nicht ausschlaggebend für die Auswahl sein sollten.

- Für die Diskussion des Themas „Integration und Segregation“ wurde der Stadtbezirk *Aubing*, am westlichen Stadtrand Münchens gelegen, in Absprache mit dem Sozialreferat ausgewählt. Er weist entgegen den Stadtteilen Neuperlach, Hasenberg oder Westend, anhand derer Integrationsprobleme in München oftmals schon beschrieben worden sind, insgesamt einen nur unterdurchschnittlichen Ausländeranteil auf. Intern aber zeigen sich deutliche sozialstrukturelle Separierungen, die den Stadtteil für die Behandlung des Themas „Integration und Segregation“ interessant erscheinen ließen. Zudem versprach die Stadtrandlage zur Nachbargemeinde Germering, auch Stadt-Umland-Probleme mit erfassen zu können.
- Für die Diskussion des Themas „Wissen und Kreativität“ bot sich der Stadtbezirk *Maxvorstadt* an, der den nordwestlichen Innenstadtrand Münchens bildet. Die Maxvorstadt ist Standort der zentralen Einrichtungen der beiden Universitäten, der Ludwig-Maximilians-Universität und der Technischen Universität München, der Fachhochschule, zahlreicher Grund- und Hauptschulen, weiterbildender Schulen sowie privater Bildungseinrichtungen. In der Maxvorstadt sind die wichtigsten Münchner Museen situiert, dort sind auch Galerien überdurchschnittlich vertreten. Eine Reihe von Multimediafirmen haben die Maxvorstadt als ihren kreativitätsfördernden Standort auserkoren.
- Für die Diskussion des Themas „Mobilität und Kommunikation“ wurde der Stadtbezirk *Hadern* ausgewählt, jedoch auch der Stadtbezirk Maxvorstadt einbezogen, um die unterschiedlichen Ausprägungen von Mobilität und Kommunikation für Innenstadt und Stadtperipherie thematisieren zu können. Mit der Auswahl Haderns verband sich auch die Absicht, mit dem benachbarten Martinsried, einem Ortsteil der Umlandgemeinde Planegg, die besonderen Anforderungen eines High-Tech-Standortes an der Stadtperipherie mit einzubeziehen.

Die drei jeweiligen Bezirksausschüsse wurden früh kontaktiert. Auf Wunsch des Bezirksausschusses Aubing wurde das Projekt „Zukunft München 2030“ dort auf einer öffentlichen BA-Sitzung vorgestellt.

## Szenarien als Methode langfristiger Vorausschau

Im Projekt „Zukunft München 2030“ dienen drei Szenarien der Vorbereitung der „Visionen und Strategien in Stadt und Region“. Die Entscheidung für Szenarien und gegen die Delphi-Methode – als einer weiteren möglichen Methode langfristiger Vorausschau – liegt darin begründet, dass mit Szenarien die Breite möglicher Zukünfte abgesteckt werden kann. Die Delphimethode zielt hingegen darauf ab, die Ungewissheit der Zukunftsentwicklung auf einen sukzessiv verengten Korridor einzuschränken, der eine Eintrittswahrscheinlichkeit postuliert. Dies könnte – in negativem Falle – zur Folge haben, dass zukunftsgerichtetes bzw. gestaltendes politisches Handeln unterbleibt, weil Delphi suggeriert, dass die zukünftige Entwicklung ja allemal in beschriebener Weise verlaufen wird. Szenarien haben vor allem einen didaktischen Wert, indem sie aufzeigen, dass Zukunftsentwicklung beileibe kein Automatismus ist, sondern dass unter gegebenen Rahmenbedingungen, die sich ebenfalls über die Zeit verändern, sich ein Möglichkeitsraum für Entwicklungen öffnet. Innerhalb dieses Möglichkeitsraumes, so die Botschaft, können durch eine aktive politische Gestaltung die Wege in die Zukunft, die Richtungen der Zukunftsentwicklung beeinflusst werden. Zukunft erscheint als durchaus gestaltbar; insoweit unterstützt die Methode das Bemühen der Landeshauptstadt München, die eigenen Gestaltungsspielräume der nächsten Jahrzehnte auszuloten. Das impliziert aber auch, dass Zukunft als offen zu begreifen ist.

### 2.3.3 Arbeitsweise

Die Projektarbeit erfolgte in enger Abstimmung zwischen den vier Projektpartnern. Zur Koordinierung wurde ein Lenkungskreis eingerichtet, dem neben den Projektbearbeitern der vier beteiligten Einrichtungen auch deren Projektverantwortliche angehörten, insgesamt ein Kreis von ca. 12 Personen aus den drei beteiligten städtischen Referaten und den drei Forschungseinrichtungen. Der Lenkungskreis trat in monatlichem Rhythmus zusammen, in ihm wurden die anstehenden Arbeitsschritte abgestimmt, die Teilnahme an Veranstaltungen vereinbart sowie alle weiteren projektrelevanten Fragen besprochen. Da die Landeshauptstadt München über die Mitwirkung von Mitarbeitern an projektrelevanten Treffen und sonstigen Veranstaltungen hinaus praktisch keine Ressourcen einbringen konnte, wurde vereinbart, die Projektkoordination dem IMU Institut als einem der beteiligten Forschungsinstitute zu übertragen.

Zur Begleitung des Projekts wurde ein Beirat eingerichtet, dem jeweils vier Persönlichkeiten aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen und der Stadtspitze angehörten. Der Beirat trat zweimal zusammen.

Die Arbeitsphasen des Projekts wurden in starker Weise von den Veranstaltungen geprägt und rhythmisiert, die Teil des Dialogs waren und auch dem projektübergreifenden, fachlichem Austausch zwischen den 21 Projektgruppen des Forschungsverbunds „Stadt 2030“ dienten.

Zu den Dialogveranstaltungen des Projekts „Zukunft München 2030“ zählen die öffentliche Auftaktveranstaltung am 30. Oktober 2001 im SiemensForum, die erste Runde der Quartiersforen zwischen Ende November 2001 bis Anfang Februar 2002, der Workshop „Zukunft der kommunalen Sozialpolitik“ im Juli 2002, die zweite Runde der Quartiersforen von Mitte Oktober bis November 2002, zwei Workshops zum Thema „Region München 2030“ am 9. April und 19. November 2002, die öffentliche Abschlussveranstaltung am 16. Oktober 2003 im Alten Rathaus sowie mehrere kleinere, fachlich ausgerichtete Workshops mit Experten zu ausgesuchten Sachthemen, die im Verlaufe des Jahres 2002 stattfanden.

Daneben beteiligten sich Projektverantwortliche und Bearbeiter/innen an Workshops, die vom Projektbegleiter, dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu) organisiert wurden. Ziel dieser Workshops war der kontinuierliche fachliche Austausch zwischen den Projekten des Forschungsverbunds „Stadt 2030“. Sie waren themenspezifisch am Prozessfortschritt des Verbundprojekts „Stadt 2030“ ausgerichtet. Eingeladen waren jeweils Projektgruppen, die ähnliche Problemlagen behandelten bzw. ähnliche Projektschwerpunkte hatten. Insofern wurde gesichert, dass die Workshops einen hohen Nutzen zum fachlichen Austausch zwischen den Projektgruppen erbrachten und die Workshopergebnisse in die Projektarbeit transferiert werden konnten. Die Workshops vermittelten allen Teilnehmern einen guten Überblick über den Stand des Programms „Stadt 2030“, gestatteten aber

auch nähere Einblicke in die Themen, Bearbeitungsweise und Probleme anderer Projekte. Dies gab weitere zusätzliche Anregungen für die eigene Arbeit, diente aber auch dazu, sich in der oftmals empfundenen Unsicherheit bei der Bearbeitung des Wettbewerbsbeitrages zum Forschungsverbund „Stadt 2030“, einem Projekttyp mit offenem Ausgang, mit den anderen Projektgruppen zu vergleichen.

Darüber hinaus fand ein bilateraler Projektworkshop der beiden thematisch ähnlich gelagerten Großstadtprojekte München und Stuttgart - begleitet vom difu - am 20. November 2001 in München statt, auf dem gemeinsame Fragen zum Projektkonzept und zum Thema „Integration“ besprochen wurden.

Schließlich waren neben den schon erwähnten monatlichen Lenkungskreissitzungen – insgesamt fanden in der Projektlaufzeit von anderthalb Jahren 14 Lenkungskreissitzungen statt – drei ein- bzw. zweitägige Projektklausuren der Projektbearbeiter/innen für die inhaltliche Projektausrichtung und Abstimmung von großem Wert. Sie fanden zu Beginn der Projektlaufzeit im Juli 2001 sowie im April und Juli 2002 statt. Nicht minder bedeutsam für den Projektfortgang waren die Vorbereitung und Durchführung der beiden Sitzungen des Beirats am 11. April 2002 und 23. Januar 2003.

Die tabellarische Übersicht gibt einen chronologischen Überblick über die wichtigsten Veranstaltungen des Projekts (vgl. Tab. 1: Projektbegleitende Veranstaltungen).

### 2.3.4 Öffentlichkeitsarbeit

Eine wichtige Ausrichtung des Projekts „Zukunft München 2030“ ist in seiner Dialogorientierung zu sehen. Allen Projektbeteiligten war von Beginn an klar, dass überzeugende Projektergebnisse nicht allein „am grünen Tisch“ erzielt werden können, also in der Abgeschlossenheit mehr oder minder isoliert arbeitender Forscherinnen und Forscher. Wenn das Thema „Zukunft der Stadt“ in die Stadtöffentlichkeit verankert werden soll, verlangt dies geradezu die kontinuierliche Information von Bürgerinnen und Bürgern. Diese sind in einen zu verstetigenden Dialog über zukunftsrelevante Entwicklungen in Stadt und Region aktiv einzubinden. Zugleich sollte mit dem Projekt das Thema „Zukunft der Stadt“ auch in die regionale Öffentlichkeit getragen werden, schließlich ist die Stadt-Region „die Zukunft der Stadt“.

Zur regelmäßigen Information der Öffentlichkeit über das Projekt „Zukunft München 2030“ wurden verschiedene Wege beschritten, obwohl ein zeitlich befristetes Projekt nur über bescheidene personelle, zeitliche und finanzielle Ressourcen verfügt:

Der Münchner Stadtrat wurde in der Sitzung seines Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 28. November 2001 von Stadtbaurätin Thalgott über die Beteiligung Münchens am Projektverbund „Stadt 2030“ und den Münchner Beitrag „Zukunft München 2030“ informiert.

Zur Auftaktveranstaltung Ende Oktober 2001, für die die Siemens AG ihr SiemensForum am Münchner Altstadttring dankenswerterweise zur Verfügung stellte, wurde breit eingeladen – per Direktmailing durch die Landeshauptstadt, über die lokale Presse und durch das SiemensForums selbst. Weit über 200 Teilnehmer folgten der Einladung zur Podiumsdiskussion mit Oberbürgermeister Christian Ude, Dr. Albrecht von Müller, Prof. Peter Niehaus, Prof. Dr. Hartmut Häußermann und der Projektbeteiligten Prof. Dr. Ingrid Krau unter Moderation des Wissenschaftsjournalisten Florian Hildebrandt vom Bayerischen Rundfunk. Der Einladung beigelegt war ein Flyer, der das Projektvorhaben vorstellte und der auch in der Folgezeit in Vorbereitung der Quartiersforen und anderer Projektaktivitäten ausgelegt und verschickt wurde.

In Vorbereitung der Auftaktveranstaltung sowie der Quartiersforen in den drei ausgewählten Münchner Stadtbezirken Aubing, Hadern und Maxvorstadt wurden regelmäßig die Münchner Presse mit lokalem Teil (Süddeutsche Zeitung, Abendzeitung, Münchener Merkur und tz), der Bayerische Rundfunk sowie private Radiosender mit lokalem Informationsteil vorab informiert. Die Süddeutsche Zeitung sowie der Bayerische Rundfunk berichteten regelmäßig über die Veranstaltungen.

Tabelle 1: Projektbegleitende Veranstaltungen

Projektstart	1. Juli 2001	
Projektklausur München	13. Juli 2001	Projektklausur zur Strukturierung und inhaltlichen Abstimmung der Projektarbeit zwischen den Projektpartnern
Auftaktveranstaltung	30. Oktober 2001	Öffentliche Auftaktveranstaltung mit dem Münchner Oberbürgermeister und Expert/innen im SiemensForum
Quartiersforum	30.November/ 1. Dezember 2001	1. Quartiersforum im Münchner Stadtteil Hadern
Kleiner Workshop	20. November 2001	Bilateraler Workshop der Projekte München und Stuttgart zum Thema „Integration“ in München
Quartiersforum	25./26. Dez. 2001	1. Quartiersforum im Münchner Stadtteil Aubing
Quartiersforum	1./2. Februar 2002	1. Quartiersforum im Münchner Stadtteil Maxvorstadt
Difu-Workshop	14./15. Februar 2002	Difu Workshop zum Thema „Integration“ in Stuttgart
Beiratssitzung	11. April 2002	1. Sitzung des Projektbeirats
Projektklausur	25./27. April 2002	2. Projektklausur zum Thema Szenarienentwicklung in Sachrang
Workshop	9. April 2002	Region München 2030 – Expertenhearing, Veranstalter Regionaler Planungsverband München
Difu-Workshop	13./14. Juni 2002	Difu Workshop zum Thema „Option und Methoden der Zukunfterschließung“ in Leipzig
Workshop	4. Juli 2002	Workshop „Zur Zukunft der kommunalen Sozialpolitik“
Quartiersforum	12. Oktober 2002	2. Quartiersforum Maxvorstadt
Quartiersforum	1. November 2002	2. Quartiersforum Aubing
Quartiersforum	9. November 2002	2. Quartiersforum Hadern
Difu-Workshop	14./15. Nov. 2002	Difu-Workshop zum Thema „Implementati-on der Stadtvisionen in Politik und Verwaltungspraxis “ in Esslingen
Workshop	19. November 2002	Region München 2030 – Workshop für Entscheider im Rathaus München, Veranstalter Regionaler Planungsverband München
Beiratssitzung	23. Januar 2003	2. Sitzung des Projektbeirats
Projektende	30. April 2003	Offizielles Ende der Projektlaufzeit
Abschlussveranstaltung	24./25. Sept. 2003	Abschlussveranstaltung des Forschungsverbands „Stadt 2030“ in Braunschweig
Abschlussveranstaltung	16. Oktober 2003	Abschlussveranstaltung des Projekts „Zukunft München 2030“ im Alten Rathaus

Über die Auftaktveranstaltung berichteten die Projektbearbeiter/innen in einer selbst produzierten Dokumentationssendung auf Radio LORA, dem Lokal-Radio (einem Bürgerradio) mit lokaler Reichweite am 1. Dezember 2001. In einer weiteren Radio LORA-Sendung am 8. November 2002 wurde in einem Gespräch zwischen Veranstaltern und Beteiligten an den 2030-Quartiersforen über Beteiligungsmöglichkeiten von Münchner Bürgerinnen und Bürgern an der Mitgestaltung der Zukunft Münchens diskutiert.

Zudem sind in der Dokumentationsreihe „Zukunft München 2030 - Materialien aus dem Projekt“ während seiner Laufzeit insgesamt zehn Veröffentlichungen vorgelegt worden: Die Dokumentation der Auftaktveranstaltung zur „Zukunft München 2030“, die Dokumentationen der insgesamt sechs Quartiersforen in den Stadtbezirken Aubing, Hadern und Maxvorstadt, die Dokumentationen der beiden Workshops „Region München 2030“ im April und November 2002 sowie die Dokumentation des Workshops „Zur Zukunft der kommunalen Sozialpolitik“ im Juli 2002.

Last but not least stellt die projekteigene Internet-Seite ([www.muenchen2030.de](http://www.muenchen2030.de)) eine häufig aufgesuchte Informationsquelle über das Projekt dar. Die Internet-Seite bietet laufend aktualisierte Informationen über den Stand der Projektarbeit und darüber hinaus die Möglichkeit, sich die Dokumentationen über die 10 Projektveranstaltungen herunterzuladen. Die Projektseite „München 2030“ ist unter anderem verlinkt mit der Homepage des Forschungsverbunds „Stadt 2030“ ([www.stadt2030.de](http://www.stadt2030.de)) und der Homepage der Landeshauptstadt München ([www.muenchen.de](http://www.muenchen.de)). Sie bietet auch Zugang zu den Webseiten aller übrigen 20 Verbundpartnerstädte. Zahlreiche Anfragen zeigen, dass das Thema „Zukunft München 2030“ breit wahrgenommen wird.

## 3 EINSTIEG IN DEN „MÜNCHNER ZUKUNFTSDIALOG“

### 3.1 Auftaktveranstaltung

Podiumsdiskussion am 30. Oktober 2001 im SiemensForum in München mit Prof. Dr. Ingrid Krau, Oberbürgermeister Christian Ude, Prof. Peter Niehaus, Prof. Dr. Hartmut Häußermann, Dr. Albrecht von Müller und Moderator Florian Hildebrand:

Das Forschungsprojekt "Zukunft München 2030" des Bundesministeriums für Forschung und Bildung (BMBF) wurde der Öffentlichkeit bekannt gemacht und einige Thesen, die in dem Projekt behandelt werden sollen und die mit der Zukunft der Stadt gegenwärtig diskutiert werden, wurden erörtert.

Das Forschungsprojekt ist eine Reaktion auf die sich verschärfenden Entwicklungsprobleme der Städte einerseits und dem Mangel an Instrumenten andererseits, um die Probleme zu bewältigen. Es besteht die Erwartung, dass die Entwicklung von langfristigen Zukunftsvorstellungen die Defizite bei der Problembewältigung etwas ausgleichen kann. Es zeigt sich, dass die deutschen Städte völlig unterschiedliche Zukunftsprobleme haben. Auf der einen Seite des Problemspektrums stehen die stagnierenden und schrumpfenden Städte, auf der anderen Seite stehen die Städte, die sich mit den negativen Folgen des Wachstums auseinandersetzen müssen.

München wurde in das Forschungsprogramm aufgenommen, weil hier beispielhaft untersucht werden kann, wie unter den Bedingungen ökonomischen Wachstums soziale Strukturen an die Grenze ihrer sozialen Integrationsfähigkeit geraten. Das Forscherteam war mit der dezidierten These angetreten, dass die städtische Gesellschaft fähig sei, neue und funktionierende Integrationsleistungen zu erbringen. Zunächst war die aktuelle Situation zur Kenntnis zu nehmen: Die wachstumsbedingten Entwicklungsprobleme zeigen sich z.B. im zunehmenden Mangel an bezahlbaren Mietwohnungen und an bezahlbaren Gewerbeflächen für einfache Dienstleistungsberufe, so dass viele Familien und Dienstleistungsanbieter gezwungen werden, aus der Stadt auszuziehen. Angesichts der rapiden ökonomischen Entwicklung wird das erlernte Wissen entwertet, so dass wachsende Gruppen aus dem Erwerbsleben ausgeschlossen werden. Die vom Wachstum profitierenden Gruppen kaufen Wohnungen und Einfamilienhäuser in der Region und verstärken damit den innerregionalen Verkehr, der bereits jetzt an die Grenzen seiner Kapazität angelangt ist. Es stellt sich also für München die Frage, wie die soziale Integration auf Dauer gewährleistet werden kann.

Die Auftaktveranstaltung stand unter dem Eindruck des 11. September 2001. Es wurde die Frage gestellt, wie die Städte auf die latente Gefahr der terroristischen Bedrohung reagieren könnten. Es wurde die Meinung vertreten, dass die Städte dieses Problem auch nicht durch größte Schutzaufwendungen lösen können. Die Städte müssten ihre Freiheit dadurch sichern, dass die großen Asymmetrien in der Welt abgebaut werden. Die Städte hätten schon viele Angriffe durch Kriege, Pest und Erdbeben überstanden, und sie werden deshalb so weiter leben, wie sie bisher gelebt haben. Städte seien notwendige Transmissionsriemen der Gesellschaft. Sie sind verletzlich, je höher technisiert desto eher. Aber sie sind auch von einer unerschütterlichen Resistenz und Behäbigkeit. Es wurde dafür plädiert, an der Behäbigkeit und Trägheit des städtischen Wandels gegenüber dem raschen Wandel, den die Wirtschaft verlangt, festzuhalten. Diese Behäbigkeit ist ein Qualitätsmerkmal für Heimat. Dennoch: Die Stadtpolitik steht vor der schwierigen Aufgabe, einerseits den Bedürfnissen und Ansprüchen der Stadtbürger Raum zu schaffen, aber andererseits auch den aus der Globalisierung der Wirtschaft sich ergebenden Herausforderungen gerecht zu werden.

Im Rahmen des Forschungsprojektes sollen keine Zukunftsprognosen aufgestellt werden. Die Vergangenheit hat gelehrt, dass alle Prognosen ihr Ziel verfehlt haben. Bestenfalls haben die Prognosen die politische Funktion gehabt, auf problematische Entwicklungen hinzuweisen. Wenn sie erreicht hatten, dass diesen Entwicklungen entgegengesteuert wurde, hatten sie ihre Funktion erfüllt. Angesichts der nicht voraussehbaren Entwicklungen kommt es heute darauf an, dass langfristige Zielvorstellungen entwickelt werden, die die Kraft haben, das politische Handeln anzuleiten. Sie sollen ermöglichen, dass die bestehenden Planungs-, Handlungs- und Gestaltungsspielräume erkannt und genutzt werden. So wie in der Industrie der Planungshorizont auf drei bis fünf Jahre zusammengeschrumpft ist und fortlaufend die Ziele anhand der erreichten Ergebnisse überprüft

werden („from strategy to strategicing“), so müssen auch in Zukunft die Ziele der Stadtentwicklung fortlaufend einer kritischen Revision unterzogen werden.

In der Diskussion wurde immer wieder die Gefahr der zunehmenden Polarisierung der Bevölkerung angesprochen. Diese drückt sich in einer wachsenden ökonomischen Ungleichheit in der Stadt aus. Ein zunehmender Teil der Menschen kommt überhaupt nicht mehr in die Erwerbstätigkeit oder wird weit vor Erreichen der Altergrenze aus dem Erwerbsleben ausgesteuert. Die Familien fallen auseinander, so dass viele Dienstleistungen, die früher in den Familien erbracht wurden, jetzt von der Gemeinschaft bereitgestellt werden müssen. Hinzu kommt ein wachsender Anteil von ethnisch Nichtdeutschen. Alle diese Prozesse führen zu einer wachsenden sozialräumlichen Segregation.

Die kulturelle und ökonomische Heterogenität, die bisher immer das Wesen der Stadt ausgemacht hat, beginnt zum Problem zu werden, weil die Stadt an die Grenzen ihrer Integrationsfähigkeit stößt. Angesichts der zentrifugalen Kräfte der Städte muss nach innovativen Lösungsansätzen und neuen Modellen des Zusammenlebens gesucht werden, wie das Bedürfnis nach Verortung und Eingebundensein gesichert werden kann. Es wurde aber vor einer Überschätzung von neuen Modellen gewarnt. Diese könnten den gesellschaftlichen Zusammenhalt nicht wieder herstellen, wenn die politischen und ökonomischen Prozesse auf immer mehr Polarisierung abzielen. Es wurde gefordert, dass die Städte bei ihrer Integrationsaufgabe durch europaweit geltende Sozialmindeststandards unterstützt werden müssten. Allerdings seien die sozialen Probleme Münchens im Vergleich mit anderen Großstädten gegenwärtig noch relativ moderat. Das aber dürfe nicht dazu führen, darauf zu verzichten, drohenden negativen Entwicklungen frühzeitig entgegenzusteuern.

Die Stadt ist mit ihren heterogenen Milieus immer ein Ort der Kreativität gewesen. Es stellt sich die Frage, wie die Kreativität angesichts der beschleunigten Wissensentwicklung und der damit verbundenen beschleunigten Geschwindigkeit des Wandels gesichert werden kann. München sei zwar gegenwärtig international exzellent im Bereich Forschung und Entwicklung positioniert. Es käme aber darauf an, den Standortvorteil zu sichern und auszubauen. Als ein Ansatzpunkt wurde ein kontinuierlicher Erfahrungsaustausch mit anderen Spitzenstandorten genannt. Ein anderer Ansatzpunkt wurde in der Bewahrung von zu schützenden Bereichen, von Reservaten der Kreativität gesehen, um kreativen Ideen den Raum für Entwicklung zu geben. Dies sei besonders auch für Künstler wichtig, die bei einer konsequenten kommerziellen Durchnutzung aller Räume nur noch geringe Entfaltungschancen hätten. Eine besondere Herausforderung wurde darin gesehen, dass das kreative Potenzial der älteren Menschen gesellschaftlich genutzt wird. Die traditionellen Altersbilder, die den älteren Menschen Lernen und Kreativität absprechen, müssten korrigiert werden.

Ein wichtiges Schlaglicht auf die zukünftigen Verkehrsprobleme war, dass wie im letzten Jahrzehnt auch in Zukunft zusätzliche Arbeitsplätze nur noch im Umland geschaffen werden. Daraus ergibt sich eine Zunahme des innerregionalen Verkehrs, der mit dem Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs bewältigt werden muss.

In der Diskussion wurde die Überzeugung geäußert, dass das Bedürfnis nach einem Platz in der Stadt, an dem Nähe, Gemeinschaftserlebnis, Auseinandersetzung und Willensbildung möglich sind, in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird. Von neuen städtebaulichen Projekten wird verlangt, dass sie eine urbane Mischung von Kultur, Arbeit und Freizeit bieten. Nur wenn die Stadtviertel attraktiv sind, wird es gelingen, dass die Unternehmen Mitarbeiter von außerhalb anwerben können.

Das Forschungsprojekt geht von der Überzeugung aus, dass die Stadt der Zukunft die Region ist. In der Kernstadt wird sich relativ wenig ändern. Die großen Veränderungen finden außerhalb im Umland statt. Die Stadt der Zukunft wird daran gemessen werden, ob es gelingen wird, auch im Umland urbane Qualitäten mit vielfältigen Angeboten, mit heterogenen Lebensstilen und guten Verkehrsverbindungen zu schaffen.

### 3.2 Die Quartiersforen

Mit dem Projekt Zukunft München 2030 haben wir uns neben der Bearbeitung inhaltlicher Schwerpunktbereiche zum Ziel gesetzt, einen Münchner Zukunftsdialog in Gang zu setzen. Es war klar, dass mit dem Projekt nicht alle Akteure in Stadt und Region aktiviert und zum Diskurs aufgefordert werden konnten. Aber es war auch offensichtlich, dass mit dem Projekt eine wichtige Initialzündung für eine auf breiter Ebene stattfindende Beschäftigung mit der eigenen Stadt gegeben werden könnte.

Ein Baustein innerhalb des bereits erwähnten Methodenmixes sind die Quartiersforen, die wir in drei Stadtbezirken durchgeführt haben. Sinnvoll erschien es uns, hier jene Quartiere zu wählen, die wir auch inhaltlich als exemplarisch geltende Stadtbezirke identifiziert hatten.

Die drei Themen, derer wir uns vertieft annehmen wollten, fanden ihre räumliche Projektion in Aubing, Hadern und der Maxvorstadt: In Aubing untersuchten wir verstärkt den Aspekt „Integration und Segregation“, folglich haben wir dort auch mit den Akteuren in diese Richtung diskutiert. In Hadern widmeten sich Forscher/innen und Bürger/innen Fragen der „Mobilität und Kommunikation“ und in der Maxvorstadt war auf den Quartiersforen das Thema „Wissen und Kreativität“ von besonderem Interesse.

Mit den Quartiersforen wurden zwei Anliegen verfolgt:

Zum einen sollte der Anstoß zum „Münchner Zukunftsdialog“ für die Bürger/innen auf der Ebene des Stadtquartiers und damit in „ihrem Zuhause“ gegeben werden. Es ist der Ort, an dem sich die Bürger/innen „sicher“ fühlen, weil sie hier Experten sind und sowohl Wünsche als auch Anregungen an Ort und Stelle qualifiziert anbringen können. Es ist auch der Raum, wo lokales Wissen darauf wartet, abgerufen zu werden. Auf der Quartiersebene bestehen soziale Netzwerke, die durch die Quartiersforen neue Impulse erhielten.

Zum anderen sollte die Vision, die unser Wettbewerbsbeitrag zum Ziel hat, auf eine breite Basis gestellt werden. Die „Visionen und Strategien für Stadt und Region“ sollten nicht über die Köpfe derjenigen hinweg entwickelt werden, die sie maßgeblich leben. Eine Vision über die Zukunft der Stadt ist im besten Sinne eine von vielen gesellschaftlichen Akteuren erarbeitete und getragene Vorstellung von einer gemeinsamen Zukunft.

Wir haben in jedem der drei Stadtteile zwei Quartiersforen durchgeführt, die sich von der Konzeption her entsprechend des Bearbeitungsstands des Projekts unterschieden haben.

Im ersten Durchgang im Herbst/Winter 2001 führten wir die Quartiersforen in Anlehnung an Zukunftswerkstätten durch. Eine „richtige“ Zukunftswerkstatt konnten wir nicht anbieten, weil ein zentraler methodischer Baustein in unseren Veranstaltungen fehlen musste. Die Teilnehmer konnten keine Maßnahmen zur Umsetzung ihrer Ideen entwickeln, die wir hätten weiterverfolgen können. Dies war nicht Aufgabe des Projekts „Zukunft München 2030“. Wir konnten die Ideen lediglich sammeln und in die Projektergebnisse einarbeiten. Die Veranstaltungen sollten auch nicht der umsetzungsorientierten Planung dienen, sondern dem vorausschauenden, visionären Annähern an eine Zukunft für München. Einige Teilnehmer haben dennoch soviel Enthusiasmus aus den Quartiersforen mitgenommen, dass sie die entstandenen Ideen unabhängig weiterentwickelt haben. So entstand beispielsweise das Projekt „Glascontainer“ in der Maxvorstadt, das von den Teilnehmer/innen des dortigen 1. Quartiersforums in eigener Regie fortgeführt wurde (vgl. Kap. 9).<sup>1</sup> Aus diesem ersten Durchgang der Quartiersforen konnten wir wichtige Erkenntnisse ziehen:

Die Bürgerinnen und Bürger zeichnen sich durch eine große Fachkompetenz hinsichtlich ihres Wohnumfeldes, also der unmittelbaren Lebenswelt und in vielen Fällen auch der Gesamtstadt aus. Die Quartiersbewohner/innen sind durchaus in der Lage, über ihren alltäglichen Erfahrungshorizont hinaus visionär – also über einen längeren Zeitraum hinweg – in die Zukunft denken. Die Ergebnisse der Quartiersforen fanden, neben den Erkenntnissen aus den anderen methodischen Bausteinen, Eingang in die Szenarien und in die Visionen für München. Sie waren wichtige Impulsgeber im weiteren Forschungsverlauf.

Die zweite Runde der Quartiersforen im Herbst 2002 baute auf den Erkenntnissen der ersten auf und diente gemäß des Bearbeitungsfortschritts der Überprüfung der bis dahin zusammengetragenen Ideen über die Zukunft. Wir haben drei Szenarien, basierend auf unterschiedlichen wirtschaftlichen Entwicklungen, in Form von drei analog dazu entworfenen Biographien zur Diskussion gestellt. Viele Gedanken aus den ersten Quartiersforen wurden in diese Lebensläufe eingeflochten. Die Teilnehmer/innen sollten erkennen, dass ihre Vorschläge aus dem ersten Durchgang Berücksichtigung und Eingang in die weitere Arbeit gefunden haben. Die Biographien wurden von den Teilnehmer/innen auf ihre Plausibilität und auf ihre Zukunftsfähigkeit hin überprüft und bewertet.

---

<sup>1</sup> Die Ergebnisse der Quartiersforen sind als Materialien aus dem Projekt „Zukunft München 2030“ dokumentiert erhältlich und im Internet unter [www.muenchen2030.de](http://www.muenchen2030.de) als pdf-Dateien herunterzuladen.

Diese normative Bewertung war im weiteren Projektverlauf ein wichtiger Schlüssel für die Entwicklung der Vision für München 2030.

Ein Anfang des „Münchner Zukunftsdialogs“ konnte über die Arbeit in den Quartieren und über die gewählte Konzeption der Veranstaltungen geschaffen werden. Die Beteiligten sparten nicht mit Lob hinsichtlich Inhalt und Durchführung der Quartiersforen. Sie fühlten ihre Ideen ernst genommen und hatten das Gefühl, ihre Zeit nicht vergebens in zwei Wochenenden investiert zu haben. Zugleich wurden schlummernde Kontakte aktiviert und neue Beziehungen geknüpft. Umso wichtiger wird die Verstetigung dieses Diskussionsprozesses sein, der aber eingestandenermaßen nicht allein durch das Projekt ausgelöst wurde.

In München gibt es seit vielen Jahren eine intensive Kultur der Bürgerbeteiligung, die in der Perspektivenwerkstatt in Freimann oder in der Zukunftskonferenz im Hasenberg schon erfolgreich erprobt wurde. Münchens Stadtentwicklungsplan, die „Perspektive München“, wurde auch unter der umfangreichen Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger an Beteiligungsverfahren über Jahre hinweg entwickelt.

Die mit dem Projekt „Zukunft München 2030“ erarbeiteten Erkenntnisse sollen auch hinsichtlich der Mitwirkung von Bürger/innen in Quartiersforen Eingang in die Fortschreibung der Perspektive München finden.

### 3.3 Region München 2030

Workshop am Dienstag, 09.04.2002 beim Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München:

Das Expertengespräch hatte zum Ziel, die langfristigen Entwicklungstrends in der Region München bis zum Jahr 2030 unter besonderer Berücksichtigung der Leitthemen (Segregation und Integration, Kommunikation und Mobilität, Wissen und Kreativität) und der daraus abzuleitenden Handlungsnotwendigkeiten und –möglichkeiten zu diskutieren. Dazu waren Vertreter/innen von Städten und Gemeinden und der Regionalplanung aus der Region München, von gesellschaftlichen Gruppen und Verbänden sowie Expert/innen für Planungs- und Organisationsmodelle in anderen Regionen der Bundesrepublik geladen.

#### 3.3.1 Erwartungen zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der Region

Alle Teilnehmer/innen der Gesprächsrunde auch in Zukunft erwarten eine gleichbleibend hohe Attraktivität der Region München. Aus heutiger Sicht erscheint es ihnen als unwahrscheinlich, dass der wirtschaftliche Erfolg der nach wie vor prosperierenden Gesamtregion abnehmen wird. Wenn sich aber die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ändern sollten, wird dies auch Einfluss auf die Region München haben, allerdings etwas schwächer als in anderen Regionen. Dazu tragen die regionalen Infrastruktureinrichtungen wie Flughafen und Messe und die zukunftsfähigen Cluster z.B. der Elektronik, der Medien, der günstige Branchenmix und die Forschungsschwerpunkte, z.B. Biotechnologie, bei.

Es wurden auch Stimmen gegen den Zukunftsoptimismus laut. Bisher war München der Gewinner des Nord-Süd-Gefälles und seit einigen Jahren des Ost-West-Gefälles. Es wurden Zweifel geäußert, ob das so weiter gehen wird, und die Frage gestellt, ob die bestehenden Organisationsformen und –verfahren der überörtlichen Abstimmung auch für die Zukunft ausreichen.

Ein Risiko wird im Bedeutungsrückgang des Produktionsstandortes Region München bis zum Jahr 2030 gesehen. Das hätte negative Rückwirkungen auf den Dienstleistungsbereich. Deshalb ist es dringend erforderlich, dass die Region zumindest ein Standort für Pilotfunktionen, für Forschung und Entwicklung sowie die Produktion von Nullserien bleibt.

### 3.3.2 Verhältnis von Stadt und Umland

Kernstadt und Umland sollen sich als Teil der Region begreifen. Darauf aufbauend müssen Kriterien und Regeln eines gerechten Vorteils- und Lastenausgleichs etwa zwischen „Arbeitsplatzgemeinden“, „Wohngemeinden“/ „Freizeitgemeinden“ entwickelt werden, die das Gleichgewicht gemeindegrenzüberschreitend sichern. Dazu werden u. U. neue gesetzliche Vorgaben und Organisationsformen benötigt; vieles lässt sich aber schon heute z. B. mit dem Instrument des landesplanerischen Vertrages oder durch andere Formen öffentlich-rechtlicher Vereinbarungen umsetzen, wenn es politisch gewollt ist.

Es zeigten sich in der Diskussion Vorurteile zwischen Kernstadt und Umland: Die sozialen Probleme konzentrierten sich in der Kernstadt, das Umland leiste keinen Beitrag beim Bau von Sozialwohnungen. Dies mag in Einzelfällen richtig sein. Tatsächlich unterscheiden sich aber viele Gemeinden hinsichtlich der sozialen Probleme überhaupt nicht mehr von verschiedenen Stadtbezirken Münchens.

Entwicklungstrends in einzelnen Problembereichen:

#### Siedlungsstruktur und Infrastruktur

Es wird erwartet, dass sich im Jahr 2030 die Siedlungsstruktur nicht wesentlich von der gegenwärtigen Situation unterscheiden wird. Die Dispersion werde weiter zunehmen, aber auch die Wertschätzung für das Wohnen an Orten mit guter Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und gutem infrastrukturellen Versorgungsangebot und Bildungs-, Kultur- und Kommunikationseinrichtungen. Deshalb werde sich die Konzentration auf zentrale Orte fortsetzen. Prozentual werden die kleinen Orte stark wachsen, absolut aber weniger als die zentralen Orte.

In den Mittel- und Unterzentren müsse künftig eine urbane Qualitätsverbesserung stattfinden, um zu verhindern, dass sich wachsende Ungleichgewichte zwischen den einzelnen Gemeinden in sozialer und städtebaulicher Hinsicht herausbilden. Viele Gemeinden seien monostrukturiert, so dass sie gefährdet sind, zu Verlierern der regionalen Entwicklung zu werden. Durch weitere infrastrukturelle Versorgungseinrichtungen könne die Identifikation mit dem Ort erhöht und durch eine Vergrößerung des Angebotes vor Ort der Verkehr vermindert werden.

Ein kritischer Punkt seien die Einkaufsmöglichkeiten vor Ort in den Umlandgemeinden. Einerseits seien sie ein wesentlicher Baustein für die urbane Qualität der Ortskerne, andererseits werde es immer schwieriger, Einzelhandelsgeschäfte zu halten, weil der Konkurrenzdruck von großen, überregionalen Einkaufszentren zunehme, die zu einem großen Teil auf der „grünen Wiese“ platziert wurden und die mit ihrem großem Angebot eine hohe Attraktivität haben. Die Gemeinden müssten große Anstrengungen unternehmen, die örtliche Einzelhandelsstruktur zu erhalten.

Es wird eine weitere Suburbanisierung des Stadt- und Umlandbereiches angenommen. Es sei mittlerweile auch in den stadtnahen Umlandgemeinden feststellbar, dass jährlich viele junge Familien in stadtfjernere Gemeinden ziehen, weil sie dort billigere Grundstücke für ein Einfamilienhaus finden.

#### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die vielfältigen Lebensstile, die flexiblen Arbeitszeiten, die veränderten Arbeitsbedingungen, das Freizeitverhalten außerhalb des Wohnstandortes und andere Tendenzen stellen steigende Anforderungen an den ÖPNV. Es werde deshalb schwieriger, einen leistungsfähigen ÖPNV flächendeckend in der Region vorzuhalten.

Eine weitere Anforderung an den ÖPNV ergebe sich aus der Alterung der Bevölkerung. Die sinkende Mobilität eines größeren Bevölkerungsteiles müsse dann auch durch ein verbessertes Angebot an Massenverkehrsmitteln ausgeglichen werden.

## Soziale Integration

Eine wesentliche Zukunftsaufgabe auf der kommunalen Ebene sei die soziale Integration der ausländischen Zuwanderer, mit deren Zustrom weiterhin gerechnet werde. Die Gemeinden müssten sich darum kümmern, dass die ausländischen Migranten die deutsche Sprache erlernten, sich beruflich fortbildeten, ihre Kinder ausgebildet würden und sie insgesamt soziokulturell integriert würden. Die weitere Prosperität der Region werde auch vom Gelingen dieser Aufgabe abhängen.

Allerdings reiche die finanzielle Ausstattung der Gemeinden für diese Aufgabe nicht aus. Viele notwendige Qualitätsverbesserungen wie z.B. im Kindergartenbereich könnten die Gemeinden nicht aus eigener Kraft leisten. Die entsprechenden Rahmenbedingungen müssten verbessert werden.

Im Hinblick auf die zunehmende Zahl von älteren Menschen wurde gefordert, Konzepte zu entwickeln, wie die Kreativität und das Wissen der älteren Menschen genutzt werden könnten. Es müsste das Potenzial für freiwilliges soziales Engagement geweckt werden. Informationssysteme im Internet und Platzangebote für altersbezogene Betätigungen wären erforderlich. Hier eröffnet sich ein großes Feld für gemeinsame überörtliche Aktivitäten.

Die Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt führten dazu, dass immer mehr Menschen mehrere Jobs übernehmen müssten, um ein Auskommen zu haben. Daraus ergäben sich komplexe Beziehungsgeflechte und Netzwerke, weil die Menschen mehrere Arbeitsorte hätten und zum Teil auch zu Hause arbeiteten.

## Bildung und Wissenschaft

Die Verlagerungen von Teilen der beiden Universitäten ins Umland (Garching, Martinsried, Freising) seien keine Suburbanisierung im Sinne einer ungesteuerten Entwicklung, sondern eine gezielte Dekonzentration von wissenschaftlichen Einrichtungen. Die Verantwortung für die Attraktivität der wissenschaftlichen Standorte liege nicht bei der Stadt, auch nicht bei der Region, sondern beim Freistaat bzw. bei den Universitäten selbst.

Es wurde kritisiert, dass den wissenschaftlichen Einrichtungen im Umland urbane Qualität fehle. Das erschwere die Anwerbung von ausländischen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern.

Ein wichtiges Arbeitskraftreservoir wird in den ausländischen Studenten gesehen. Es wurde die Frage gestellt, wie mehr ausländische Studenten nach München geholt werden könnten. Ein Handicap seien fehlende Wohnungen und Infrastruktureinrichtungen für Studenten. Um die Region München gegenüber den angelsächsischen Ländern konkurrenzfähig zu machen, müsste nicht nur die Kernstadt, sondern die gesamte Region aktiv werden. Andere Regionen würden in diesem Bereich schon zusammenarbeiten.

### 3.3.3 Organisationsmodelle für die Region

Nach Diskussion der Gründe, die für eine durch direkte Wahlen politisch legitimierte Regionsvertretung wie in der Region Stuttgart und der Region Hannover sprechen, plädierten die Vertreter von Region und Gemeinden dennoch für eine Beibehaltung des organisatorischen Status quo der Verbandslösung. Der Erfolg der Region München sei auch ein Beweis für den Erfolg der bisherigen Organisationsform. Es wurde die Überzeugung geäußert, dass eine politisch legitimierte Region als Gebietskörperschaft keine Chancen habe, die Entwicklung besser zu steuern. Es entstünde ein „Verwaltungsmoloch“ für 2,5 Mio. Menschen.

Die bestehenden regionalen Institutionen seien im Rahmen ihrer Handlungsmöglichkeiten effizient und wiesen eine hoch entwickelte Gesprächskultur auf, die die Suche nach tragfähigen Lösungen für die regionalen Probleme ermögliche. In der Vergangenheit seien viele freiwillige Vereinbarungen mit faktischen Verbesserungen für die Bürger/innen getroffen worden. Es wurde deshalb dafür plädiert, die auf freiwilliger Zusammenarbeit basierenden Institutionen behutsam weiter zu entwickeln. Dabei sei entscheidend, welche Zukunftsprobleme zu bewältigen seien und ob die bestehenden Institutionen noch dafür passend seien.

Die freiwilligen Verbände seien relativ flexibel. So reiche der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum im Süden entsprechend den tatsächlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten über die Grenzen der Planungsregion 14 hinaus. Dadurch könnten die Kooperationsmöglichkeiten den jeweils anstehenden Aufgaben angepasst werden.

Auf jeden Fall benötigen die bestehenden Institutionen mehr Kompetenzen für die Regionalplanung vom Freistaat. So dürfte z.B. kein Flächennutzungsplan genehmigt werden, der nicht die Zustimmung des Regionalen Planungsverbandes habe, oder die Regierung von Oberbayern dürfte bei Raumordnungsverfahren nicht gegen das Votum der Regionalplanung entscheiden. Als Beispiele aus jüngster Zeit ist hier auf Standortfragen für großflächigen Einzelhandel insbesondere mit zentrenrelevanten Sortimenten sowie auf die zu wenig konsequente Umsetzung des Harmonisierungsgebotes des LEP (gleichgewichtige Entwicklung von Bauland für Arbeitsplätze und Wohnungen) hinzuweisen.

#### Übertragbarkeit alternativer Modelle auf München

Man war sich einig, dass das Regionsmodell Hannover nicht direkt auf den Raum München übertragen werden könne. Es weise spezifische historische und politische Bedingungen auf, die nicht für München zutreffen. Außerdem sei die Region München mehr als doppelt so groß wie die Region Hannover – mit deutlich anderen Problemen. Es müssten deshalb regional angepasste Lösungen für die Region München gefunden werden. Es wurde mehrfach gefordert, ein etwaiges neues Regionsmodell für München aus der spezifischen Problemlage in München abzuleiten. Es gäbe keine Ideallösung.

### 3.3.4 Grenzen der Planbarkeit und Steuerung der Regionsentwicklung

Es wurde davor gewarnt, den Gestaltungsspielraum regionaler politischer Instanzen zu überschätzen. Es wurden Zweifel geäußert, ob eine politische Organisation tatsächlich die Einflussmöglichkeit habe, die reale Entwicklung zu steuern. Das Steuersystem habe wahrscheinlich in Zukunft noch mehr Einfluss auf die Entwicklung in den Regionen als politische Überlegungen. Am Beispiel der Entfernungspauschale oder der Eigenheimzulage zeige sich, wie planerische Maßnahmen zur Verhinderung von weiterer Suburbanisierung durch Subventionen für Pendler konterkariert werden.

Am Rande der Diskussion wurde vereinbart, das Gespräch im Rahmen eines Workshops mit Bürgermeister/innen und Landräten aus der Region im Herbst fortzusetzen.

## 3.4 Region München 2030 - Workshop für Entscheidungsträger

Er fand am 19. November 2002, von 14:00 bis 17:00 Uhr im Rathaus München, Kleiner Sitzungssaal statt.

Mit dem „Workshop für Entscheidungsträger“ wurden die Gespräche über die Zukunft der Region München fortgesetzt, die im Anschluss an den Workshop „Region München 2030“ im April 2002 vereinbart wurden. Der Teilnehmerkreis rekrutierte sich Mitgliedern des Planungsausschusses und des Beirats des Regionalen Planungsverbands sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Projekts „Zukunft München 2030“ aus den beteiligten Forschungsinstituten und der Landeshauptstadt München sowie dem PV München.

Im Interesse einer intensiven Diskussion teilte sich das Plenum in zwei Arbeitsgruppen auf. Zur Strukturierung der Debatten in den Arbeitsgruppen lag den Teilnehmern ein Themenleitfaden vor; es sollten die regionalen Handlungsfelder identifiziert, Handlungsmöglichkeiten ausgelotet sowie Antworten auf die Fragen gefunden werden:

- Wo liegt der größte Handlungsbedarf?
- Wo liegen die größten Defizite in den Handlungsmöglichkeiten?
- Was können wir in der Region München tun?
- Braucht die Region München ein Fitnessprogramm für die Zukunft?

Die Ergebnisse der Debatten in beiden Arbeitsgruppen wurden im Plenum präsentiert:

#### Arbeitsgruppe 1

Einigkeit herrschte darüber, dass die überregionale Bedeutung der Region München ganz wesentlich vom „guten Markennamen“ der Stadt München bestimmt wird und insofern Stadt und Umland eine untrennbare Einheit darstellen. Innerregional wird die Dominanz Münchens beklagt (etwa in den regionalen Entscheidungsgremien), was die Abwehrhaltung der Umlandgemeinden gegenüber München erklärt und, als psychologische Barriere, die Zusammenarbeit von regionaler Kernstadt und Umland oftmals behindert. Andererseits wird betont, dass die innerregionalen Konfliktlinien häufig anders verlaufen als zwischen der Landeshauptstadt München und den Umlandgemeinden. Die Kooperation in der Region wird als verbesserungswürdig angesehen, die mangelnde Bindungswirkung der Regionalplanung wird beklagt. Die Erfordernisse der Regionsentwicklung sollten Priorität vor lokalen Standortentscheidungen erlangen. Insgesamt wird die Verbesserung der innerregionalen Zusammenarbeit als notwendig erachtet, wobei über Gegenstand und Ziel der Zusammenarbeit Klärung herbeigeführt werden muss.

Ein wichtiges gemeinsames Handlungsfeld stellt das Thema Verkehr dar. Hier gibt es naturgemäß eine Vielzahl unterschiedlicher Interessenlagen, aber auch Kooperationsmängel, die es bislang verhindert haben, dass man zu Lösungen gekommen sei (Autobahn-Ringschluss vs. Freiflächensicherung, Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke durch zweiten Tunnel vs. Tangentiallösungen beim ÖV und IV, Tarifgestaltung des ÖPNV etc.). Verkehrliche Lösungen haben auch die veränderten Standortbedingungen und –präferenzen für Wohnen, Ausbildung, Arbeiten und Gewerbe zu berücksichtigen. Insofern ist eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung gefordert, die die Bedingungen für eine dezentrale Konzentration innerhalb der Region zum Thema haben muss.

Der Flächenverbrauch ist ein wichtiger Gegenstand für regionalen Handlungsbedarf. Übereinstimmung besteht darin, dass die Bedeutung einer koordinierten Siedlungsflächenbedarfssicherung einerseits und der Freiflächensicherung andererseits als Handlungsfeld in Zukunft noch wichtiger sein wird, als dies heute schon der Fall ist. Dabei sind Siedlungsformen zu entwickeln, die sparsam mit den Flächen umgehen. Dies steht ggf. auch den Flächenvorstellungen von High-Tech-Unternehmen entgegen, die städtische Standorte bevorzugen, diese aber wie einen „Campus in der Stadt“ gestaltet sehen wollen, was jedoch innerstädtisch nicht sinnvoll ist.

Chancen für die zukünftige Regionalentwicklung werden in der Schwerpunktfunction der Landeshauptstadt München als Bildungs-, Wissenschafts- und Kulturstadt gesehen. Generelle Einigkeit besteht darin, dass eine derartige funktionale Arbeitsteilung einen wie auch immer gestalteten innerregionalen (finanziellen) Ausgleich erforderlich macht.

Insgesamt werden bei Sicherung der sog. weichen Standortfaktoren große Chancen der Region auch in der Zukunft gesehen. Das umfasst zum einen die Erhaltung und Verbesserung der Attraktivität der Stadt München, aber auch der übrigen Städte und Gemeinden in der Region, zum anderen die Sicherung der Frei- und Erholungsflächen im engeren und weiteren regionalen Umland.

#### Arbeitsgruppe 2

In der Arbeitsgruppe 2 werden die langfristigen Chancen der Regionalentwicklung im wesentlichen in der Verbesserung der Koordinierung gemeinsamer Interessen und Nutzungen gesehen. Dazu gehört ein in ihrer Außenwirkung gemeinsames Auftreten der Gebietskörperschaften und übrigen Akteure der Region. Als Grundlage für die Entwicklung eines gemeinsamen regionalen Verständnisses (regionale Identität) soll der Informationsstand und der Informationsfluss zwischen den Akteuren verbessert werden; dies betrifft insbesondere auch Informationen über die verschiedenen Kooperationsmöglichkeiten selber.

Ein wichtiges Kooperationsfeld wird in einem gemeinsamen Flächenmanagement gesehen statt eines ständigen Mehrs an kommunalen Gewerbeflächenausweisungen. Ferner wird die Einrichtung eines Flächenausgleichsfonds (regionaler Ausgleichsflächenpool) im Interesse einer qualitativen überkommunalen Flächenentwicklung angeregt.

Eine weitere Chance langfristiger Regionalentwicklung wird in der gemeinsamen Nutzung und Vermarktung des „Wissenspotenzials“ gesehen, das in der Region vorhanden ist. Konkret wird vorgeschlagen, die Möglichkeiten der Telematik für die regionale Entwicklung zu nutzen, insbesondere im Hinblick auf die Substitutionsfähigkeiten im Verkehrsbereich, etwa in Form eines Verkehrsleitsystems. Einschränkend wurde darauf hingewiesen, dass dadurch auch Schleichverkehr in Wohngebieten induziert werden kann, der mit anderen Verkehrsleitmaßnahmen gerade verhindert werden soll. Ein weiteres Handlungsfeld ist eine vorausschauende integrierte Verkehrsplanung. Wichtig ist, dass der Informationsaustausch im Vorfeld von Entscheidungen intensiviert wird. In der Geothermie wird eine regional bislang noch kaum genutzte Ressource gesehen.

Risiken der langfristigen Entwicklung der Region werden vor allem in der mangelnden Stringenz öffentlicher Planung gesehen. So wird der zu geringe Stellenwert des Regionalplans als Gestaltungsinstrument bemängelt, aber auch das fehlende planerische Know-how bei den Gemeinden. Im Zusammenhang damit wird betont, dass es vor allem bei der Ansiedlung von Großprojekten entweder an Gestaltungs- und Entscheidungsregeln mangelt oder diese ausgehebelt werden.

Als ein Langfrist-Risiko wird auch das Fehlen einer integrierten Verkehrsplanung gesehen, das dadurch verstärkt wird, dass Kompetenzen für Finanzierung und Maßnahmengestaltung (etwa beim Ausbau des S-Bahn-Systems) nicht in einer Hand liegen.

Ein wichtiges zukünftiges Handlungsfeld wird in der konzeptionellen Neuausrichtung der Regionalplanung gesehen. Die Aufgabe der Regionalplanung wird zukünftig mehr in der Transmission interkommunaler Kooperation gesehen als in der planungsmethodisch stringenten Aufstellung von Plänen ohne Handlungsfolgen. Zugleich ist aber auch die Bindungswirkung der Regionalplanung zu erhöhen. Es sollen Ausgleichsmechanismen geschaffen werden, z.B. auf dem Gebiet Gemeindegrenzen überschreitender ökologischer Ausgleichsflächen und durch die Schaffung eines Flächenausgleichsfonds. Unklar bleibt, wie dies zu organisieren ist und wie die damit verbundenen Konflikte gelöst werden können.

Wegen der veränderten demografischen Entwicklungen wird angesichts knapper werdender Mittel und lokal oftmals unzureichender Serviceangebote die interkommunale Kooperation auf dem Gebiet der Altenhilfe in der Region als immer dringlicher erachtet. Als ein Langfristisiko wird auch die mangelnde klare Sicht auf zukünftige soziale Probleme gesehen.

Ferner wird in der Veränderung der Mittelzuweisung an die Kommunen ein weiteres wichtiges Handlungsfeld gesehen. Dies könnte so gestaltet werden, dass ein regionales Budget für regional bedeutsame Infrastrukturen und Leitprojekte geschaffen wird und dieses mit einer innerregional veränderten Aufgaben- und Schwerpunktbündelung verknüpft wird. Allerdings soll vermieden werden, dass damit zugleich neue Organisationseinheiten geschaffen werden.

## Plenumsdiskussion

Die Diskussion im Plenum entzündete sich an der Frage, ob wir ein Bild (ein „Leitbild“) von der Region haben, ob die Region ein solches Leitbild benötigt oder auf welche andere Weise sich die Region auf die Erkennung und Bewältigung der Zukunftsprobleme einstellen kann (z.B. Art und Menge der Arbeitsplätze in 20 Jahren, Bevölkerungsstagnation oder Rückgang, zunehmender Anteil alter Menschen).

Wollen wir also z.B. die starke wirtschaftliche Bedeutung erhalten und können wir dieses, ohne den sozialen Frieden zu gefährden und unser Naturkapital aufzuzehren? Im Kern bedarf es der Verständigung darüber, so ein Bürgermeister, was für unsere Region unverzichtbar ist, an welchen Werten festgehalten werden soll, wie bei unterschiedlichen Belastungen ein Finanzausgleich hinzubringen ist und welche Prioritäten – bei zunehmend knapper werdenden Ressourcen – zu setzen sind. Dafür muss mehr miteinander geredet werden.

Angesichts der vielen offenen Fragen wird der Vorschlag gemacht, eine Arbeitsgruppe – bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Städte, Gemeinden und der Organisationen im Pla-

nungsbeirat des RPV – einzurichten und sie mit der Aufgabe zu betrauen, innerhalb des Jahres 2003 ein Positionspapier zu entwickeln und dies dem Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbands zur weiteren Behandlung zuzuleiten. Dieser Vorschlag wird positiv aufgegriffen. Die Betreuung der Arbeitsgruppe erfolgt durch den RPV.

## 4 WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Was schafft München? Man kann heute als wirtschaftlichen Vorteil Münchens den Umstand bezeichnen, dass München lange Jahrzehnte eher im Windschatten kräftigerer Wirtschaftsräume gelegen hat und der Region so die Wachstums- und Umweltprobleme der klassischen Industrieregionen weitgehend erspart blieben. Bis zur Mitte des letzten Jahrhunderts war Münchens Wirtschaftsprofil vom Status der Solitärstadt in einem weiten agrarischen Umland mit den Funktionen einer Verwaltungs- und Landeshauptstadt geprägt. München war moderat, aber zugleich qualifiziert industrialisiert (Biehler u.a. 1994: 39). Neben einer starken Verbrauchsgüterbranche (mit Brauereien, Agrarproduktveredelung) und einer ansehnlichen Textil- und Bekleidungsindustrie lag ein weiterer Schwerpunkt in den Investitionsgüterindustrien, letztere mit aufsteigender Entwicklung. Dazu gehörte die Kamera- und optische Industrie, die elektrotechnische Branche und das Druck- und Verlagsgewerbe, das neben Druckerzeugnissen für den lokalen Bedarf auch bedeutende Publikationen in die Welt entließ. Daneben bestand ein weit verzweigter Maschinen- und Anlagenbau, aus dem sich die Münchner Fahrzeugindustrie mit dem Bus- und Nutzfahrzeughersteller MAN, den anfänglich selbständigen Lokomotivenhersteller Krauss und Maffei, dem Bremsenproduzenten Knorr, dem Anhängerhersteller Meiller und dem ursprünglichen Motorenentwickler BMW (Bayerische Motoren Werke) ausdifferenzierte.

### Wachstumsimpulse

Verschiedene Impulse wurden zu wichtigen wirtschaftlichen Antriebskräften. Eine der wichtigsten war die noch vor Ende des 2. Weltkriegs getroffene Entscheidung des Siemens-Konzerns, seine Unternehmenszentrale nach Beendigung des Krieges von Berlin nach München zu verlegen, wo bereits Werke standen.

Zweiter wichtiger Impuls war die Verlegung der Flugzeugentwicklung Bölkow GmbH von Stuttgart nach München, aus der in wenigen Jahren durch Fusionen mit anderen Flugzeugherstellern (Messerschmitt, Heinkel) nicht zuletzt aus rüstungspolitischem Interesse der Luft- und Raumfahrtkonzern MBB, später DASA, jetzt Teil von EADS mit Sitz in Ottobrunn bei München wurde. Das Münchner Luft- und Raumfahrtcluster wird um die zweite Flugzeugherstellergroupe Fairchild-Dornier in Oberpfaffenhofen bei München ergänzt, für die jüngst Insolvenz angemeldet wurde.

Dritter Impuls war die Entscheidung der Bundesregierung zu Zeiten des Verteidigungsministers Strauß, den amerikanischen Schönwetterjäger Lockheed-Starfighter F-104 anzuschaffen und ihn mit Hilfe von viel Elektronik im Raum München zu einem Allwetterjäger der Bundesluftwaffe umzurüsten. Daran wurden fast alle seinerzeit weltweit bedeutenden Elektronikunternehmen beteiligt. Ihre Niederlassungen in München sorgten hier für einen erheblichen Spin-off-Effekt zugunsten des Aufbaus der Elektronik-Hard- und Softwareentwicklung. München wurde mit dem Panzerhersteller Krauss-Maffei, dem Luft- und Raumfahrtcluster um Dornier, MBB und MTU und Herstellern wie Siemens, Rohde & Schwarz und anderen Unternehmen der Steuer-, Mess- und Regeltechnik zum bedeutendsten Zentrum der Rüstungsindustrie der Bundesrepublik.

Vierter wichtiger Impuls war die am Ende erfolgreiche Entscheidung, die Olympischen Spiele nach München zu holen. Dies hatte den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems und der städtischen Erschließungsstraßen, die Errichtung moderner Sport-, Freizeit- und Erholungsstätten sowie einen deutlichen Schub im Wohnungsbau zur Folge.

Münchens Wirtschaftsaufschwung lässt sich als ‚alimentierte Prosperität‘ beschreiben, da der Start mit sprudelnden Finanzmitteln der öffentlichen Hände aus verschiedenen Töpfen subventioniert wurde. Nach Untersuchungen floss in jenen Jahren allein ein Drittel der jährlichen Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Bundes an den Siemens-Konzern. Der Raum München entwickelte sich zur Wachstumslokomotive für ganz Bayern, das lange als Armenhaus der Republik galt. Erst Ende der 1980er Jahre fand das bayerische Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Erwerbstätigen Anschluss an den Bundesdurchschnitt.

## Moderne Wirtschaftscluster

Heute profiliert sich der Raum München als ein Konglomerat von Wirtschaftsclustern, die weltweit überwiegend zu den modernen Wachstumsindustrien zählen und die untereinander stark vernetzt sind. Zentrale Pole sind die Fahrzeugwirtschaft, die Informations- und Kommunikationswirtschaft mit starken Bezügen zur Elektrotechnik, Steuer-, Mess- und Regeltechnik und (Mikro-) Elektronik, die Medien- und Unterhaltungswirtschaft, Luft- und Raumfahrt, das Bio- und Gentechnologiecluster sowie ein Gesundheits- und Wellnesscluster. Diese überwiegend auf Wissenschaft und Forschung basierenden oder auf Forschung und Fertigung ausgerichteten Cluster werden ergänzt um vielfältige unternehmensorientierte Dienstleistungen wie zum Beispiel um ein Finanzwirtschaftscluster (Banken, Versicherungen) und einen großen Bereich öffentlicher Verwaltung von Stadt (größter Arbeitgeber in München), Land (Landesregierung mit Ministerien und nachgeordneten Behörden), Bund (z.B. Arbeitsämter, Wehrverwaltungen, Deutsches Patentamt), zwischenstaatlichen Einrichtungen (wie etwa das Europäische Patentamt) und Sitze von Konsulaten ausländischer Staaten. Die Vielfältigkeit begünstigt die relative Stabilität des Wirtschaftsstandorts München, zu der auch die „Münchner Mischung“ beiträgt mit der Kombination von Groß- und Kleinunternehmen, so dass in Reaktion auf neue Anforderungen mal die Kapitalkraft der Großen oder mal die Flexibilität der Kleinen in Vorlage gebracht werden kann.

Im Ergebnis kann sich die Region München unter den deutschen Großstädten sehen lassen: München hat eine zwar ebenfalls steigende, aber doch noch die niedrigste Arbeitslosenquote, die höchste Kaufkraft, die zweithöchste (absolute) Zahl von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (989.500; nach Berlin mit 1,125 Mio.), tätigt die höchsten Investitionen je Einwohner und nimmt bei der kommunalen Pro-Kopf-Verschuldung eine mittlere Position ein (Jahreswirtschaftsbericht 2001). Die Wirtschaft der Region Oberbayern tätigt etwa die Hälfte ihres Umsatzes mit dem Ausland (Exportquote knapp unter 50 %).

Innerregional stellt München – bei einer etwa Gleichverteilung der Bevölkerung zwischen Landeshauptstadt und der übrigen Region München – knapp zwei Drittel der Arbeitsplätze. Dieser nach wie vor hohe regionale Anteil hat sich im Zuge der Suburbanisierung auch von Arbeitsplätzen über die Jahre hinweg kontinuierlich verringert.

## Spezifische Tertiärisierung

Die Münchner Wirtschaft hat einen hohen und zugleich sehr spezifischen Grad der Tertiärisierung erreicht, der in gewisser Weise als ökonomisches Alleinstellungsmerkmal Münchens bezeichnet werden kann: Ein Großteil der Dienstleistungen hat eine industrielle Basis, die Verknüpfung und Vermischung von industriellen und Dienstleistungs-Tätigkeiten ist sehr eng. Dies zeigt sich in einem starken und wachsenden Anteil tertiärer Tätigkeiten im Verarbeitenden Gewerbe (Forschung und Entwicklung, Prozessvorbereitung und –begleitung, Distribution, Marketing). Auch zeigt sich im tertiären Sektor eine ausgesprochene Technologieorientierung durch Ausweitung der Planungs-, Labor-, Montage- und Wartungsberufe sowie eine erhebliche Zunahme der Wirtschaftsberatungstätigkeiten. „Die spezifische Münchner Tertiärisierung besteht in der starken Unternehmens- und speziellen Wissens- und Technologie-Orientierung der Dienstleistungen und auch deren Verknüpfung mit der Industrie vor Ort“ (Biehler u.a. 1994: 218), wobei auch die öffentlichen und halböffentlichen Dienstleistungen der Technischen Universität, der Fachhochschule, der Universität der Bundeswehr oder der Institute der Fraunhofer- und Max-Planck-Gesellschaft auf enge Kooperation mit der Industrie und unternehmensorientierten Dienstleistungen angelegt sind.

Am Münchner Arbeitsmarkt wurde dieser Strukturwandel zu einer Wachstumsregion mit einem hohen Anteil von sog. Zukunftsbranchen mitvollzogen. Man kann von einer zunehmenden Akademisierung der Arbeit sprechen, die bereits in den 1970er Jahren einsetzte. In jenen Jahren wurden – zugespitzt formuliert – gesamte Studienabschlussjahrgänge von Ingenieuren der Informatik, der Elektrotechnik oder vergleichbarer Ausbildungsrichtungen der Technischen Universität und der Fachhochschule von einzelnen Unternehmen übernommen. So wurde etwa in den 1980er Jahren ein Drittel aller zusätzlich entstandenen Arbeitsplätze mit Akademikern besetzt. Weil die Nachfrage nach hoch- und höchstqualifizierten Mitarbeitern nicht allein am regionalen Arbeitsmarkt bedient

werden konnte, konkurrierten die Unternehmen in diesem Beschäftigungssegment von Hochqualifizierten um diese Arbeitskräfte europa- und zum Teil weltweit.

### Akademisierung der Beschäftigung

Die Akademisierung findet fast ausschließlich in den Dienstleistungsberufen in der Industrie und im tertiären Sektor statt. Längst sind Unternehmen dazu übergegangen, ihre eigenen Dienstleistungstätigkeiten auszulagern. Akademisierung und Externalisierung führen zu einer Verschiebung zwischen den verschiedenen beruflichen Statusgruppen: die Zahl der Angestellten und der Selbstständigen nimmt zu, während die der gewerblichen Arbeitnehmer/innen, insbesondere derjenigen mit geringer Qualifikation oder ohne berufliche Ausbildung, abnimmt.

Das zeigt sich an deren Einkommensentwicklung deutlich: um Hochqualifizierte nach München zu bekommen, werden überdurchschnittliche Gehälter geboten. Dies führt zu einer erheblichen Einkommensspreizung zwischen den tariflich bezahlten gewerblichen Arbeiter/innen und einfachen Angestellten einerseits und den hochqualifiziert tätigen Leistungsträgern an den Schaltstellen sowie den wissenschaftlich-kreativ tätigen Forscher/innen in den Labors und Entwicklungsabteilungen der Unternehmen andererseits. Das hat nicht nur erhebliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort München, der darüber zu einer Hochpreisregion wurde, sondern auch auf die subjektive Wahrnehmung. Viele der Hochqualifizierten halten ihr überdurchschnittliches Einkommen für einen Ausdruck individueller überdurchschnittlicher Befähigung und Leistungsbereitschaft. So grenzen sie sich von jenen ab, die nach kollektiv vereinbarten Tarifen bezahlt werden.

Nach einer Erwerbstätigenprognose für Stadt und Region München über den Prognosezeitraum 1998 bis 2015 im Auftrag der Landeshauptstadt geht man davon aus, dass in der gesamten Region München ein Anstieg um 82.000 Personen (6,7 %) auf 1,323 Mio. Erwerbstätige im Jahre 2015 stattfinden könnte, wobei der Prognosekorridor eine Spannweite zwischen 50.000 (untere Variante) und 120.000 Erwerbstätigen (obere Variante) aufweist.

Die Stadt München wird an diesem Beschäftigungszuwachs nur wenig partizipieren. Er wird im wesentlichen im Umland stattfinden. Man geht für München von einem Erwerbstätigenzuwachs von lediglich 12.700 Personen aus, das ist ein Zuwachs von 1,6 Prozent. Darin finden allerdings erhebliche Verschiebungen zugunsten des Dienstleistungssektors (plus 8,1 %) und zu Lasten des Produzierenden Sektors (minus 20,1 %) statt. Der größte Beschäftigungsabbau wird im Verarbeitenden Gewerbe stattfinden (minus 28.570 Erwerbstätige), den größten Zuwachs an Beschäftigten werden die privaten Dienstleistungen erfahren (plus 65.860). Diese Beschäftigungsverlagerungen werden dazu führen, dass der produzierende Sektor im Jahre 2015 in München nur noch 18 Prozent aller Erwerbstätigen stellt, während auf den Dienstleistungssektor mehr als vier Fünftel (82 %) entfallen werden. Es wird angenommen, dass der Beschäftigungszuwachs bis 2010 stattfinden und von 2010 bis 2015 die Zahl der Erwerbstätigen leicht rückläufig sein wird – mit Ausnahme der Beschäftigung in den privaten Dienstleistungen, die auch in dieser Zeitspanne zunehmen soll (Jahreswirtschaftsbericht 2001: 40/ 41).

Die wirtschaftliche Ausgangsposition für die Zukunftsentwicklung der Stadtregion München im Wettbewerb der Regionen ist nicht schlecht. Die „Münchner Mischung“ von großen und kleinen Firmen ist nach wie vor ein Stabilitätsfaktor. Selbst Branchenkrisen wie die Insolvenz der Kirch-Gruppe, die das Münchner Mediencluster dominierte, dürften aus diesem Grunde leichter zu verkraften sein, als wenn hauptsächlich Großunternehmen die Wirtschaftsstruktur bestimmen. Mit den infrastrukturellen Großeinrichtungen Flughafen und Messe München hat der Raum München international aufgeschlossen. Die Zunahme der Arbeitsplätze im Umland dürfte im Sinne des Stadt-Umland-Ausgleichs sein und eine Reihe von Folgeproblemen der Ungleichverteilung von Arbeitsplatz- und Wohnstandortorten, etwa auf dem Verkehrssektor, tendenziell abmildern.

## 5 DREI SZENARIEN FÜR STADT UND REGION

Wir haben uns bei der Auslegung des Projektdesigns von „Zukunft München 2030“ dazu entschieden, Szenarien als methodische Bausteine zur Darstellung der Zukunftsentwicklung zu verwenden. Bei der Wahl von Vorausschamethoden in die Zukunft ist zunächst die Frage zu debattieren, wozu denn die Vorausschau in die Zukunft über einen Zeitraum von drei Jahrzehnten überhaupt dienen und wer damit konfrontiert werden soll.

### 5.1 Szenarien als Methode von Vorausschau - Anmerkungen zur Szenarienentwicklung

Bei einem Zeitraum von dreißig Jahren kann man davon ausgehen, dass niemand heute in der Lage ist, hinreichend genaue Aussagen zu machen, die „sicher“ sind im Sinne einer Treffsicherheit, die sich am Ende des Betrachtungsraumes feststellen (oder verwerfen) ließe. Szenarien, überhaupt Prognosen, die einen so langen Zeitraum überspannen, haben nicht den Sinn, Entwicklungen und Entwicklungsverläufe vorherzusagen. Wenngleich es gewiss reizvoll ist, an einer Betrachtungsperiode zu überprüfen, in welchem Maße Szenarien/ Prognosen/ Vorausschauen eingetroffen sind bzw. neben der tatsächlich Entwicklung liegen, haben im Grunde alle Prognosen die Aufgabe, Reaktionen auf mehr oder minder plausible Zukunftsbeschreibungen hervorzurufen, also Akteure – private oder öffentliche: Unternehmen, Verbandsvertreter, Politiker, Verwaltung etc. – mit Zukunftsbeschreibungen zu konfrontieren, damit diese sich zu diesen „Ergebnissen“ verhalten – entweder dass die beschriebene Zukunft angestrebt oder aber verhindert wird.

Die wissenschaftliche Prognostik unterscheidet sich von der Wahrsagerei. Szenarien sind keine Vorhersagen, Orakel oder Prophezeiungen. Szenarien werden nicht erarbeitet, um sie in die Welt zu setzen und dann zuzuwarten, ob sie auch eintreffen werden. Szenarien, wie auch andere Methoden der Vorausschau, werden erarbeitet, damit man sich bereits heute auf die beschriebenen „Zukünfte“ einstellt und sich entsprechend verhält. Insofern ist die beste Vorausschau diejenige, die am Ende des Prognosezeitraums nicht daraufhin überprüft werden kann, ob sie „richtig“ oder „falsch“ war, weil bereits zu Beginn des Prognosezeitraums Handlungen ausgelöst wurden, die die „vorhergesagten“ Entwicklungstrends so modifizierten, dass die Zukunftsentwicklung einen anderen Verlauf als den „prognostizierten“ genommen hat. Wissenschaftliche Vorhersagen haben also nicht in der Hauptsache die Funktion, systematisch zu erarbeiten, „was die Zukunft bringt“, sondern Entscheidungen bei Akteuren auszulösen, die die Zukunftsentwicklungen mit ihrem Handeln beeinflussen können. Dennoch ist es nicht beliebig, was Vorhersagen über die Zukunft mitteilen. Dies hat methodische und inhaltliche Implikationen.

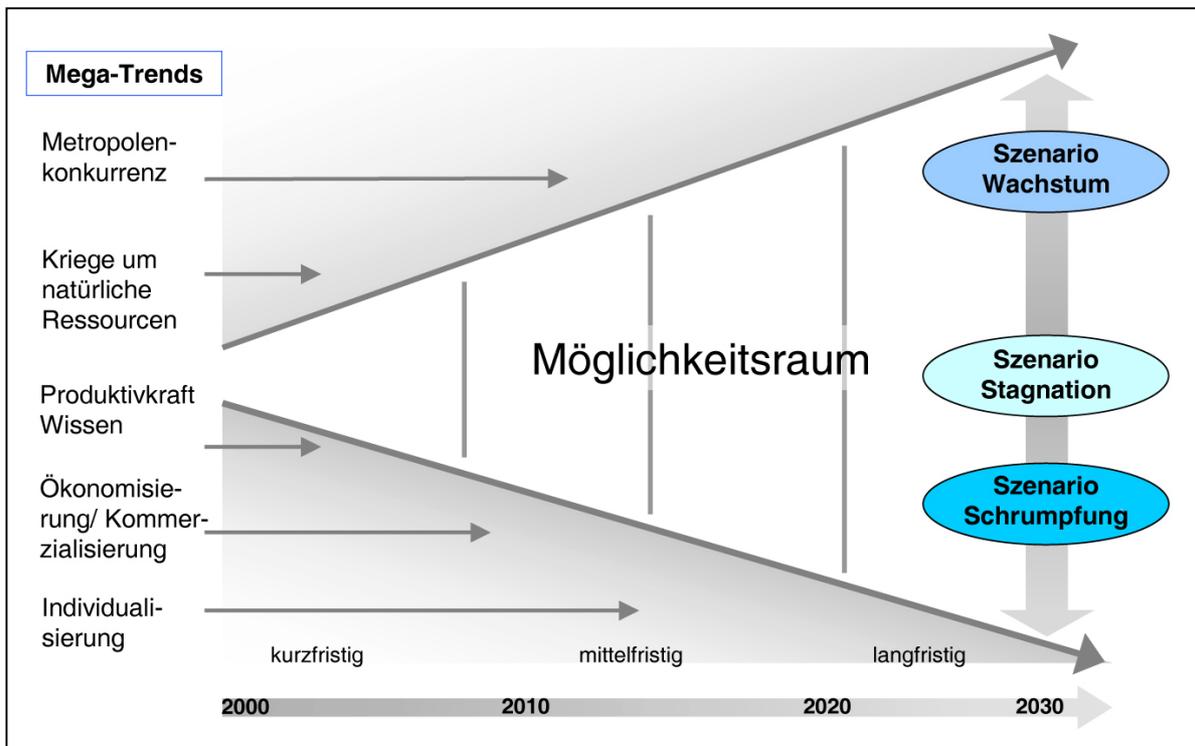
Methodisch bedeutet dies, dass es nicht beliebig ist, welches Modell der Vorausschätzung man wählt. Für überschaubare, streng umrissene Themengebiete, die sich mit Daten abbilden lassen, und Zeiträume bis zu 10, 15 Jahre abdecken, sind gerechnete, mathematisierte Schätzverfahren geeignet. Das sind z.B. Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung oder Teilmengen davon (Schülerprognosen, Erwerbstätigenprognosen), Wanderungsprognosen, Arbeitsplatzbedarfsprognosen, Wohnungsbedarfsprognosen, Verkehrsprognosen, Verkaufsflächenprognosen etc. Für die Darstellung des Ist-Zustands und der Trends in verschiedenen Bereichen (Bevölkerung, Wanderung, Schüler, Wohnungen) greifen wir im Rahmen des Projekts „München 2030“ auf Ergebnisse solcher Prognosen zurück und stellen sie dar.

Die Entscheidung für Szenarien – und gegen Delphi als einer weiteren möglichen Methode langfristiger Vorausschau – begründen wir damit, dass mit Szenarien die Breite möglicher Zukünfte abgesteckt werden kann, während die Delphimethode darauf abzielt, die Ungewissheit der Zukunftsentwicklung auf einen Korridor einzuengen. Beide Methoden haben ihre Berechtigung. Mit der Entscheidung für Szenarien stützen wir uns auf ihren didaktischen Wert, weil sie aufzeigen, dass Zukunftsentwicklung beileibe kein Automatismus ist, sondern dass unter gegebenen Rahmenbedingungen sich ein Möglichkeitsraum für regionale Entwicklungen eröffnet. Innerhalb dieses Möglichkeitsraumes, so die Botschaft, können durch eine aktive politische Gestaltung die Wege in die Zukunft, die Richtungen der Zukunftsentwicklung beeinflusst werden.

Für längerfristige Zeiträume von 30 oder mehr Jahren und die Darstellung komplexerer Zusammenhänge sind Szenarien besser geeignet. Szenarien sind mehr oder minder intelligente Be-

schreibungen von Zukunftsentwicklungen - „Geschichten über die Zukunft“ -, in die durchaus auch mathematische Prognosen eingebaut werden können, aber nicht müssen.

Abbildung 2: Der „Möglichkeitsraum“ der Szenarien



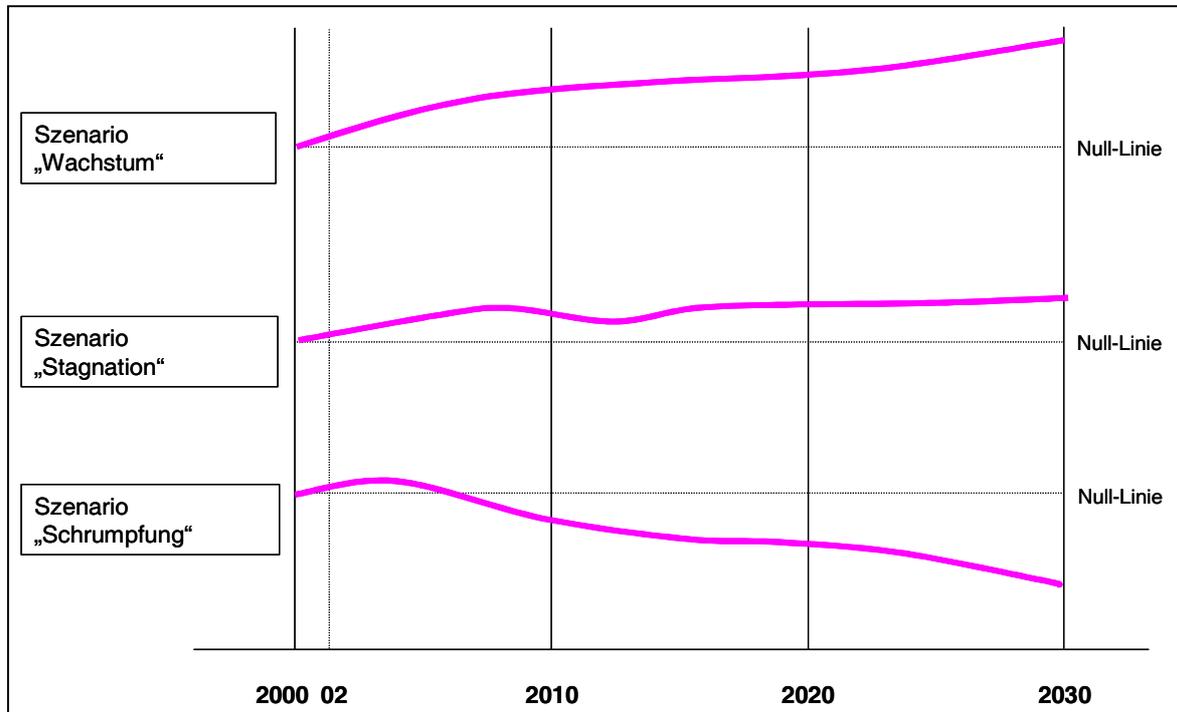
Entwurf: Detlev Sträter

Die „Geschichten über die Zukunft“ sollten plausibel sein, müssen aber nicht „wahr“ - im Sinne von wahrscheinlich - sein. Welches der Szenarien am „wahrscheinlichsten“ ist, mag der/die geneigte Leser/in für sich entscheiden, für die Verfasser ist das eine Szenario so wahr wie das andere. Wahrscheinlich ist keines, aber plausibel sollen alle sein. Szenarien haben einen didaktischen Wert für die Gegenwart, weil sie Hilfestellungen geben sollen bei der Gestaltung der Zukunftsentwicklung, aber die Zukunftsentwicklung nicht „richtig“ vorhersagen. Die besten Szenarien werden dazu beigetragen, Akteure zu motivieren, die beschriebene Zukunftsentwicklung im Zeithorizont so mitgestaltet zu haben, dass sie tatsächlich anders verläuft als „vorhergesagt“, sprich: plausibel beschrieben worden ist.

Plausibel heißt, dass Szenarien in sich schlüssig sein sollen. Szenarien sind nicht beliebig. Es werden Annahmen getroffen, unter denen Szenarien beschrieben werden sollen (wie ein Drehbuch einen Film „laufen“ lässt). Diese Annahmen nennen wir Mega-Trends. Diese Mega-Trends begrenzen die „beliebige“ Zukunftsentwicklung auf eine „mögliche Zukunftsentwicklung“. Sie setzen die Ränder eines „Korridors in die Zukunft“ und markieren den „Möglichkeitsraum“. Um die Szenarien als Alternativen erscheinen zu lassen, wurde der „Trick“ angewendet, für alle drei Szenarien die gleichen Megatrends zu unterstellen und im Zeitverlauf möglichst stabil zu halten. In Wirklichkeit sind auch diese Rahmenbedingungen alles andere als sicher anzunehmen. Dies gelingt am ehesten noch für den Bereich der wissenschaftlich-technischen Entwicklung. Da Grundlagenforschung und anwendungsnahe Entwicklung heute weitgehend in großmaßstäblichen Prozessen erfolgen, liegen Kenntnisse und Annahmen darüber vor, wann auf welchem naturwissenschaftlichen Gebiet mit wissenschaftlichen Durchbrüchen zu rechnen ist und auf welche Arbeits- und Lebensbereiche dies Auswirkungen haben wird. Sehr viel unklarer sind wirtschaftliche Verläufe zu prognostizieren, ob z.B. die in der Vergangenheit beobachteten Perioden wirtschaftlicher Entwicklung („lange Wellen“) sich auch in Zukunft so fortsetzen werden und mit welchen wirtschaftlichen Schwankungen (konjunkturell, gespaltene Konjunkturen, dauerhafte Depressionen) zu rechnen ist. Auch die politischen Zyklen und deren Folgen sind weitgehend offen. Wie immer sie sich konkret darstellen wer-

den, werden sie den Gestaltungsspielraum der stadtreionalen Zukunftsentwicklung generell, zumal in München entscheidend beeinflussen. Für die „Visionen und Strategien in Stadt und Region“ stellen diese Entwicklungen exogene Vorgaben dar.

Abbildung 3: Wirtschaftliche Grundpositionen der drei Szenarien



Entwurf: Detlev Sträter

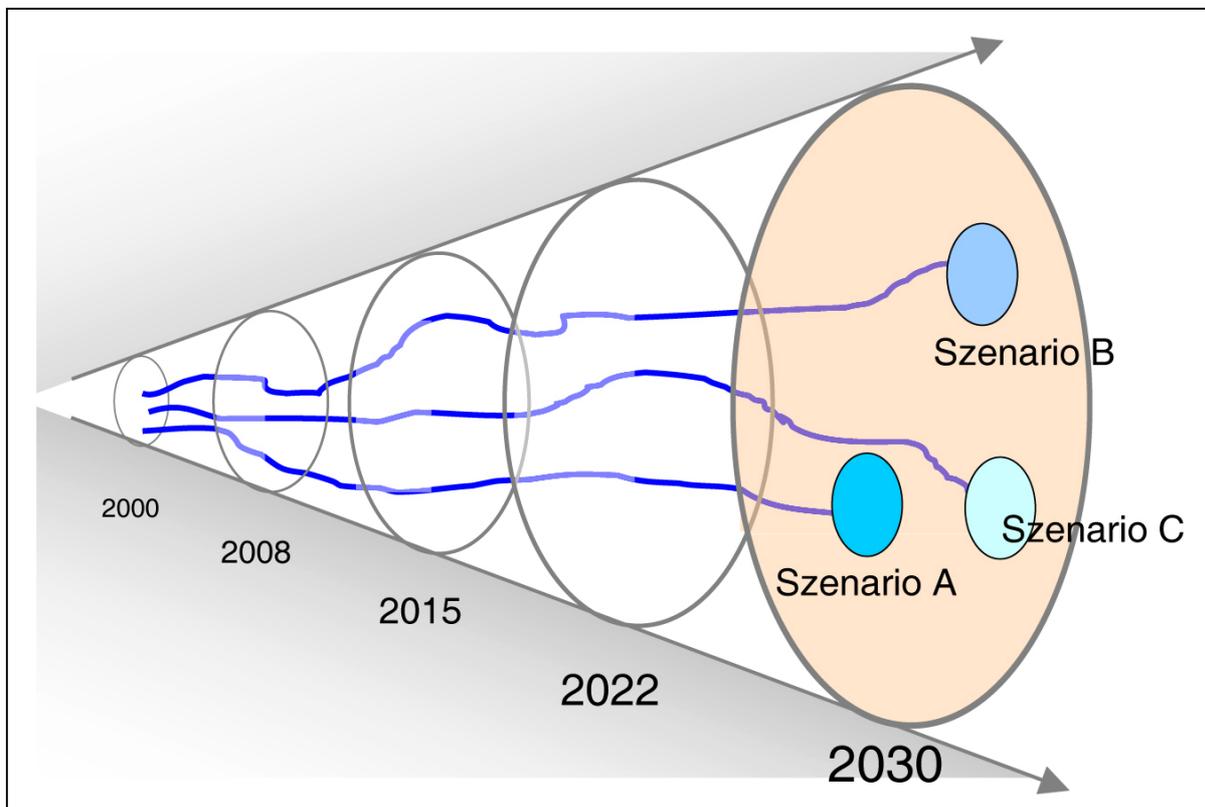
Weil niemand weiß, was die Zukunft bringt, werden innerhalb des Möglichkeitsraumes verschiedene denkbare Zukunftsentwicklungen beschrieben, also nicht nur ein Szenario, sondern mehrere Szenarien. Sie sollen so angelegt sein, dass alternative Entwicklungen erkennbar und plausibel nachvollziehbar werden. Szenarien haben eine hohe Plausibilität, wenn man den Zukunftszeitpunkt (hier also die Zeit um das Jahr 2030) in die Gegenwart versetzt und die Zeit zwischen dem Ausgangszeitpunkt des Szenarios (um die Jahrhundertwende; also heute) und dem Zielzeitpunkt (2030) als einen (fast) folgerichtigen Vergangenheitsverlauf auf den Zielzeitpunkt hin (2030 = „jetzt“) beschreibt.

Wir haben uns für drei Szenarien entschieden. Bei nur zwei Szenarien besteht die Gefahr, den Leser in das bekannte Schwarz-weiß-Schema zu zwingen, ihn also im Glauben zu lassen oder darin zu bestärken, als handle es sich bei dem einen Szenario um das Trendszenario, von dem man annimmt, dass es die „wahrscheinliche“ Entwicklung mehr oder minder angemessen beschreibt, und bei dem anderen um das Kontrastszenario, dass mit seinen widrigen Darstellungen der Zukunfts-Puzzlesteine die Trendentwicklungen um so deutlicher und klarer profilieren. Oder man entwickelt gar ein Positivszenario, das die gewünschte Entwicklung in bunten Farben beschreibt, und stellt dem ein Negativszenario gegenüber, das alles das enthält, was wirtschaftlich und sozialpolitisch als nicht gewünscht gilt.

Dieser Gefahr wollen wir mit der Darstellung von drei Szenarien entgehen – oder zumindest versuchen, diese zu vermeiden. Die drei Szenarien unterscheiden sich in ihrer wirtschaftlichen Grunddisposition, in dem einen Szenario wird wirtschaftliches Wachstum unterstellt, in dem anderen Szenario wirtschaftliche Schrumpfung bzw. im Trend negative Wachstumsraten (Regression), im dritten Szenario wird wirtschaftliche Stagnation auf hohem Niveau unterstellt, also Wachstumsraten, die um null Prozent herum pendeln. Dies soll aber weder bedeuten, dass wirtschaftliches Wachstum ein Positiv-Szenario noch wirtschaftliches Schrumpfen ein Negativ-Szenario begründet, noch soll damit unterstellt werden, dass alle übrigen beschriebenen sozialen, kulturellen, politischen und ökologischen Entwicklungen in die gleiche positive oder negative Entwicklung weisen.

Der Umstand, dass ein drittes Szenario eingeführt wird, soll verhindern, dass man sich als Leser/in mit einem der Szenarien leicht identifiziert, denn alle drei Szenarien enthalten sympathische und weniger sympathische Elemente. Und es wird beschrieben, dass wirtschaftliches Wachstum – sympathisch – durchaus auch negative Seiten und Folgen hat, und dass wirtschaftliche Stagnation oder gar wirtschaftlicher Rückgang – im Grunde nicht gewünscht – auch positive Folgen zeitigen kann.

Abbildung 4: Der Verlauf der Szenarien mit Stützzeitpunkten



Entwurf: Detlev Sträter

## 5.2 Megatrends als Rahmensetzungen für Szenarien

Die Szenarien sollten vom gleichen Ausgangszustand ausgehen. Dazu dienen die Mega-Trends, die für alle drei Szenarien gleiche Ausgangsbedingungen markieren. Nun ist es in der Realität so, dass auch die Rahmenbedingungen innerhalb eines Zeitraums von 30 Jahren sich verändern. Um den didaktischen Wert von Szenarien aber nicht zu schmälern, sollten die Mega-Trends möglichst stabil gehalten werden, und wenn dies nicht plausibel erscheint, dann sollten die Veränderungen aber so erfolgen, dass sie für alle drei Szenarien gleich gelten.

Deswegen sind auch keine Entwicklungsbrüche in den Szenarien vorgesehen, wie etwa der Systemzusammenbruch der sozialistischen Staaten 1989 ff., der Börsencrash 1929, der 2. Weltkrieg, der 11. September 2001, der Irak-Krieg o.ä. (wenngleich solche „Entwicklungsbrüche“ genauer betrachtet auch ihre Vorgeschichte und damit ihre „Logik“ haben). Entwicklungsbrüche bringen „Schicksal“ in die Szenarien und lassen davon absehen, dass Zukunft „machbar“ ist bzw. als solches dargestellt wird. „Entwicklungsbruch“ ist etwas anderes als Trendwende, die meint, dass sich die Entwicklungsrichtung in der Laufzeit des Szenarios von rund 30 Jahren durchaus verändern kann. Eine solche Trendwende ist eine normative Vorabfestlegung so wie die jeweilige Grundausrichtung der Szenarien.

Mit welchem theoretischen Ansatz könnte man diese Einbahnstraßen begründen? Die Ökonomie bietet uns das quantifizierende Modell der Konjunkturzyklen als wellenförmige Auf- und Abwärtsbewegungen und das ebenfalls quantifizierende Modell der langen Wellen, das diese überformt und langfristige Entwicklungsrichtungen zeigt. Lange Wellen des Aufwärts, der Stagnation oder der Schrumpfung sind damit vorstellbar, beinhalten aber zwei Konsequenzen: erstens resultieren sie aus kurzfristigen Schwankungen, zweitens gehen auch sie am Anfang und Ende in einen Gegen-schwung über, der sich durch Verlangsamung oder Beschleunigung von Wachstum anbahnt. Verfügen wir mit der Quantifizierung von wirtschaftlichem Wachstum aber auch über ein sinnvolles Erklärungsmodell langfristiger gesellschaftlicher Entwicklungsprozesse?

Die Beschreibung von gesellschaftlichen Zukünften kann notwendigerweise nur unvollständig sein. Zukunftsfähigkeit von Gesellschaften bemisst sich qualitativ als Fähigkeit, Wohlstand und gesellschaftlichen Ausgleich und Konsens langfristig zu sichern, was durch die Natur- und Ressourcen-gebundenheit allen Lebens auch die Langfristerhaltung der Ressourcen einschließt. Daher beschreiben wir den Möglichkeitsraum der Zukunft anhand von drei Szenarien, die nach unterschiedlichen Modellen des Zusammenwirkens ökonomischer und gesellschaftlicher Merkmale differenziert sind. Deren Grundtendenzen sind:

#### Szenario 1: Wirtschaftliches Wachstum und Ausdifferenzierung des westlichen Wertemodells

Die heutigen Gesellschaftsstrukturen mit ihren dominierenden Handlungsmaximen, wie sie dem gegenwärtigen Modell der globalisierten Wachstumsökonomie und dem westlichen Wertemodell zugrunde liegen, differenzieren sich weiter aus und umfassen nun unerbittlich den gesamten Globus. In Deutschland und Bayern wird dies begleitet von politischen Konsensprozessen, in die sich die lokale Ebene der Region München widerspruchsfrei einordnet. Damit gehen neue Vorteile und neue Nachteile einher. Zu den Vorteilen zählen wachsender privater Wohlstand, neue individuelle Entfaltungsmöglichkeiten, Zunahme kultureller Interessen; zu den Nachteilen: Der unaufhaltsam wachsende Verbrauch nicht restituierbarer Ressourcen, Schwinden der Gemeinschaftsfähigkeit und schleichender Verlust an Integrationskraft auf gesellschaftlicher Ebene. Diese Konstellation scheint durchaus in der Lage zu sein, eine lange Welle des Wachstums zu erzeugen, die ihren weltpolitischen Preis kostet, und (so die Annahme) innenpolitisch noch für eine gewisse Zeitspanne einen im mühsamen Balanceakt aufrechten sozialen Frieden beschert, weil es gelingt, die Verteilung der mit dem Wachstum verbundenen Wohlstandsmehrung in gesellschaftlich konsensfähigen Bahnen zu halten. Insbesondere München zeichnet sich in dieser Phase durch seine gesellschaftliche Integrationskraft aus. Dem folgt eine Zeitspanne, in der der soziale Frieden als zunehmend gefährdet erscheint. Es wird sichtbar, dass die regionalen und lokalen Ausgleichsmechanismen der Integration von übergreifenden Entwicklungen zerrieben werden. Die lange Welle strebt in diesem Szenario vor dem Ende des 30-Jahres-Zeitraums einer immanenten Wachstumsgrenze zu.

#### Szenario 2: Wirtschaftliche und gesellschaftliche Stagnation

Dieses Szenario spielt vor dem Hintergrund der ernsthaften Krise der heutigen Globalisierungsstrategien noch innerhalb des 30-Jahres-Zeitraums und betont für die europäische, nationale und lokal-regionale Ebene den engen Zusammenhang von geistiger, politischer und allgemein gesellschaftlicher Stagnation und wirtschaftlichem Stillstand. Wiederkehrende kurze Aufschwünge bleiben daher folgenlos für die Langfristentwicklung. Unternehmerverbände, Gewerkschaften und Regierung paralisieren sich gegenseitig. Wichtige Entscheidungen werden immer weiter vertagt. Die demographische Herausforderung wird nicht bewältigt. Die stagnative Langfristsituation durchzieht alle Gesellschaftsbereiche auch in der Stadtregion München mit Lethargie. Doch bilden sich in der vielschichtigen Gesellschaft auch Gegenströmungen: autonome tatkräftige Personen und Gruppierungen außerhalb der offiziellen Bahnen. Der Staat muss seine Ausgaben stark reduzieren. Die verarmten Kommunen können ihren Pflichtaufgaben nur noch eingeschränkt nachkommen. Privatinitiative der sozialen Sicherung muss auch privat finanziert werden, was die für Konsum verfügbaren privaten Einkommen zusammenschrumpfen lässt. Der Ressourcenverbrauch bleibt auf hohem Niveau, eine Entkoppelung von Wirtschaftsaktivitäten und Ressourcenverbrauch findet nur in Randbereichen statt. Ein gesellschaftlicher Umbau wird am Ende von außen her erzwungen, da München (wie auch Deutschland) im internationalen Rahmen weit zurückfällt.

Tabelle 2: Megatrends

Wirtschaft und Arbeitsmarkt	<p>Monopolisierung der Wirtschaft im globalen Maßstab</p> <p>globale Kapitalkonzentrationen</p> <p>globale Rohstoffsicherungen</p> <p>Absicherung der Märkte</p> <p>Verlagerung der Arbeit in Billiglohnländern</p>	<p>Produktivitätssteigerung und Freisetzung von Arbeitshilfen</p>	<p>Flexibilisierung der Arbeitsformen</p>	<p>Verstärkte Konkurrenz der Agglomerationsräume</p>	
Bevölkerung und Zuwanderung	<p>Überalterung in den entwickelten Ländern</p>	<p>MOE-Zuwanderung qualifizierter Arbeitskräfte</p>	<p>Armutswanderung</p>		
Soziale Beziehungen	<p>Individualisierung – Auflösung dauerhafter Bindungen/ Beziehungen/ Formen hin zu zeitlich und örtlich flexiblen Lebensformen</p>	<p>Pluralisierung</p>			
Ökologie und Umwelt	<p>Verknappung der natürlichen Ressourcen</p>	<p>Verteilungskämpfe um Ressourcen</p>	<p>Zunehmende Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen</p>	<p>Export von Umweltbelastungen mit Verlagerung der Produktion in Billiglohnländern</p>	<p>Schwindendes Umweltbewusstsein</p>
Geistiges Klima	<p>Egoismus</p>	<p>Abnehmende Risikobereitschaft vor allem in der Politik</p>	<p>Gleichgültigkeit</p>	<p>„Nachhaltigkeit“ im Denken</p>	<p>Pluralisierung der Werte</p>
	<p>Hemmungslosigkeit/ Maßlosigkeit</p>	<p>Selbstbedienung/ Korruption</p>	<p>Sekundärtugenden verlieren an Bedeutung</p>	<p>Liberalisierung als Chance</p>	<p>Auflösung der Verbindlichkeit von „Leitwerten“</p>
Bildung	<p>Exponentielle Beschleunigung der Wissensproduktion und der technischen Entwicklungen hat Auswirkungen auf alle Lebensbereiche</p>	<p>Wissen wird zu Sortierungskriterium</p>	<p>Heterogenisierung gleichzeitig Segmentierung (z.B. Kosten)</p>		
Stadt und Umland	<p>Herausbilden von Stadtregionen als Lebensraum</p>	<p>Räumliche Ausdehnung der Stadtregionen</p> <p>Zunahme der Mobilität innerhalb der Stadtregionen</p>	<p>Entkopplung der globalen Unternehmen von den Regionen</p>		

### Szenario 3: Wirtschaftliche Rezession und gesellschaftliche Regression

Europa geht aus der Bush-Ära nicht als neue starke Kraft im Weltmachtgefüge hervor, lässt sich zersplittern und fällt ökonomisch zurück. Deutschland fällt am weitesten zurück. Es wird mit gerontokratischen Zügen regiert und bleibt sozialpolitisch ein Fass ohne Boden. Aktiver gesellschaftlicher Konsens kann nicht mehr hergestellt werden. Ganze Teile der Gesellschaft sind auf Selbsthilfe verwiesen, die zunächst als Übel betrachtet wird. Negativismus und Konservatismus übertragen sich auf die Wirtschaft und leiten auch kulturpessimistische Sichten ein. Etwa auf der Mitte der 30-jährigen Strecke beginnt sich eine autonome Parallelwelt zur offiziellen Ökonomie und Gesellschaft zu entwickeln, von jungen Leuten getragen, die sich sowieso keine Chancen mehr im Gang der Dinge ausrechnen können. Sie machen Selbsthilfe zum positiven Gesellschaftsmodell. Daraus entsteht gegen Ende der regressiven Epoche eine feste Basis neuen ökonomischen und gesellschaftlichen Lebens, die ihre Wende einleitet.

Was kann man aus den Szenarien lernen?

In der Konzeption des Projekts „Zukunft München 2030“ dienen die drei Szenarien zur Vorbereitung der „Visionen und Strategien in Stadt und Region“. Was zeigen die Szenarien? Und was lässt sich aus ihnen im Hinblick auf Visionen und Zukunftsstrategien für die Region München lernen? In genereller Weise zumindest dreierlei:

- Zum einen, dass es nicht nur einen einzigen Weg, sondern verschiedene Wege in die Zukunft gibt. Wenngleich es auch überregionale, nationale und internationale Rahmensetzungen gibt, besteht doch die Möglichkeit, „teilautonom“ auf regionale Potenziale in unterschiedlicher Weise einzuwirken und diese zu beeinflussen.
- Zum zweiten, dass es keinen Königsweg in die Zukunft gibt, sondern dass, wie alle drei beschriebenen Szenarien zeigen - unabhängig von der unterstellten wirtschaftlich prosperierenden, stagnierenden oder gar rückläufigen Entwicklung -, es sowohl positive als auch negative Aspekte und Folgerungen gibt.
- Zum dritten, dass keines der Szenarien die „richtige“ Zukunft beschreibt, aus der banalen Erkenntnis, dass niemand weiß, was vor uns liegt.

Aus den Szenarien ist zu lernen, dass es unter den Rahmenbedingungen zahlreiche endogene Potenziale und Faktoren gibt, die mit Gestaltungswillen aktiv politisch beeinflusst werden können. Um diese lokal-regional gestaltbaren Faktoren geht es. Sie sind die Schlüsselgrößen in den „Visionen“ bei der Erarbeitung von Zukunftsstrategien; sie sind die Stellschrauben, mit denen sich die Richtung bestimmen lässt, welche Wege in die Zukunft eingeschlagen werden sollen.

### 5.3 Szenario 1: Giganto Monaco – Warum kleckern, wenn man klotzen kann? (Wirtschaftliches Wachstum)

Wir schreiben das Jahr 2030. Wenn man vom Wirtschaftsraum München spricht, hat man den gesamten südbayerischen Raum vor Augen, der sich von Augsburg bis Salzburg und von Garmisch bis Regensburg erstreckt. Er hat sich weit besser positionieren können als alle übrigen deutschen und die meisten europäischen Wirtschaftsregionen. In weltweiter Betrachtung spielt München in der ersten Liga der großen 12 globalen Wirtschaftszentren.

Am Ende der dritten Dekade des 21. Jahrhunderts kann der Raum München - wirtschaftlich gesehen - auf eine ungewöhnlich erfolgreiche Phase von drei Jahrzehnten zurückblicken; einige sprechen schon von einer zweiten Gründerzeit. Dabei hatte es zu Beginn des neuen Jahrhunderts gar nicht so recht danach ausgesehen. Nachdem die New-Economy-Blase schnell geplatzt war, gerieten einige der sich als Global Player verstehenden Unternehmen ins Straucheln, was den Nimbus Münchens als Boomstandort zunächst ein wenig ankratzte, aber nicht dauerhaft beschädigte. In der globalen Übernahmeschlacht verloren einige Münchner Unternehmen ihre Selbständigkeit und wurden von internationalen Konzernen geschluckt. Dies führte in einigen Fällen dazu, dass Unter-

nehmensentscheidungen nicht mehr in München getroffen wurden, in anderen Fällen kam es hingegen zur Verlagerung von Entscheidungen nach München.

Ab 2005 ging es wieder aufwärts; fast alle Branchen zogen an. Um 2015 gab es nochmals eine Einbruchsphase, in der die Wirtschaft, im Rückblick betrachtet, sich neu strukturierte. Der Aufschwung wurde in doppelter Weise getragen; einmal von den etablierten Unternehmen in den sog. modernen Wachstumsbranchen und zum anderen durch eine Welle von Unternehmens-Neugründungen (Start-ups), die in den Nischen der Wachstumsbranchen ihr Glück versuchten – oft auch mit Erfolg.

## Wachstumscluster

Die Wachstumsbranchen sind heute untereinander stark vernetzt, noch viel stärker als früher, wobei die Bezeichnung „Branche“ aus dem Sprachgebrauch schon lange verschwunden ist. Cluster nennt man diese Unternehmensnetzwerke, weil diese Produktions-Dienstleistungs-Komplexe nicht trennscharf voneinander abzugrenzen sind. Zu diesen Clustern gehören eindeutig die TIME-Wirtschaft, die Luft- und Raumfahrt, die Biotechnologie sowie das Wellness-Cluster. Eines der wichtigsten ist das TIME-Cluster, zu der in den vergangenen Jahren die Telekommunikations-, Informations-, Medien- und Entertainmentwirtschaft in den letzten Jahren verschmolzen sind. Ihre Produkte und Dienstleistungen sind inzwischen in fast allen Lebensbereichen zu finden. Zentrale Grundlage für den TIME-Erfolg war die Münchner Entwicklung einer speziellen Übersetzungs- und Sinnstiftungssoftware. Sie ist heute integraler Bestandteil aller Kommunikations- und Medienprodukte, mit der es gelang, den Kommunikations- und Medien-Content im Moment seiner Nutzung dem jeweiligen Sprach- und Kulturraum anzupassen. Seitdem brummt es im TIME-Cluster.

Daneben hat sich die Biotechnologie seit ihren Anfängen in den 1990er Jahren zu einem im Münchner Raum dominanten Cluster entwickelt. Ebenso wie die TIME-Wirtschaft durchdringen die Produkte der Biotechnologie inzwischen alle wichtigen Arbeits- und Lebensbereiche. Seitdem wichtige Werkstoffe und Produktmaterialien auf biotechnologischen Lösungen basieren und diese die alten Werkstoffe substituieren, hat die Bedeutung dieser Bio-Materialien sprunghaft zugenommen. Die Biotechnologie ist zur Grundstoffwirtschaft für fast alle anderen Fertigungsbranchen geworden. So haben organische Informationsspeicher grundlegend zur Bildung der wichtigen Neuro-Informatik beigetragen, die ihrerseits die Kommunikationswirtschaft revolutionierte. Aber die Biotechnologie greift auch tief in die natürlichen Lebensbedingungen von Flora, Fauna und des Menschen ein. Ein qualitativ neues Element der Biotechnologie besteht in den auf organisch-mechanischen Techniken basierenden Prozessselbststeuerungen, die nun in fast alle Produkte und Verfahren integriert werden. Als dem deutschen Biotech-Zentrum von internationalem Ruf hat es in den vergangenen Jahren stetig technisch verwandte Unternehmen an den Standort München gezogen, die das Cluster weiter ausdifferenzierten.

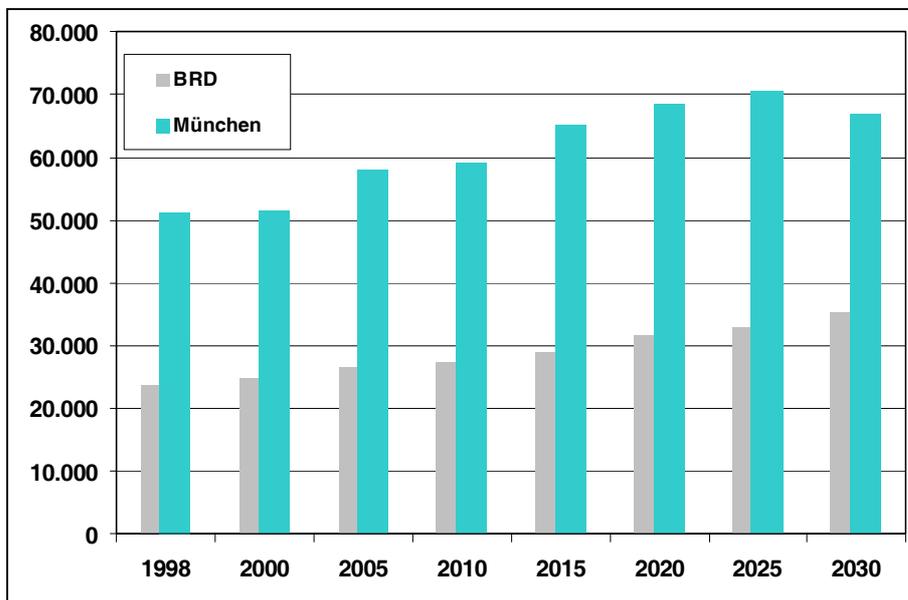
Die Luft- und Raumfahrtindustrie im Raum München, früher und heute nach wie vor Kern der Rüstungswirtschaft, setzte sich neue Ziele. Der internationale Terrorismus beförderte die Entstehung einer zwischenstaatlichen, internationale Organisationen negierende Welt-Innenpolitik der Leader-Staaten, wozu sich auch Deutschland seit seiner Wiedervereinigung zählt. Dementsprechend wurden auch die Anti-Terror-Maßnahmen nicht mehr als militärisch-kriegerische, sondern als polizeiliche Aktionen verstanden. Wichtiges Material für die Weltpolizei liefert die Münchner Rüstungswirtschaft, die sich als Ausrüstungswirtschaft im Anti-Terror-Kampf versteht. Dies bescherte ihr bis weit in die zweite Dekade hinein große Umsatzzuwächse.

## Europäischer Verkehrsknoten und Raumbahnhof München

Dieses Wachstum setzte sich fort, nachdem seit etwa 2010 die ersten bemannten Flüge zum Mars unternommen wurden. Die Münchner Luft- und Raumfahrtindustrie hatte an deren Vorbereitung mit der Entwicklung des Ionen-Antriebs einen entscheidenden Anteil und war an der Installierung und Ausstattung des erdumspannenden Netzes von gigantischen europäisch-asiatischen Raumstationen wesentlich beteiligt. Der Shuttle-Betrieb zu diesen Stationen erfolgt mit Raumgleitern, die von überall starten können und beschleunigt in Äquatornähe ins All abheben. Im Raum München starten die Raumgleiter von Oberpfaffenhofen aus. Der Ausbau dieses Raumbahnhofs wurde notwen-

dig, weil die anfängliche Mitnutzung des Münchner Flughafens MUC II trotz großzügigen Ausbaus der dritten Start- und Landebahn mit der Zunahme der Starts ins All in den letzten Jahren große organisatorische Probleme bereitete.

Abbildung 5: Bruttoinlandsprodukt je Einwohner in Euro bis 2030 (fiktive Annahme)

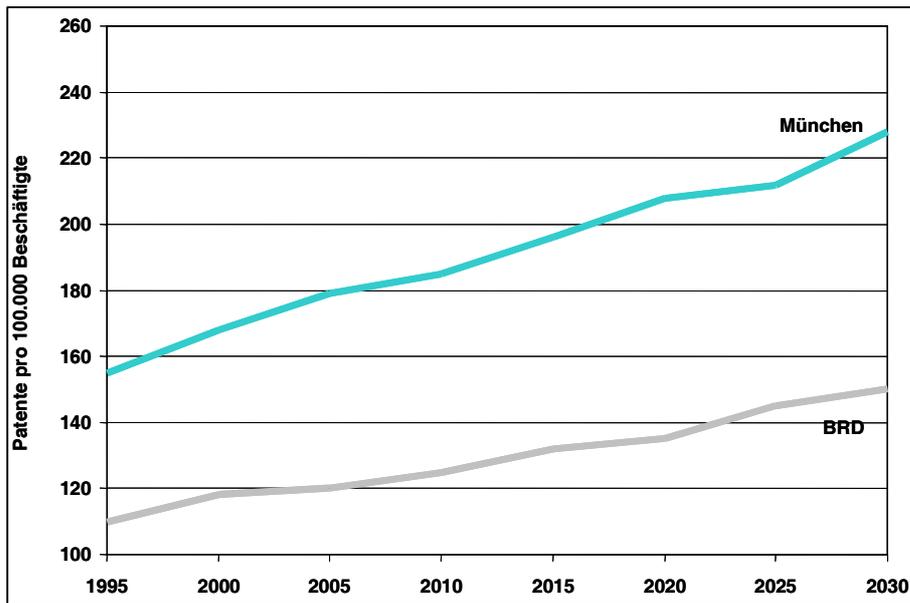


Verkehrlich ist München inzwischen großräumig an zwei europäische Magistralen angebunden: Glasgow-Istanbul (über London, Paris, München, Wien, Budapest) und Lissabon-Nowosibirsk (über Madrid, Marseille, Genf, München, Prag, Warschau und Moskau). Rückgrat und tragendes Verkehrssystem dieser Magistralen ist die Nachfolge-Entwicklung des Transrapids, die - mit neuartigen Antriebs- und Gleittechniken versehen - Reisegeschwindigkeiten erreicht, die in die Nähe des Flugzeugs kommen. Dies hat tatsächlich europaweit große Teile des Luftverkehrs substituiert. München, im Schnittpunkt zweier europäischer Magistralen gelegen, hat dadurch erheblich an großräumiger Standortgunst gewonnen, auch als internationale Konferenz- und Messestadt, was nicht zuletzt auch eine wichtige Voraussetzung für das anhaltende wirtschaftliche Wachstum der letzten 30 Jahre war.

Innerregional reagierte der ÖPNV auf die Ausweitung des Wirtschaftsraums München mit Erweiterungen des Netzes über seine bisherigen Endpunkte hinaus und über eine Verdichtung des radialen Netzes mit Tangentialverbindungen. Trotz dieser Milliarden-Investitionen gelang es nicht, die Verkehrsleistung des ÖPNV nennenswert zu steigern. Die schwache Kompetenz der Regional- und Landesplanung konnte nicht verhindern, dass internationale Unternehmen sich für exquisite Standorte entschieden, die meist gezielt abseits von planerisch gesicherten Flächenangeboten lagen, dafür aber in malerischer landschaftlicher Umgebung. Dies brachte zwangsläufig mehr Autos auf die Straße. Auch Maßnahmen, die Benutzung des ÖPNV individueller zu gestalten, brachten keinen wirklichen Erfolg. Den Geruch, das Arme-Leute-Verkehrsmittel zu sein, konnte der ÖPNV auch durch eine ständige Tarifanpassung nach oben lange Zeit nicht loswerden. Erst mit der Privatisierung durch den Verkauf einzelner renditeträchtiger U-Bahn- und S-Bahn-Strecken an verschiedene internationale Verkehrsträgersgesellschaften ab 2008 und die Übernahme des MVV durch einen gemeinsamen Verkehrsdienstleister von Münchner Fahrzeugherstellern und Unternehmen der Steuer-, Mess- und Regeltechnik unter Führung von BMW und Siemens im Jahre 2014 brachte neuen Schwung in den Öffentlichen Personen-Nahverkehr. Die Einzelstrecken kamen in die Verkehrsträgerschaft von Tochterunternehmen beider Konzerne. Nachdem es sich für einige von ihnen nach einigen Jahren herausstellte, dass die Rendite-Erwartungen einzelner Strecken sich nicht erfüllten, zogen sie sich aus dem Geschäft zurück. Und nachdem sich keine Nachfolge-Investoren fanden und auch die öffentliche Hand den horrenden Übernahmeforderungen der Investoren nicht nachkommen wollte und konnte, wurden ab 2018 zwei S-Bahn-Strecken stillgelegt - mit weitreichenden Leistungseinbußen für das gesamte schienengebundene Verkehrsnetz.

Der Mittlere Ring wurde in den Jahren von 2008 bis 2016, nach erheblichen Konflikten mit Bürgerinitiativen und betroffenen Bezirksausschüssen, nach Entscheidung dreier Bürgerbegehren doch komplett untertunnelt. An der Oberfläche entstanden fast ausnahmslos Parks, die die angrenzenden Wohnlagen erheblich aufwerteten. Dieses grüne Band war von großer Bedeutung, hatte doch die Nachverdichtung in der Innenstadt viele kleine Taschenparks „geschluckt“. Von unglaublichem Nutzen war es, dass die U- und S- Bahn im gleichen Tunnel ringförmig innerhalb der Stadt geführt wurde und so zu einer Entlastung für den Auto-Ringverkehr und die damalige S-Bahn-Stammstrecke wurde. Sternförmig wurden die S-Bahnen vom Ring in das Umland verteilt. Seit 2015 wird auch ein Großteil des Güterverkehrs unterirdisch abgewickelt. Die Verknüpfung der U-Bahnen von der Innenstadt an die Ringbahn wurde optimal gelöst. Auch hier fungieren die Kreuzungspunkte an den Ausfallstraßen als Verteiler.

Abbildung 6: Entwicklung der Patentanmeldungen je 100.000 Beschäftigte (fiktive Annahme)

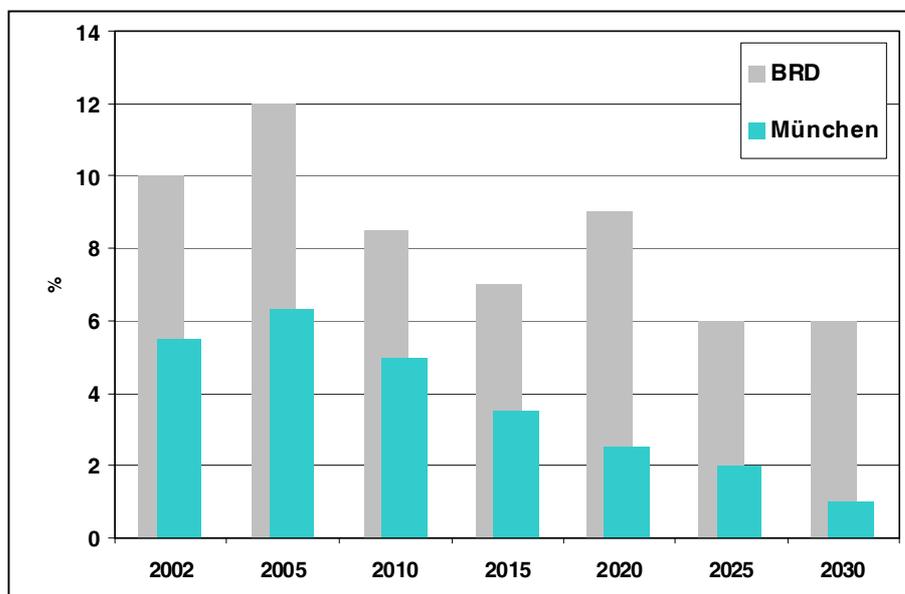


Die teilweise Übernahme des Münchner-Verkehrs-Verbunds durch eine gemeinsame Verkehrsservice-Gesellschaft markiert einen Wandel in der Philosophie der Automobilwirtschaft: vom Autobauer zum Verkehrsdienstleister. BMW konnte sich nach dem Rover-Abenteuer zunächst gut erholen. Doch auf die Dauer war BMW zu klein, um auf dem Welt-Automobilmarkt bestehen zu können. Gegen die Übernahmestrebungen amerikanischer, vor allem aber japanischer Automobilkonzerne formierte man zunächst eine „europäische Lösung“, einen Zusammenschluss von Herstellern sportiver Fahrzeuge, ein Konsortium aus BMW, Porsche, Ferrari und Saab unter industrieller Führung des schwedischen Herstellers. Doch auch dieser Zusammenschluss war auf Dauer nicht stabil und leistungsfähig genug, um bei der Neuordnung der Welt-Automobilwirtschaft Bestand zu haben. Im Jahre 2015 wird der europäische Verbund zerschlagen und BMW und Ferrari werden von einem chinesischen Autokonzern übernommen - ein Unternehmen, das - Ironie der Geschichte - in den 1990er Jahren aus einem Jointventure von BMW mit einem chinesischen Autoschrauber hervorgegangen war. Nunmehr sind es vier Automobilherstellergruppen weltweit, die den globalen Markt unter sich aufteilen. Die Zentralen lassen ihren Gruppen-Unternehmen wie BMW aber soviel Handlungsspielraum, dass sie sich auf den globalen Regionalmärkten angepasst positionieren können.

## Wellness boomt

Die wachsende Eigenbeteiligung bei der Finanzierung der Gesundheitskosten hat in München in den letzten zwei Jahrzehnten ein umfangreiches Wellness-, Fitness- und Gesundheitscluster entstehen lassen. Schon seit Jahrzehnten hat das Münchner Medizin- und Klinikwesen auch im Ausland einen guten Ruf, speziell auch im arabischen Raum, mit dem ein reger Patienten-Ärzte-Austausch besteht. Der neue Trend heißt: „Aktiv an sich selbst arbeiten“ zur Gesundheitsvorsorge in landschaftlich reizvoller Abgeschiedenheit, aber zugleich in Großstadtnähe, um die zahlreichen Kultur- und Freizeitangebote zu nutzen. Im Münchner Umland sind in attraktiver landschaftlicher Umgebung ausgedehnte Wellness-Parks erblüht mit Kurhotelanlagen, die in Zusammenarbeit mit den öffentlichen und privaten Kliniken allen erdenklichen Gesundheits- und Wellness-Service bieten. Einer davon, die Aubinger Lohe, wurde zu einem überregional bedeutenden Naturheil- und Wellnesspark mit diversen Schönheitsfarmen ausgebaut. Mit Beautykonzepten für Kinder ab sechs Jahren werden die Wellness-Kunden von morgen gewonnen. Jüngster Hit im breiten Wellness-Angebot ist eine einwöchige Weltraum-Schwerelosigkeits-Kur, mit der Orientierungslosigkeit aktiv behandelt wird.

Abbildung 7: Entwicklung der Arbeitslosigkeit bis 2030 (fiktive Annahme)



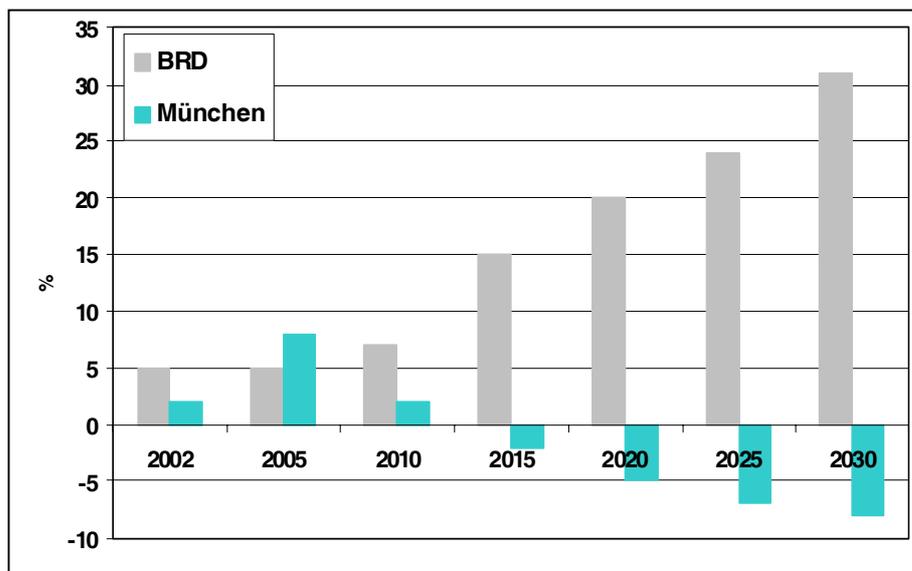
Die herkömmliche Landwirtschaft ist im Großraum München schon gegen Ende der ersten Dekade bis auf etwas Sonderkulturenanbau zum Erliegen gekommen. Auf einem Großteil der landwirtschaftlichen Flächen erstrecken sich nunmehr die Wellness-Anlagen, und die ehemaligen Landwirte fungieren als Landschaftspfleger dieser Funktionsparks. Auf den wenigen verbliebenen landwirtschaftlichen Flächen führt die „grüne“ Biotechnologie ihren Versuchs-anbau durch. Immer wieder auftretende Proteste seitens der Naturschützer, aber auch seitens der Wellness-Anlagenbetreiber, dass der Biotech-Versuchs-anbau hohe Risiken berge und sich auf den Wellness-Bereich schädlich auswirken könnte, waren bislang erfolglos, zumal die Biotech-Industrie immer wieder darauf verweisen konnte, dass die Wellness-Branche bei ihren Kuren zu wesentlichen Teilen Biotech-Produkte verwende. Gelegentliche Vorstöße des Verbandes der Wellness-Anlagenbetreiber, München als Kurort anzuerkennen („Bad München“), sind aber weder von der politischen Spitze der Landeshauptstadt noch von der Bayerischen Staatsregierung ernsthaft aufgegriffen worden. Die am häufigsten behandelten Krankheiten sind Stress- und Wohlstandserkrankungen. Den Auswirkungen von Stress kommt man eigentlich nur mit chemisch-pharmazeutischen Mitteln der Biowirtschaft bei, aber auch der Wellness- und Beautybereich erfährt durch beruflich belastete und privat vereinsamte Manager und vor allem Managerinnen - heute sind 48 Prozent aller Führungskräfte weiblich - großen Zuspruch.

Der Wellness-Boom hat sich auch positiv auf die Freizeit- und Entertainment-Economy (FEE) im Raum München ausgewirkt. Im weitesten Sinne ist die FEE Teil des Wellness-Clusters, wenngleich sie andererseits auch zum TIME-Cluster zählt. Die veränderten, flexibilisierten Arbeitsformen verlangen Freizeitangebote, die sich über den 24-Stunden-Tag hinweg erstrecken und auf alle möglichen speziellen Klientelgruppen ausgerichtet sind. So werden ständig neue Trends, neue Ziele und neue Sportarten „erfunden“, die dem erlebnishungrigen Young-urban-professional den Kick vermitteln, die er in seiner beruflichen Tätigkeit vermisst. Kultur und Kommerz sind inzwischen eine innige Verbindung eingegangen. Die Hochkulturangebote von Theater und Oper, speziell auch von der Wellness-Klientel ganzjährig goutiert, könnten ohne privates Sponsoring nicht auskommen. Aber die Sponsoren-Quellen sprudeln nach wie vor gut, wovon die Spielpläne der Kultureinrichtungen bereites Zeugnis ablegen: in den Kammerspielen wird zur Zeit das Musical „Lara Croft“ gebracht in einer dramatisierten Bühnenversion des Movies.

#### Domotik revolutioniert das Wohnen

Die Domotik, früher Haustechnik genannt, ist zum wichtigen Thema des Bauens geworden, oder sagen wir besser: das Bauen ist das wichtigste Anhängsel der Domotik geworden. Weil die Wertschöpfungsanteile beim Bauen sich in den letzten Jahren immer mehr zur Haustechnologieseite hin verschoben haben, erhalten nicht mehr Bauunternehmen, sondern die Domotikunternehmen den Generalauftrag bei Großbauten, die die Bauaufträge als Subaufträge an große Münchner Bauunternehmen weiterreichen. Ein neuer elektrischer Niedervolt-Standard in Europa macht es möglich, Elektrizität, Telefon, Internet, TV und neue Steuerungstechniken auf einem einzigen Elektrizitätsträger zu integrieren. Jetzt wird aus jedem Büro, jeder Wohnung, jedem Hotelzimmer und jeder Kneipe ein High-Tech-Gehäuse: „Elektronische Tapeten“ erlauben es, an jeder Stelle der Wand Multifunktionsgeräte oder hochspezialisierte Mensch-Elektronik-Koppler anzuschließen und Informationen fließen zu lassen. Die „elektronische Tapete“ löste auch den Flachbildschirm ab, der bis Ende der ersten Dekade in jeder Wohnung mehrfach installiert war. Mit der Durchsetzung der Holographie wurde es möglich, dreidimensionale Bewegtbilder etwa aus dem TV, aus dem Internet oder von Überwachungskameras zu erzeugen und sie ionisiert in geschlossenen Räumen ohne Projektionsfläche lebensgroß sichtbar zu machen.

Abbildung 8: Nachfrage nach Arbeitsplätzen im einfachen Dienstleistungsbereich 2030 (fiktive Annahme)

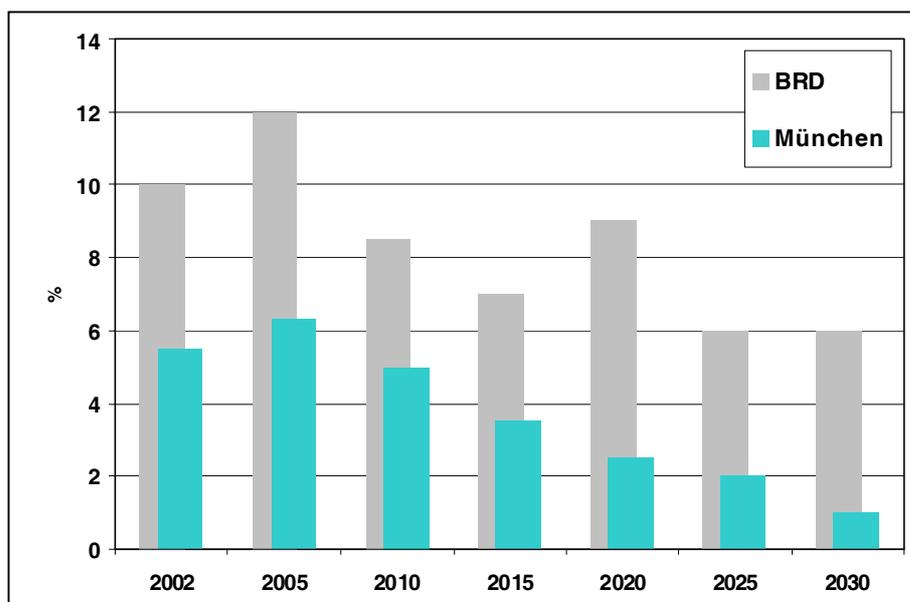


Der neue Elektrizitäts-Standard machte auch außerhäusliche Aktivitäten wie etwa Arztbesuche zu großen Teilen nicht mehr notwendig. Bahnbrechend war dabei die Fortentwicklung der telemedizinische Diagnose, die ihren Durchbruch etwa um 2020 hatte, um über Körperscans Krankheiten

und Stress frühzeitig zu erkennen. Heute erkennen Möbel, in die Körperscanner integriert sind, die Stimmungslage oder den Gesundheitszustand des Nutzers. Die Geräte wiederum können untereinander kommunizieren und sind kompatibel, so dass etwa der Bürostuhl dem Sofa zu Hause mitteilen kann, wie dieses sich etwa auf Rückenprobleme des Benutzers einzustellen hat. Auch kleinere nanochirurgische Eingriffe werden telemedizinisch in den eigenen vier Wänden vorgenommen. Viele Münchner sind begeistert.

Das wirtschaftliche Wachstum ist eng an den Bildungs- und Wissenschaftsstandort München gebunden. Ohne die Anerkennung als international führender High-Tech- und Kreativstandort hätte dieser Boom nicht so lange angehalten. Impulsgeber für diese Entwicklung war eine komplette Neustrukturierung der Hochschulstrukturen. Zusätzliche Studienangebote wurden geschaffen, die Regelstudienzeiten erheblich verkürzt, Masterstudiengänge für ein internationales Lernpublikum eingeführt sowie enge Kooperationen mit den führenden Universitäten der Welt und Unternehmen der Region eingegangen. Jedem Studenten und jeder Studentin wird zu Beginn des Studiums ein Mentor oder eine Mentorin aus Unternehmen im Wirtschaftsraum München zugeordnet, die das Studium begleiten soll. Aber auch in Forschung und Lehre wird viel investiert. Die Agglomeration von Forschungs- und Entwicklungsabteilungen führender Konzerne birgt vielfältige, nutzbringende Synergien. Dies alles geschieht durchaus in einer Atmosphäre der Konkurrenz, die doch am Ende den Standort stärkt. Es findet ein Wettstreit um die besten Ideen statt. In diesem Dunstkreis konnten sich sogar kleine Universitäten Nischen schaffen, die den Bildungsstandort weiter diversifizierten. Sie fungieren als Bildungszubringer für die großen Lehrstätten. Zunehmend karrierefördernd wird der Nachweis von Abschlüssen an Elitehochschulen, von denen inzwischen die weltweit wichtigsten in München ihre Dependancen eingerichtet haben. Umgekehrt haben inzwischen die Technische Universität München wie auch die Ludwigs-Maximilians-Universität Niederlassungen an den wichtigsten Hochschulorten, vor allem im ostasiatischen Raum, an denen der Studienabschluss einer der beiden Münchner Universitäten erlangt werden kann. Seminare und Vorlesungen werden live im Internet übertragen. Direktkonferenzen mit virtuell anwesenden Professoren ermöglichen den „fast persönlichen“ Kontakt. Weite Bereiche der Lehre werden im Cyberspace abgewickelt. Heute leben nur noch 10 Prozent der früher rund 100.000 Student/innen in München und Umgebung – fast 40 Prozent der Studierenden kommen aus dem Ausland –, um nur noch für Praktika und die vorgeschriebenen Arbeitszeiten in den Unternehmen in die Stadt zu kommen. Der Wissenschaftsstandort ist als fachlich kompetent international anerkannt. Doch die Studenten, die ehemals für frischen Wind in der Stadt sorgten, finden sich vor Ort kaum mehr.

Abbildung 9: Entwicklung der Arbeitslosenquote bis 2030 (fiktive Annahme)



Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung der Region bescherte vielen einen gehobenen bis luxuriösen Lebensstil. Für die lästigen Aufgaben und Erledigungen des Alltags wurden einfache Service-

leister in Anspruch genommen. Es bestand eine breit diversifizierte Nachfrage nach einfachen Dienstleistungen aller Art. Davon profitierten vor allem die weniger Qualifizierten. Doch mit wachsenden Ansprüchen der Elite, die eine zunehmende Rundumbetreuung erwartete, ein umfassendes Betreuungsangebot, wurden die einfachen Dienstleister vom Markt verdrängt und durch immer professionellere Anbieter ersetzt. Die Arbeitslosigkeit der gering Qualifizierten nahm wieder zu.

#### Umweltbewusstsein? Weitgehend perdu

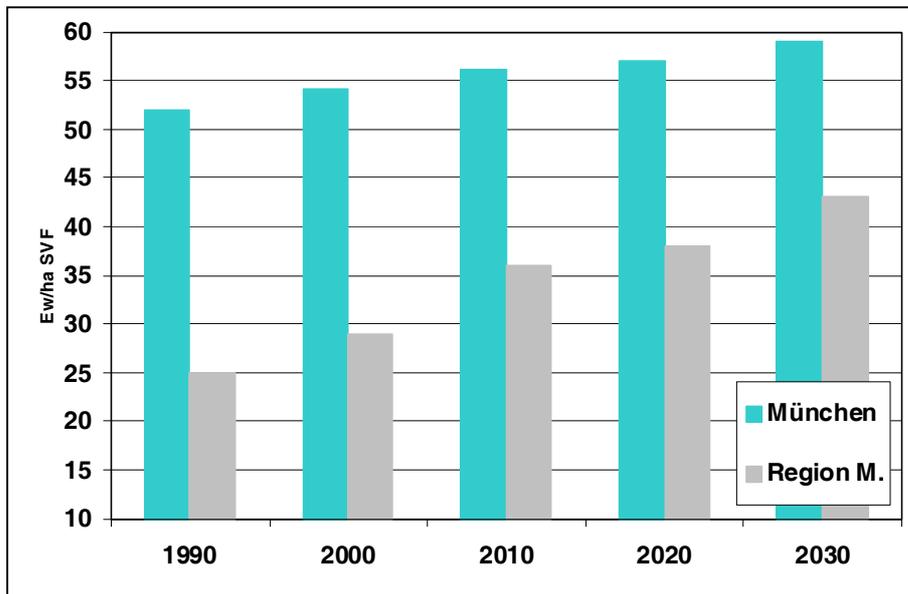
Das gesellschaftspolitisch-ökologische Bewusstsein ist heute nur noch oberflächlich vorhanden. Technische und biotechnologische Neuerungen haben drohende Umweltkonflikte abgemildert – zumindest bislang. Auch die Investitionen in umweltrelevante Bereiche folgten zunächst betriebswirtschaftlicher Logik. Aber: Es war auch einige Jahre in gehobenen Mittelschichten en vogue, sich ökologischen Fragen und Problemen zuzuwenden. Dies entsprang jener Charity-Mentalität, die jedem, der einen gewissen gesellschaftlichen Status erreicht hat, eine Wohlfahrtsaufgabe abverlangt. Der Widerspruch, einerseits eine sehr konsumtive Lebenshaltung zu pflegen, und andererseits sich auch um die Folgen zu sorgen, und zwar in recht oberflächlicher Weise, hat sich heute „gelöst“: Charity ist kein Thema mehr. Der Typ „Konsument“ hat sich durchgesetzt. Den wenigen kritischen Geistern, die sich über die inszenierte Umweltsorge mokiert und ihn mit dem Begriff des „Rotary-Club-Syndroms“ belegt hatten, ging der Gegenstand des Spotts abhanden.

Wenn noch um das Jahr 2010 herum, mit dem Ausbau der Umland-Bahn, aber auch in anderen Planungsbereichen, der Versuch unternommen wurde, eine verbindliche Regionalplanung zu installieren, war die gedeihliche kommunale Zusammenarbeit ab 2018 ziemlich vorbei. Sie war sukzessive überflüssig geworden, weil die wesentlichen Entscheidungen von der immer globaler orientierten Wirtschaft getroffen wurden und deren Absprachen seit jeher kommunale Belange erst einmal hintan stellten. Die kommunalen Gestaltungskompetenzen nahmen damit in den letzten Jahren deutlich ab. Eine Nische, vielleicht eine „Wohlstandsnische“, stellen Regionalfonds dar, mit denen regionale Projekte finanziert und umgesetzt werden. Sie haben sich als durchaus lukrativer Gegenentwurf zu einer allzu internationalen Wirtschaftsorientierung etabliert. Auch machen sich in den letzten Jahren wieder Bestrebungen bemerkbar, gegen den horrenden Flächenverbrauch und die wachsende Zerstörung des ökologischen Gleichgewichts vorzugehen.

Anstoß für diese Besinnung auf die gemeinsame Ressource Natur gab eine EU-Richtlinie aus dem Jahre 2007, die angesichts der unterschiedlichen Wasserversorgungsqualitäten in Europa die Mitgliedstaaten verpflichtete, die einzelnen Wasserversorgungsgebiete zusammenzuschließen, um die unterschiedlichen Wasserqualitätsstandards zu vereinheitlichen. Dazu wurde das transeuropäische Wassernetz (TEUWAN) durch Zusammenkopplung der privatrechtlich geführten nationalen Versorgungsnetze geschaffen, das den Wasserexploiteuren und Wasserlieferanten einen „diskriminierungsfreien Zugang“ zu den Wassergewinnungsgebieten zusicherte. Die zeitlich auf zehn Jahre begrenzte Wassergewinnungslizenz an den preisgünstigsten Bieter sollte die Wasserkosten für Betriebe und Haushalte gering halten. Dies konnten nur kapitalstarke transnationale Wasserlieferanten garantieren, was dem Zusammenschluss der deutschen Gelsenwasser AG, der Suez-Lyonnais des Eaux und der französischen Vivendi zur EuroWasser AG im Jahre 2008 beschleunigte. Sie übernahm im Jahre 2011 die Aktienmehrheit an der Südbayerisch-Schwäbischen Wasser AG (SSW) und zwang diese, einen Teil des hochwertigen Voralpenwassers gegen Rheinuferfiltrat zu tauschen. Der bayerische Städtetag hatte schon frühzeitig (Informationsbrief 2000) auf die in der EU-Richtlinie angelegte Möglichkeiten der Verschlechterung der Wasserqualität in Südbayern hingewiesen und gewarnt, dass sich der hervorragende quantitative und qualitative Wasserversorgungsstandard im Großraum München ändern könnte. Der Versuch der EuroWasser AG, sich auch den Wassermarkt der MOE-Staaten ab 2012 zu erschließen, hatte zwar Erfolg, weil sie die weissrussisch-ukrainische WASPROM beim Lizenzerwerb der Wassergewinnungsrechte in den Karpaten auf den zweiten Platz verweisen konnte, machte aber dabei auf Jahre hinaus so hohe Verluste, die das Unternehmen insgesamt gefährdeten. Ein von ihr bei der EU-Gesundheitsbehörde in Brüssel gestellter Antrag zur Kostensenkung, das Rheinuferfiltrat von drei auf zwei Durchgänge zu senken, wurde genehmigt und auf drei Jahre befristet. Im Jahre 2019 traten in München und in Weilheim erste Fälle neuartiger Leber- und Nierenerkrankungen auf, über die Greenpeace den Verdacht äußerte, dass diese mit dem Trinkwasser zusammenhängen könnten. Unabhängig voneinander, an verschiedene internationale Labors von Gesundheitsexperten vergebene Gutachten, konnten allerdings keinen direkten ursächlichen Zusammenhang wissenschaftlich

bestätigen, schlossen ihn aber auch nicht aus. Es mehren sich seither die Stimmen, die auf eine Re-Regionalisierung der Wasserversorgung drängen.

Abbildung 10: Entwicklung der Siedlungsdichte bis 2030 (Einwohner pro Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche) (fiktive Annahme)



Mobile Zuzugswillige, insbesondere von Beschäftigten im TIME-Sektor und der Biotechnologie bescherten einen explosionsartigen Anstieg der Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt, die jene Nachfrage am Ende des letzten Jahrhunderts weit übertraf. Anfang des ersten Jahrzehnts gab es zunächst eine leichte Entspannung am Wohnungsmarkt. Aber schon ab 2006 setzte in München erneut ein enormer Boom im privaten Wohnungsbau ein. In Martinsried und in anderen Gemeinden des Münchner Südens wurden begehrte und hoch nachverdichtete städtische und stadtnahe Wohngebiete errichtet. Nach der Entwicklung des Standortes Freiam waren die Eingemeindungen von Germering, Gräfelfing, Planegg und Gröbenzell im Jahr 2013 die konsequente Folge.

Die engere MGCA, die sogenannte Munich Greater City Area, reicht im Osten bis Vaterstetten, im Süden bis Strasslach, im Westen bis Germering und im Norden bis zum Flughafen München II. Das raum- und siedlungsstrukturelle Geflecht Münchens greift bis Rosenheim, Augsburg, Ingolstadt und Landshut aus. Diese gesamte Region ist zu einem verflochtenen Agglomerationsraum geworden, mit dem sich hier die ansässigen Menschen identifizieren, wenn sie in der Ferne von ihrer „Heimat München“ berichten.

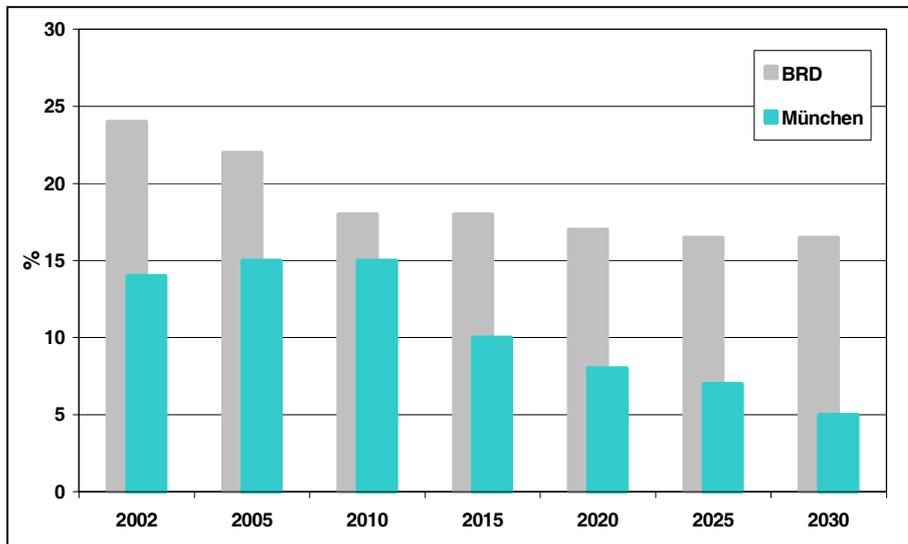
Um 2005 begann die bauliche Nachverdichtung vor allem in den Innenstadtgebieten um den Mittleren Ring. Besonders der Münchner Norden erfuhr eine weitreichende Aufwertung. Die Innenstadt Münchens innerhalb des Mittleren Rings ist heute fast ausschließlich Tummelplatz von Singles, die wenigen Familien wohnen überwiegend außerhalb der Kernstadt, die aber von dort schnell erreichbar ist. Der Flächenverbrauch hat im Umland wie in der Stadt stark zugenommen. Heute hat jeder Umlandbewohner durchschnittlich 78 qm Wohnfläche zur Verfügung – etwas weniger als ein Single in der Münchner Innenstadt, der über durchschnittlich 81 qm Wohnfläche verfügt.

#### Nachwuchs fehlt

Im München werden kaum mehr Kinder geboren. Ursachen hierfür gibt es viele: Existenzielle Unsicherheit aufgrund dauerhaft so gut wie nicht gesicherter Erwerbsarbeit, aufgrund der Einforderung räumlich-zeitlicher Flexibilität, der Wunsch nach Selbstverwirklichung und das Erreichen persönlicher Lebensziele oder auch durch ausgeprägten Beziehungsegoismus. Ärzte diagnostizieren eine um sich greifende Sterilität bei Männern und Frauen durch beruflichen und privaten Stress und häufige Flugreisen in großer Höhe. Die wenigen Familien in Stadt und Region, die immer wieder

als Gegenbeleg dafür zitiert werden, dass Familienleben unter den modernen urbanen Verhältnissen doch möglich sei, müssen tagtäglich im Verhalten der Mitmenschen erfahren, dass sich der allergrößte Teil der Bevölkerung um Kinder wenig schert. Bis heute wird die Kindererziehung als Privatangelegenheit gesehen und vielfach gar als persönlicher Luxus interpretiert.

Abbildung 11: Entwicklung der Haushalte mit Kindern bis 2030 (fiktive Annahme)



Wenn man auf Haushalte mit Kindern stößt, leben diese zumeist in Haushalten von eher Reichen oder wirklich Armen. Die Mittelschicht ist so gut wie kinderlos. Es gab zwischenzeitlich gegen 2010 eine kurze Stabilisierung der Geburtenzahlen, als vermehrt Zuzüge aus den MOE-Ländern Mittel- und Osteuropas nach München im Zuge der EU-Osterweiterung erfolgten. Doch mittlerweile haben sich die Migranten von damals den Münchner Lebensmustern weitgehend angepasst.

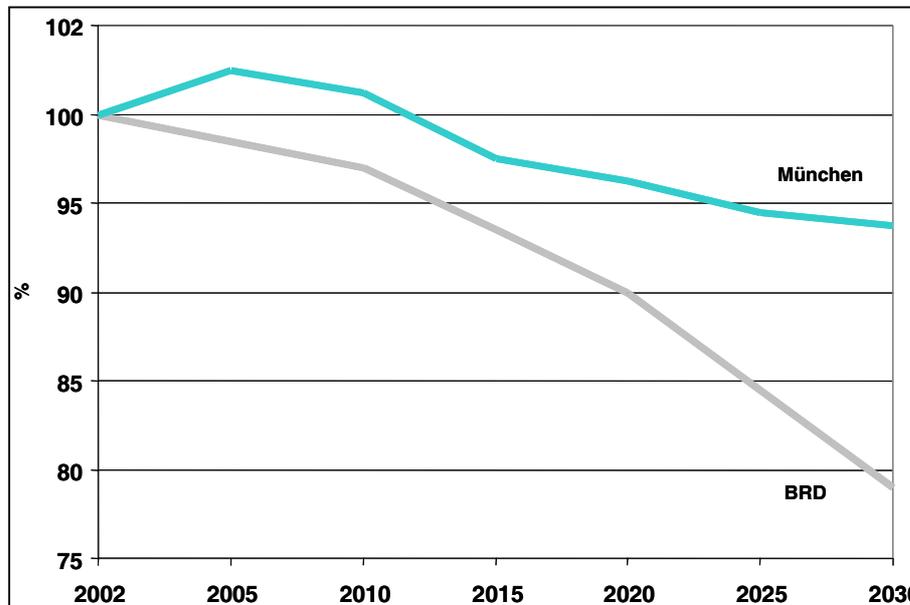
Eine gesellschaftliche Polarisierung zwischen Migranten fremder Ethnien und Kulturen und der einheimischen Bevölkerung zeigt sich entgegen früherer Befürchtungen nicht bzw. kaum mehr. Eine sukzessive Anpassung bei insgesamt verbessertem Lebensstandard führte zu einem recht einvernehmlichen Zusammenleben der unterschiedlichen Ethnien. Im Gegenteil, die einheimische Bevölkerung hatte über ihr Faible für ausländische Küche, die das Münchner Gastronomiegewerbe bereicherte, auch ihr Interesse für fremde Kulturen und Gebräuche entdeckt, seitdem man über die positive Entwicklung am Arbeitsmarkt keine existenzielle Bedrohung durch Verlust des Arbeitsplatzes an ausländische Migranten mehr gewahren musste.

Die weitaus größeren sozialen Differenzen taten sich seit Anfang des zweiten Jahrzehnts zwischen Alten und Jungen auf. Alte Menschen haben eine starke Lobby: Sie sind heute Teil der wohlhabenden Schicht und gehören zu den politischen Wortführern der Gesellschaft. Dazu hat auch beigetragen, dass das Renteneintrittsalter schon 2009 auf 70 Jahre angehoben wurde und alte Menschen damit länger eine gesellschaftlich tragende Rolle spielen. Heute zeigt sich die Spaltung der Stadtgesellschaft in die Neuen Armen und die Neuen Reichen. Zu den Wohlhabenderen gehören heute überwiegend ältere Menschen, Beschäftigte in den Kompetenzindustrien und all jene, die durch findige Geschäftsstrategien Marktlücken entdecken, die kurzfristig profitabel sind und dann abgelegt werden, um sich neuen Abenteuern zuzuwenden. Die Risikofreudigen und Kapitaleigner mit geringem Interesse am Gemeinwesen sind die Protagonisten. Zu den Neuen Armen gehören Alleinerziehende, Familien, die ihrem sozialen Selbstverständnis nach der Mittelschicht angehören, der verbliebene Teil der Arbeiterschaft sowie gering qualifizierte Männer und Frauen, die sich mit einfachen Dienstleistungen – soweit diese von privaten Haushalten an der Steuer vorbei noch nachgefragt werden – ihren Lebenserwerb bestreiten.

Wenn man so will, folgte die gesamte Entwicklung der letzten Jahre im Raum München dem Motto: „Wir wollen alles - immer mehr und immer schneller, und zwar sofort“. Gleichzeitig machte sich im Sozialklima in Stadt und Region eine lähmende Langeweile und ein zäher Überdruß breit. Die meisten konnten sich leisten, wonach ihnen der Sinn stand, doch auf die Frage nach dem Warum

hatte niemand eine erklärende Antwort. Die „Born-to-Shop-Mentalität“ ließ kaum Platz für kritische Gedanken. Die Jüngeren sind mit der Befriedigung alltäglicher und dem Nachjagen nach immer ausgefalleneren individuellen Konsumwünschen beschäftigt. Bei älteren Menschen finden sich hingegen noch Reste kollektiver Erinnerung an eine Arbeits- und Lebenswelt, in der gesellschaftliche Solidarität zwar nicht gelebt, aber immerhin noch eingefordert wurde. Dass der schwelende Generationenkonflikt nicht aufbricht, liegt im wesentlichen daran, dass sich kaum noch jemand wirklich für irgendetwas engagiert; man lebt gleichgültig nebeneinander her.

Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung bis 2030 (fiktive Annahme)



Ein paar Reicheghettos mit Zugangsbeschränkungen gibt es im Süden entlang der Isarhangkante, in Bogenhausen, Harlaching und Solln. Insgesamt aber hat sich ein integrativer und gleichzeitig hoher Lebensstandard etabliert. Und über die Anderen denkt man wenig nach, treten die Armen doch im Stadtbild kaum auf. Sie leben abgegrenzt in den Stadtrandgebieten im Norden der MGCA, in Neufahrn und anderswo. Die Wohlhabenheit ist insgesamt zu einer Deckschicht für zwar vorhandene, aber verdrängte Disparitäten geworden.

### Aggressives Sozialklima

Schon vor Jahren verschärfte sich das Sozialklima. Latente Aggression brach immer öfter in offene Aggression aus. Zum Beispiel im öffentlichen Raum: Vandalismus, Zerstörungswut – wohin man auch schaute. Immer öfter wurden Schaufenster eingeworfen, selbst ohne dass etwas gestohlen wurde. Kaum ein Sitz in einem Bus oder einer Tram-, S- oder U-Bahn, der nicht aufgeschlitzt war, Scheiben wurden eingetreten, Türen gewaltsam geöffnet. Die Aggressivität im Straßenverkehr nahm rapide zu. Insbesondere diejenigen Verkehrsteilnehmer, die teure, motorstarke Wagen fuhren, glaubten in der offensiv vorgetragenen Ansicht, dass der gesamte Straßenraum eigentlich von ihnen finanziert sei und sie deshalb ein mehr oder minder ausschließliches Anrecht auf ihn zu haben. Auffahrunfälle mehrten sich, zum Teil wurden sie provoziert und oft gezielt herbeigeführt, wenn andere Verkehrsteilnehmer sich nicht so verhielten, wie man es selber für richtig hielt. Fahrradwege und Bürgersteige waren schon längst als Parkstreifen genutzt, und wo nicht geparkt wurde, wurde über sie abgekürzt, etwa bei Staus. Dass bisher Passanten dabei lediglich verletzt worden, aber noch nicht zu Tode gekommen waren, grenzte an ein Wunder. Das Radfahren war von vielen eingestellt worden, nachdem es verschiedentlich vorgekommen war, dass hochrädige Geländefahrzeuge - hauptsächlich in Schwabing, in Neuhausen, Bogenhausen und entlang der Isar - regelrecht Jagd auf Radfahrer gemacht hatten und einige von jenen dabei unter die Räder gekommen waren. Polizei und Parkraumüberwachung hatten schon längst kapituliert. Strafgebühren

wurden nicht mehr bezahlt, dann nicht mehr eingemahnt, dann Strafzettel nicht mehr ausgestellt. Parkende Autos wurden mit Hämmern absichtlich beschädigt, Jugendgangs terrorisierten Passanten, junge wie alte – und je hilfloser, um so lieber -, ohne dass die Polizei eingreifen konnte und wollte.

Private Wohnungen waren nicht mehr sicher, Einbrüche am hellen Tage und in Anwesenheit der Bewohner kamen immer öfter vor. Das Gefühl von Sicherheit war vielen abhanden gekommen. Existenzielle Angst beherrschte zunehmend mehr Menschen. Alte Menschen riegelten sich in ihrer Wohnung ein und ließen selbst Pflegedienstkräfte und Mitarbeiter/innen von „Essen auf Rädern“ nicht mehr herein in der Furcht, dass es sich um Überfälle handeln könnte. Immer öfter wurden alte Menschen in ihrer Wohnung tot aufgefunden, wenn man es geschafft hatte, die Verriegelungen aufzubrechen. Familien litten unter der wachsenden Unsicherheit. Immer häufiger wurden Kinder nicht mehr in die Schule geschickt aus Angst der Eltern, dass ihnen in der U-Bahn oder auf dem Schulgelände etwas zustoßen könnte. Wenn sie es sich leisten konnten, zogen Familien weit ins Umland, wo sie sich sicherer wähnten.

Die Sicherheitsbranche boomte: Eigenheimbesitzer setzten zur Hochrüstung mit elektronischen Alarmsystemen an, die Besitzer von Eigentumswohnungen zogen nach. Die allemal schon hohen Mauern um Besitzungen in Bogenhausen, Solln, Harlaching und Grünwald wurden aufgestockt und mit zusätzlichen Sicherungen versehen. Wo dies nicht reichte, wurden private Sicherheitsdienste von einzelnen oder auch gemeinsam von mehreren Hauseigentümern, wenn sie zusammenhängende Quartiere bildeten, beauftragt, ihre Anwesen und immer öfter auch den öffentlichen Straßenraum zu kontrollieren. Das führte verschiedentlich so weit, dass die Sicherheitsdienste abends Sperren errichteten und nur noch diejenigen durchließen, die sich als Anwohner ausweisen konnten. Damit übertraten sie bei weitem ihre Befugnisse, aber weil die Polizei überfordert war und die Rechtsprechung keine Sicherheitsalternativen bieten konnte, wurde dies mehr oder minder stillschweigend geduldet.

Immer mehr Menschen entwickelten das Gefühl, dass das nicht mehr „ihre Stadt“ war. Die Identifikation mit dem Haus und dem Stadtviertel, in dem sie wohnten, ließ nach. Öffentliche Plätze und öffentliche Grünanlagen wurden nicht mehr als Freizeit- und Erholungsräume genutzt, sondern als „Selbstbedienungsladen“ für Blumen, Sträucher und kleine Bäume, die man dort ausgrub und damit den eigenen Garten ausstaffierte. Bis weit in die Mittelschichten hinein hatte sich dieses Verhalten verbreitet. Mangelnde Identifikation mit dem Stadtteil und der Stadt zeigte sich auch an den Bürgerversammlungen: kaum einer ging mehr hin, kaum einer war bereit, für den Bezirksausschuss zu kandidieren. Die Wahlbeteiligung an allen Wahlen ging deutlich zurück, am stärksten bei den Kommunalwahlen, die letzten hatten eine Beteiligung von jeweils weit unter 40 Prozent.

#### München – die „Non-stop-StadtRegion“

Alles in allem ist Zeit eine schwer einzuordnende Größe geworden. Die „eilige Dreifaltigkeit“ aus individueller Mobilität, Flexibilität und Kommunikation bringt es mit sich, dass es kaum mehr kollektive Zeiten gibt, die einen sozialen Rhythmus über den Tag, die Woche, den Monat, das Jahr erzeugen. Arbeitszeiten sind flexibel, freie Zeiten ohnehin, aber auch Einkaufszeiten und Ruhezeiten unterliegen keiner Zeitordnung mehr. Die Jahres- und Lebenszeit wird so zeitlos wie möglich gestaltet – alles ist jederzeit möglich – und die Angebote dafür sind allenthalben vorhanden. Das befähigt und nötigt die Münchner zu permanenter Aktivität und einer gleichzeitig individuellen und doch im Grunde angepassten Lebensgestaltung, hinter deren Non-Stop-Charakter sich nicht viel mehr als Orientierungslosigkeit verbirgt. Die Stadtgesellschaft zeigt sich hochgradig individualisiert und doch gleichgeschaltet – ein nur scheinbarer Widerspruch.

## 5.4 Szenario 2: "Der Riese ruht" (Wirtschaftliche Stagnation)

Dieses Szenario beschreibt die wirtschaftliche Entwicklung Münchens auf hohem Niveau, aber ohne weitere starke Triebkräfte. Wir nennen es daher das Szenario der Stagnation. Dabei ist diese Bezeichnung ungerecht, wenn wir den Focus auch nur auf einen Teilbereich des städtischen Lebens werfen würden. Es herrscht zwar eine geringe wirtschaftliche Dynamik. Es kommt kaum zu Unternehmensgründungen. Die Zahl der Arbeitsplätze bleibt konstant. Das Bruttosozialprodukt stagniert. Es etabliert sich eine Form von ökonomischem Gleichgewicht und Stillstand. Aber das sind Durchschnittswerte. In einzelnen Branchen vollziehen sich bemerkenswerte Veränderungen und auch Brüche, so dass die jeweils Beteiligten und Betroffenen durchaus nicht den Eindruck einer stagnierenden Entwicklung haben. Trotzdem können wir nicht umhin, hier das Urteil der Nachwelt im Jahr 2050 vorwegzunehmen, die im Rückblick auf die Jahre 2000 bis 2030 die Entwicklung Münchens als eine Phase der Stagnation bezeichnen wird. Es sind genau diese Durchschnittswerte, die erst im zeitlichen Abstand eine wirkliche allgemeine Würdigung zulassen und in ihrer Zusammenschau zeigen, dass sie sich gegenseitig aufheben, ausgleichen und im Großen und Ganzen eibebnen. Der große Trend der Stagnation wird überhaupt erst im zeitlichen Abstand sichtbar.

Einen weiteren wesentlichen Indikator, neben dem des wirtschaftlichen Stillstands, nennen die Stadtsoziologen: Die Auswirkungen der Stagnation auf das soziale Miteinander drücken sich in einem geringeren Interesse am Wettbewerb um ökonomische Vorteile und ökonomischen Verbesserungen aus. Dies führt zu einem stadtdesellschaftlichen Klima von „zivilisierter Gleichgültigkeit“ im Sinne eines Arrangierens mit den sozialen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. Man nimmt den Anderen wahr, lebt nebeneinander in verschiedenen, sich immer mehr ausdifferenzierenden Lebenswelten und toleriert das Anderssein, soweit es das eigene Fortkommen nicht behindert. Der bekannte Stadtpsychologe Prof. Dr. Stefan Treutwald bezeichnet diesen Zustand als „Schwebewelt zwischen Gleichgültigkeit und Idylle“ (Süddeutsche Zeitung vom 15. Mai 2015), die nun das Diktum von „Laptop und Lederhosen“ allmählich abzulösen scheint. Der Münchner Stadtbaurat Adrian van Hanissen antwortet darauf in seinem Leitartikel „Die Riesin Ruth“ mit der Formulierung: „München verschnauft. Seien wir froh darum. Jede nicht getätigte Investition gibt der Stadt die Chance, den Bauboom der letzten Jahrzehnte allmählich zu verdauen und sich auf neue Herausforderungen vorzubereiten“ (Süddeutsche Zeitung vom 26. Mai 2015). Der bekannte Kulturkritiker Markus Reiss-Ramizki formulierte daraufhin: „Eine Veränderung, die keine Verbesserung ist, ist eine Verschlechterung. Wenn München wie ein alter Almbauer auf der Holzbank vor seinem Ofen schon verdauen muss, dann erlaube ich mir auch zu schreiben: Monachium Bavariae - ruhe sanft, verschnaufe lieblich, schlummere still und verschlafe in Schönheit deine Zukunft - aber wundere dich nicht, wenn andere währenddessen die Messer wetzen und ihre Chancen nutzen (DIE ZEIT, 8. Oktober 2015).“ Und in der Tat: Es gelang nicht, im Jahr 2020 die „Europäische Akademie für Ethikfragen“ nach München zu holen, obwohl hier die zentralen europäischen Agenturen für Patent- und Wissenschaftsfragen ansässig sind. Die Akademie ging nach Paris. Ein Zeichen dafür, dass München seine hervorragenden Standortbedingungen nicht genug nach außen hin vermarkten konnte.

Fünf Jahre später: Auf dem „Europäischen Kongress für urbanistische Zukunftsfragen“ im Herbst 2025 wird München, ironischerweise unter französischer Präsidentschaft, für eine Stadtentwicklungspolitik gewürdigt, die sich insbesondere im Bereich des Ausgleichs von Bürgerinteressen und Allgemeinwohl Verdienste erworben hat ([www.bestpractices-urbandevelopment-eu.com](http://www.bestpractices-urbandevelopment-eu.com), letzter Zugriff am 20. Dezember 2029). München wird damit auf EU-Ebene zur Vorzeigestadt bürger-schaftlichen Engagements erhoben. Mehrere Forschungsvorhaben und Dissertationsthemen behandelten in den folgenden Jahre den Zusammenhang von plebiszitären Entscheidungselementen in der Politik und gesamtgesellschaftlichem ökonomischen Wachstum auf allgemeiner und auf kommunaler Ebene. Dabei wird deutlich, dass zentralistisch tradierte und organisierte Volkswirtschaften (wie z.B. Frankreich und die Niederlande) erhebliche Legitimationsprobleme mit zentralistisch gefällten Entscheidungen auf lokaler Ebene zu bewältigen haben, die zu starken Reibungsverlusten führen und hohe Transaktionskosten verursachen. Kurzfristige ökonomische Erfolge werden dadurch z.T. durch massive Verweigerungsstrategien der örtlichen Akteure konterkariert. München steht für die gegenteilige Strategie und wirbt auf internationaler Ebene mit seinem Modell der wirtschaftlich moderierten Entwicklung und des bürgerschaftlichen Ausgleichs. Das ist ein Aus-

druck dafür, dass Stagnation in der offiziellen Politik durchaus positiv bewertet und als nachhaltiger Stadtentwicklungspfad interpretiert und konnotiert wird. Man spricht von einer „Strategie des organischen Wachstums“, von Kontinuität und Kongruenz. In offiziellen Verlautbarungen in den Jahren 2025 bis 2030 werden Worte wie konservativ, abwartend und abwägend, Zuwendung zu Bekanntem verwendet, positiv aufgeladen und auch von der Presse selbstaufgenommen und kommentiert.

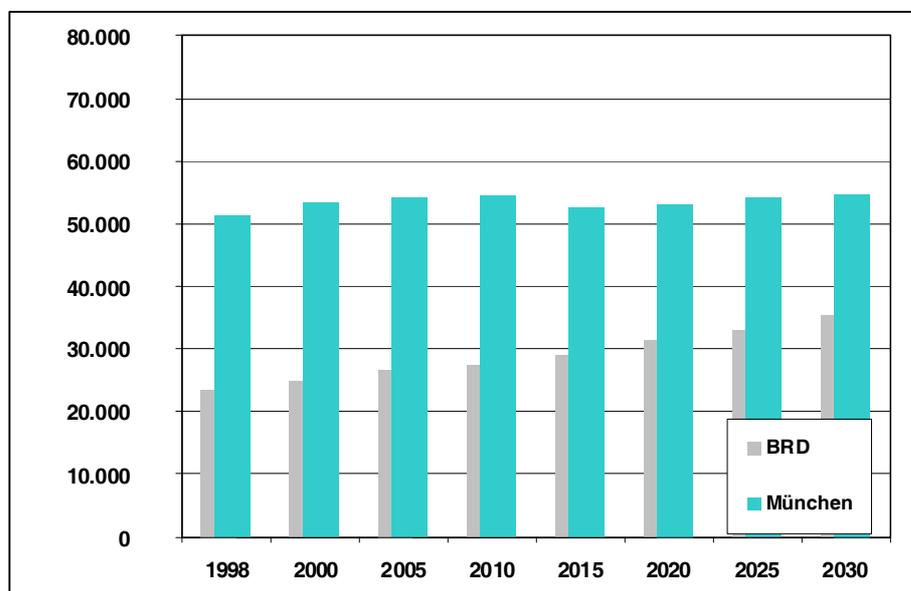
Stagnation gibt es nicht. Es ist ein Kunstbegriff. Stagnation ist ein statistisch-rechnerischer Mittelwert, der sich nur an ökonomischen Daten, nicht aber an Lebenswirklichkeiten festmacht. Aber wir gebrauchen ihn trotzdem, denn Stagnation ist ein Schwebestadium, das alle Potenziale einer Aufwärts- und Abwärtsbewegung in sich birgt und als solcher als Erwartungszustand wie eine Art „Ur-suppe der menschlichen Gemeinschaft“ angesehen werden muss. Stagnation birgt das Potenzial aller anderen Entwicklungspfade in sich. In diesem Sinne entwickeln wir im Folgenden die weiteren Rahmenbedingungen.

### Die Entwicklung einzelner Gesellschaftsbereiche

Die Entwicklung wichtiger Gesellschaftsbereiche könnte sich in diesen drei Dekaden von 2000 bis 2030 so darstellen, wie im folgenden beschrieben:

**Wirtschaft und Arbeitsmarkt:** Die Wirtschaftsregion München steht zu Beginn der ersten Dekade nach wie vor gut da. Sie hat aber schon ihren relativen Vorsprung sowohl innerdeutsch als auch europäisch verloren. Am Anfang der ersten Dekade besteht noch ein leichter Aufwärtstrend in der Wirtschaft. Um 2008 tritt dann die oft beschworene Überhitzung ein: ein leichter wirtschaftlicher Einbruch, u.a. durch die ständig steigenden Lebenshaltungskosten. Die Arbeitslosenzahlen steigen. Vor allem Jugendliche finden keine Ausbildungsplätze und Arbeitsstellen mehr. Die traditionelle Form der Erwerbsarbeit bietet für immer weniger Menschen eine Perspektive. Das verarbeitende Gewerbe verliert an Bedeutung; Fertigungsfunktionen fallen weg. Es gibt fast nur mehr Pilotproduktionen und Testserien. Das bleibt ihre charakteristische Ausrichtung während dieser drei Dekaden.

Abbildung 13: Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts pro Kopf in Euro bis 2030 (fiktive Annahme)



Anders als zu Beginn des 21. Jahrhunderts erwartet, sind es nicht die damals als „Zukunftsbranchen“ bezeichneten Bereiche, die die wirtschaftliche Entwicklung stabilisierten, sondern vielmehr traditionelle Münchner Branchen wie z.B. das Brauereiwesen, der Maschinenbau und die Luft- und Raumfahrtindustrie. Die Luft- und Raumfahrtindustrie ist zwar zunächst noch in der ersten Dekade rückläufig (Krisen, gesunkene Einkommen). Dann erfährt aber aufgrund der anhaltend instabilen Weltlage die Wirtschaft insgesamt eine stärkere militärische Orientierung. Die Produktion von

Kampfflugzeugteilen, Logistik- und Steuerungsdienstleistungen springt Mitte der zweiten Dekade an und hat 2030 das Niveau von 1998 wieder erreicht.

In der Kfz-Industrie wird durch ein gelungenes Joint-Venture im Jahr 2015 zwischen BMW und der Siemens-Tochter Siemens VDO, die ihren Sitz von Regensburg nach München verlegte, ein neues Geschäftsfeld erschlossen, mit dem sich der Standort München sehr gut positionieren kann: die Steuerungs- und Logistikelektronik für Fahrzeuge. Durch seine ausgesprochen verkehrsgünstige Lage kann sich München neben Lille (als Brückenkopf nach Großbritannien) und Warschau (als Tor in die neuen EU-Länder) zu einem der drei wichtigsten Logistikzentren Europas entwickeln: Tor nach Italien, Griechenland und in die Balkanländer.

Die Biotechnologie ist dagegen nach einer anfänglich sehr starken Dynamik nie so recht aus den Kinderschuhen gekommen. Mitverantwortlich dafür war nicht nur die in Europa sehr lange und gründlich geführte Diskussion über Ethikfragen in der Biotechnologie. Währenddessen wurde im asiatischen und nordamerikanischen Raum bereits intensiv geforscht und entwickelt, so dass diese Wirtschaftsräume einen Wissensvorsprung entwickelten, der nicht mehr eingeholt werden konnte. Es lag vor allem an einer nicht gut koordinierten und positionierten Standortplanung: Die Standorte Weihenstephan, Martinsried und, in der zweiten Dekade, Freising entfalten mehr gegenseitige Reibungsflächen als Synergieeffekte.

In der TIME-Industrie (Telekommunikation – Informationstechnologie – Medienwirtschaft – Elektronik) kommt der Gründerboom der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts bereits 2004 zu einem Ende; es folgen Konzentrationsprozesse. Jene Firmen, die umfassende Dienstleistungen über die vier Bereiche hinweg bieten, können ihre Marktposition stärken und ausbauen. Im Zuge dieser Konzentrationsprozesse kommt es zu einer immer stärkeren Verknüpfung von Content (Inhalt) und Technik. Da aber die Inhalte in hohem Maße an die Sprache und den kulturellen Bezug gebunden sind und die Entwicklung der Übersetzungssoftware hinter den Erwartungen zurückblieb, können sich die Firmen vorwiegend den deutschsprachigen Markt und erst Mitte der zweiten Dekade den globalen Markt erschließen.

Einen besonderen Aufschwung erlebt die Gesundheits- und Wellness-Industrie in München und Umgebung. Mit ein Grund dafür ist der Beschluss der Konferenz der europäischen Gesundheitsminister im Jahr 2014, wonach die private Gesundheitsvorsorge stärker gefördert und die öffentliche Gesundheitsvorsorge reduziert wird. Dies führt zu einer starken Zunahme der Präventivmaßnahmen und fördert die Entstehung einer Gesundheitswirtschaft.

Die Freizeitwirtschaft ist in München – wie eigentlich in allen westlichen Agglomerationsräumen – zu einem nicht unbeträchtlichen Wirtschaftsbereich geworden. Die große Zahl an aus dem Arbeitsprozess freigesetzten Menschen (Frührentner, Arbeitslose und jung gebliebene Pensionäre) sucht nach neuen Möglichkeiten der Beschäftigung und der Bekämpfung der Langeweile. Der Großraum München bietet für Kurzweil besonders gute Voraussetzungen durch seine Lage am Alpenrand und an der bayerischen Seenplatte.

Die gebremste wirtschaftliche Entwicklung hat allerdings dazu geführt, dass auf die Einhaltung der Umweltstandards, die gerade im Zusammenhang mit dem Beitritt der Ostländer zur Europäischen Union stark betont worden sind, bis etwa 2015 zunehmend weniger Wert gelegt wird. Wichtiger erschien es, die wirtschaftliche Entwicklung anzukurbeln, wenn auch um den Preis einer höheren Umweltverschmutzung. Es hatte sich eine gewisse Gleichgültigkeit gegenüber der Umwelt ausgeprägt. Als allerdings aufgrund der gesunkenen Einkommen die Zahl der Fernreisen stark zurückging, nahm die Bedeutung des Naherholungsraumes um München herum wieder stark zu – ganz anders, als Freizeitforscher dies prognostiziert hatten. Dies führte wieder zu vermehrten Investitionen in den Umweltschutz und in die Landschaftspflege.

## Bevölkerung und Zuwanderung

Die Welt ist in den Jahren 2000 bis 2030 durch Instabilität gekennzeichnet. Beginnend mit dem 11. September 2001 gibt es immer wieder größere und kleinere Terroranschläge. Der Münchner Raum bleibt zwar weitgehend davon verschont, allerdings schlägt sich die unsichere weltpolitische Situation in einer verstärkten Bevölkerungszuwanderung nieder, die auch München zu spüren bekommt. Im Vergleich zu vielen anderen europäischen Städten steht München immer noch gut da, hat aber an Vorsprung sowohl innerdeutsch wie auch europäisch betrachtet verloren. Die immer noch relativ

hohe Wirtschaftskraft des Münchner Raumes zieht insbesondere in der zweiten Dekade eine Menge hochqualifizierter Zuwanderer an, die aber in die neuen „Boomtowns“ weiter ziehen, sobald sie sich der „Stillstandsstrukturen“ Münchens bewusst werden – es herrscht ein „Kommen und Gehen“. Auch weniger qualifizierte Arbeitskräfte werden von der relativen Stabilität Münchens angezogen. Obwohl ein Großteil von ihnen ihre Wunschvorstellungen nicht realisieren kann, bleiben sie. Sie arbeiten im Niedriglohnssektor und sind daher hochwillkommene Arbeitskräfte.

Durch die weiterhin anhaltende und kaum zu bremsende Suburbanisierung hält der Bevölkerungsrückgang in München an. Die kommunalen Einnahmen fallen dramatisch. Zum Ende der dritten Dekade wird ernsthaft über eine Ausgemeindung Pasings diskutiert, weil die Stadt München sich nicht mehr in der Lage sieht, die kommunale Infrastruktur bei weiterhin fallenden Einnahmen in allen Stadtteilen zu finanzieren. Ein anderes Modell setzt auf massive Steuervergünstigungen für kinderreiche Familien innerhalb der Stadtgrenzen Münchens. Die Entscheidungen über eines der Modelle wird erst 2035 gefällt werden. Sicher ist nur die überall gereifte Überzeugung, dass nur noch ein entschiedener Systemsprung die deutlichen Zeichen einer urbanen Erosion abbremsen kann. Für das Steuervergünstigungsmodell spricht auch die Tatsache, dass die Fertilitätsrate der deutschen Bevölkerung weiter sinkt. Die jungen Paare in München scheinen keine Zeit, kein Geld, keine Geduld und keine Energie mehr für den Nachwuchs zu haben. Andere europäische Städte, die wie etwa Genua und Stockholm mit massiven Steuervergünstigungsmodellen seit vielen Jahren arbeiten, haben sehr positive Erfahrungen gemacht. Eine starke Bevölkerungsgruppe, die sich auch politisch in der dritten Dekade zu positionieren beginnt, wirbt massiv für das Leitbild eines kinderfreundlichen München.

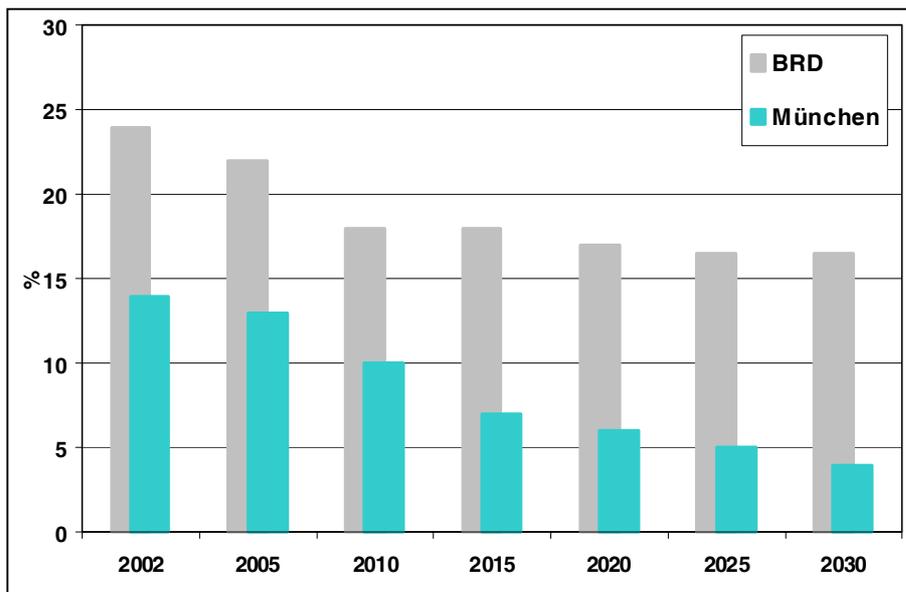
In der dritten Dekade nehmen die Armutswanderer und Umweltflüchtlinge zu. Damit steigt nach 2020 der Anteil der ausländischen Bevölkerung nochmals deutlich an. Es zeichnet sich eine Stadtgesellschaft ab, in der 2030 jede zweite Bürgerin oder jeder zweite Bürger Münchens ausländische, nicht deutsch sprechende Eltern hat. Je nach Bevölkerungsgruppe und „ethnischer Begabung“ kommt es zu allen möglichen Kontaktformen mit der einheimischen Bevölkerung, die zwischen vollständiger Abschottung und intensiven Kontakten alle Schattierungen aufweisen. München ist 2030 die Einwandererstadt Nummer Eins in Deutschland. Sie leistet Pionierarbeit auf dem Sektor der integrationsfördernden Modelle. Entsprechend dem in den USA praktizierten Square Dance spricht man von einer kommunalen „Square-Dance-Policy“, die durchaus international reüssieren kann. Andererseits gibt es auch Ansätze von Ghettoisierung, die an Verslumungstendenzen von deutschen Innenstädten Ende der 1960er Jahre erinnern. Auf staatlicher Ebene wird daher Mitte der dritten Dekade eine Verschärfung des „Besonderen Städtebaurechts“ erwogen, um diesen Tatbeständen besser Rechnung tragen zu können.

## Soziale Beziehungen

Die drei Dekaden von 2000 bis 2030 sind vor allem von einer starken Ausdifferenzierung sowohl der sozialen Schichten wie auch der verschiedenen Lebensstilgruppen geprägt. Sie leben in gewisser Gleichgültigkeit gegenüber anderen Gruppen in ihrer jeweiligen Lebenswelt. Die Basis für eine gemeinsame urbane Lebenspraxis und für gemeinsame Werte scheint mehr und mehr verloren zu gehen. In den Schulen werden enorme Anstrengungen unternommen, in einer Art „Square-Dance-Policy“ Elemente des gegenseitigen Verstehens und Helfens zu praktizieren. Das Ehrenamt und das ehrenamtliche Engagement gewinnen an Bedeutung, teilweise als Sinnersatz für fehlende Erwerbsmöglichkeit, teilweise als Reaktion auf die immer häufiger dem Ehrenamt übertragenen ehemaligen öffentlichen Aufgaben (z.B. Versorgung von Randgruppen). Die emotionalen und die künstlerischen Dienstleistungen gewinnen an Bedeutung. Dazu gehören auch neue künstlerische Ausdrucksformen, die dem Hipp-Hopp in Verbindung mit dem Straßentheater, insbesondere in der dritten Dekade eine neue politische, kämpferisch-emotionale Dimension verleihen.

Am Ende der zweiten Dekade lässt sich in einigen Lebensstilgruppen eine Renaissance der Familie bzw. der Partnerschaften mit zwei und mehr Kindern beobachten. Dieses Lebensmodell, das in München in der ersten Dekade zu einem Randgruppenmodell geworden ist, wird von diesen Bürgerinnen und Bürgern offensiv und politisch vorgetragen. In der dritten Dekade wird dieses Modell zu einem hochbrisanten Politikum. An ihm entzündet sich eine erneute Debatte um ein Leitbild Münchens als kinderfreundliche Stadt.

Abbildung 14: Entwicklung der Haushalte mit Kindern bis 2030 (fiktive Annahme)



An die Stelle der Diskussion um eine „Neue Gründerzeit“, wie sie noch um 1998 geführt wurde, tritt nun um 2025 die Diskussion um ein „Neues Biedermeier“. Ein anderer Teil der Bevölkerung kämpft nach wie vor stark um wirtschaftlichen Erfolg und für den persönlichen Aufschwung. Diese Menschen nehmen z.T. prekäre Lebens- und Arbeitsverhältnisse in Kauf und entwickeln Kämpfernaturen und intelligente Überlebensstrategien. Dabei wird deutlich, dass in Zeiten wirtschaftlicher Stagnation Schnelligkeit und Flexibilität im Umgang mit Berufschancen ebenso gefragt sind wie Kooperationsfähigkeit und eigene Stärke.

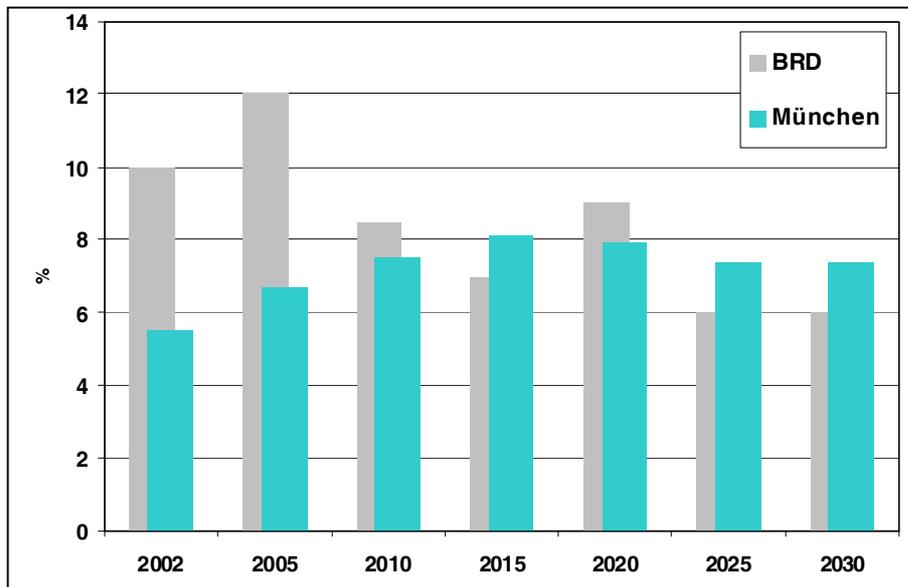
Armut wird in der zweiten Dekade im Stadtbild sichtbar und von Politik und Wirtschaft auch wahrgenommen und akzeptiert. München hat zum Ende der zweiten Dekade ein umfassendes Armutsbekämpfungsprogramm aufgelegt. Armut wird darin in ihren unwürdigen und spektakulären Aspekten aufgefangen und im weitesten Sinne „kultiviert“, so dass man von einem Weg zu einer „Neuen Kultur der Armut“ sprechen kann. Kritiker behaupten, München pflege damit seine Fassade, um nicht in den Geruch einer „loser-city“ zu kommen. Aber ein intelligentes Politikmonitoring versteht es, Armut nicht als Endstation der sozialen Leiter, sondern nur als Zwischenstation eines Lebenszyklus zu begreifen, dem alle Möglichkeiten des sozialen und wirtschaftlichen Aufstiegs innewohnen.

Auch der Reichtum tritt selbstbewusst im Stadtraum auf. München pflegt seine reichen Bürgerinnen und Bürger und vermittelt ihnen nach wie vor und mit erstaunlich wachsendem Erfolg, privilegierte Bewohner der schönsten Stadt in Deutschland zu sein. Hochkultur ist das wichtige Merkmal der Distinktion. Zu Beginn der zweiten Dekade gibt es eine Gründungswelle von privaten kulturellen und sozialen Stiftungen, die mit mittelalterlichen Stiftungsgründungen verglichen wird. Insbesondere wird durch die kulturellen Stiftungen die Kontinuität der Hochkultur gesichert. Schon spricht man davon, dass nun München endgültig seine Residenzstadtmentalität abgelegt habe und sich zu einer neuen Bürgerstadt emanzipiere. Die Kritiker dieser Entwicklung weisen mit Blick auf die zunehmende Verarmung weiterer Bevölkerungskreise zu Recht auf den elitären Charakter dieser Stiftungen hin, der nur wieder die reichen Bevölkerungsschichten begünstige. Die neuen sozialen Stiftungen seien nur ein Tropfen auf einen heißen Stein.

Wie auch immer: Ernstzunehmende Stadtsoziologen konstatierten, mit dem Hinweis auf einen sich zuspitzenden Generationenkonflikt, die allmähliche Auflösung eines früher noch vorhandenen gesellschaftlichen Konsenses. Es gibt immer mehr alte Menschen. Es sind vor allem Frauen, die immer älter werden. Viele Senioren tragen zur Verkrustung des allgemeinen gesellschaftlichen Klimas bei. Sie dominieren vielfach in Politik und Wirtschaft. In Anlehnung an die lange Regierungszeit Helmut Kohls in den 90er Jahren spricht man in dieser Dekade von einer „Kohlisierung“ der Politik. Die junge Generation hat das Gefühl, stark zur Kasse gebeten zu werden, um die Alten zu alimentieren. Die ohnehin vorhandenen Konflikte um den Zugang zum ersten Arbeitsmarkt verstärken den Sozialneid und fördern die Polarisierung. Eine Verständigung über die Generationen hin-

weg wird immer schwieriger. Allein die Gruppe des „Neuen Biedermeier“, die sich programmatisch der Kinderfreundlichkeit verschrieben hat, findet in den Alten Verbündete. In München werden eine Vielzahl von „Häusern der Generationen“ gebaut.

Abbildung 15: Entwicklung der Arbeitslosenquoten bis 2030 (fiktive Annahme)



Die starke Differenzierung in ganz unterschiedliche Lebensstilgruppen und der oft öffentlich ausgeprägte heftige Schlagabtausch der Gruppeninteressen wird in der dritten Dekade insbesondere von vielen kreativen Menschen als „spannende Münchner Mischung“ erlebt.

Die „Kreativlinge“, die in der ersten und zweiten Dekade der Stadt noch den Rücken gekehrt haben, kehren wieder zurück, auch weil das Leben durch einen gewissen gelassenen Umgang mit der Armut wieder günstiger geworden ist. Die „Neue Kultur der Armut“ verbündet sich jetzt mit einem neuen künstlerischen Impuls, der Kunst nicht mehr als elitäre Betätigung einiger weniger Talentierter begreift, sondern als Überlebens- und Lebensstrategie Aller. Kunst ist die Quelle der Phantasie, der Lebensenergie und der Persönlichkeitswerdung. Die Münchner Kunstszene hat den Ehrgeiz, die Stadt nun endlich aus ihrem „Dornröschenschlaf der Stagnation“ wachzurütteln und sie wieder nach mehr als hundert Jahren zu einem europäischen Zentrum der Künste zu machen.

## Bildung

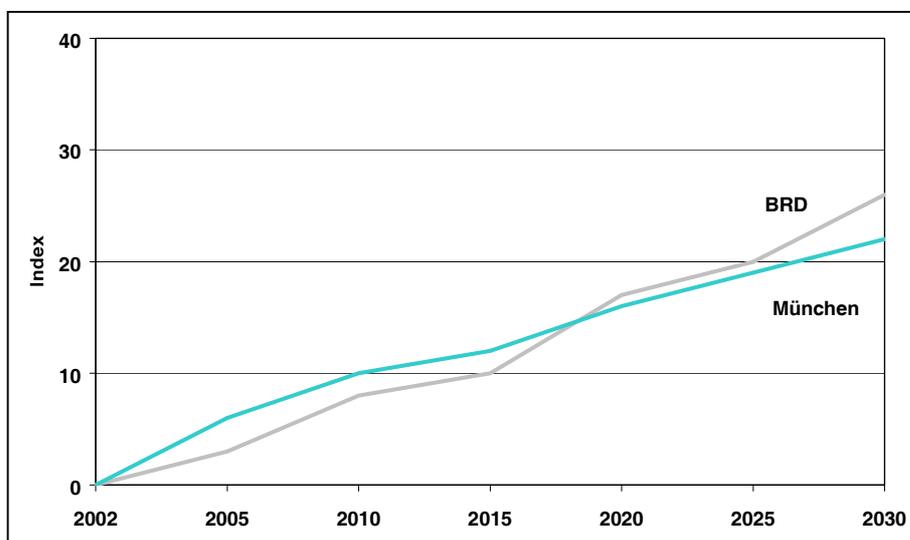
Im Bildungswesen gibt es nach dem PISA-Schock zu Beginn des Jahrhunderts intensive Diskussionen, die aber vor allem zur Symptombekämpfung führen. Erst nachdem die PISA-Evaluation im Jahr 2009, die sich wie PISA 2000 mit der Lesekompetenz (Reading Literacy) auseinandersetzt, ähnlich schlechte Ergebnisse bringt, kommen die Bildungsinstitutionen in Bewegung.

Als Folge von PISA 2000 sind ziemlich rasch einige private Bildungsinstitutionen entstanden, meist Privatschulen mit Internatscharakter. Sie haben nach Bekanntwerden der PISA-Ergebnisse ihre Chance erkannt und vielfach mit ihrer gegenüber den öffentlichen Institutionen besseren Ausbildung geworben. Da sie allerdings meist viel Geld für die Ausbildung verlangen und die Einkommen rückläufig sind, können sie sich nur für die oberen Gesellschaftsschichten durchsetzen. Als Folge davon kommt es zu einer Segmentierung des Ausbildungssektors, zu einer Segregation der Bildungseinrichtungen und zum Wettbewerb im Bildungswesen. Es entstehen teure Privatschulen für die Kinder der „Elite“, mit guter Ausbildung und internationaler Bedeutung. In den öffentlichen Schulen dagegen kommt es zu einer Ballung der Problemlagen und eher durchschnittlichen Leistungen.

Insbesondere das staatliche Schulwesen verliert in diesen drei Dekaden zunehmend an Attraktivität. Hier erweist sich der an autoritären und an hierarchischen Strukturen gewöhnte Lehrkörper als restlos veraltet und verkrustet. Erste Ansätze einer ansatzweise fortschrittlichen Bildungsministerin versanden in der zweiten Dekade am Widerstand der ministeriellen Ebene und führen in der dritten Dekade zunächst zu einem staatlichen Bildungsnotstand, der mit der Auflösung des Bayerischen Bildungsministeriums 2028 seinen Höhepunkt erreicht. Die Aufgaben der Bildungspolitik werden bis auf weiteres direkt dem Ministerpräsidenten unterstellt, der mit einer hochkarätig besetzten Expertenkommission einen Ausweg aus der staatlichen Bildungsmisere sucht. Im Jahr 2030 wird das Bildungsministerium neu gegründet. Das neue Bildungskonzept enthält viele Elemente, die sich in den Curriculae der privaten Anbieter bereits seit Jahrzehnten bewährt haben. Das bayerische Bildungswesen meldet sich am Ende dieser dritten Dekade damit wieder zurück und scheint anderen Bundesländern interessante Anregungen zur Reform ihrer Bildungssysteme geben zu wollen.

Eine ähnliche Segmentierung in private und staatliche Institutionen setzt sich zu Beginn der ersten Dekade auch im Bereich der beruflichen Ausbildung durch: Private Hochschulen und Universitäten bieten umfassende und „lebenslange“ Curriculae an, die insbesondere mit ihren berufsbegleitenden Weiterbildungsangeboten werben. Sie nutzen ihre von allen staatlichen oder kommunalen Vorschriften unbelastete Situation und setzen allein auf Praxisgerechtigkeit und Flexibilität. Das Erfolgsrezept heißt „networking“ und besteht in der weit verzweigten Kooperation unterschiedlichster Ausbildungsanbieter, die gemeinsam individuell angepasste Bildungsangebote und Bildungsprofile erstellen können. Da Weiterbildung in einer Zeit der Unsicherheit und der Stagnation eine der wichtigsten Überlebensstrategien ist, haben diese privaten Bildungsanbieter großen Zulauf und oft in der persönlichen Wahrnehmung Einzelner schon den Status von Lebensberatern. Die Münchner Volkshochschule kann als kommunale Einrichtung durchaus in diesem Feld mithalten. Sie ist aber nurmehr eine unter mehreren Anbietern, die sich immer wieder an den innovativen Methoden und am Tempo der Privaten orientieren muss.

Abbildung 16: Entwicklung der Erfindungen in Zukunftstechnologien bis 2030 (fiktive Annahme)



Unübersehbar ist der Rückgang an Schülerzahlen wegen fallender Geburtenraten. Insbesondere die staatlichen und kommunalen Bildungseinrichtungen leiden unter dem jetzt zum Ballast werden- den Raumangebot, das in den Boomjahren aufgebaut und jetzt vorgehalten werden muss. In der zweiten Dekade werden erste Schulhäuser in München abgerissen und Unterrichtseinheiten werden als Internet-Kurse für den häuslichen Gebrauch angeboten, um das Raumangebot zu reduzieren. Es kommt in der Kollegstufe zu intensiven Verquickungen schulischen, häuslichen und außerschulischen Lernens. Schüler können im Prinzip überall lernen und die Lernergebnisse dann an einen zentralen Rechner senden. Insbesondere in der dritten Dekade wird dieser Grundsatz zu einem Anliegen der kommunalen Baupolitik: Bauherren erhalten in München Baugenehmigungen

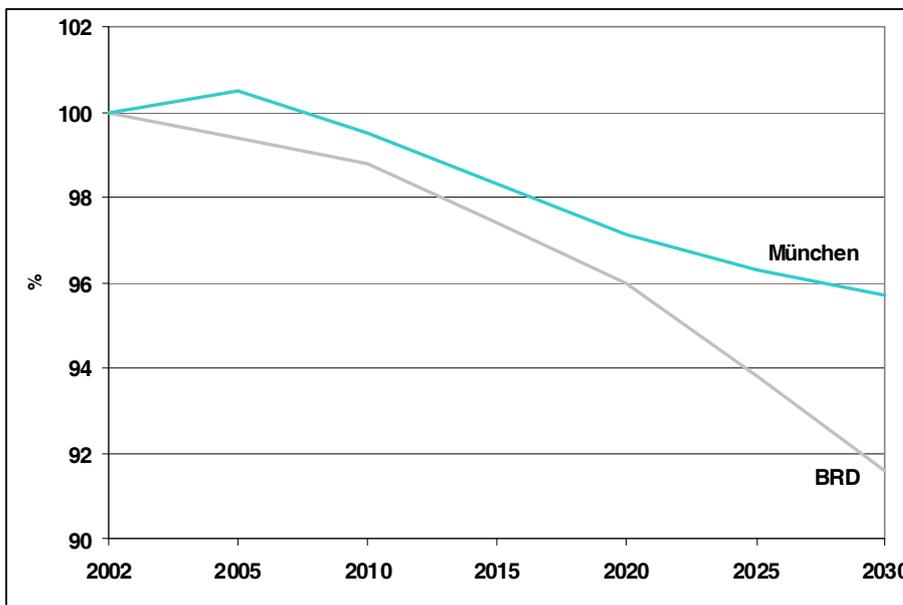
nur dann, wenn sie akzeptieren, dass die Erstellung von sogenannten „Städtischen Bildungsräumen“ ein Teil der notwendigen Erschließungsmaßnahmen darstellt.

#### Stadt-Umland-Beziehungen, Raumordnungspolitik

Wenn Stagnation sichtbar wird, dann auf diesem Feld. In den ersten zwei Dekaden kommt es zur „Austrocknung“ der Regionalpolitik. Regionalplanung spielt in der öffentlichen Wahrnehmung und in der staatlichen und kommunalen Politik eine ausgesprochen untergeordnete Rolle. Regionalplanung wird allgemein stigmatisiert, und die Presse pflegt fleißig dieses Image. Renommiertere Wirtschaftsforschungsinstitute warnen vor diesem Trend und weisen mit Blick auf das europäische Ausland, aber auch auf Deutschland auf regionale Wirtschaftsräume hin, die durch gezielte Regionalplanung in den Bereichen der Wirtschaftsförderung, des Flächenmanagements und der Verkehrsinfrastruktur beachtliche Erfolge aufzuweisen haben.

Zum Beispiel weisen Wirtschaft und Institute seit 2003 mit einem Hinweis auf den Forschungsbericht „Zukunft München 2030“ immer wieder auf die sich abzeichnende „Innovationsregion München“ hin, die im Vergleich mit anderen Regionen besondere Begabungen und Standortvorteile habe und seit Jahren den zweiten Platz in der Zahl der Patentanmeldungen einnehme. Appelle an die staatlichen und kommunalen Entscheidungsträger, diesen regionalen Innovationszusammenhang zu fördern und planerisch zu unterstützen, finden in den ersten zwei Dekaden kein Gehör. Erst der drohende Abstieg Münchens in die zweite Liga der Forschungsregionen führt im Minister- und im Stadtrat zu einem Umdenken am Ende der dritten Dekade. Staat, Kommunen und Wirtschaftsverbände schließen ein Bündnis zur Förderung der „Innovationsregion München“, das „Begabungsstandorte“ in dieser Region für bestimmte Produktions- und Entwicklungsbetriebe vorhält und international vermarktet.

Abbildung 17: Bevölkerungsentwicklung bis 2030 (fiktive Annahme)



Zu Beginn der dritten Dekade wird allgemein schmerzlich bewusst, dass Bayern keinen eigenen universitären Ausbildungsgang Regionalplanung und Raumordnung aufgebaut hat. Die weitgehend kommunal ausgerichtete Regionalpolitik führte zu deutlichen Wahrnehmungsdefiziten zu großräumigen Belangen. Lediglich in der zweiten Dekade wird in der bayerischen Gemeindeordnung obligatorisch ein Referent für regionale Fragen verankert, der aber ohne weitergehende Kompetenzen ausgestattet bleibt. Erst in Verbindung mit der staatlichen Neuordnung des Gemeindefinanzierungssystems in Stadtregionen Ende der dritten Dekade wird eine Re-Regulierungspolitik zur interkommunalen Kooperation anvisiert und ein allgemeines Interesse an Raumordnung und Regionalpolitik erwacht.

Ein bemerkenswerter Zusammenhang von Stadt und Region wird in der gegenseitigen Beeinflussung von Bevölkerungsentwicklung, Bodenpreisen und Bauformen sichtbar: In der Kernstadt stagnieren in der ersten Dekade die Flächenansprüche, aber die Bodenpreise sinken langsamer als die Einkommen. Daher werden preiswertere Wohnungen im Umland gesucht. Die Suburbanisierung setzt sich kaum abgeschwächt fort. Jedoch dehnt sich die Region nicht weiter aus. Es sind eher verdichtete Wohnformen im Umland gefragt. Der Bevölkerungsrückgang ist daher in der Stadt München größer als im Umland.

In der zweiten Dekade führt die wirtschaftliche Stagnation in Verbindung mit Bevölkerungsrückgängen zu deutlichen Entlastungserscheinungen in München: Die Bodenpreise gehen leicht zurück, die schwache Konjunktur belebt den Selbsthilfe-Wohnungsbau, das langsam steigende Angebot an Wohnungen führt zu sinkenden Mietkosten. Die Verdrängung aus Kostengründen nimmt ab. Die Umlandgemeinden und die Stadt München konkurrieren mit Seniorenprojekten um ältere Einwohner und mit familiengerechten Wohnprojekten um jüngere Einwohner.

### Geistiges Klima und Politik

Politisch schlagen sich die Herausforderungen der Globalisierung, des internationalen Terrorismus und der wirtschaftlichen Stagnation in einer großen Unsicherheit nieder. Man weiß nicht, wie man sich unter solchen Rahmenbedingungen orientieren soll. Innerhalb der Gesellschaft kommt es zu einer immer stärkeren Ausdifferenzierung – anders als früher, allerdings nicht mehr nur in die klassischen Schichten, sondern auch in unterschiedliche Lebensstilgruppen, die nebeneinander in einer gewissen Gleichgültigkeit in ihren jeweiligen Lebenswelten leben.

In diesem Nebeneinander schwindet die Basis für eine gemeinsame Lebenspraxis, für gemeinsame Werte, weshalb die „klassischen“ Parteien – als Repräsentationsorgane gesamt- oder teilgesellschaftlicher Bedürfnisse und Meinungen – radikal an Bedeutung verlieren. Sie sind Marginalgrößen, da ihnen die gesamtgesellschaftliche Unterstützung fehlt. An ihre Stelle treten statt dessen die einzelnen, themenbezogenen und häufig zeitlich befristeten Interessensgruppen.

Eine dieser Gruppierungen ist die „Senioren-Interessensgemeinschaft“ (SIG). Bereits Ende des vergangenen Jahrhunderts hat sich diese Gruppierung, damals noch unter dem Namen „Seniorenpartei“ für die Interessen der älteren Generationen stark gemacht – allerdings ohne viel Erfolg, da München noch sehr stark durch die jüngeren Generationen geprägt war. Durch die demographische Entwicklung und durch den Umstand, dass immer mehr Menschen, vor allem Frauen, immer älter werden, kann die SIG mit ihrer charismatischen Vorsitzenden Brigitte Alt in den letzten Jahren an Bedeutung zulegen und vertritt nun sehr intensiv die Anliegen der Senioren in München. Dies führt zu einer großen Unzufriedenheit unter den jüngeren Generationen. Sie, die rein rechnerisch 1,5 Rentner pro Kopf unterhalten, und durch die sehr flexiblen und unsicheren Arbeitsverhältnisse belastet sind, sehen ihre politischen Anliegen kaum vertreten und befürchten eine weitere Verschlechterung ihrer teilweise ohnehin bereits prekären Arbeits- und Lebenssituation. Vereinzelt führt dies auch schon zu Protestaktionen, die allerdings von der Polizei ziemlich schnell und rigide aufgelöst werden.

Die Wahlergebnisse der letzten Jahre sind auch Ausdruck des aktuellen geistigen Klimas. Anstatt mutiger neuer Konzepte wird in vielen Bereichen auf bereits Bekanntes, Erprobtes gesetzt. Tradition wird wieder neu entdeckt und nicht von ungefähr erlebten die lange Zeit dahindümpelnden Schützenvereine sowie die Trachtenmode vor einigen Jahren ein großes Revival als Rettungs- und Identifikationsanker einzelner Gruppen in Zeiten einer globalisierten, bindungslosen und entwurzelten Ära.

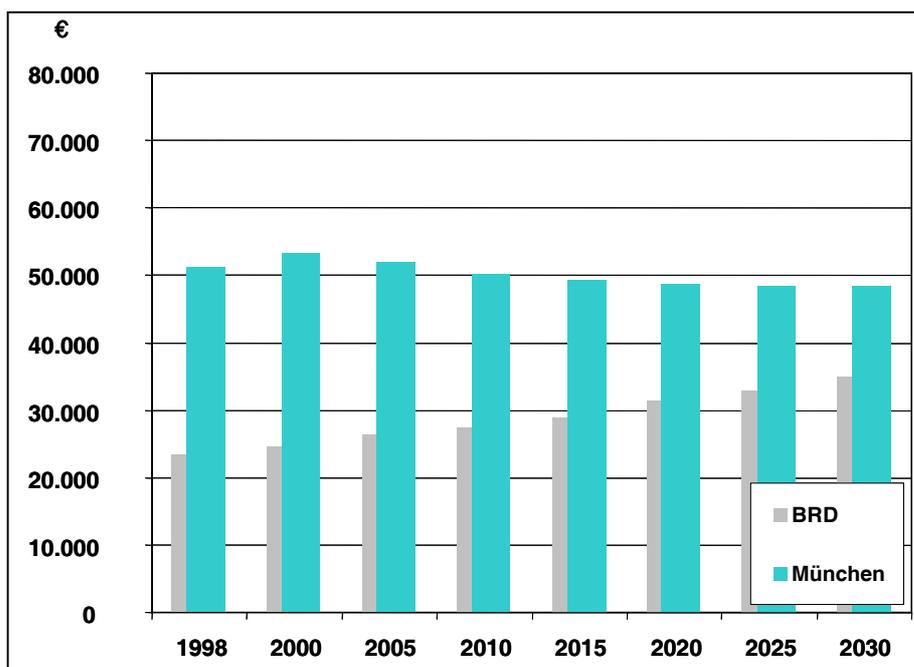
Es ist, als würde sich die Stagnation der Wirtschaft – zwar auf hohem Niveau, aber eben doch eine Stagnation – auch als eine „Stagnation im Denken“ bemerkbar machen. Die Kulturszene wird dominiert von nur wenig mutigen Aufführungen, Ausstellungen und Veranstaltungen. Die Anfang dieses Jahrhunderts viel zitierte Münchner Hallenkultur ist bereits in der ersten Dekade wieder verschwunden. Teilweise sind diese Veranstaltungsräume der zunehmenden Kommerzialisierung zum Opfer gefallen und zu reinen Vergnügungszentren umgewandelt worden, teilweise müssen sie dem Druck höherer Rendite versprechenden Nutzungen weichen.

Mit der „Stagnation des Denkens“ geht auch eine gewisse Orientierungslosigkeit einher. Die Besinnung auf bereits Bekanntes ist zwar nicht wirklich befriedigend, gleichzeitig gibt es aber auch die

Scheu, völlig neuartige Konzepte und Ideen umzusetzen. Dies führt zu einer Suche nach neuen Inhalten, die sich in einer verstärkten Hinwendung zur Spiritualität äußert. Die großen Religionsgemeinschaften haben in Europa – wie schon im vergangenen Jahrhundert – kontinuierlich an Mitgliedern verloren. Starke Bedeutung gewinnen dagegen – auch ein Trend aus dem vorigen Jahrhundert – verschiedene asiatische Religionen und Philosophien, allen voran der Konfuzianismus. Auch er verdeutlicht sehr gut das herrschende geistige Klima, setzt er doch sehr stark auf Traditionalismus.

Erst zum Ende der dritten Dekade scheinen neue Ansätze in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft ein Ende der Stagnationsphase einzuläuten. Eine neue Bildungspolitik deutet sich an, die Wirtschaft baut auf eine neue Regionalpolitik und investiert in Stadt und Region, die Künste erfahren einen allgemeinen Aufschwung und eine erstaunlich große Popularität und Breitenwirkung. Nicht zuletzt gewinnen die traditionellen großen Volksparteien wieder an Einfluss. Sie setzen auf charismatische Persönlichkeiten, die sich zwar volksnah und hemdsärmelig geben, aber höchst professionelle politische Arbeit leisten. Diese neue Politikerelite rekrutiert sich aus der 2018 in Berlin gegründeten „Hochschule für Politik und Wirtschaft“, die die Nachfolge der 2015 aufgelösten gleichnamigen Hochschule in Hamburg angetreten hat. Diese Bildungseinrichtung wurde nach ihrem französischen Vorbild in Paris ausgerichtet und erlaubt es erstmals in der deutschen Geschichte, eine breite, hochqualifizierte und professionelle Politikerelite aufzubauen, die über Parteigrenzen hinweg den Beruf der Politik erlernen kann.

Abbildung 18: Entwicklung des Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in Euro bis 2030 (fiktive Annahme)



### 5.5 Szenario 3: „Die Luft ist raus – Frust macht sich breit – Auf Regen folgt Sonnenschein“ (Wirtschaftliche Rezession und gesellschaftliche Regression)

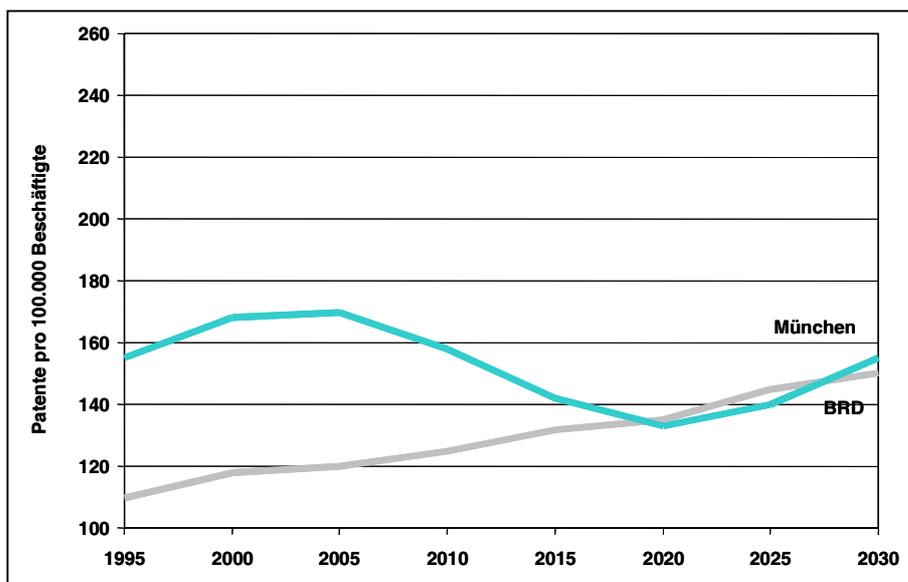
Kurz nach der Jahrhundertwende setzen in Deutschland die Vorboten einer längerfristigen Rezession ein, werden aber als solche nicht erkannt. Man wartet von Monat zu Monat auf den Aufschwung und kann ihn doch nicht herbeireden. Die Globalisierung frisst kleine und mittlere Firmen. Die Kreditrestriktionen von Basel II tun vorgezogen auf 2006 ein Übriges und treffen vor allem den Mittelstand. Als 2008 die Zahl der Arbeitslosen in Deutschland immer noch bei fünf Millionen liegt und die sozialen Sicherungssysteme trotz hoher Staatsverschuldung nicht mehr zahlungsfähig sind, kommt es zu allgemeinen Unruhen. Kurzfristige Regierungswechsel bringen keine neuen

Perspektiven. Der Aufruf der Intellektuellen von 2003, dass Europa eine eigenständige weltpolitische Rolle zu übernehmen habe, war verpufft, nachdem einzelne europäische Staaten sich mit dem Versprechen auf neue blühende Märkte zur Unterstützung der weltpolitischen Neuordnungsziele entschlossen. Doch wurde auch daraus nichts, da keine neue globale Sicherheit herzustellen war.

Eine große Koalition verspricht Erneuerung, nimmt aber bereits um 2010 mit den alten Köpfen gerontokratische Züge an. Die Besitzrechte der Älteren waren lange nicht angerührt worden, Zuwanderung wurde weitgehend blockiert, so dass die Überalterung der Gesellschaft nicht ausgeglichen werden kann. Die unter 25-Jährigen erkennen in der stetig wachsenden Staatsverschuldung die Gefährdung ihrer Zukunft und lehnen die Parteienpolitik nun vollständig ab. Das gibt der Großen Koalition alle Handlungsfreiheiten, so weiter zu machen wie bisher. Sie schottet sich weitgehend ab und gräbt die Adenauer-Parole „Keine Experimente“ wieder aus.

Während auf offizieller Seite Neuerungen und Experimente bekämpft werden, breiten sich Unzufriedenheit, fehlende Motivation und mangelnde Leistungsbereitschaft nicht nur unter den Jüngeren immer weiter aus. Das Modell „Arbeit bis 70“ konnte sich nicht durchsetzen, aber „Arbeit bis 67“ ist kompromissfähig, als dies mit der Zusicherung, die Altersrenten nicht zu kürzen, verbunden wird. Die Älteren sitzen ihre Zeit auf den Arbeitsplätzen ab, die Jugendarbeitslosigkeit steigt drastisch. Allgemeinbildung verliert an Bedeutung, Schüler und Studenten verlieren die Lust, für nicht vorhandene Chancen zu lernen. Motivierte junge Wissenschaftler/innen müssen aus Ost und Fernost geholt werden.

Abbildung 19: Entwicklung der Patentanmeldungen je 100.000 Beschäftigte bis 2030 (fiktive Annahme)



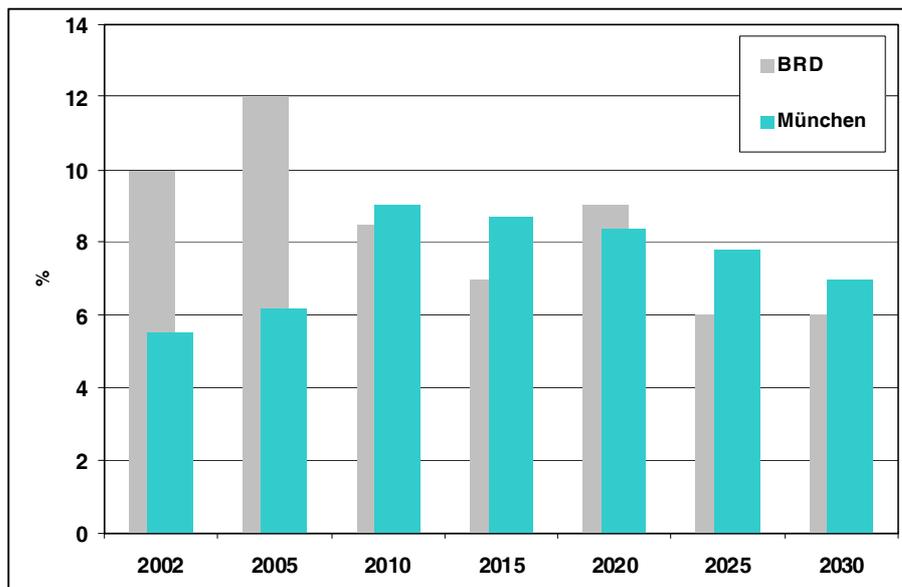
Da sieht es auch für München nicht so gut aus. Die übrig gebliebenen High-Tech-Firmen der New Economy erholen sich zwar in einem kurzfristigen konjunkturellen Aufschwung um 2005 und man schaut noch einmal auf das Bayerische Wirtschaftswunder. Aber Münchens „G7“-Firmen (die globalen Sieben) fallen teils im Globalisierungswettlauf zurück, teils verlassen sie Deutschland endgültig, um sich irgendwo in der neuen ökonomischen Achse USA-Nahost-wiedervereinigtes Korea-Japan anzusiedeln. Die Zahl der großen internationalen Pharmakonzerne ist weltweit auf drei geschrumpft. Diese finanzieren nach dem Debakel der überschätzten Genforschung zu Anfang des Jahrtausends nur noch drei eigene Forschungszentren nahe zum MIT, eines in der Schweiz und eines in London. Sie haben sich dazu die internationale Forschungselite herausgesucht. Die Münchner Standortentwicklung kam zu spät, die Start-Ups waren nicht schnell genug erfolgreich. Wer den Sprung nach Boston, Basel oder London nicht schaffte, ging an die bayerischen Universitäten zurück, wo mit minimaler Mittelausstattung nicht mehr viel bewegt wurde.

Zwischen 2010 und 2020 beschleunigt sich der Abwärtstrend. Die unter 25-Jährigen erwachen aus ihrer Lethargie. Eine autonome Parallelwelt zur offiziellen Ökonomie und Gesellschaft beginnt sich zu entwickeln, von jungen Leuten getragen, die sich sowieso keine Chancen mehr im Gang der Dinge ausrechnen können. Sie machen Selbsthilfe zum positiven Gesellschaftsmodell. Sie bauen eigene Informationsnetze aus, starten eigene Projekte und kennen auch alle Tricks der bayerischen Deregulierung. Es entstehen überall neue Netzwerkstrategien, sich selbst zu helfen. Neue Skandale der Agrarmassenproduktion begünstigen die ökologisch-biologische Landwirtschaft. Ehemalige Subsistenzbetriebe im Münchner Umland kommen aus ihrer Ökonomie heraus. Die Münchner Stadtpolitik unterstützt dies, indem sie ihre agrarischen Flächen am Stadtrand zum Nulltarif verpachtet und lokale Vermarktung von der Gewerbesteuer befreit. Es rechnet sich für die Stadt, denn jeder Arbeitslose hätte sie mehr Geld gekostet. Das überzeugt auch die Umlandgemeinden, die ähnliche Schritte unternehmen. In der Stadt München selbst ist ein Teil der jungen Arbeitslosen ebenfalls den Fatalismus leid und greift zu Eigeninitiativen vor allem im sozialen Sektor mit kreativen Dienstleistungsangeboten. Viele Ältere und Alte können sich die Dienste der Billiganbieter leisten.

Als eine der großen Münchner Banken, die vom europäischen Bankenkonsortium mehrfach vor dem Konkurs gerettet wurde, schließlich doch fallen gelassen wird, ist der Verfall des Euro nicht mehr aufzuhalten. Das Münchner Agrarmodell wird davon nicht berührt. Es hatte bereits zuvor eine Punktwährung für die regionale Tauschwirtschaft eingeführt. Dieser 2. Markt wächst sich nun zu einem stabilen eigenen Sektor aus, in dem sogar Rücklagen für neue Projekte gebildet werden.

Da Deutschland für sein mangelndes Engagement im Irak-Krieg trotz vorsichtigen Taktierens in folgenden Sicherheitsinterventionen mit höheren Ölpreisen abgestraft wird, ist das Autofahren bei allgemein gesunkenen Einkommen teuer geworden.

Abbildung 20: Entwicklung der Arbeitslosenquoten bis 2030 (fiktive Annahme)



In München hatten sich bis 2008, durch mangelnde Wohnungsbautätigkeit und eine stetig anwachsende Zahl der Einpersonenhaushalte, die Zahlen der Einwohner schleichend aber fortlaufend vermindert. Die Mieten blieben wegen des Auseinanderklaffens von Angebot und Nachfrage, trotz sinkender Realeinkommen, hoch. Um 2008 endet diese Entwicklung; die Haushalte verkleinern sich aus Spargründen nicht weiter, auch Reihenhäuser kann sich fast niemand mehr leisten, die Banken nehmen die Münchner Wohnungswirtschaft von den Kreditrestriktionen aus, es werden wieder mehr Wohnungen im Geschosswohnungsbau gebaut. Die Mieten sind zwar nur langsam gesunken, aber wegen der gestiegenen Benzinpreise rechnet es sich für mehr Menschen wieder, in der Stadt zu leben.

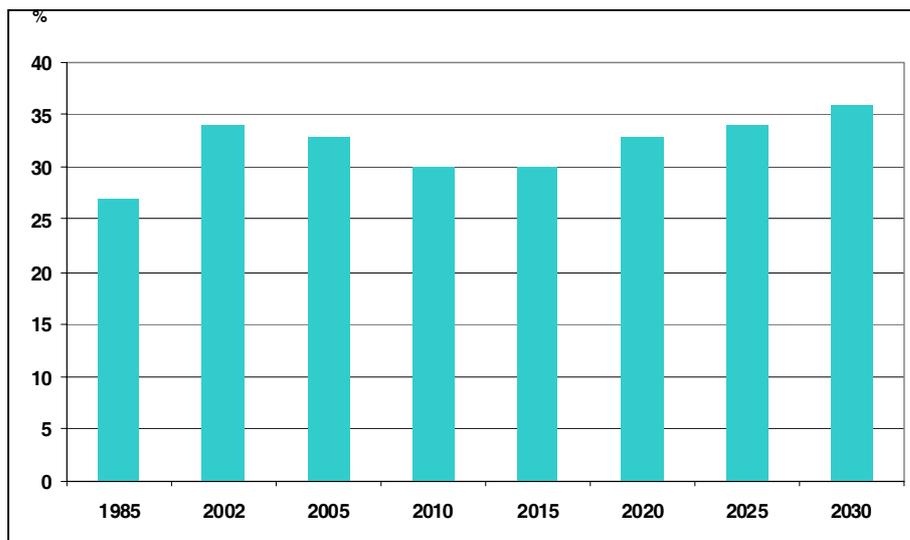
Hatte sich bis 2008 die Suburbanisierung kaum abgeschwächt fortgesetzt, so ist sie danach kaum noch interessant. Die Benzinpreise sind zu hoch, die Älteren finden die Versorgung über Dienstleister zu teuer, Öffentlichen Nahverkehr gibt es kaum. Nur die Zentren und die Siedlungsschwerpunkte an Bahnhöfen sind interessant. Doch wandern verstärkt Wohlhabende aus München ins Umland ab, weil die Armut in der Stadt deutlicher zu spüren und die Finanznot der Stadt allenthalben spürbar ist. Es haben sich die Gemeinden herausgeschält, die restriktive Zuzugsregeln, Corporate Identity, Sicherheit und Geborgenheit bieten.

Zwischen 2010 und 2020 beginnen auch die Umlandgemeinden nach der Einwohnerzahl zu schrumpfen, nachdem schon früher auch hier der Verlust an Arbeitsplätzen eintrat. Vor allem aber lockern sich die Bindungen zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden, da nicht mehr so viel gefahren wird. Die Mobilität zwischen Stadt und Umland geht drastisch zurück. Zum einen bilden sich lokale und teilregionale Arbeitsmärkte wieder stärker heraus. Zum andern werden von den Höherqualifizierten, die auf regionale Arbeitsmärkte angewiesen sind, verstärkt Fahrtkosten durch partielle Telearbeit und elektronische Kommunikation reduziert. Die elektronische Kommunikation kann die Bindungen zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden nur bedingt aufrecht erhalten. Dadurch schrumpft letzten Endes die Stadtregion wieder auf ein geringeres Ausmaß zurück.

Die Schnellstraßennetze erweisen sich als zu groß bemessen. Ihre Benutzung ist kostenpflichtig; bei geringer Auslastung können sie dennoch nur notdürftig unterhalten werden.

Es geht nun auch den Umlandgemeinden finanziell weniger gut. Die Bereitschaft zu finanziellen Kooperationsprojekten wächst. Zweckverbände werden gegründet. Da die sozialen Sicherungssysteme auch hier nicht mehr greifen, werden Beschäftigungsverhältnisse in der Ökolandwirtschaft und in der Landschaftspflege im Nebenerwerb interessant.

Abbildung 21: Bürgerinnen und Bürger, die sich sozial und umweltpolitisch engagieren (in Prozent) bis 2030 (fiktive Annahme)



In München haben die jungen unterkapitalisierten Existenzgründer der Phase zwischen 2010 und 2020 auf dem offiziellen Wohnungsmarkt keine Chance, sie können sich die Mieten nicht leisten. Nachdem die Besetzung von vakanten Häusern und von „Opernwohnungen“ mit massiven Polizeieinsätzen beendet wurde, ist man zum Aufbau von Wagenburgen übergegangen, die von dem Überangebot an Gebrauchtwagen gespeist werden. Zwar wird auch hier aus ordnungsrechtlichen Gründen obrigkeitlich eingeschritten, insbesondere die Stadtgestaltungskommission zeigte sich nicht amüsiert, aber da Autos mobil sind, stehen sie immer wieder woanders.

Die Ausländer, die nun in der dritten Generation in München leben, sind weitgehend integriert. Zuzüge gibt es kaum noch. Es wurde politisch abgeblockt, aber auch aus den MOE-Staaten, die eine positive eigene Wirtschaftsentwicklung erleben, wandert niemand mehr zu.

Nach 2020 ist vieles anders geworden: die Gesellschaft hat sich daran gewöhnt, dass nicht mehr alles geht; die Ansprüche sind rundum bescheidener geworden. Das verlangsamte Leben wird von vielen auch als vorteilhaft angesehen. Der Zwang zu ungewöhnlichen Formen der Existenzsicherung und der Mangel an Geld führen zu neuen kreativen Ansätzen und auch Lösungen. Professionalität erhält eine neue Bedeutung: Sie bezeichnet die Kunst, sich über die engen Grenzen von Studium und Beruf erfolgreich hinaus zu bewegen. Ein neues Klima des „Packen wir es an“ der Zukunftsorientierung und des Zukunftsoptimismus' breitet sich aus. Bildung und Wissenserwerb in verschiedensten Formen werden wieder für interessant gehalten. Die Neuorientierung der Jungen erzwingt die Erneuerung des Bildungssystems. Das Interesse an Naturwissenschaften und Technik nimmt kräftig zu, aber auch das an sozialen und wirtschaftlichen Innovationen. Dadurch entstehen neue Berufsrichtungen und Ausbildungsgänge.

Ein großer Teil der alternativen Subsistenzbetriebe konnte sich zwar nicht halten. Aus erstaunlich vielen dieser Betriebe haben sich aber neue professionelle Unternehmen entwickelt. Dies gilt sowohl für die Ökolandwirtschaft als auch für städtische Existenzgründungen aus der Zeit um 2010. Damit können auch neue Werthaltungen Fuß fassen. München wird bunter.

Last but not least ist die Talsohle noch vor 2030 durchschritten, die Wirtschaft beginnt aus endogenen Potenzialen heraus wieder zu wachsen.

## 6 ZUKUNFT MÜNCHEN 2030 – WOHIN WIR WOLLEN

Die Zukunftsvision für Stadt und Region München lässt sich in drei Schlagworten zusammenfassen:

- gut ZusammenLeben
- kommunikativ zusammen Lernen
- kreativ ZusammenArbeiten

### Gut ZusammenLeben

„Gut 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 und in der Toleranz, Lebensfreude und Weltoffenheit den sozialen Frieden sichern.

Die Vision vom guten ZusammenLeben in der StadtRegion München ist die Vorstellung von einem Leben, in dem nicht allein materielle Werte zählen, sondern soziale Werthaltungen das stadtgesellschaftliche ZusammenLeben erst ermöglichen.

Gut ZusammenLeben meint ein Leben im Ausgleich zwischen Autonomie und Integration, zwischen individueller Lebensgestaltung und stadtgesellschaftlichem Zusammenhalt.

Gut Zusammenleben ist die Vision von einer integrativen Stadtgesellschaft, in der die Generationen solidarisch und fair miteinander umgehen. Eine alternde Stadtgesellschaft stellt auch eine Chance dar, das Potenzial der älteren Menschen für bürgerschaftliches Engagement einzuwerben.

Gut ZusammenLeben ist die Vision von einer Stadtgesellschaft, in der mit der Entscheidung für ein Leben mit Kindern auch zur Kontinuität der Generationen beigetragen und über die Zukunftsfähigkeit der Stadtgesellschaft entschieden wird. In einem kinderfreundlichen Stadtklima werden Kinder und Jugendliche und die Lebensgemeinschaften, in denen sie aufwachsen, konsequent gefördert. In der sozialen Balance von kinderfreundlicher Lebenswelt und Arbeitswelt, in der Vereinbarkeit von Familie und Beruf für Frauen und Männer gleichermaßen liegt der Schlüssel zu einer demografisch nachhaltigen Stadtgesellschaft.

Gut ZusammenLeben ist kein Leben in sozialer Harmonie, sondern im kreativen Wettbewerb bürgerschaftlichen Engagements.

Abbildung 22:

*gut* **ZUSAMMEN** *Leben*  
*kommunikativ* **ZUSAMMEN** *Lernen*  
*kreativ* **ZUSAMMEN** *Arbeiten*  
in Stadt und Region

## Kommunikativ zusammen Lernen

Die Vision vom „kommunikativ zusammen Lernen“ wird in der engen Verbindung Münchens als Standortregion für hochspezialisierte Wissenschaft und Forschung mit den breiten Bildungs- und Ausbildungsmöglichkeiten vor Ort gesehen. Die Stadtgesellschaft der Zukunft ist eine Wissensgesellschaft. Die Herstellung, Vermittlung und Nutzung von Wissen ist eine entscheidende Zukunftsressource des Standorts München. Aber die Leistungsfähigkeit der Region hängt in entscheidendem Maße von der Lernfähigkeit, dem Wissen und der Bildung der hier lebenden Menschen ab.

Die Vision vom „kommunikativ zusammen Lernen“ beruht auf der Vorstellung von Bildung als einem permanenten und kollektiven Vermittlungs- und Aneignungsprozess von Kultur und Wissen, der sich nicht allein auf Schule und beruflicher Ausbildung beschränkt, sondern das gesamte Leben begleitet und der alle Gruppen und Schichten der Bevölkerung nach ihren Fähigkeiten und Möglichkeiten mit einschließt.

Bildung und Ausbildung ist als ein Prozess sozialer Kommunikation zwischen Lehrenden und Lernenden anerkannt, ein Kommunikationsprozess des Mit-Teilens, der an der Lernbereitschaft und Lernfähigkeit der Menschen ansetzt, und die neben der technischen auch die Vermittlung sozialen Wissens mit einschließt.

In der Vision vom „kommunikativ zusammen Lernen“ verändern sich die Institutionen traditioneller Wissens- und Bildungsvermittlung von Schule, Hochschule und betrieblicher Ausbildung. Sie öffnen sich für unterschiedliche sozialen Gruppierungen und entwickeln sich zu einer hoch vernetzten, integrierten Bildungs- und Wissensinfrastruktur, die den Anforderungen sowohl nach Stadtkultur als auch nach regionaler Vernetzung und globalem Wissenstransfer gerecht werden.

## Kreativ ZusammenArbeiten

Die Vision des „kreativen ZusammenArbeitens“ ist die Vision von einer solidarischen Arbeitsgesellschaft in der Stadtregion München, die sich am Versorgungsbedarf der regionalen Bevölkerung mit nachhaltig erstellten Waren und Dienstleistungen, Informationen, Wissen und Kultur sowie an den Bedürfnissen und Fähigkeiten der Erwerbstätigen und Erwerbswilligen orientiert. In der Vision ist die Spaltung der Gesellschaft in eine aktive Erwerbsbevölkerung einerseits und eines aus dem Erwerbssystem ausgeschlossenen Teils der Arbeitsbevölkerung überwunden. Die Gestaltung von kreativen und modernen Arbeitsformen, eine innovative Arbeitsorganisationen sowie die Erschließung von innovativen und gesellschaftlich notwendigen Tätigkeitsfeldern ermöglichen (wieder) Integration durch (Erwerbs-) Arbeit und berufliche Bildung.

Kreativ ZusammenArbeiten heißt auch, Orte und Milieus für Kommunikation und Zusammenarbeit zu schaffen oder zu bewahren, an denen sich Kreativität und Erneuerung entfalten kann und ein Miteinander arbeiten möglich ist.

Kreativ zusammen Arbeiten ermöglicht auch die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern am Erwerbsleben. Dass der Wunsch nach Familie und die Bereitschaft, ein Leben mit Kindern zu führen, mit der Erwerbstätigkeit der Eltern jetzt vereinbar ist, ist Folge des umfassenden Ausbaus des vorschulischen und schulischen Bildungs- und Betreuungssystems für Kinder und Jugendliche.

Kreativ ZusammenArbeiten heißt auch, dass neben der Erwerbsarbeit ein Bereich von Arbeit entstanden ist, der inzwischen gesellschaftliche Anerkennung erfahren hat. Dazu gehören Formen wie Eigenarbeit, Familienarbeit, soziale Arbeit und gemeinnützige Tätigkeiten im Rahmen bürgerschaftlichen Engagements. Diese Arbeit im informellen Sektor hat ihren gleichberechtigten Platz neben der Erwerbsarbeit gefunden, seit sie systematisch durch eine nicht-monetäre Bewertung erfasst wird.

In der Vision von München als Stadt und Region des guten ZusammenLebens, des kommunikativ zusammen Lernens und des kreativ ZusammenArbeitens wird die bestehende Funktion der Stadt-Region als herausragender Standort des wissenschaftlich-technischen Prototypenbaus und als Headquarter für die postindustrielle Produktions- und Wirtschaftsweise um eine weitere Funktion ergänzt:

- um die Rolle eines stadtgesellschaftlichen „Werkraums“, in dem soziale Zukunftsmodelle des Zusammenlebens in der Stadtgesellschaft initiiert, ausgelotet, erprobt und umgesetzt werden. Die StadtRegion München ist nicht mehr nur Standort für den wissenschaftlich-technischen Prototypenbau, sondern nun auch ein Erprobungsfeld für soziale Zukunftsmodelle des Zusammenlebens.

Die StadtRegion München hat alle Chancen, zur „Modellregion für Gutes ZusammenLeben“ in einer sozial integrierten, urbanen Stadtgesellschaft zu werden!

Kommunikative Mobilitätskultur ist Teil des sozialen Zukunftsmodells des „guten ZusammenLebens“. Sie beruht auf wechselseitiger Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer, Interesse an hoher Lebens- und Umweltqualität in Stadt und Region und auf der Einsicht, dass intermodale Verkehrssysteme allen am besten dienen und auch die größten persönlichen Vorteile bieten.

Kommunikative Mobilitätskultur ist aber auch Voraussetzung, dass die Bewohner der Umlandgemeinden und die Münchens sich als Teil eines sozialen Ganzen sehen, in dem Entwicklungsfragen gemeinsam gelöst werden.

## 7 WIE GEHT ES WEITER? - HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Münchner Stadtgesellschaft ist eine Gesellschaft im Übergang. Wir setzen auf die Verbindung von traditionellen und neuen, noch nicht erkennbaren Strukturen der Stadtgesellschaft. Es gibt gute Gründe, auf die Integrations- und Gemeinschaftsfähigkeit der Stadtgesellschaft zu setzen:

- Die Prosperität des Wirtschaftsraums München bietet die materiellen Bedingungen für die Gestaltung von Integration.
- Münchens Stadtgestalt erlaubt Anknüpfungsmöglichkeiten für eine sozialräumliche Identifikation mit dem eigenen Lebensraum.
- Die Stadtgesellschaft Münchens ist nach wie vor traditionell stark vernetzt. An diese Netzwerke können sich neu bildende soziale Netze anknüpfen.
- Münchens Erfolg basiert auf enger wirtschaftlicher und sozialer Kooperation. Dieses Kooperationsangebot gilt auch für neue soziale Akteursbeziehungen.
- Münchens Stadtgesellschaft nimmt in hohem Maße an den Belangen des Gemeinwesens teil; eine liberale Öffentlichkeit und eine aufmerksame Publizistik wacht über die Einhaltung der ‚Spielregeln‘ der Stadtregion. Unter diesen Bedingungen bieten sich positive Ansätze für verstärktes bürgerschaftliches Engagement.

### Handlungsempfehlungen

#### StadtRegion

Fortführung und Intensivierung des Austausches von Bürgermeister\*innen und Stadträt\*innen aus Kommunen und Verantwortlichen aus Verbänden der Region zu den langfristigen Perspektiven der StadtRegion München. Erste Ergebnisse in Form einer Stärken-Schwächen-Analyse und eines Leitbildes mit Umrissen eines Handlungsprogramms für die Region München wurden Anfang 2004 dem Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes vorgelegt.

#### Integration und Segregation

- Die verschiedenen sozialen und ethnischen Gruppen und die verschiedenen Generationen sollen in die Stadtgesellschaft integriert und untereinander vernetzt werden. Ein konkreter Ansatzpunkt dazu wird in Mehrgenerationen-Wohnmodellen in verschiedenen Stadtquartieren gesehen, in denen Menschen unterschiedlichen Alters, sozialer und ethnischer Herkunft sowie unterschiedlicher Lebenslagen zusammen leben.
- Die Bürgerinnen und Bürger der Stadtgesellschaft sollen in ihrer Individualkultur wie auch ihrer Gemeinschaftsfähigkeit so gestärkt werden, dass die Risiken der sozialen Polarisierung vermindert werden.
- Die Kultur soll als Integrationsfaktor gestärkt werden, auch indem die „Kultur des Konflikts“ sozial produktiv gemacht wird.
- Die Kommune soll in ihrer Rolle als Partnerin und Unterstützerin bürgerschaftlicher Aktivitäten bestärkt werden.
- Angesichts von veränderten, tendenziell konflikträchtigeren Rahmenbedingungen und Formen der Migration werden die Bemühungen um eine Integration insbesondere von Zugewanderten aus anderen ethnisch-sozialen Kulturkreisen in die Münchner Stadtgesellschaft deutlich verstärkt werden müssen. Eine erfolgreiche Integrationspolitik wird dabei eine zeitlich beschränkte sozialräumliche Segregation von Zuwanderung zulassen müssen. Eine zentrale Aufgabe der Integrationspolitik wird sein, ein ausgewogenes Maß zwischen gesellschaftlicher Einbindung und sozialräumlicher Autonomie zu finden.

- Zur Sicherung einer demographisch nachhaltigen Generationenfolge und einer sozial stabilen Stadtgesellschaft ist ein Paradigmenwechsel zugunsten von Kindern und Familien – als jedwede Form von Lebensgemeinschaften, in denen Kinder aufwachsen - einzuleiten. Angesichts der strukturellen Benachteiligungen geht es um eine gezielte Besserstellung von Familien mit Kindern durch eine konsequent familien- und kinderorientierte stadregionale Politik. Es könnte dazu ein Münchner „Bündnis für Familie“ als ein übergreifendes integriertes Gesamtkonzept geschlossen werden, in dem die öffentlichen und privaten Akteure (Kommunen, Verbände, Unternehmen u.a.) ihre Maßnahmen zur Kinder- und Familienförderung einbringen, bündeln und aufeinander abstimmen. Alle wichtigen Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Bauplanung sind vorab auf ihre Familienverträglichkeit (Familienverträglichkeitsprüfung) zu überprüfen. Es sollte gelingen, einen sozialen Klimawechsel einzuleiten, der Kinder und ihr Lebensumfeld aus einer Randlage in den Mittelpunkt gesellschaftlichen Handelns rückt.

#### Wissen und Kreativität

- Stadt-, Regional- und Landesplanung müssen „urbanes und regionales Wissen“ erwerben, um in Zukunft Entwicklungs- und Standortkonzepte für Wissenschaft, Bildung, Kreativität und Kultur erarbeiten zu können.
- Es wird die Gründung einer *Europäischen Akademie für Ethikfragen der Wissenschaft* vorgeschlagen, die dem Problemkomplex „Wissenschaft und Gesellschaft“ ein Diskussionsforum bietet.
- Es wird an einem Konzept zu einer *Europäischen Innovationsregion München* gearbeitet. In diesem Konzept sollten insbesondere die Begabungen der Teilräume im Großraum München dargestellt, vernetzt, entwickelt und international vermarktet werden.

#### Mobilität und Kommunikation

- Die Mobilitätskultur in der Stadt München wird gestärkt: Stadt beruht auf der Kultur des Zusammenlebens. Dieser Kulturanspruch muss auf unseren Umgang mit Verkehr und Mobilität erweitert werden. Mobilitätskultur muss zum öffentlichen Thema werden. Slogan: Intelligente Stadtnomaden nutzen alle Verkehrsmittel.
- Die knappen Verkehrsflächen der Stadt werden intelligenter genutzt: In allen Teilen der Stadt können ausgewählte Straßen zu bestimmten Zeiten dem nicht-motorisierten Individualverkehr Vorrang einräumen. Einige quer durch die Stadt führende Straßenzüge können als Grünschnisen permanent für den nicht motorisierten Individualverkehr reserviert werden. Stadtweite Leihautostationen helfen, den ruhenden Verkehr zu mindern und den knappen Straßenraum sinnvoller zu nutzen.
- Über das ganze Stadtgebiet verteilte Umsteigeknoten für den Wechsel zwischen Straßenbahn, U-Bahn, Bus, Taxi, Leihauto und Fahrrad erlangen neue Qualitäten, wie z.B. unmittelbare Anschlüsse, bequemes Umsteigen und Bezahlen, Information über Preise, Anschlüsse und zur Routenplanung vor Fahrtantritt und in den Fahrzeugen, Gepäckaufbewahrung und Zustelldienste, Leihfahrräder, Fahrraddepots und -wartung. Sie zeigen eine moderne ästhetische Gestaltung.
- Die wichtigsten Linien des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) werden mit 5-Minuten-Fahrabständen und Nachtbetrieb betrieben. Alle Linien haben Gepäckabstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen. Die ÖV-Anbindung der peripheren Stadtteile wird verbessert.
- Die bei den Umlandbewohnern vorhandene Tendenz, ihren Wege- und Zeitaufwand im Alltag über „relative Nahbereichsbeziehungen“ zu optimieren, wird unterstützt. Dazu werden insbesondere „Teilregionen mit relativen Nahbereichsbeziehungen“ über Siedlungskonzentration und gute ÖV-Erschließung gestärkt. Derart erschlossene Siedlungsbereiche haben Attraktivitätsvorteile gegenüber den nur mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) erreichbaren. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen.

- An die Stelle des klassischen ÖV treten flexible Beförderungssysteme für kleine Nutzerzahlen: Kleinbusse und Sammeltaxis fahren nach anfallendem Bedarf. Hinzu kommen Fahrrad-Stationen, Leihräder und Leihautos, die man an größeren Sammelstellen zurücklassen darf.
- Die Verkehrsinfrastruktur und der Betrieb des öffentlichen Schienenverkehrs wird verbessert über tangentielle Streckenergänzungen, 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien und Nacht-fahrzeiten.
- Die S-Bahnhöfe in Siedlungsschwerpunkten werden zu Mobilitäts- und Dienstleistungszentren ausgebaut, die einen mittleren Einzugsbereich mit differenzierten und integrierten Mobilitäts-angeboten bedienen.

#### Einladung zum Zukunftsdialog

Mit dem Projekt „Zukunft München 2030“ als Beteiligungsbeitrag zum Städtewettbewerb „Stadt 2030“ des BMBF wurde die Chance aufgegriffen, die bereits im Stadtentwicklungskonzept PERSPEKTIVE MÜNCHEN angelegten Zukunftsüberlegungen der Landeshauptstadt um eine Langfristperspektive anzureichern.

Die Landeshauptstadt München nimmt den Wettbewerbsbeitrag „Zukunft München 2030“ zum Anlass, die verschiedenen Ansätze und Anlässe für ein Nachdenken über die Zukunft als „Münchener Zukunftsdialog“ über die Langfristentwicklung der StadtRegion München in den nächsten Monaten und Jahren fortzusetzen. Sie lädt alle Bürgerinnen und Bürger und alle politischen und privaten Akteure der StadtRegion ein, daran mitzuwirken.

Denn die Zukunft der StadtRegion München hat schon begonnen – ihre Gestaltung zu einer zukunftsfähigen StadtRegion im sozialen Gleichgewicht ist eine Herausforderung.



## Veröffentlichungen aus dem Projekt „Zukunft München 2030“

„Zukunft der Stadt - Zukunft der Gesellschaft“. Dokumentation der Auftaktveranstaltung „Zukunft München 2030“ am 30. Oktober 2001 im SiemensForum München, München: Selbstverlag, 2002 (= Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030)

1. Quartiersforum Hadern am 30. Nov. /1. Dez. 2001 - Dokumentation, München: Selbstverlag, 2002 (= Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030)

1. Quartiersforum Aubing am 25. und 26. Januar 2002 - Dokumentation, München: Selbstverlag, 2002 (= Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030)

1. Quartiersforum Maxvorstadt am 1./2. Februar 2002 - Dokumentation, München: Selbstverlag; 2002 (= Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030)

Protokoll des „Expertengesprächs Region München 2030“ am 9. April 2002 - Dokumentation, München: Selbstverlag, 2002 (= Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030)

Workshop „Zur Zukunft kommunaler Sozialpolitik - im Spannungsfeld von Sozialstaatsgebot, Marktorientierung und bürgerschaftlicher Verantwortung“ am 4. Juli 2002 - Dokumentation, München: Selbstverlag, 2003 (= Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030)

2. Quartiersforum Aubing am 26. Oktober 2002 - Dokumentation, München: Selbstverlag, 2002 (= Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030)

2. Quartiersforum Maxvorstadt am 12. Oktober 2002 – Dokumentation, München: Selbstverlag; 2002 (= Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030)

2. Quartiersforum Hadern am 9. November 2002 - Dokumentation, München: Selbstverlag, 2002 (= Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030)

Protokoll der Abschlussveranstaltung „Zukunft München 2030“ am 16. Oktober 2003 im Alten Rathaus München

„Zukunft München 2030“ – Kurzfassung des Abschlußberichts, Hrsg. Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München, München 2004 (mit einer CD-ROM)



## Literatur zu Band 1

- Beck, Ulrich (1997): Politische Freiheit als Sinnquelle der Moderne. In: Kinder der Freiheit. Frankfurt a.M.
- Biehler, Hermann; Brake, Klaus; Ramschütz, Erek (1994): Standort München. Sozioökonomische und räumliche Strukturen der Neo-Industrialisierung, München (IMU Studien Bd. 20)
- Biehler, Hermann, Genosko, Joachim; Sargl, Manfred, Sträter, Detlev (2003): Standort München. Medienwirtschaft und Fahrzeugbau – Regionalen Netzwerke und regionaler Arbeitsmarkt als Erfolgsfaktoren, Marburg
- Dahrendorf, Ralf (1994): Der moderne soziale Konflikt, München
- Dettling, Warnfried (2002): Bürgergesellschaft als Reformperspektive. In: Zukunft kommunaler Sozialpolitik im Spannungsfeld von Sozialstaatsgebot, Marktorientierung und bürgerschaftlicher Verantwortung – Dokumentation des Workshops am 4. Juli 2002, München (Materialien aus dem Projekt Zukunft München 2030), S. 23-26
- Enquêtékommision (2001): Bürgerschaftliches Engagement: Auf dem Weg in eine zukunftsfähige Bürgergesellschaft, Bundestags-Drucksache
- Gans, Rüdiger (1993): Regionalbewusstsein und regionale Identität. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/, Bonn
- Habermas, Jürgen (1985): Die Krise des Wohlfahrtsstaates und die Erschöpfung utopischer Energien. In: Die neue Unübersichtlichkeit. Frankfurt a.M.
- Heinze, Gert W. (2000): Personenverkehr im künftigen Stadt-Land-Verbund. In: Verkehr in Stadt und Region. Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover (ARL – Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 211)
- Hengsbach, Friedhelm (2003): Arbeit – Die Zukunft der Erwerbsarbeit ist Arbeit am Menschen. In: Deufel, Konrad; Wolf, Manfred (Hrsg.): Die Zukunft des Sozialstaats, Freiburg, S. 46 - 52.
- Hondrich, Karl Otto (1998): Zukunftsvorstellungen. In: Schäfers, Bernhard; Zapf, Wolfgang (Hg.). Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands, Opladen
- Hradil, Stefan (2001): Soziale Ungleichheit in Deutschland, Opladen
- Informationsbrief 2000, Hrsg. Bayerischer Städtetag, München, Heft 1
- Kagermaier, Andreas (1997): Region der kurzen Wege? Verkehrsaufwandreduzierung durch „Dezentrale Konzentration“ als Beitrag zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung in der Region München, München
- Keupp, Heiner (2001): Eine Gesellschaft der Ichlinge? Hrsg. Sozialpädagogisches Institut im SOS-Kinderdorf München, München
- Kilper, Heiderose; Rehfeld, Dieter (1993): Vom Konzept der Agglomerationsvorteile zum Industrial District. Überlegungen zur Bedeutung innerregionaler Verflechtungen und Kooperationsbeziehungen für die Stabilität von Regionen, Gelsenkirchen
- Krau, Ingrid (2003): Urbane Innenentwicklung im Kontext der Stadtregion. In: Arlt, Günter; Kowarik, Ingo; Mathey, Juliane; Rebele, Franz (Hrsg.): Urbane Innenentwicklung, Dresden (IÖR-Schriften Bd. 39), S. 15 - 21
- Kuhn, Gerd (2002): Suburbanisierung: Das Ende des suburbanen Zeitalters? In: difu (Hrsg.): Suburbanisierung. Informationen zur modernen Stadtgeschichte, Berlin, S. 5 - 12
- Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft (1999): Wirtschaft- und beschäftigungspolitisches Konzept für die Stadt München, München (Veröffentlichung des Referats für Arbeit und Wirtschaft H. 86)
- Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft (2003): Münchner Jahreswirtschaftsbericht 2002, München

- Münchner Bürgerbefragung 2000 (2002). Soziale Entwicklung und Lebenssituation der Münchner Bürgerinnen und Bürger, Hrsg. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Bearb. Sozialwissenschaftliches Institut München, München
- Raus aus der Stadt? (2002). Untersuchung der Motive von Fortzügen in das Umland 1998 – 2000, Hrsg. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Bearb. IMU Institut München, München
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hrsg.) (2000): Verkehrsentwicklungsplan – Vorentwurf, München
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2002): Bevölkerungsprognosen der Landeshauptstadt München. Vorlage zur Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 04.12.2002. München
- Landsberg, Gerd (2003): Alter – der Generationenvertrag ist aufgekündigt. In: Deufel, Konrad; Wolf, Manfred (Hrsg.): Die Zukunft des Sozialstaats, Freiburg, S. 39 - 45
- Lindner, Rolf (1994): Das Ethos der Region. In: Die Wiederkehr des Regionalen. Über neue Formen kultureller Identität. Frankfurt a. M./ New York, S. 201 - 231
- Maihofer, Andrea; Böhnisch, Thomas; Wolf, Anne (2001): Wandel der Familie, Düsseldorf (Hans-Böckler-Stiftung, Arbeitspapier 43)
- Maurer, Jakob (1998): Wo zielen die Stadtplaner ins Leere? In: Mobilität in den Metropolen des 21. Jahrhunderts, Hrsg. Universität Kaiserslautern, Kaiserslautern
- Memorandum zur Standortentwicklung der Technischen Universität München (1998), [www.tu-muenchen.de/campus/about/reform/Standorte.pdf](http://www.tu-muenchen.de/campus/about/reform/Standorte.pdf)
- Meyer, Heinz-Dieter (2002): Zivile Wissensgesellschaft: Lob der Ungeregeltheit. In: Die Mitbestimmung Heft 9, S. 15 – 19
- nexus (2001): Wissenschaftliche Debatten über die Zukunft der Gesellschaft: Wissensgesellschaft, mobile Gesellschaft, Zivilgesellschaft und multikulturelle Gesellschaft. Nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung an der TU Berlin
- PlanerIn (2002): Virtuelle Mobilität. Heft 4, Hrsg. Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL), Berlin
- Reiß-Schmidt, Stefan; Tress, Josef (2000): München – Stadtentwicklung mit Ausländern in einer prosperierenden Stadt. In: Schmals, Klaus M. (Hrsg.): Migration und Stadt. Entwicklungen, Defizite, Potenziale, Opladen, S. 203 - 213
- Schmid-Urban, Petra (2001): Die Kommune als Akteurin und Moderatorin in der Bürgergesellschaft. Referat im Rahmen der difu-Veranstaltung „Bürgergesellschaft und Wirtschaft – Die neue Rolle der Unternehmen“, Hrsg. Sozialreferat der LH München, Manuskript
- Shell-Studie (2002): Jugend 2002. Zwischen pragmatischem Idealismus und robustem Materialismus, Hrsg. Deutsche Shell AG, Opladen
- Siedentop, Stefan u. a. (2003): Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume. Forschungsvorhaben im Auftrag des BMVBW. Abschlussbericht 2003. Bearb. Institut für ökologische Raumentwicklung, Dresden
- Steinberg, Elisabeth (2003): Innovation durch Kooperation. Der Wirtschaftsraum Südbayern, MAI. In: DISP 152, S. 102 – 107
- Sträter, Detlev (1988): Szenarien als Instrument der Vorausschau in der räumlichen Planung. In: Regionalprognosen: Methoden und ihre Anwendung. Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover (Forschungs- und Sitzungsberichte Bd. 175), S. 417 - 440

# Schülerbefragung in München-Aubing

Verfasser:

Yvonne Außmann, Detlev Sträter

IMU Institut



# SCHÜLERBEFRAGUNG IN MÜNCHEN-AUBING

## 1 Befragung an den Grundschulen in Aubing

Im Januar 2002 wurde im Rahmen der Vorbereitung des ersten Quartiersforums in München-Aubing eine kleine schriftliche Befragung der Schülerinnen und Schüler der 3. und 4. Jahrgangsstufen an den drei Grundschulen im Stadtviertel Aubing, an der Grundschule an der Limesstrasse, der Grundschule an der Gotzmannstrasse und der Grundschule am Ravensburger Ring durchgeführt. Der Fragebogen wurde als ein Mix aus Visualisierungen zur Auflockerung und Textkomponenten gestaltet. Es wurden vier Fragen gestellt. Gefragt wurden die Kinder nach ihrem Lieblingsspielort („Wo spielt Ihr am liebsten?“ Als Antworten waren vorgegeben: zuhause, bei Freunden zuhause, auf der Straße, im Wald oder auf der Wiese, im Park, auf dem Spielplatz, in der Schule sowie eine offene Antwortmöglichkeit). Ferner sollten sie darauf antworten, was ihnen an ihrem Stadtteil, also in ihrer unmittelbaren Umgebung besonders gut gefällt („Was gefällt Euch an Aubing besonders gut? Schreibt es einfach auf“ als offene Frage). Ihre negativen Eindrücke sollten sie als Antwort auf die dritte offene Frage niederschreiben („Vielleicht gibt es auch etwas, was Euch in Eurer Umgebung in Aubing oder in ganz München nicht so gut gefällt“). Zuletzt wurden sie aufgefordert, ihre Traumstadt zu malen, in welchem sie ihre Visionen von der Zukunft ihrer Stadt darstellen sollten („Wie würde Ihr Eure Stadt am liebsten haben? Malt Eure Traumstadt doch einfach – am besten auf ein eigenes Blatt“).

### Abbildungen 1 und 2



Felizitas Winkhart, Kl. 3c GS Gotzmannstraße

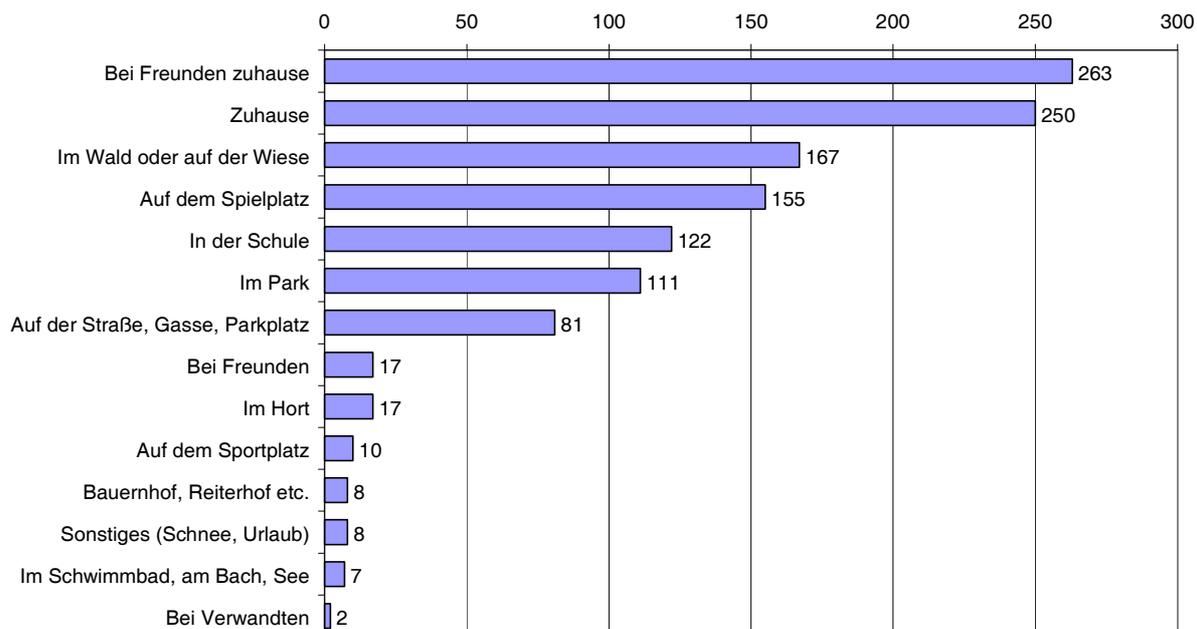


Daniela Schleifer, Kl. 3c GS Gotzmannstraße

Die Beantwortung erfolgte im Rahmen des Unterrichts. Beantwortet wurden insgesamt 316 Fragebögen. Obwohl sich viele Kinder beteiligten, beansprucht die Befragung keine Repräsentativität im wissenschaftlichen Sinne. Vielmehr soll sie einen kleinen Einblick in die Lebenswelt und die Lebensumgebung von Grundschulern in ihrem Stadtteil gewähren. Die Bilder wurden während des ersten Quartiersforums in einer Forums-Ausstellung gezeigt; sie sind zudem auf der Webseite des Projekts dokumentiert ([www.muenchen2030.de](http://www.muenchen2030.de)). Viele Motive zeigen eine intakte Umwelt, in der die Kinder zusammen mit Freunden spielen. Gemalt wurden aber auch von Autos bevölkerte Straßenlandschaften, die häufig von Hochhäusern eingerahmt werden.

Die Kinder wurden nach dem Ort gefragt, wo sie am liebsten spielen, um ein Bild von ihren Vorlieben und den Spielmöglichkeiten im Stadtteil zu bekommen. Am häufigsten wird das „Spielen zu Hause“, also bei Freunden oder in der elterlichen Wohnung genannt. Mit einigem Abstand folgt „Wald“ bzw. „Wiese“, dicht gefolgt von Spielplatz, Schule und Park. Einrichtungen wie der Sportplatz, Spielbauernhof, Reiterhof oder Schwimmbad werden deutlich seltener genannt.

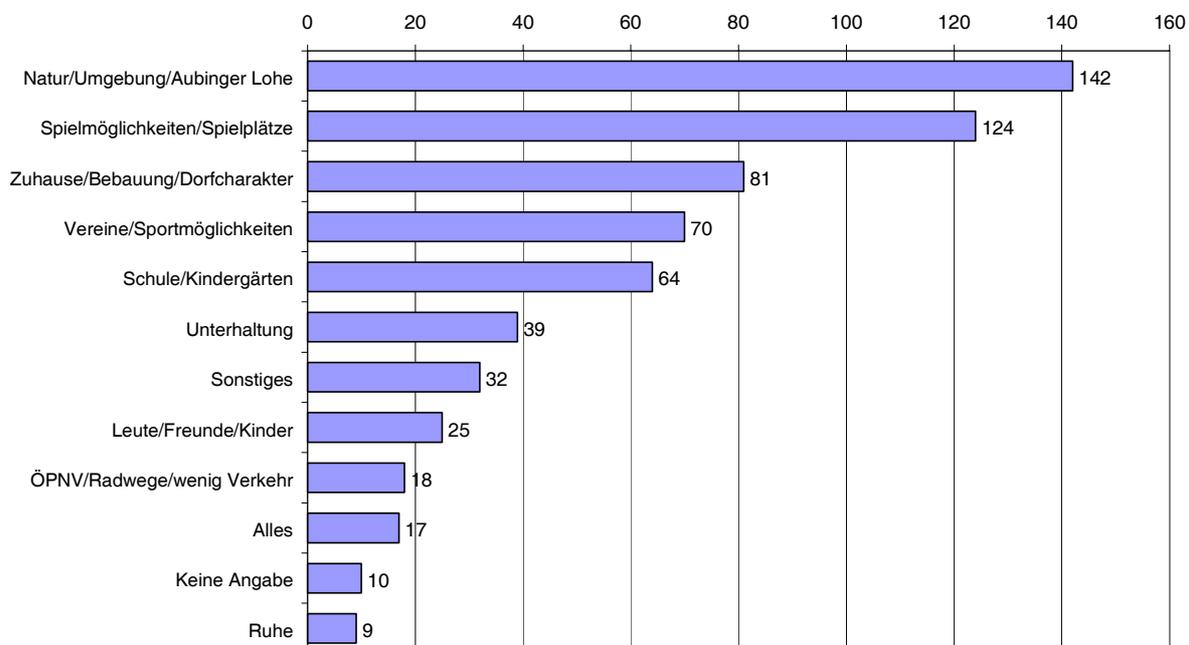
### Wo spielt ihr am liebsten?



Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennungen möglich, n = 1218

Trotz der Vorliebe, bei Freunden oder in der elterlichen Wohnung zu spielen, sind die außerhäusliche Umgebung in Aubings und die dort gebotenen Spielmöglichkeiten von großer Bedeutung für die Kinder. Gelobt wird der dörfliche Charakter Aubings.

### Was gefällt euch in Aubing besonders gut?

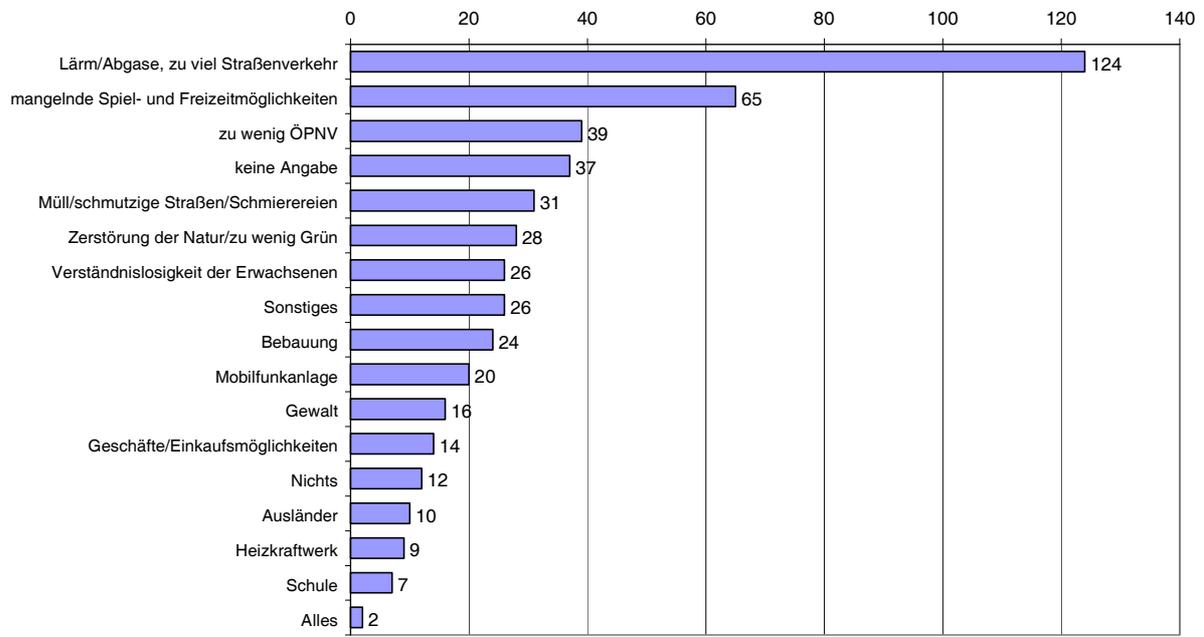


Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennungen möglich, n = 631

Weniger gut gefallen den Kindern die Schulen, Kindergärten, Vereine und die sich sonst wo bietenden Sportmöglichkeiten. Als nicht optimal werden die Unterhaltungsmöglichkeiten wie Kino, Bibliotheken und Restaurants gesehen. Auch die Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und kindergerechten Radwegen wird bemängelt.

Es wurde zudem danach gefragt, was den Kindern in Aubing und in München insgesamt nicht gefällt.

### Was gefällt euch in Aubing oder München insgesamt nicht so gut?



Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennungen möglich, n = 490

Mit deutlichem Abstand wird von den Kindern der Verkehr und alle damit zusammenhängenden Aspekte wie Lärmbelastung, Luftverschmutzung, Verkehrsaufkommen, stark befahrene Straßen und das rücksichtslose Verhalten der Verkehrsteilnehmer kritisiert. Sodann wird auf die unzureichenden Spiel- und Freizeitmöglichkeiten hingewiesen. Ansonsten werden zahlreiche Argumente ins Feld geführt, die in Aubing oder in München insgesamt nicht gefallen, unter denen aber keines besonders hervorsteicht.

## 2 Schülerbefragung in der Hauptschule Wiesentfellerstraße

Die Schülerbefragung der Schülerinnen und Schüler der Klassen 5 bis 9 der Hauptschule in Aubing wurde anhand eines umfangreichen Fragebogens (37 Fragen) durchgeführt. Auch hierbei stand im Vordergrund, vor allem Eindrücke über die Lebensweise und Lebensbedingungen der Jugendlichen im Stadtviertel zu gewinnen; der Anspruch an eine repräsentative Erhebung war nur von zweitrangiger Bedeutung. Insofern sind die folgenden Ergebnisse eher qualitativ als quantitativ zu interpretieren. Auch diese Befragung diente u.a. der Vorbereitung der Quartiersforen. Insgesamt konnten 210 Fragebögen ausgewertet werden.

Die meisten Schülerinnen und Schüler sind im Alter von 11 bis 15 Jahren. Gegenüber der Befragung der Schülerinnen und –schüler der Aubinger Grundschulen unterscheidet sich die Schülersamtheit in ihrer Struktur insofern, als Kinder aus Migrantenhaushalten hier die Mehrheit bilden. Die nichtdeutschen Schüler/innen weisen insgesamt 27 verschiedene Nationalitäten auf; zwei Drittel von ihnen haben die türkische Staatsangehörigkeit. Lediglich 41 Prozent der befragten Kinder und Jugendlichen haben die deutsche Staatsangehörigkeit. Die relativ meisten befragten Schüler/innen haben zwei weitere Geschwister. In ihrem Haushalt leben häufig auch noch Großeltern

Geschwister der Eltern, weisen also Merkmale einer „Großfamilie“ aus, die sich darin von der deutschen „Normalfamilie“ – Vater, Mutter, Kind(er) – signifikant unterscheidet.

Die Väter üben häufig einen Handwerksberuf oder eine Dienstleistungstätigkeit aus, während die Mütter in den überwiegenden Fällen als Hausfrau tätig sind, sofern sie nicht als Büro-, Reinigungs- oder sonstige Servicekraft erwerbstätig ist.

## Voraus denken

„Zukunft“ hat für Kinder und Jugendliche eine andere Bedeutung als für Erwachsene. Deshalb hat auch der Blick, den Kinder und Jugendliche in die Zukunft richten, einen anderen Zeithorizont. Die meisten Schüler/innen geben an, dass sie etwa vier bis sechs Jahre meinen, wenn sie in die Zukunft denken.

## Bildung

Mehr als zwei Drittel der befragten Kinder geben an, gerne zur Schule zu gehen, wobei offenbar Migrantenkinder die Schule mehr schätzen als deutsche Schüler/innen. Schule ist für die Kinder und Jugendlichen sowohl ein Ort des Lernens als auch ein Ort von Gemeinschaftsleben. Die häufigsten Gründe, warum sie gerne zur Schule gehen, sind zukunftsorientiert: Schule ist wichtig für den „künftigen Beruf“, die „Zukunft allgemein“, fördert das „Allgemeinwissen“ und befriedigt die Lernbegierde („will was lernen“). Kaum weniger wichtig ist Schule für sie auch deshalb, weil man dort „Freunde treffen“ kann.

Neben Sport werden Englisch und Mathematik als Lieblingsfächer angegeben, gefolgt von den sozial-, geschichts- (GSE) und naturwissenschaftlichen (PCB) Fächern, die damit noch vor Kunst und Deutsch rangieren. Als Gründe werden angeführt, dass diese Fächer Spaß machen und die Inhalte dieser Fächer interessant sind. Unter den unbeliebten Fächern ist Mathematik dasjenige, das am meisten verpönt ist, gefolgt von Deutsch, PCB, GSE und Englisch. Verantwortlich werden dafür die „schlechten Noten“ gemacht oder die Tatsache, dass sie den Stoff „nicht kapieren“.

Diejenigen, die nicht gerne zur Schule gehen, begründen dies hauptsächlich damit, dass der Unterricht sie langweilt und sie das Gefühl haben, dass die Zeit in der Schule nicht vergeht.

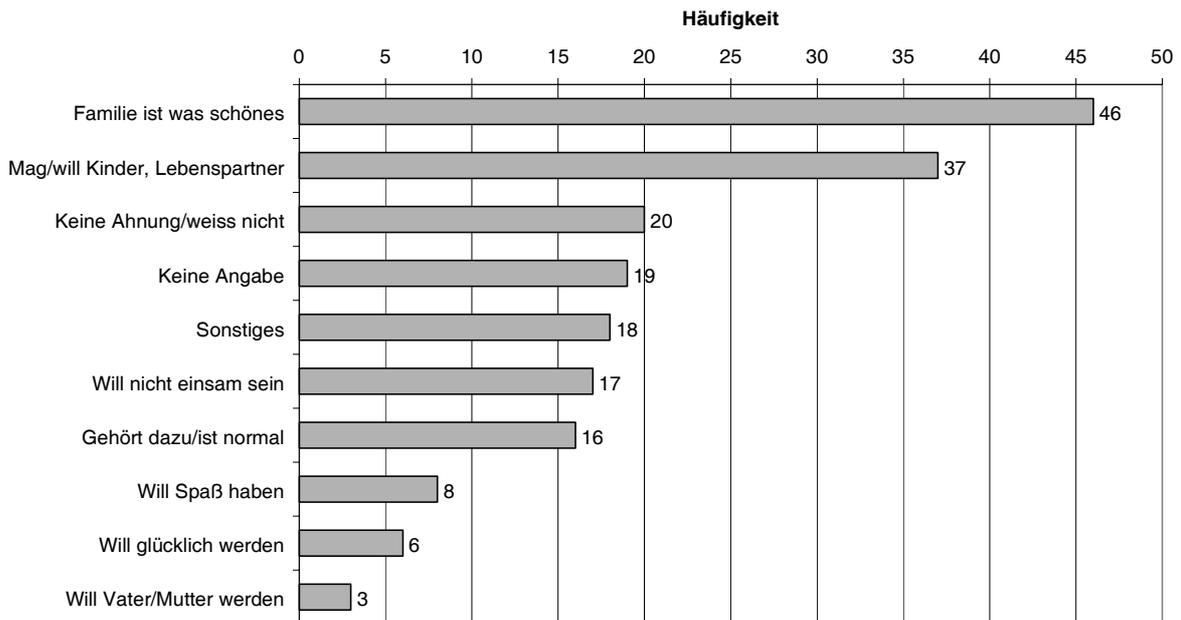
Grundsätzlich gilt: Die meisten Kinder und Jugendlichen gehen gerne zur Schule und wollen lernen. Etwa ein Drittel der Hauptschüler möchte an den Quali anschließend die Mittlere Reife erwerben, knapp zwei Drittel streben nach Abschluss der Hauptschule direkt eine berufliche Ausbildung an. Die meisten von ihnen haben aber noch keinen konkreten Berufswunsch. Unter denjenigen, die schon genaueres wissen, möchten die relativ meisten einen Handwerksberuf erlernen, aber auch Berufe im Handel und Verkauf, eine Bankenlehre oder sonstigen Berufstätigkeiten im Dienstleistungssektor sind gefragt. Nur eine sehr geringe Zahl von Hauptschüler/innen weiß aus ihrer Schulzeit noch kein „Kapital“ zu schlagen; sie sind bislang unentschlossen, was ihre berufliche Zukunft angeht. Aber der Wunsch, sich in irgendeiner Weise fortzuentwickeln, besteht bei fast ausnahmslos allen Schüler/innen.

## Familie

In den Zukunftsvorstellungen der Kinder und Jugendlichen spielen Familie trotz ihres gesellschaftlichen Bedeutungswandels nach wie vor eine wichtige Rolle. Mehr als 90 Prozent der befragten Kinder und Jugendlichen wollen einmal eine Familie haben.

Für die relativ meisten Schüler/innen „ist Familie etwas schönes“; sie mögen Kinder und wollen mit ihrem zukünftigen Lebenspartner gemeinsam Kinder haben. Eine konkrete Begründung dafür fällt vielen schwer oder nicht ein. Für sie gehört Familie „einfach dazu“ oder „ist normal“. Nur zwei Kinder meinen ausdrücklich, dass sie in Zukunft allein bleiben wollen.

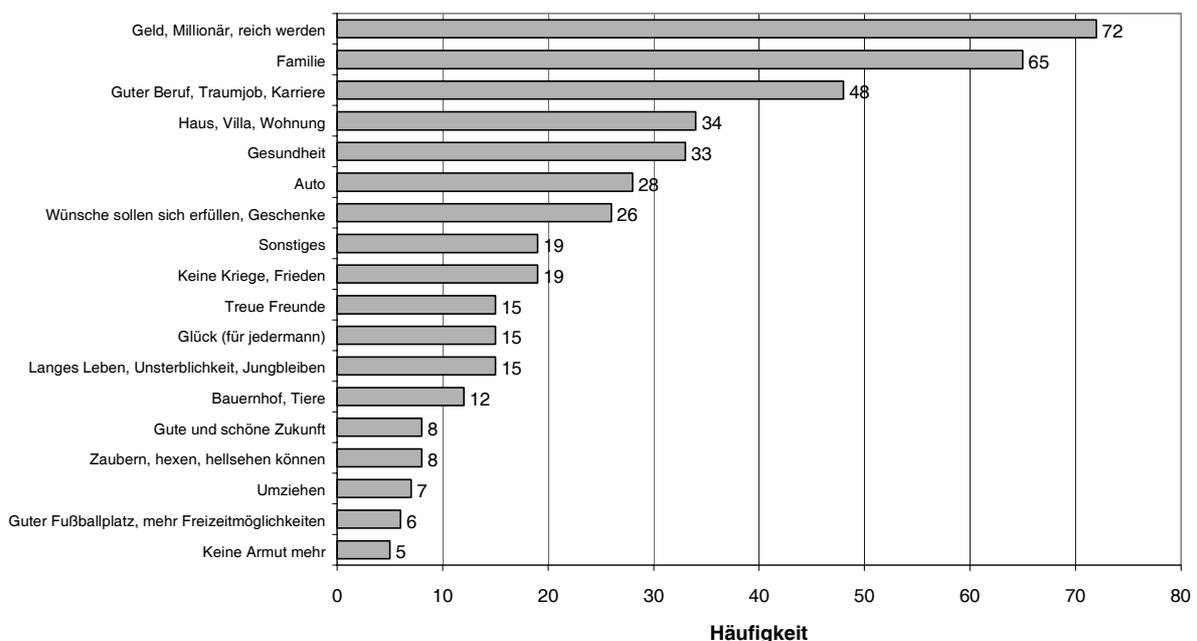
## Warum möchtest Du eine Familie haben?



Quelle: eigene Auswertung; n = 190

Die hohe Bedeutung von Familie findet ihre Bestätigung auch in der Antwort auf die letzte Frage des Fragebogens: „Wenn jetzt eine Fee käme und zu Dir sagen würde: ‚Wünsch Dir was, es geht in 10 Jahren in Erfüllung‘ – was würdest Du Dir wünschen?“ An erster Stelle steht Reichtum. „Geld, Millionär, reich werden“ ist der am häufigsten geäußerte Wunsch. Aber knapp dahinter auf Rang zwei konnte sich der Wunsch nach „Familie“ platzieren, mit Abstand gefolgt von dem Wunsch nach einem guten Beruf, beruflicher Karriere – am liebsten im Traumjob. Betrachtet man die Wunschliste insgesamt, dann sind es relativ lebensnahe Wünsche und Zukunftshoffnungen, die die Kinder und Jugendlichen hegen.

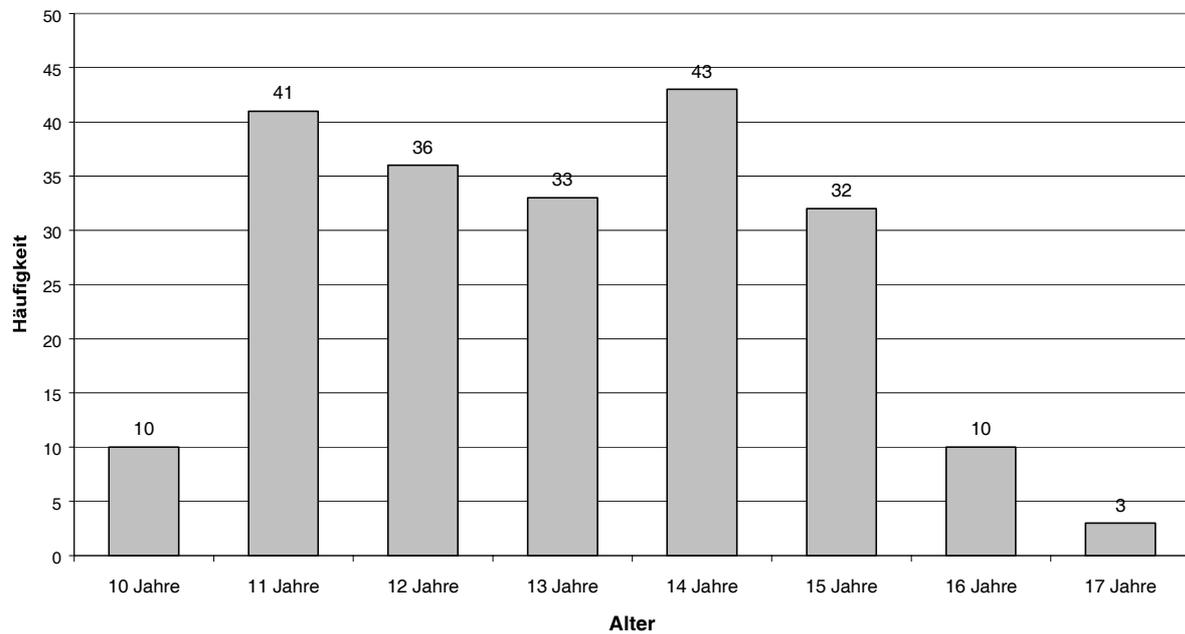
## Wünsche an die Fee



Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 435

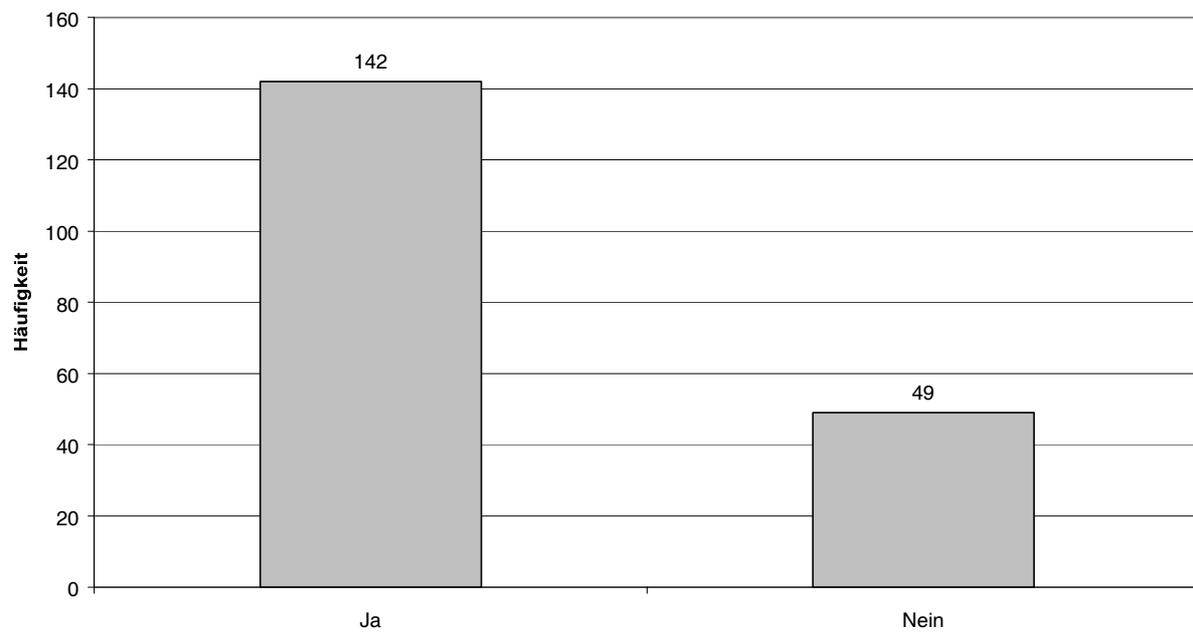
Die Ergebnisse der Befragung der Hauptschülerinnen und Schüler sind im einzelnen in den folgenden Abbildungen dargestellt.

**Alter der Befragten**



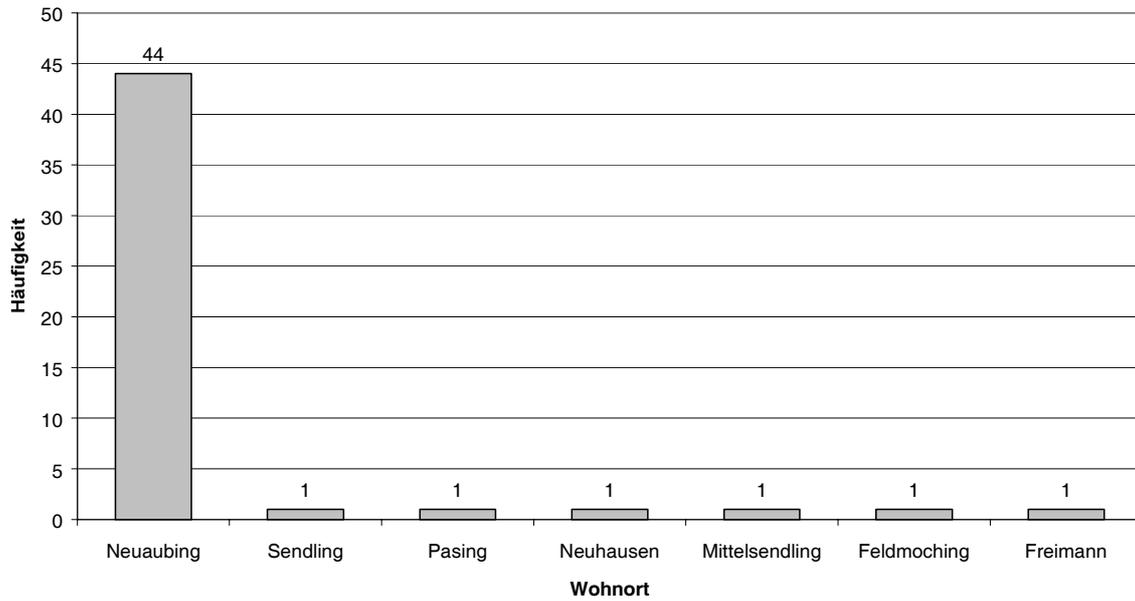
Quelle: eigene Auswertung; n = 208

**Wohnst Du in Aubing?**



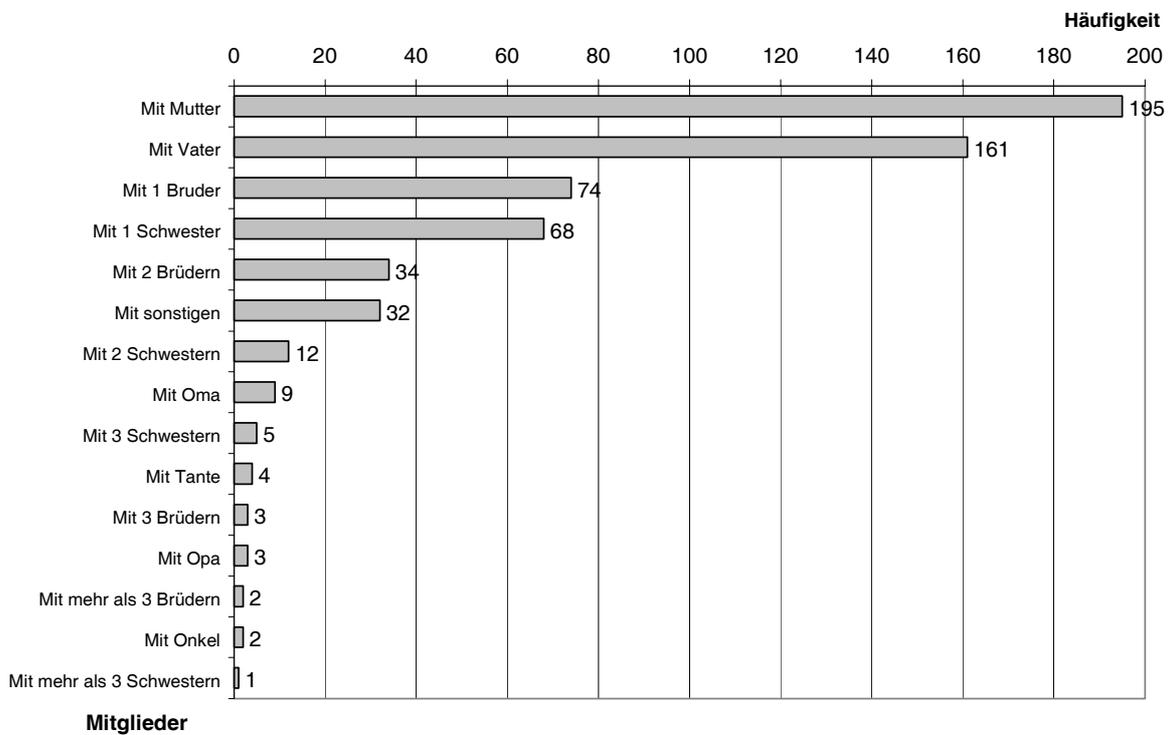
Quelle: eigene Auswertung; n = 191

### Wohnorte außerhalb Aubings



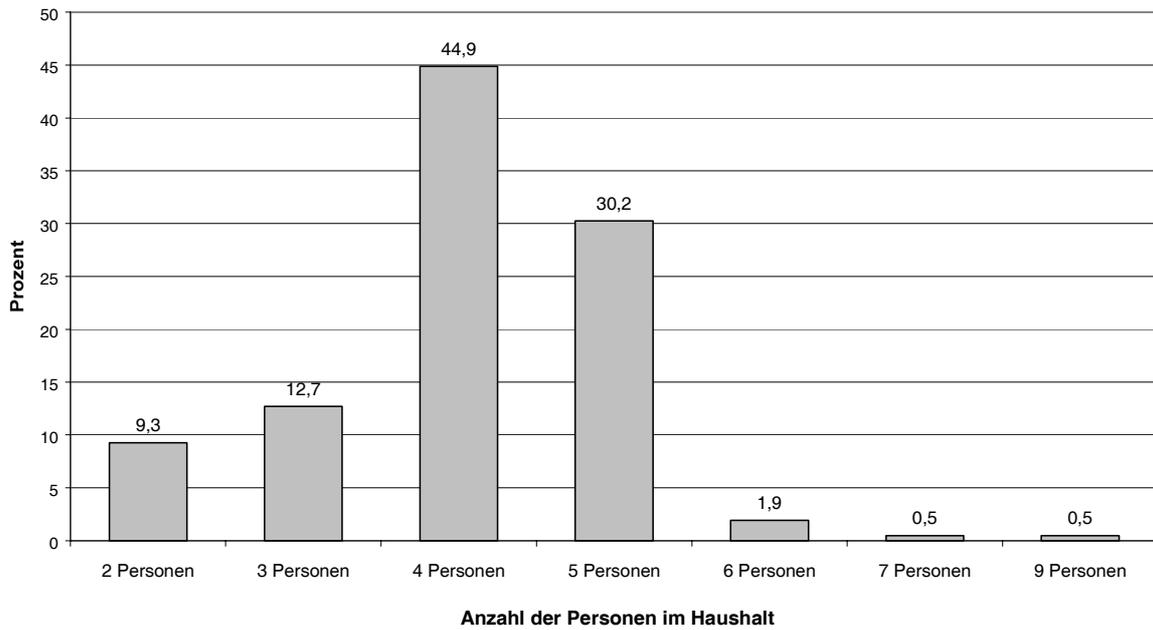
Quelle: eigene Auswertung; n = 50

### Mit wem lebst Du im Haushalt zusammen?



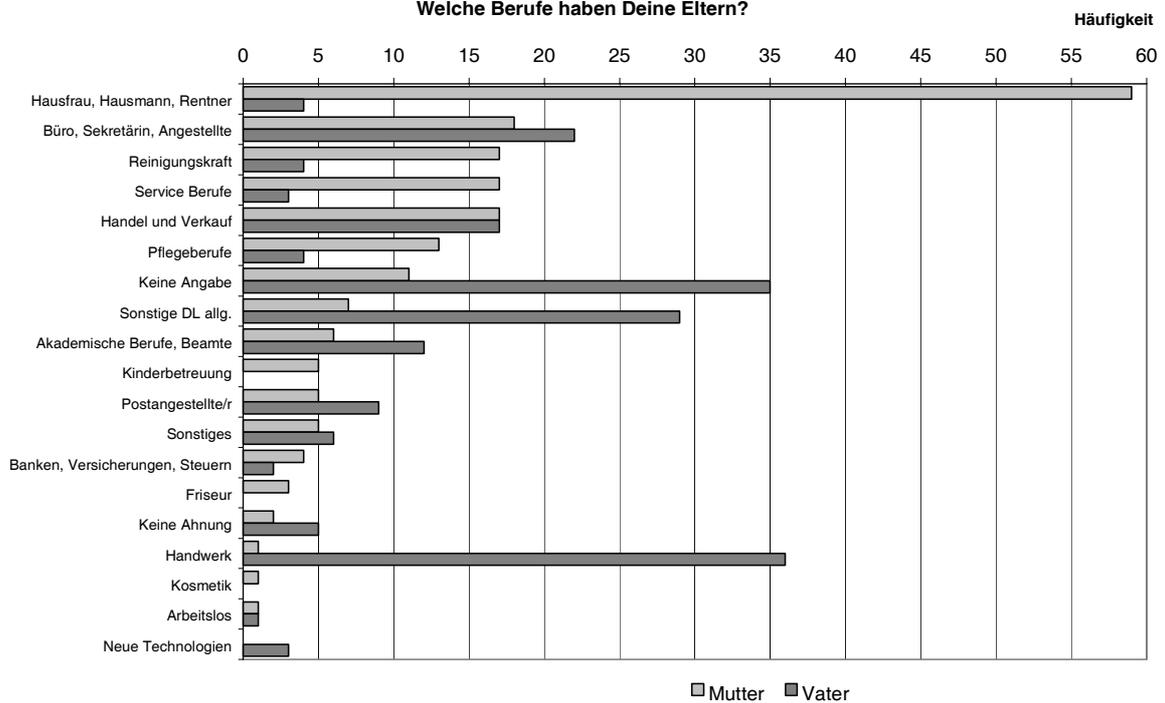
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 605

### Haushaltsgröße



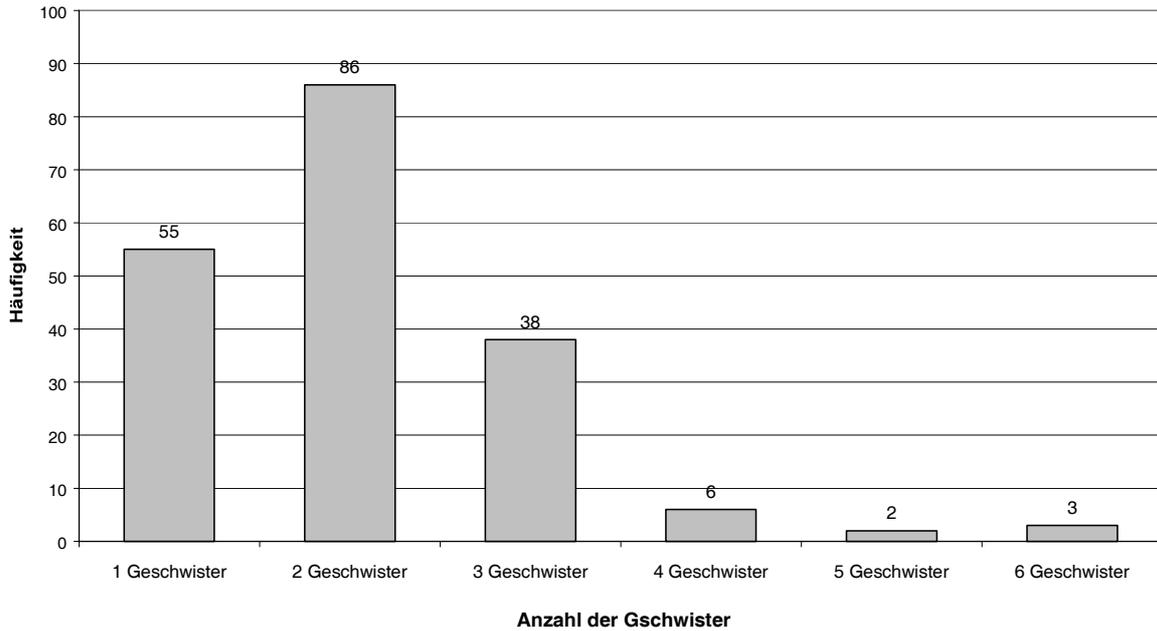
Quelle: eigene Auswertung; n = 205

### Welche Berufe haben Deine Eltern?



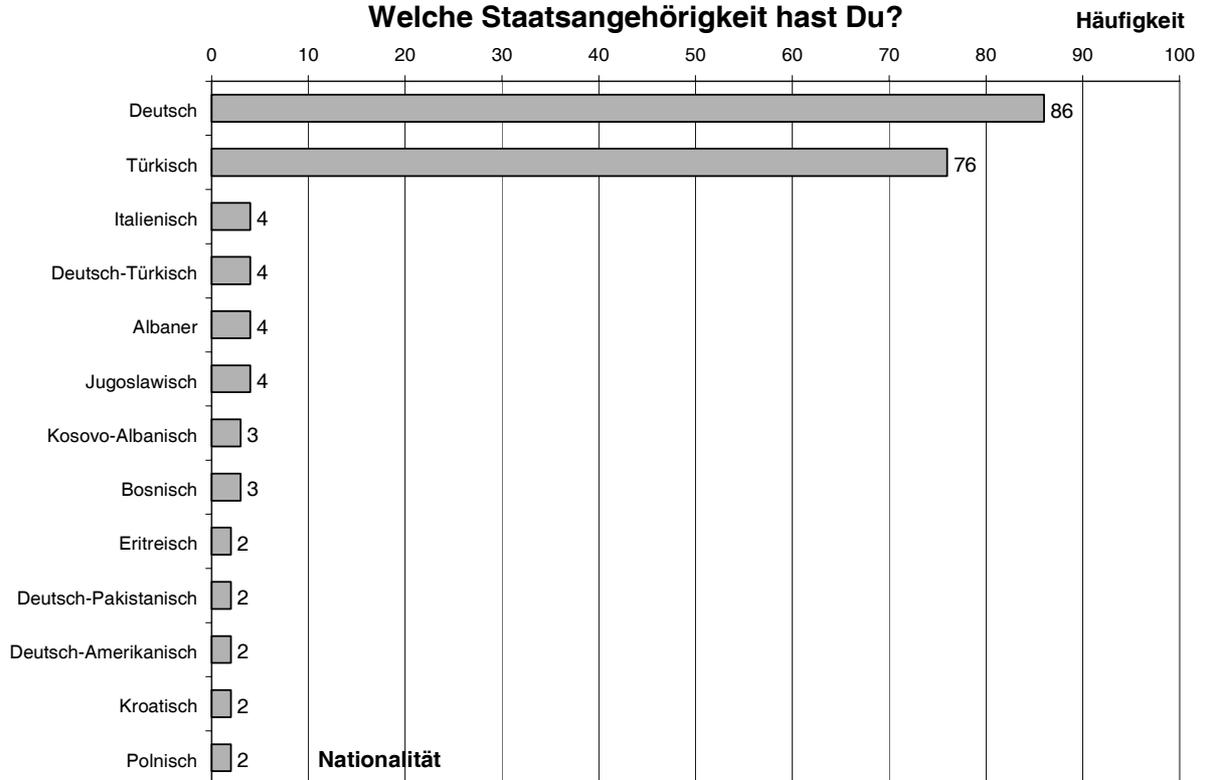
Quelle: eigene Auswertung; n = 209

### Wieviele Geschwister hast Du?



Quelle: eigene Auswertung; n = 190

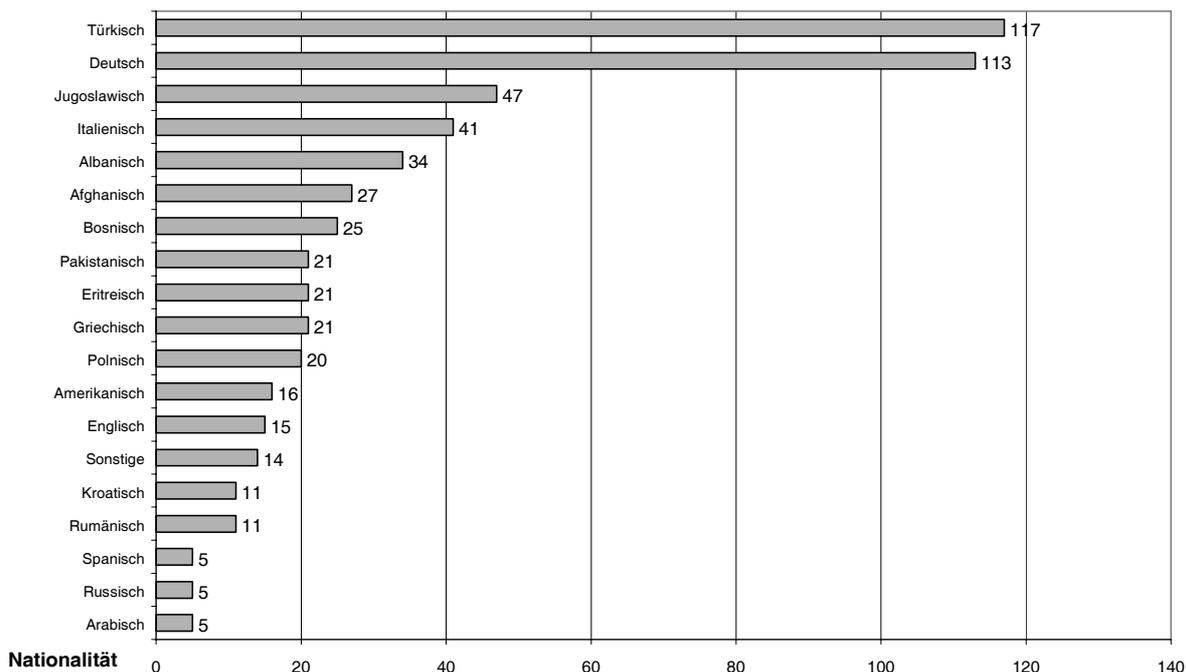
### Welche Staatsangehörigkeit hast Du?



Quelle: eigene Auswertung; Mutter: n = 192; Vater: n = 192

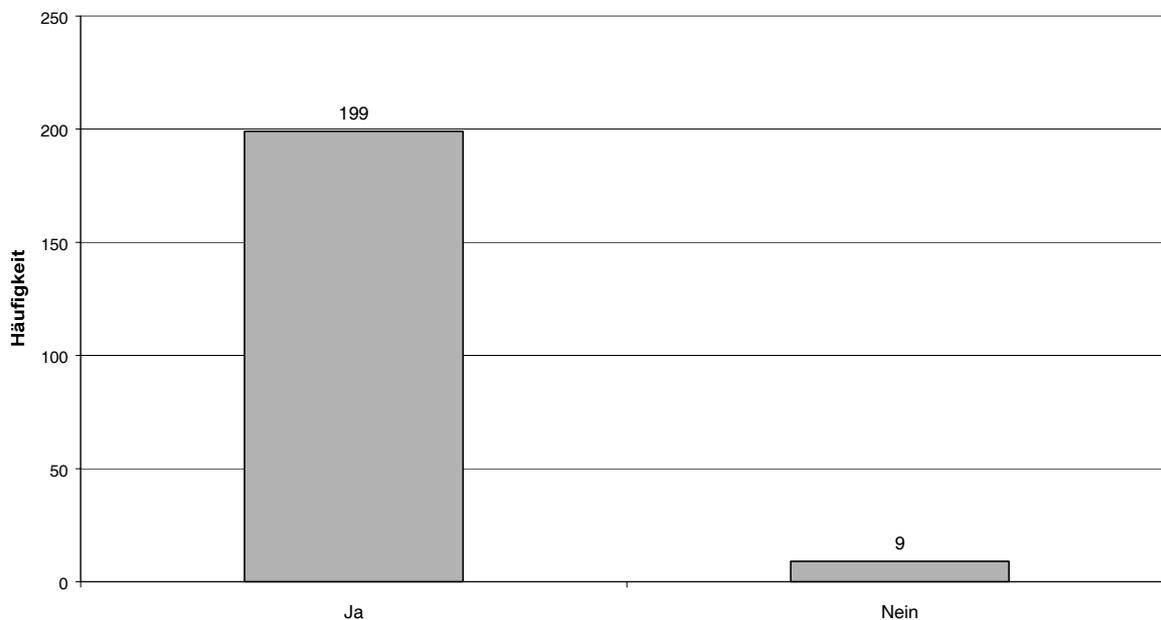
### Welche Staatsangehörigkeit(en) besitzen Deine Freunde?

Häufigkeit



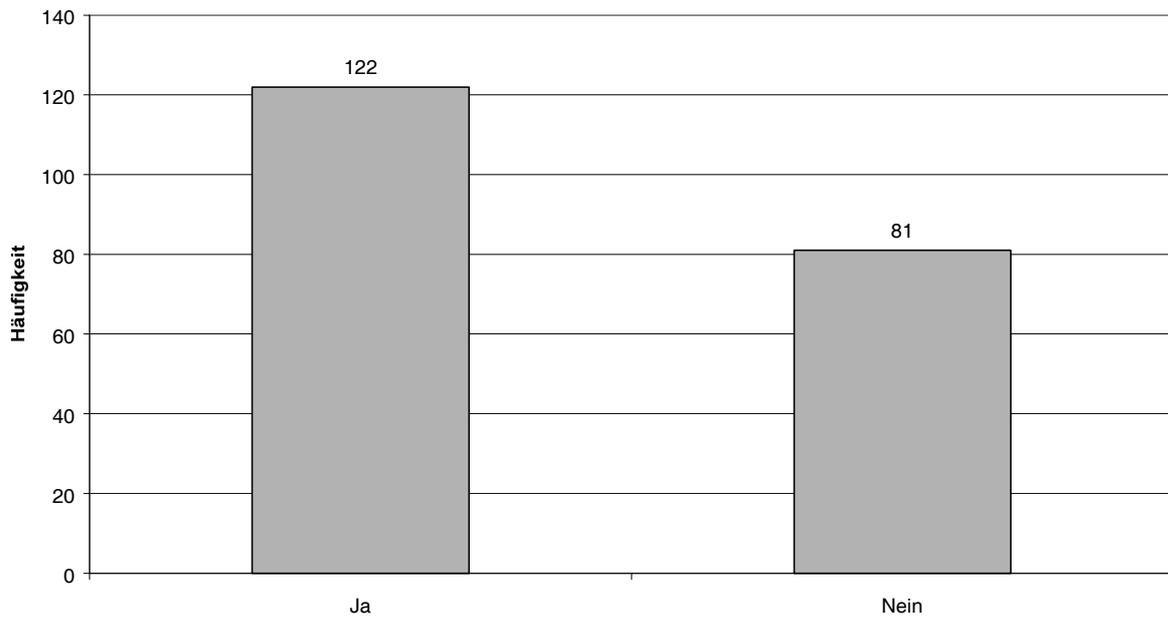
Quelle: eigene Auswertung; n = 209

### Hast Du Freunde, die eine andere Staatsangehörigkeit haben als Du?



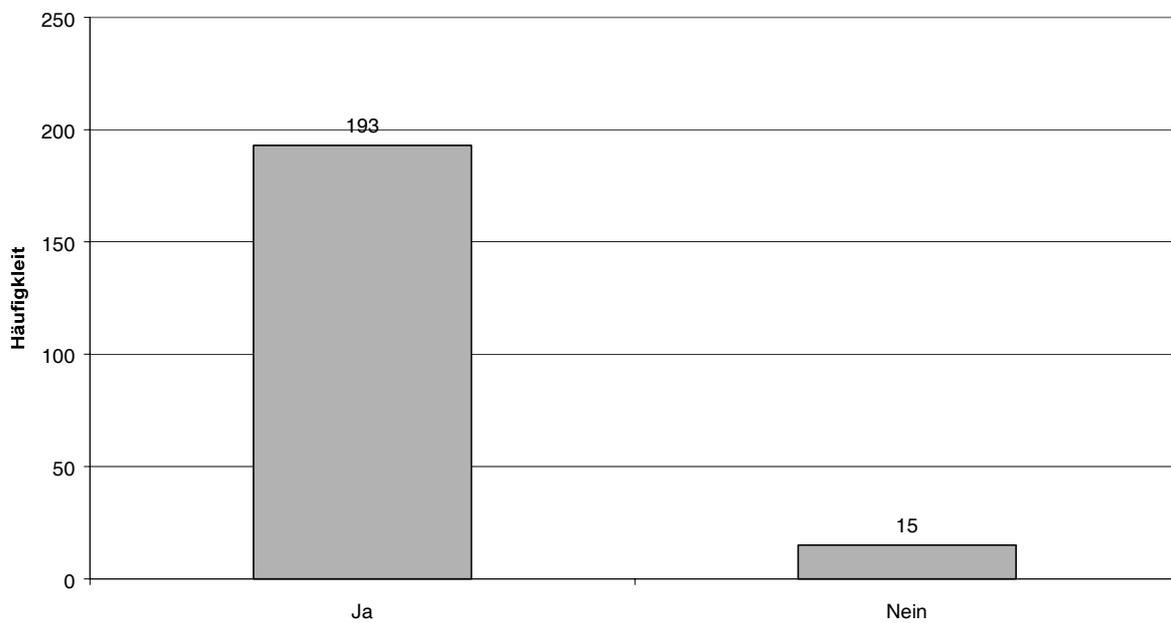
Quelle: eigene Auswertung; n = 208

### Gehörst Du zu einer Clique?



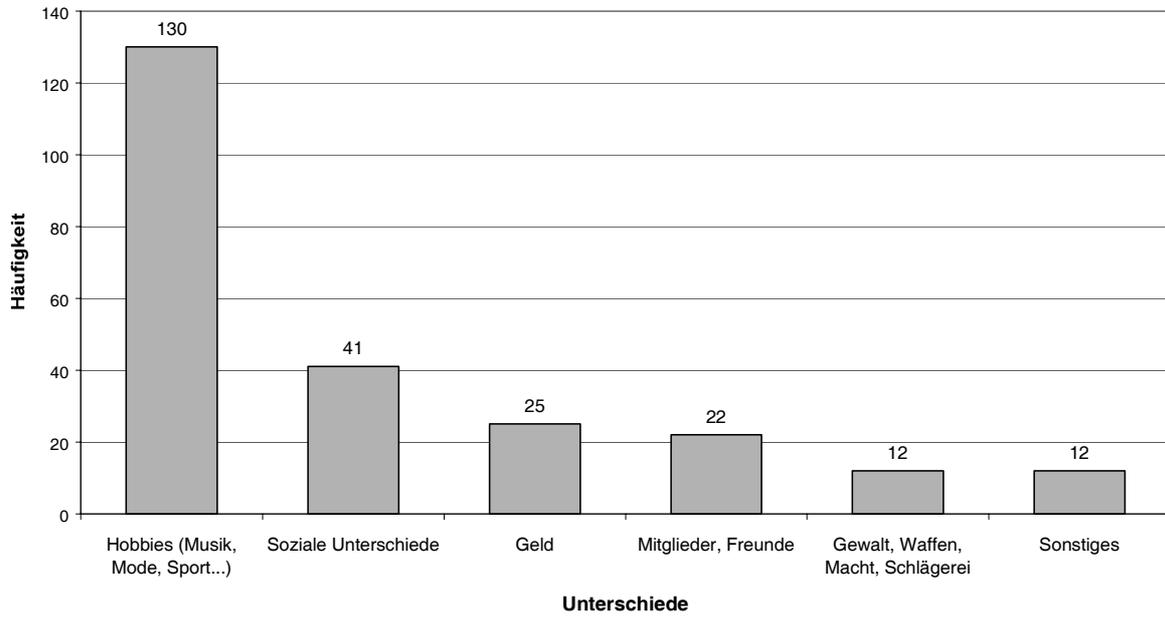
Quelle: eigene Auswertung; n = 606

### Gibt es an Deiner Schule in Aubing Cliques?



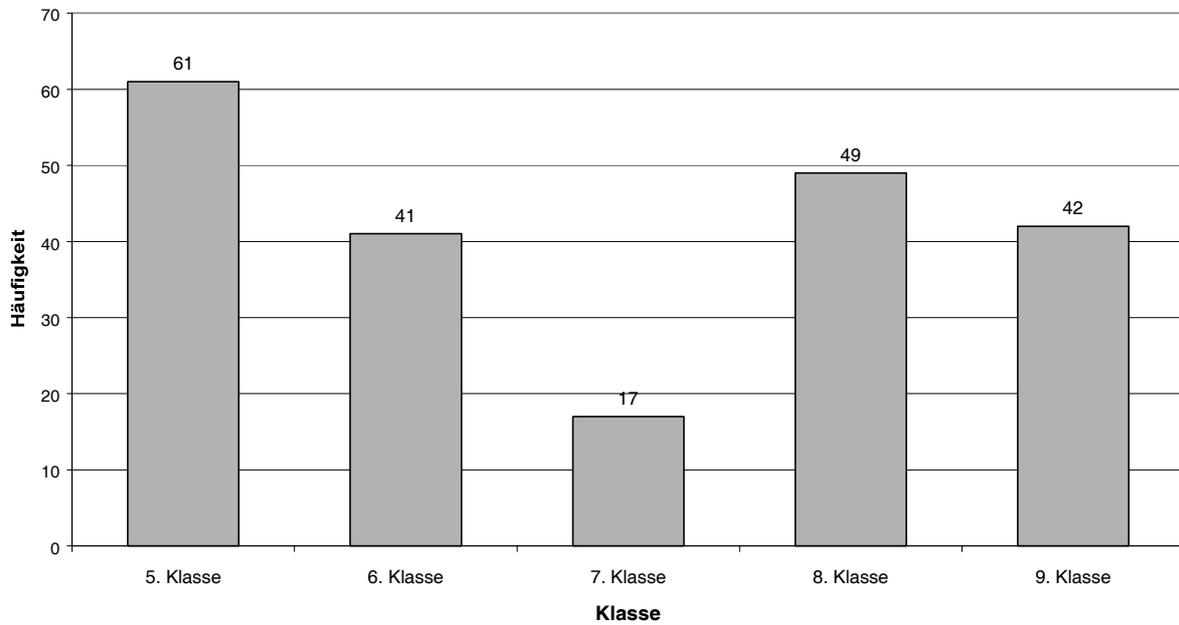
Quelle: eigene Auswertung; n = 208

### Wodurch unterscheiden sich die Cliques?



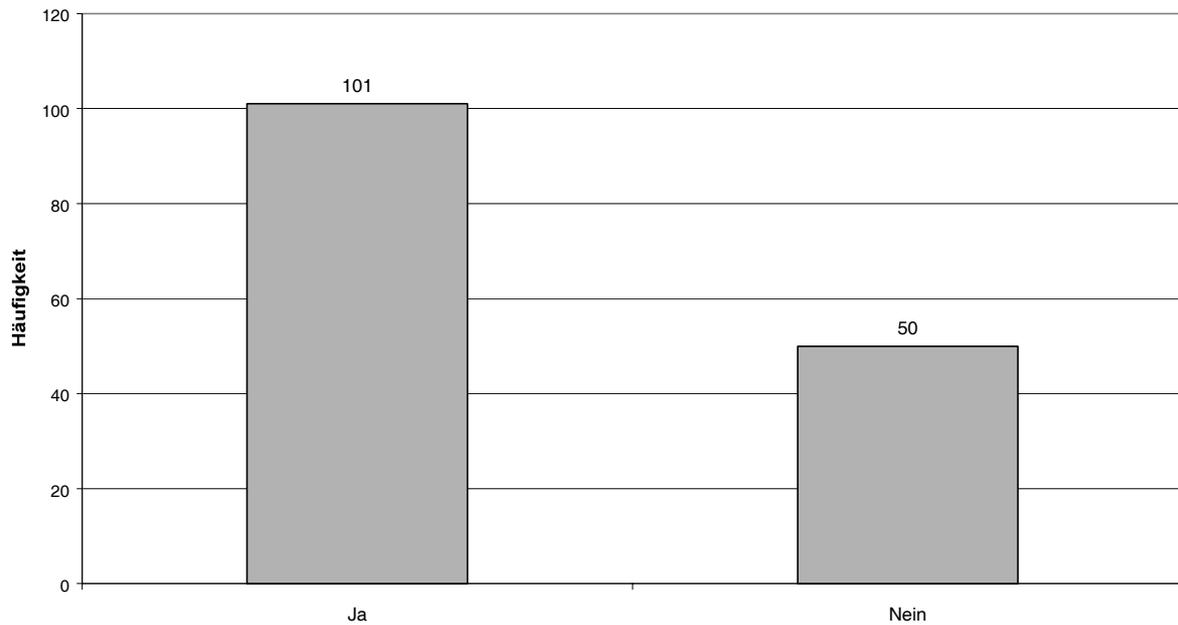
Quelle: eigene Auswertung; n = 203

### In welche Klasse gehst Du?



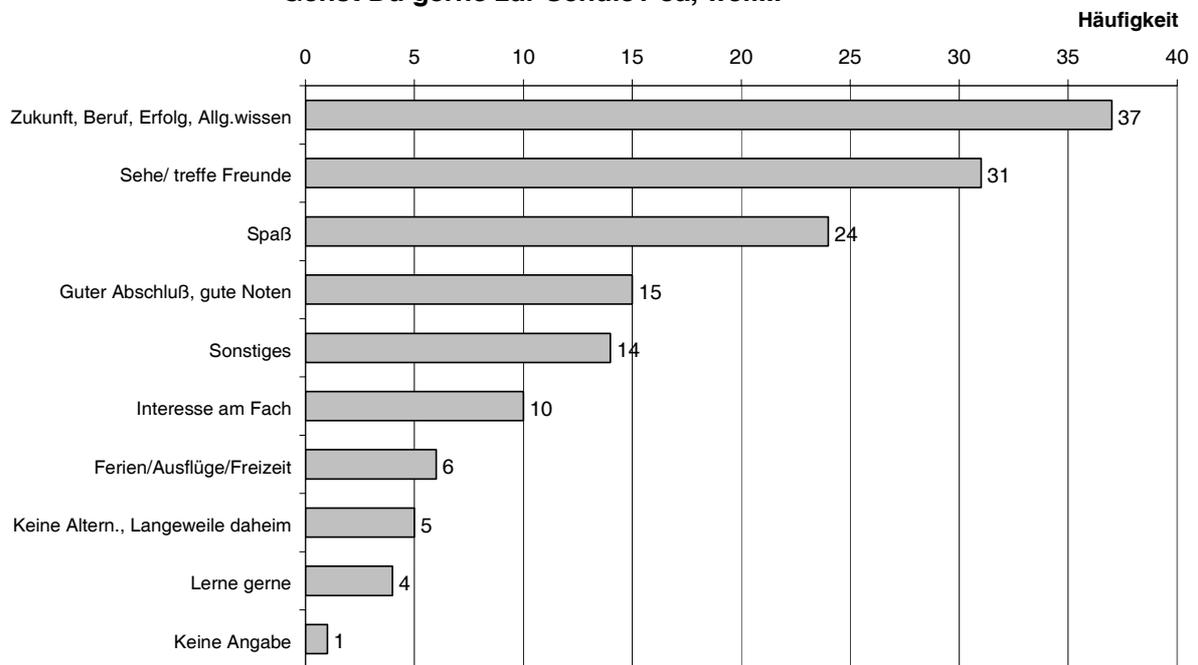
Quelle: eigene Auswertung; n = 242

### Gehst Du gerne zur Schule?



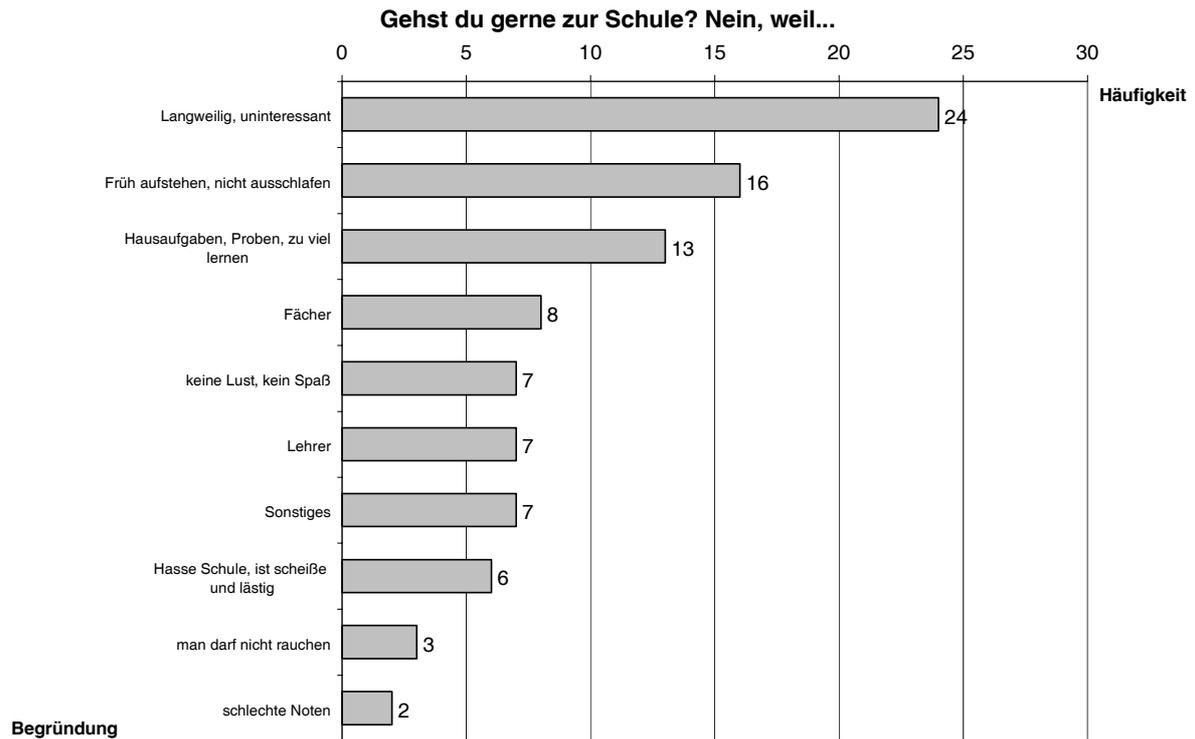
Quelle: eigene Auswertung; n = 210

### Gehst Du gerne zur Schule? Ja, weil...

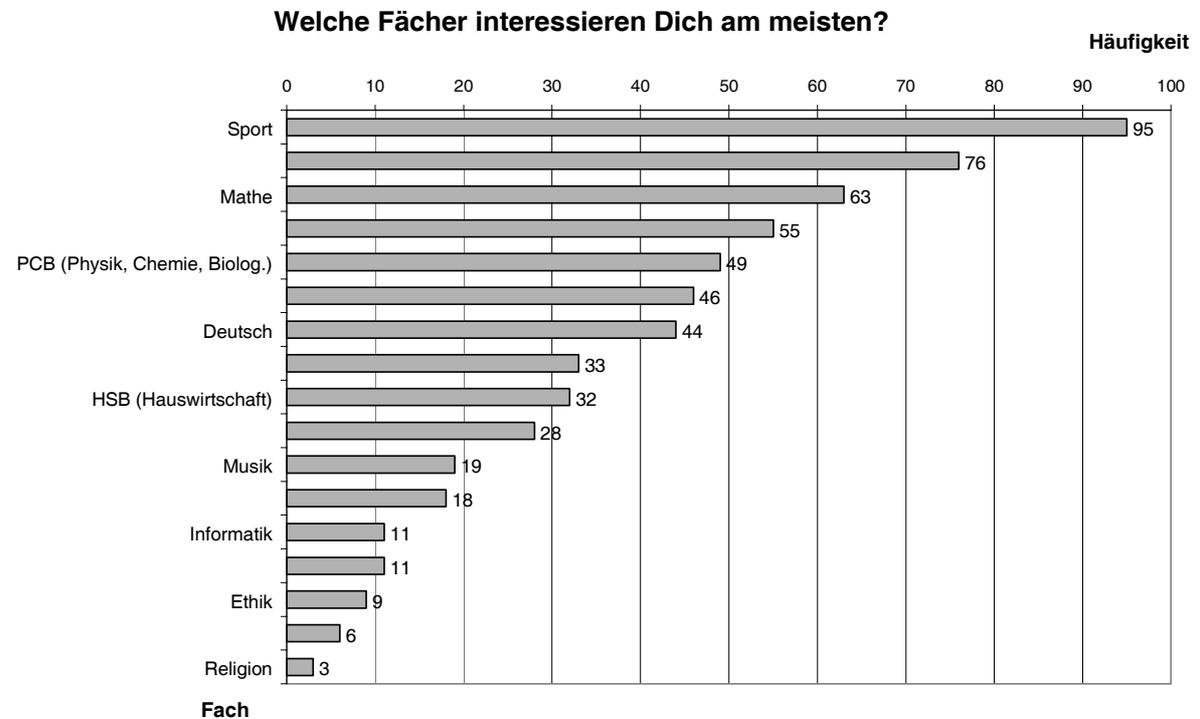


#### Begründung

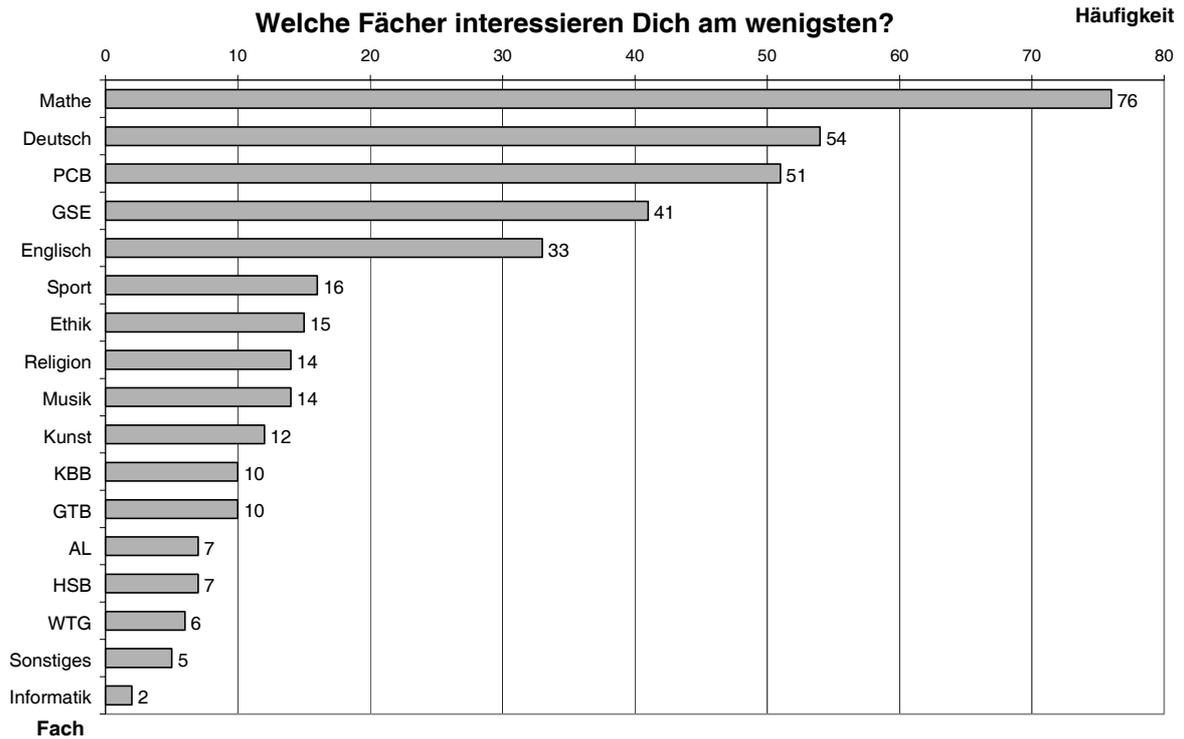
Quelle: eigene Auswertung; n = 151



Quelle: eigene Auswertung; n = 147

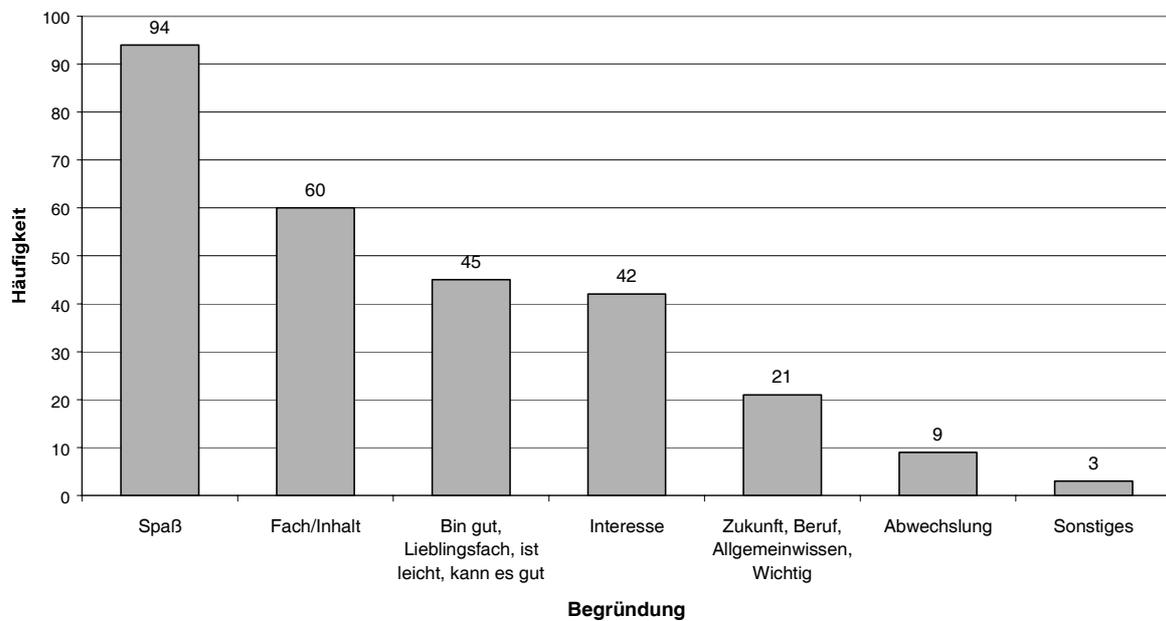


Quelle: eigene Auswertung; n = 93



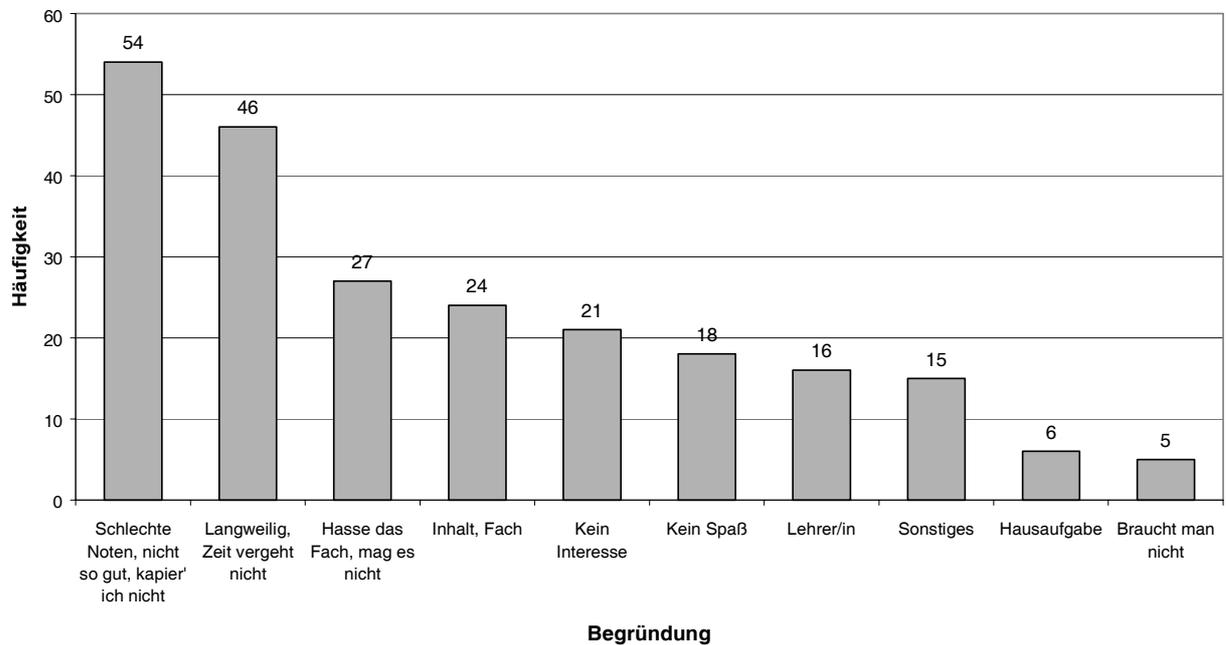
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 598

### Gründe für interessante Fächer



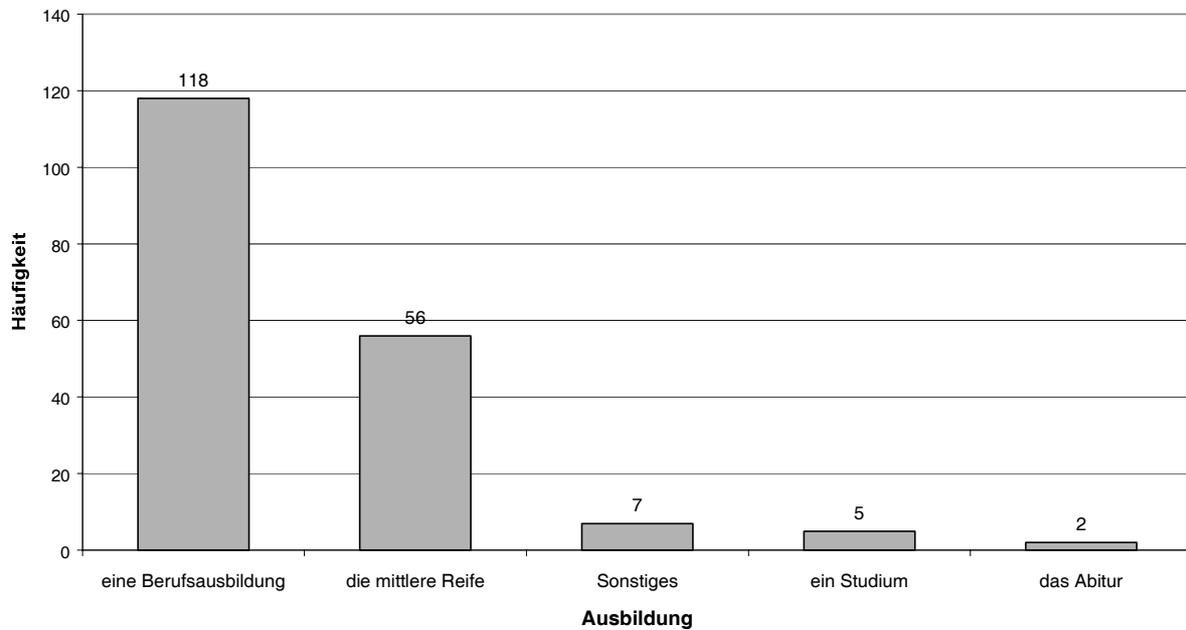
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 274

### Gründe für weniger interessante Fächer

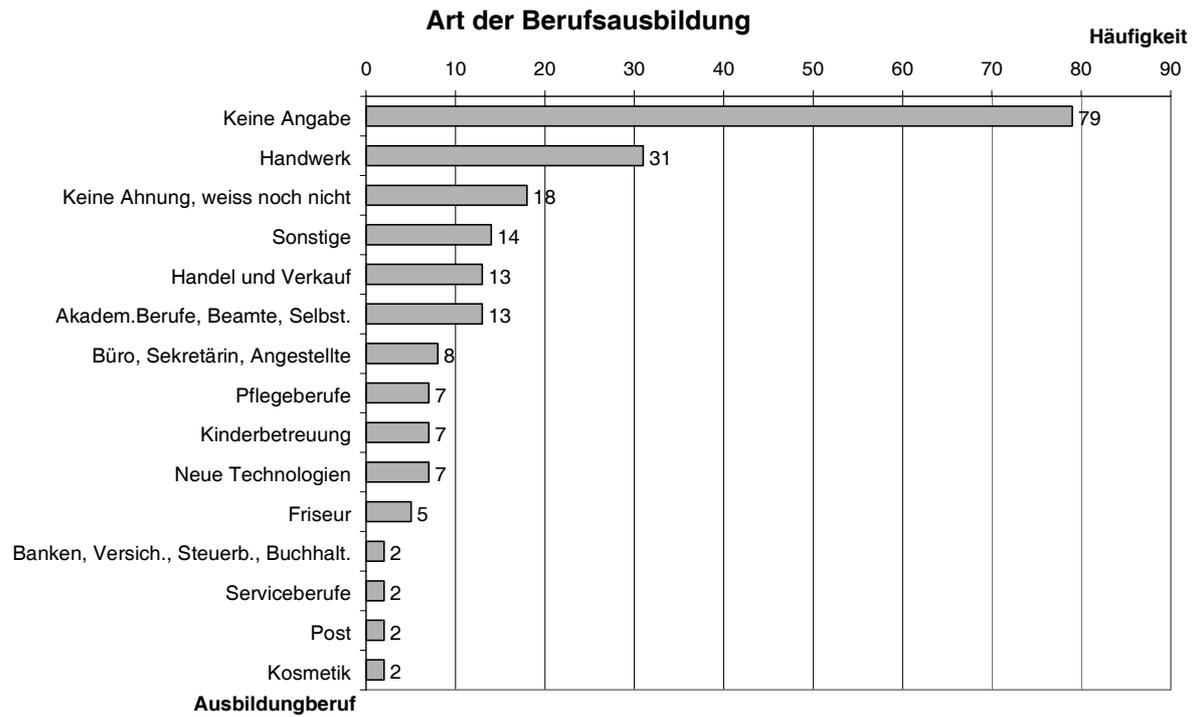


Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich: n = 373

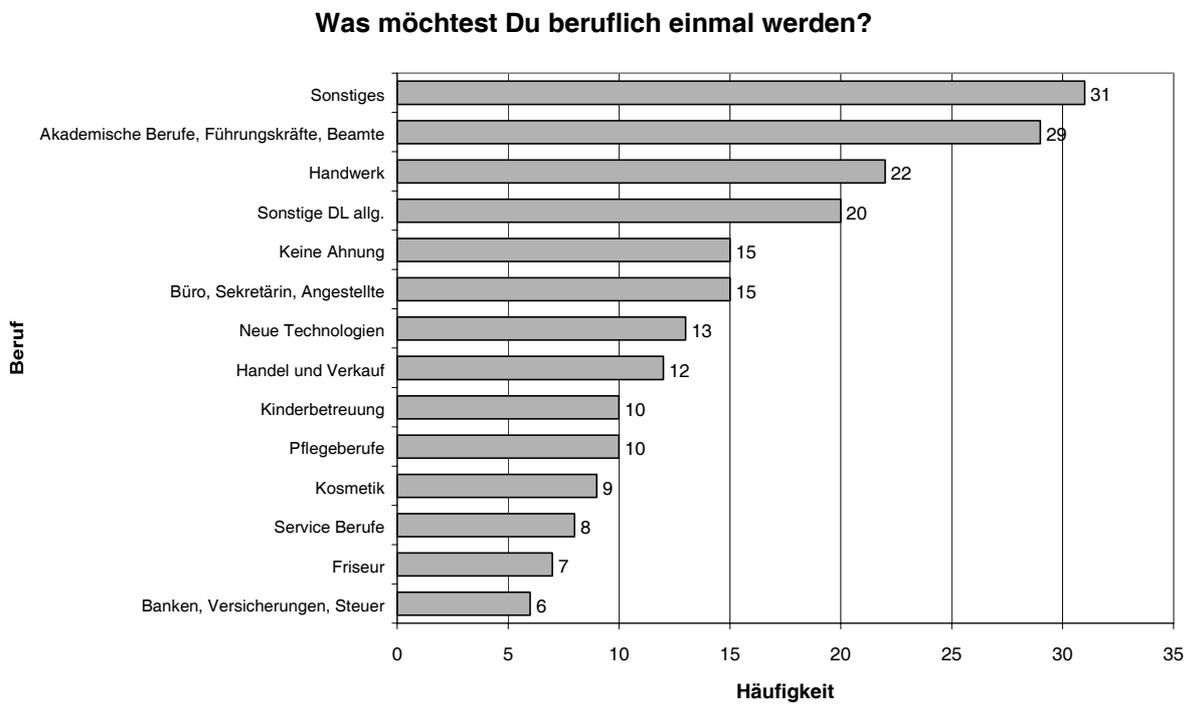
### Welche weitere Ausbildung möchtest Du machen?



Quelle: eigene Auswertung; n = 188

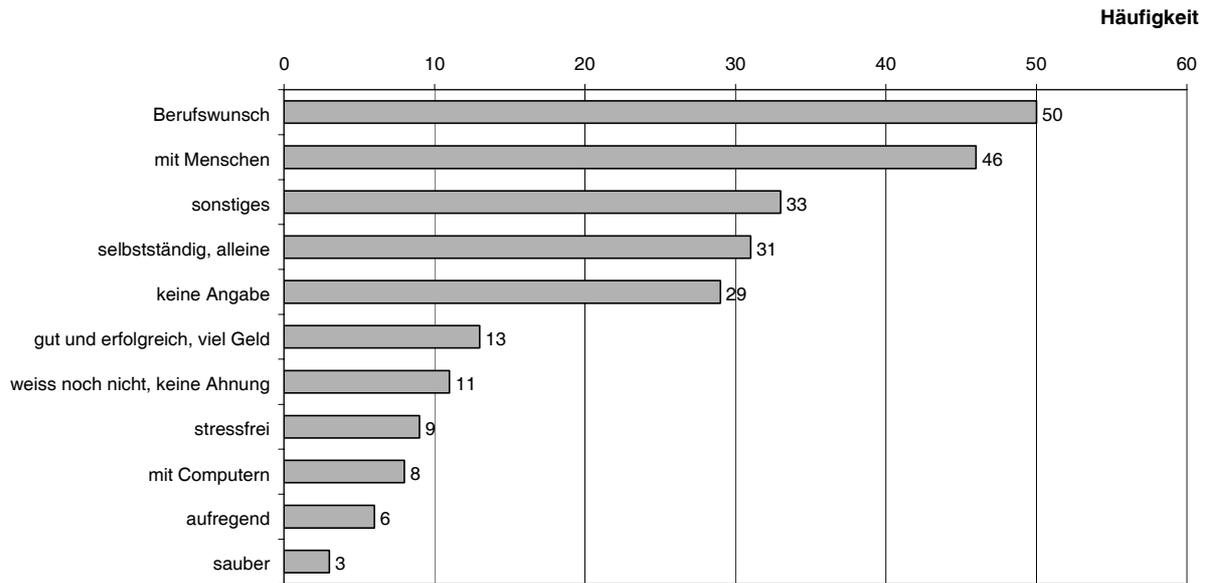


Quelle: eigene Auswertung; n = 210



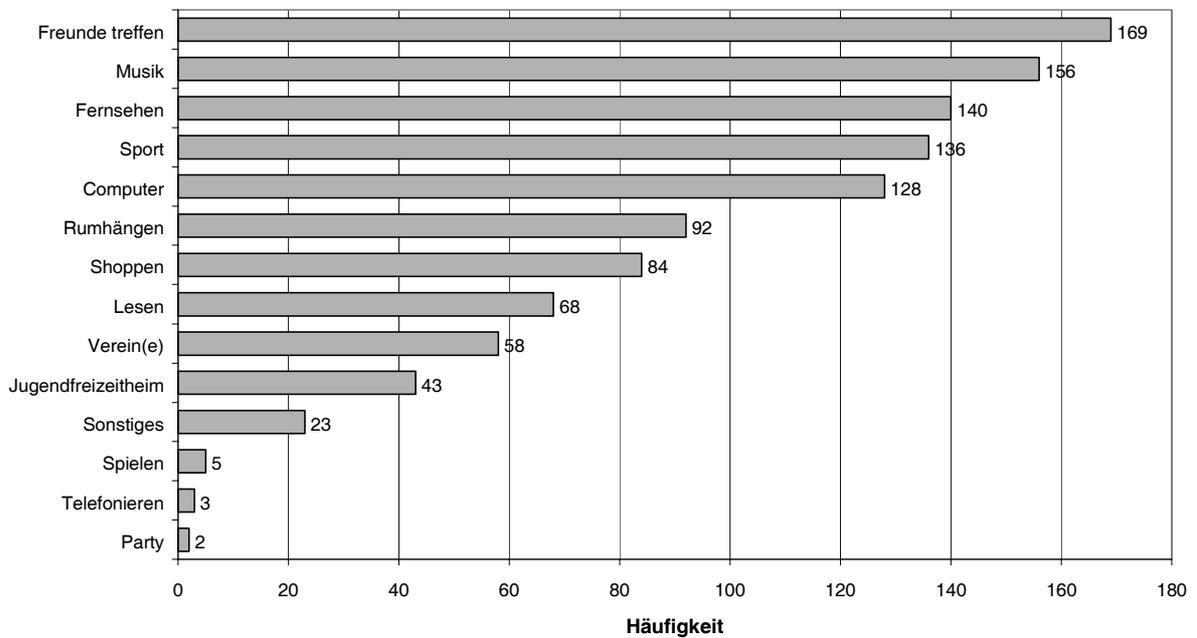
Quelle: eigene Auswertung; n = 207

### Wie möchtest Du einmal arbeiten?



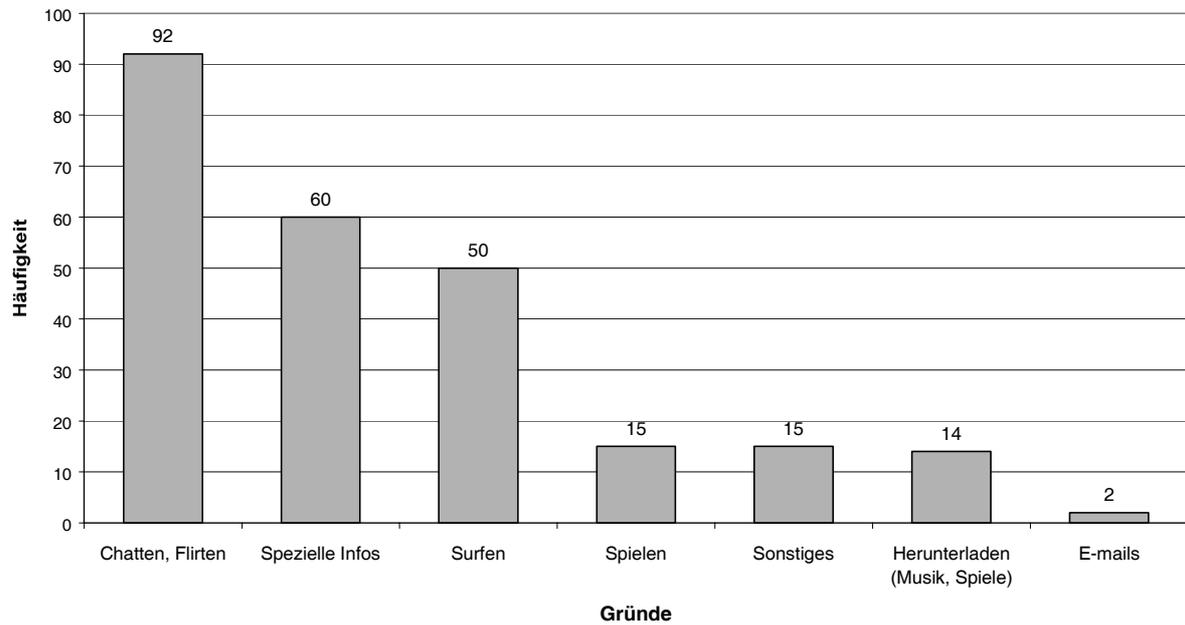
Quelle: eigene Auswertung; n = 189

### Wie verbringst Du Deine Freizeit?



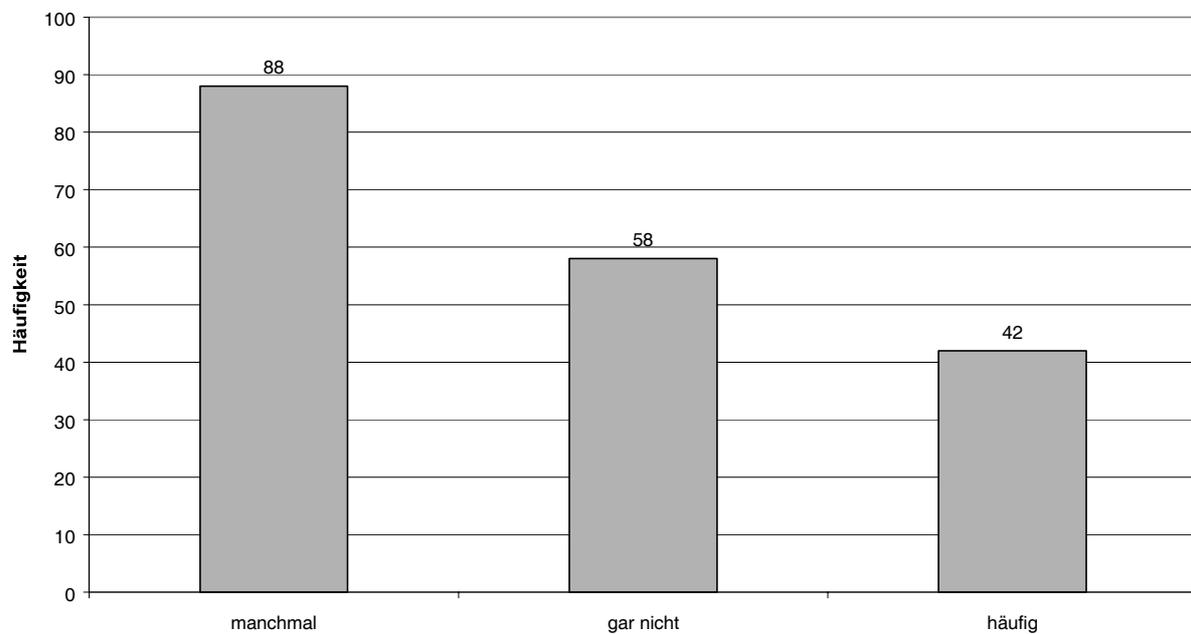
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 1.107

### Wozu benützt Du das Internet?



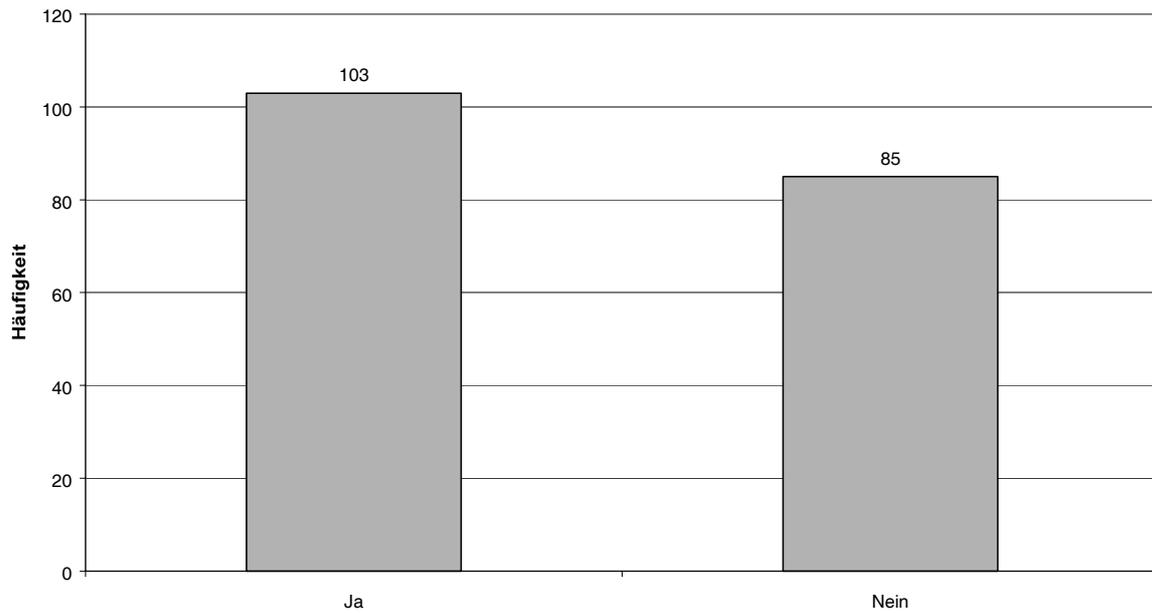
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 248

### Wie oft benützt Du das Internet?



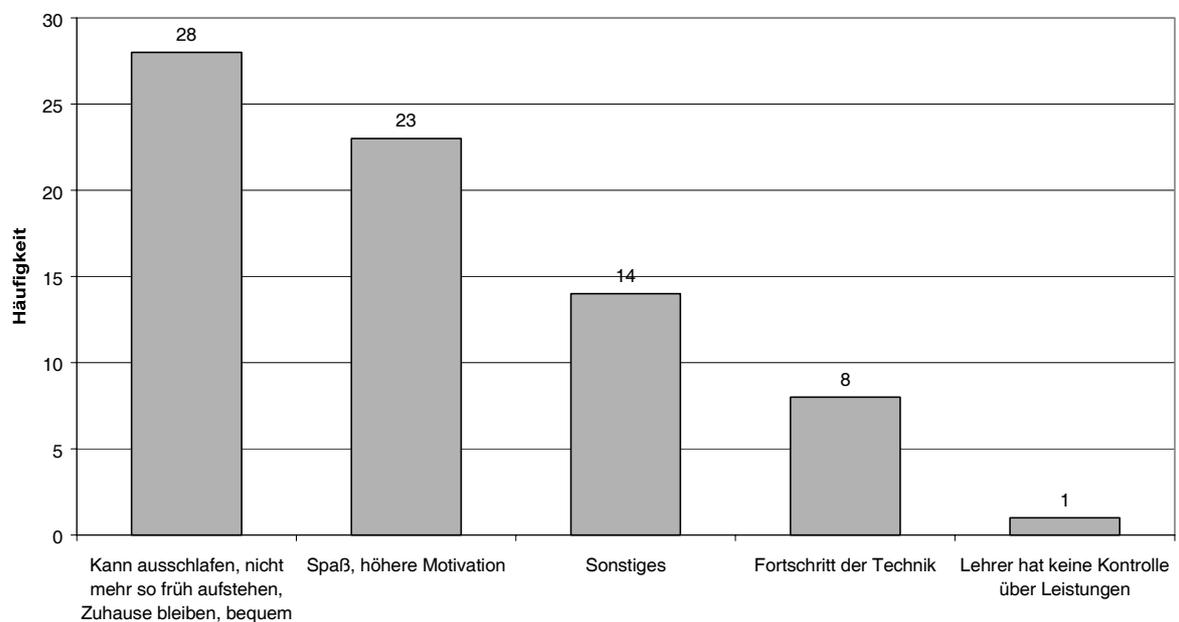
Quelle: eigene Auswertung; n = 188

### Lernen von zu Hause aus, übers Internet?



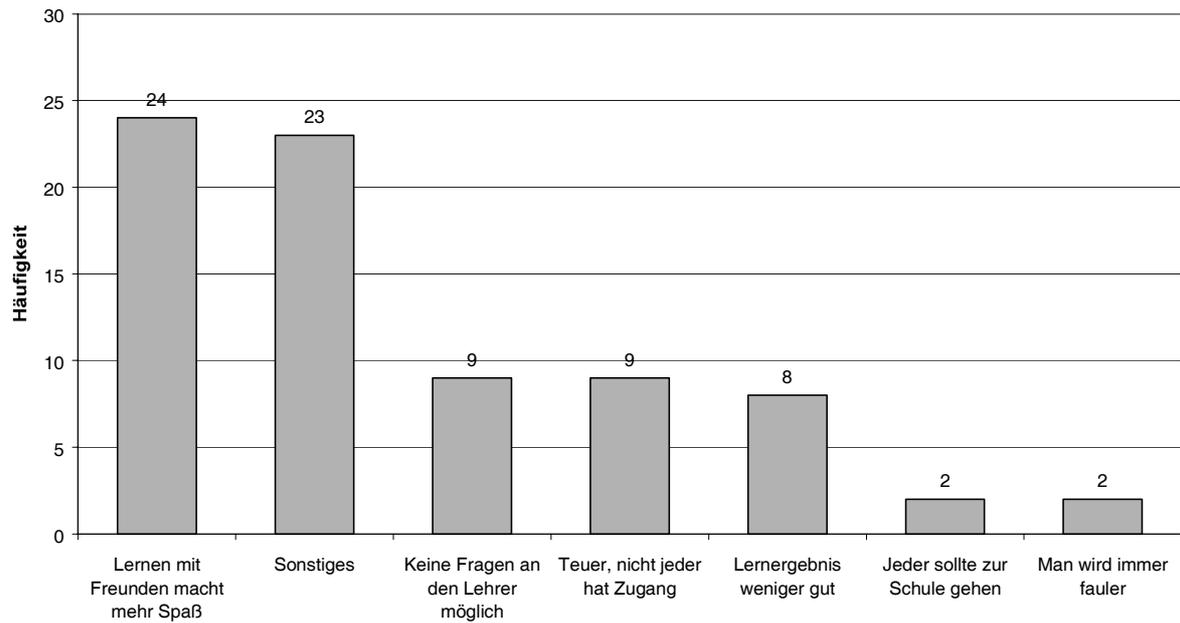
Quelle: eigene Auswertung; n = 188

### Lernen von zu Hause aus, übers Internet: ja, weil ...



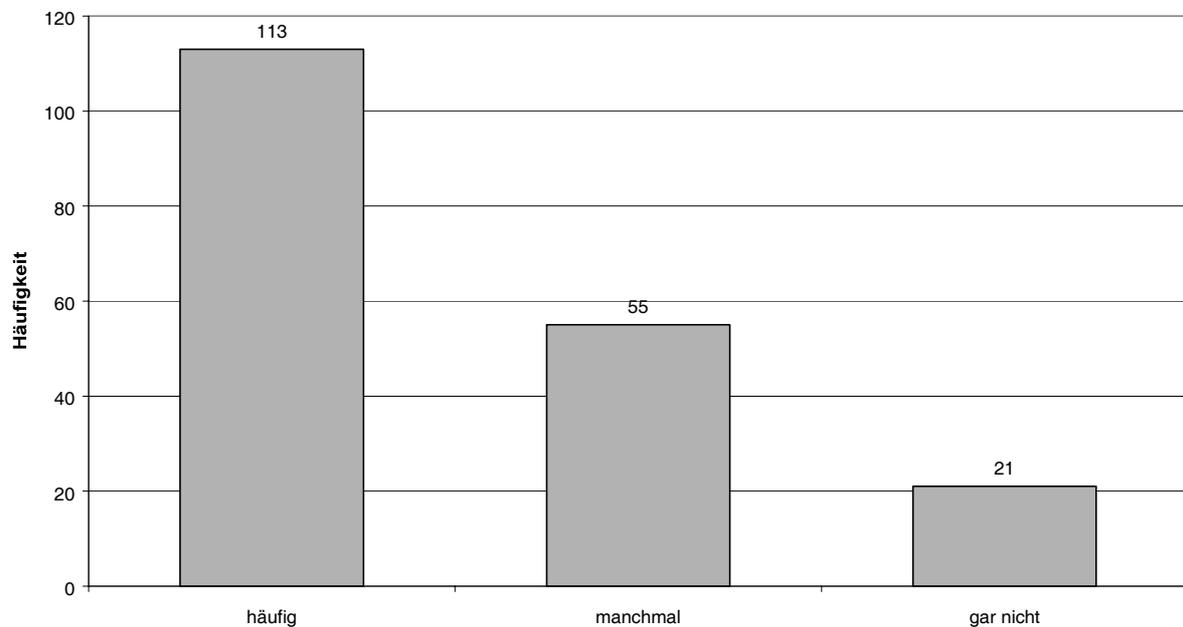
Quelle: eigene Auswertung; n = 74

### Lernen von zu Hause aus, übers Internet: nein, weil ...



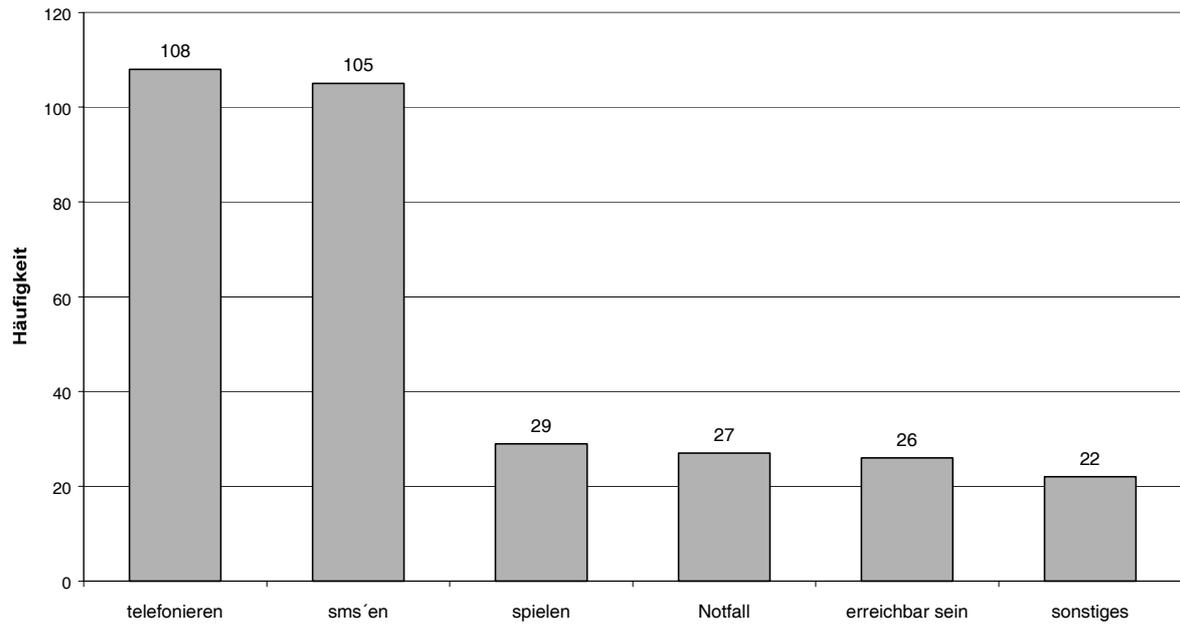
Quelle: eigene Auswertung; n = 77

### Benützt Du ein Handy?



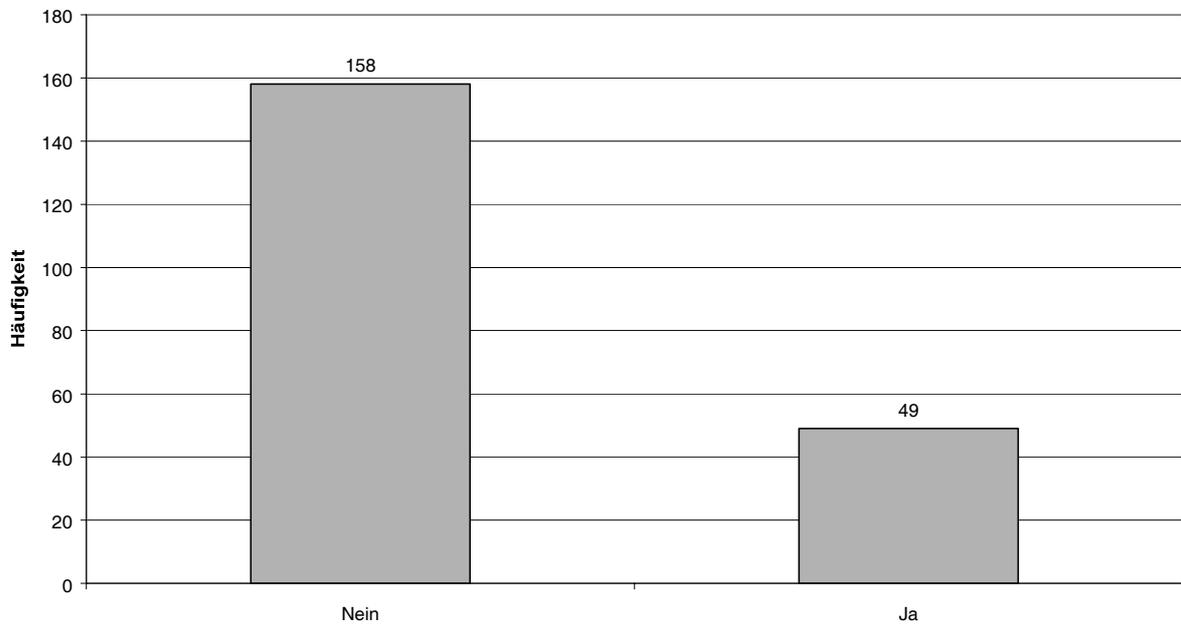
Quelle: eigene Auswertung; n = 189

### Wozu benützt Du das Handy?



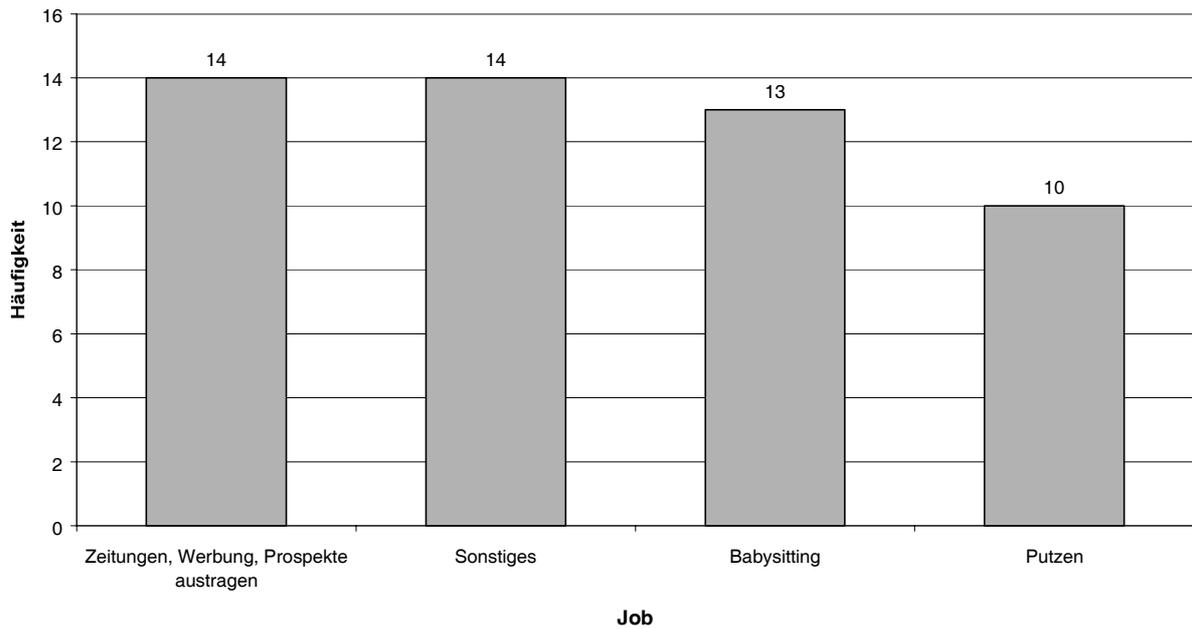
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 317

### Jobst Du neben der Schule?



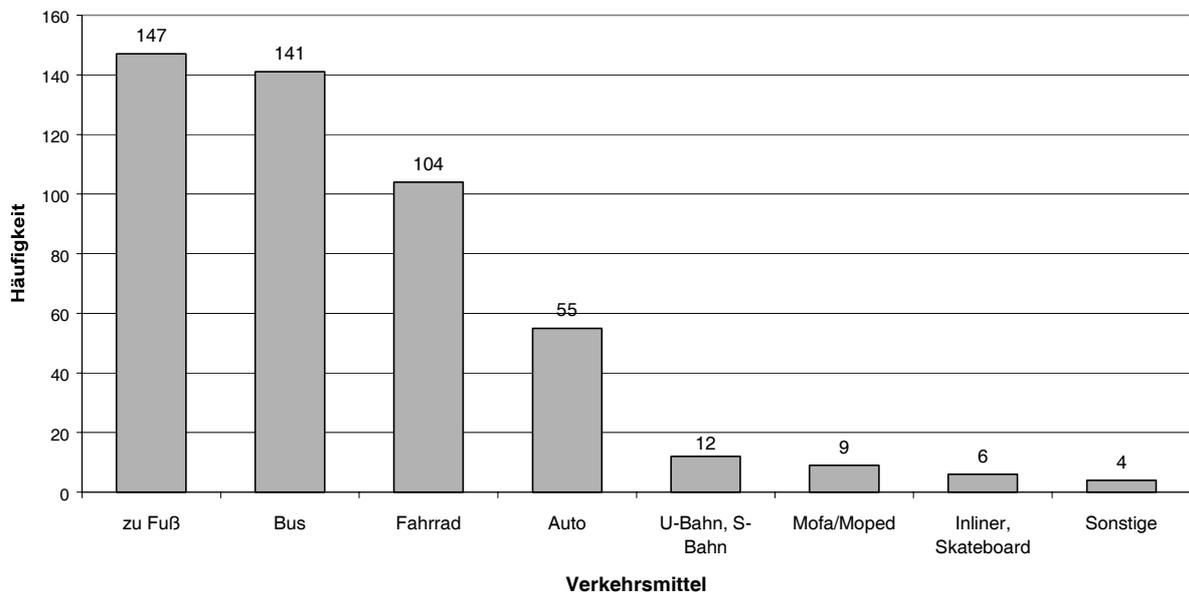
Quelle: eigene Auswertung; n = 207

### Welchen Nebenjob machst Du?



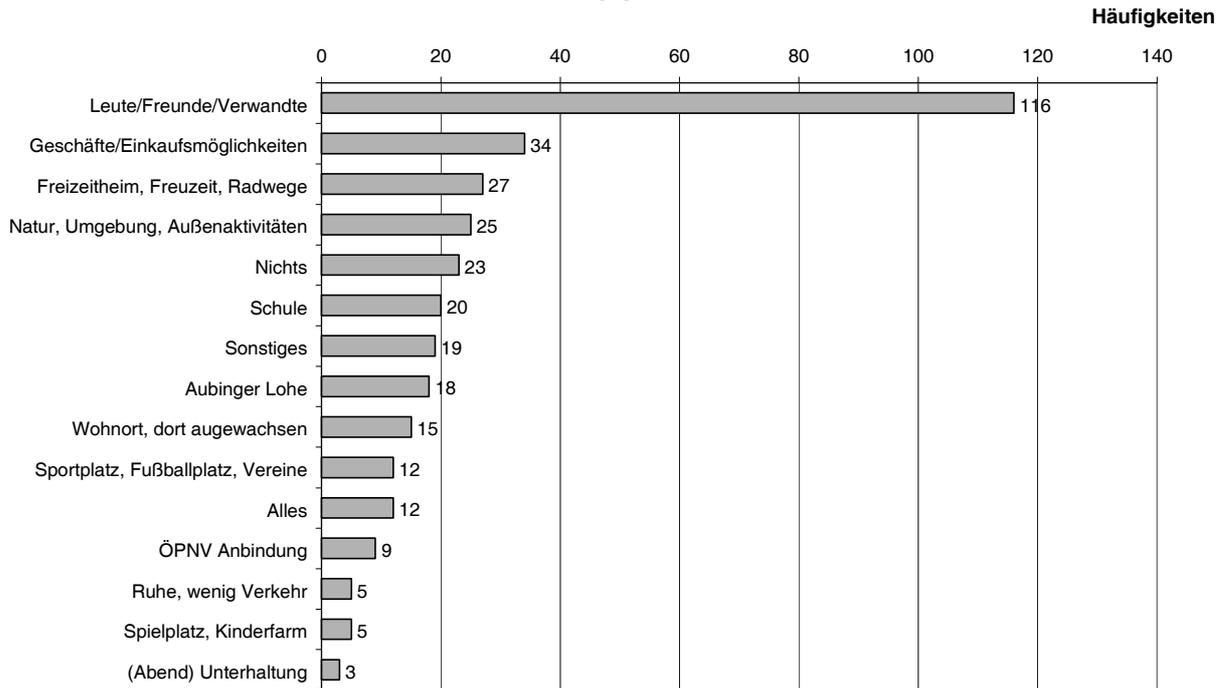
Quelle: eigene Auswertung; n = 51

### Welches Verkehrsmittel benützt Du am häufigsten, wenn Du in Aubing unterwegs bist?



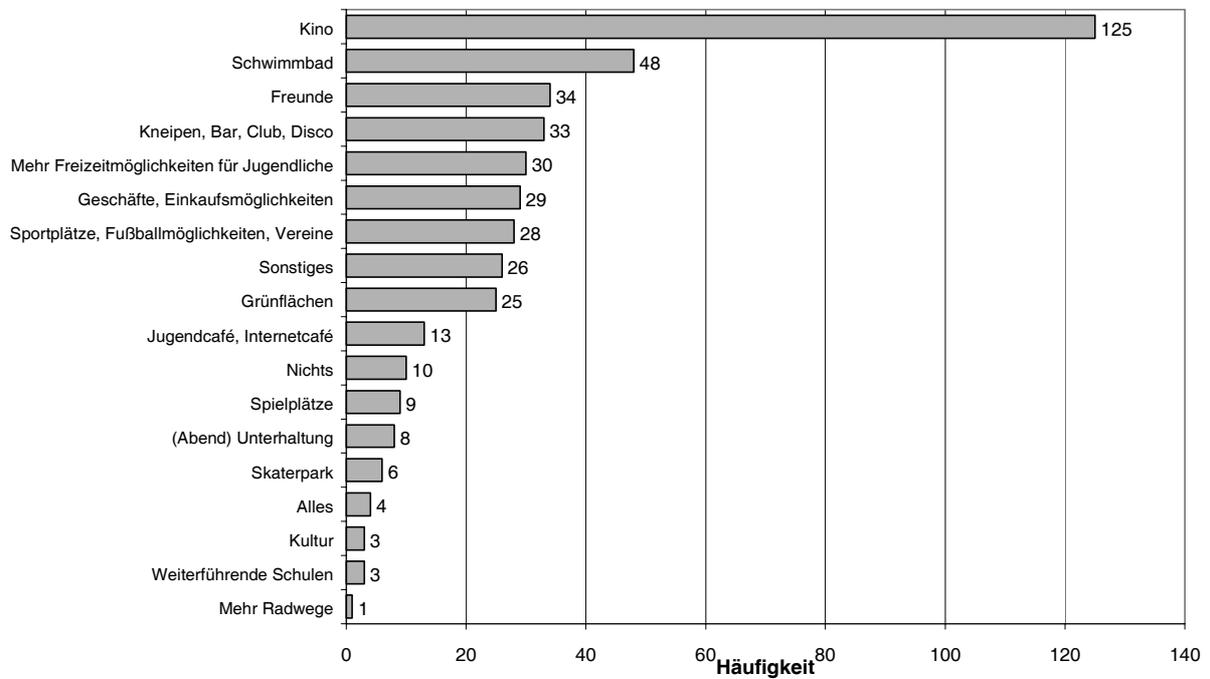
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 478

### Was findest Du in Aubing ganz besonders schön?



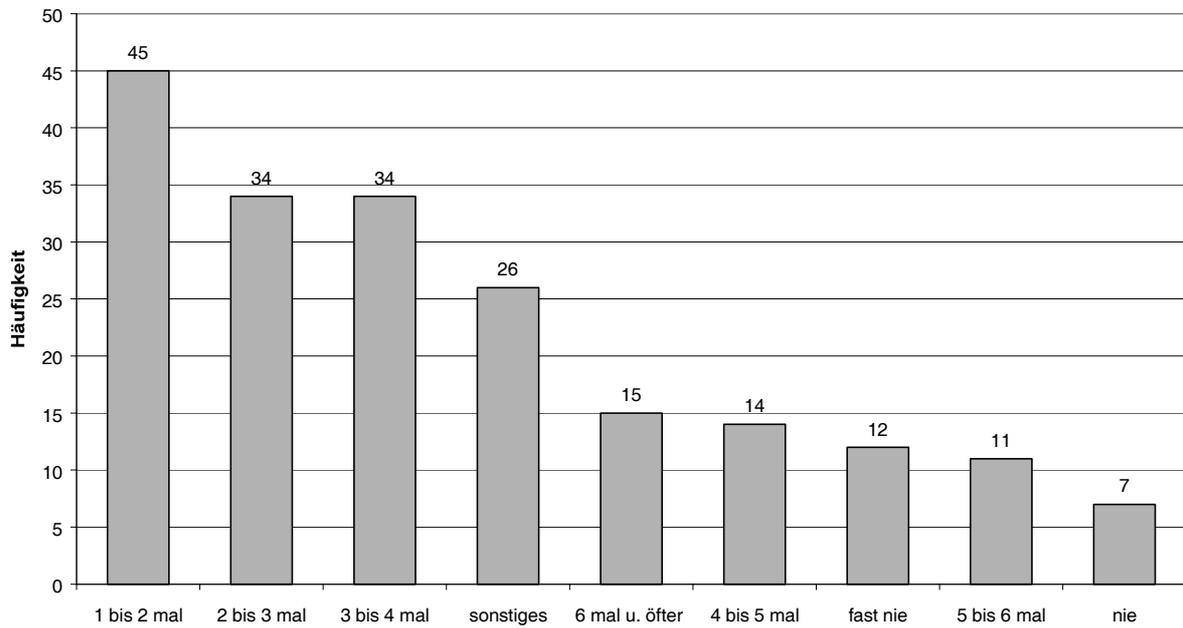
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 227

### Gibt es etwas, was Du in Aubing besonders vermisst?



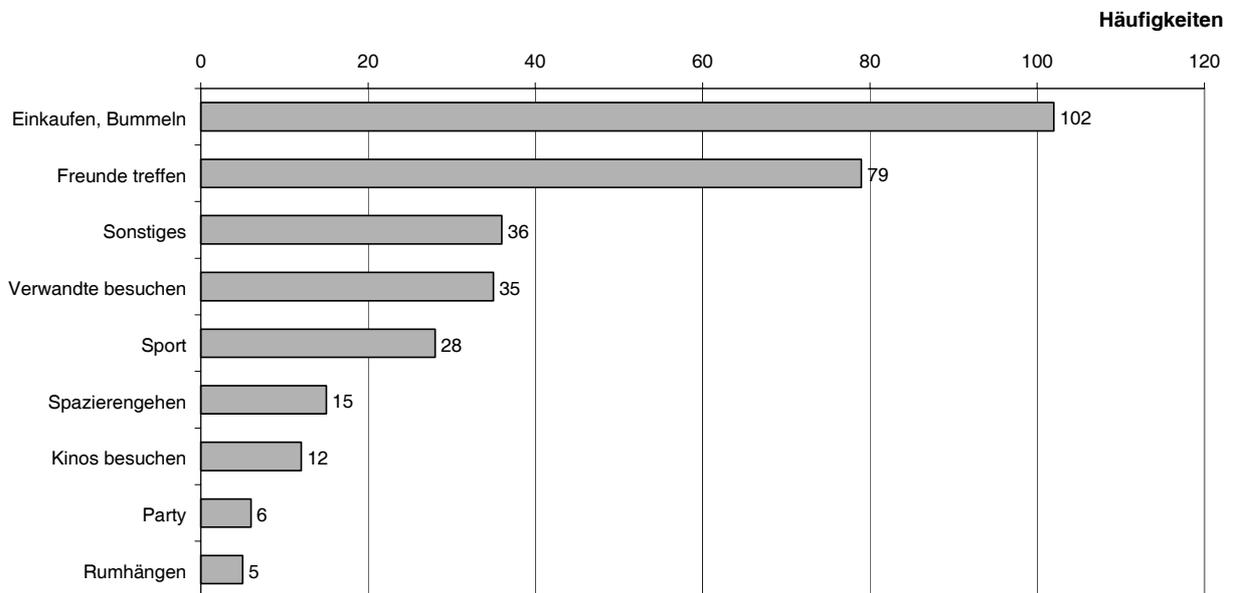
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 435

### Wie oft in der Woche fährst Du in andere Stadtviertel?



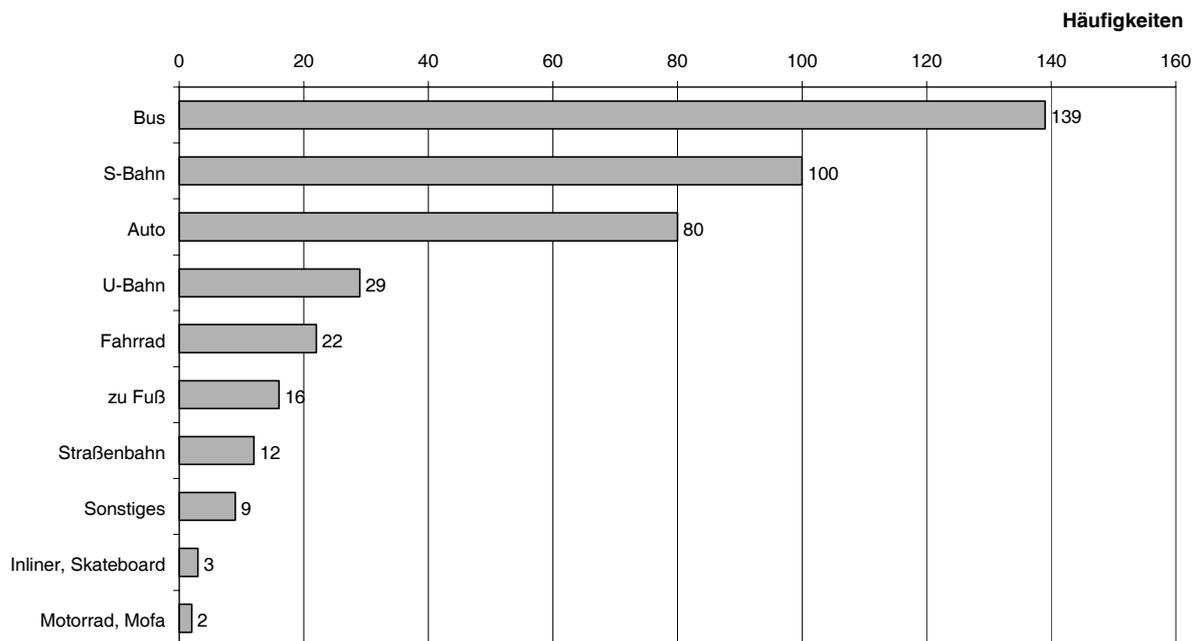
Quelle: eigene Auswertung; n = 198

### Was machst Du in den anderen Stadtvierteln?



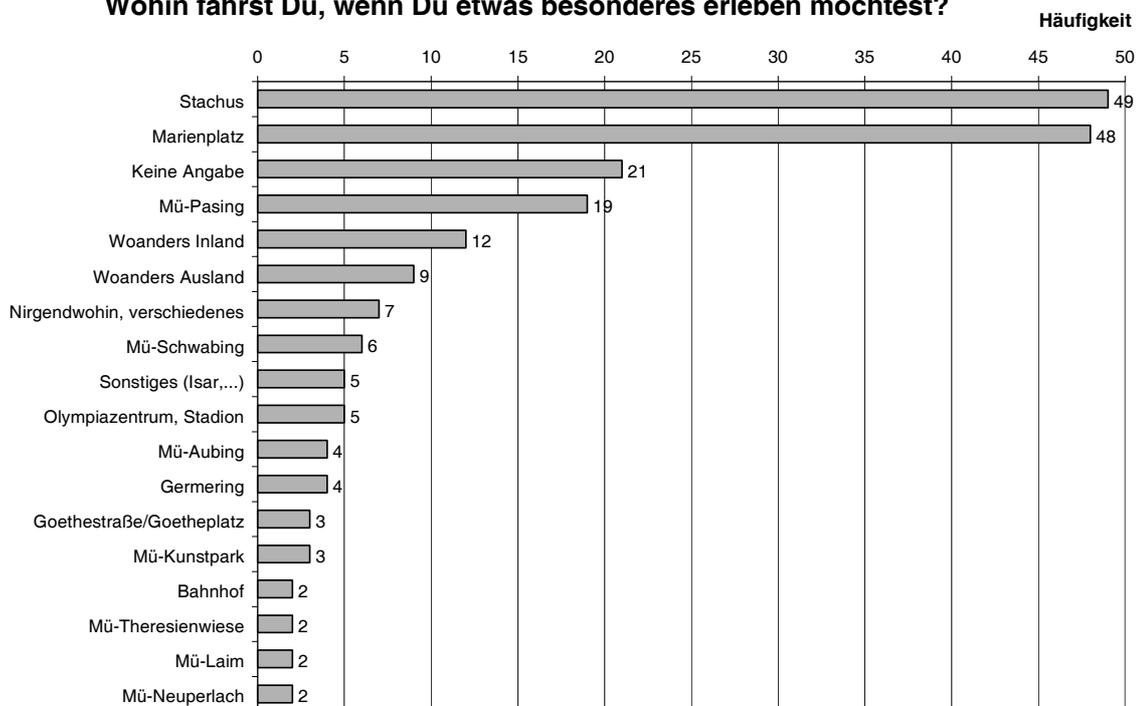
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 318

## Welche Verkehrsmittel benutzt Du, um in andere Stadtviertel zu kommen?



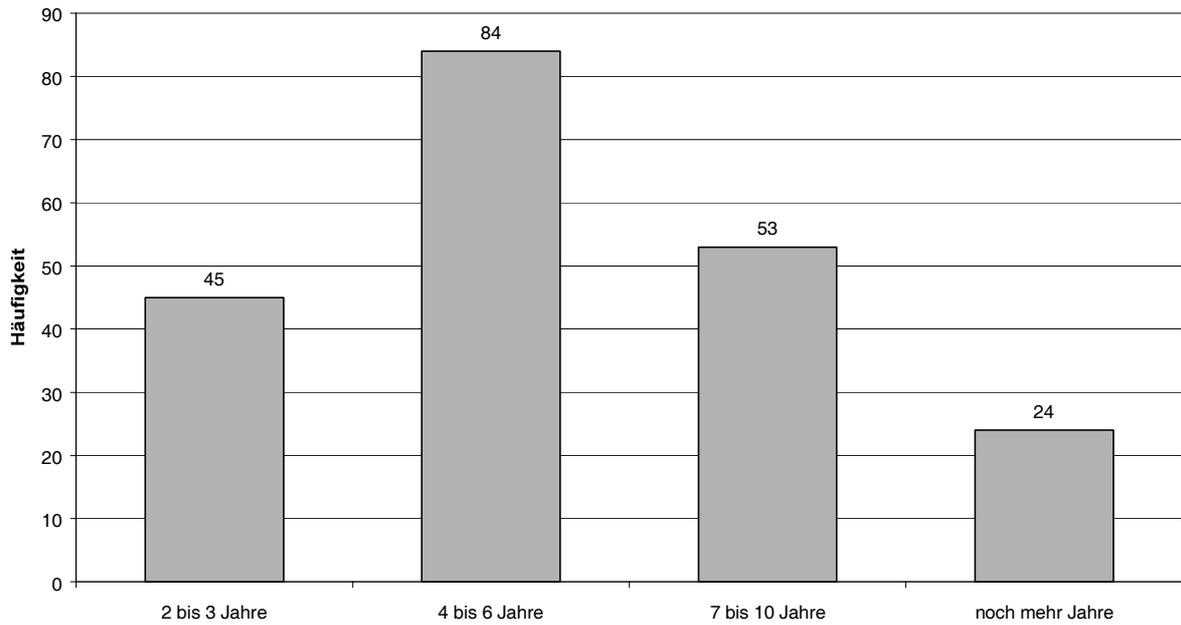
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 412

## Wohin fährst Du, wenn Du etwas besonderes erleben möchtest?



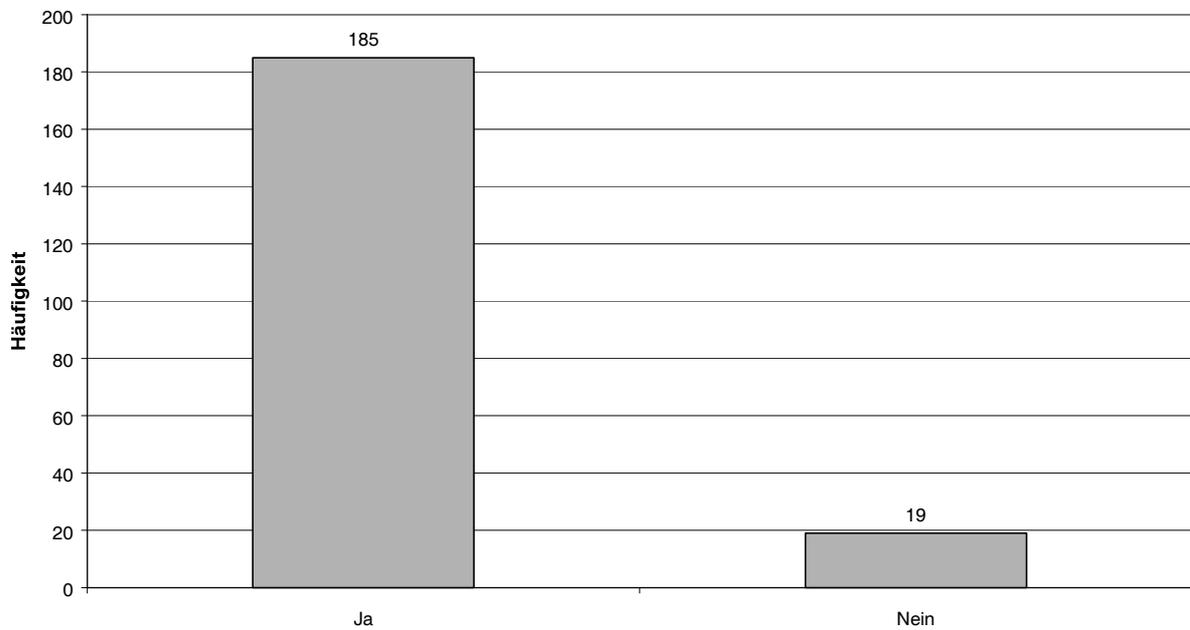
Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 293 insgesamt

### Wieviele Jahre denkst Du in Deine Zukunft voraus?



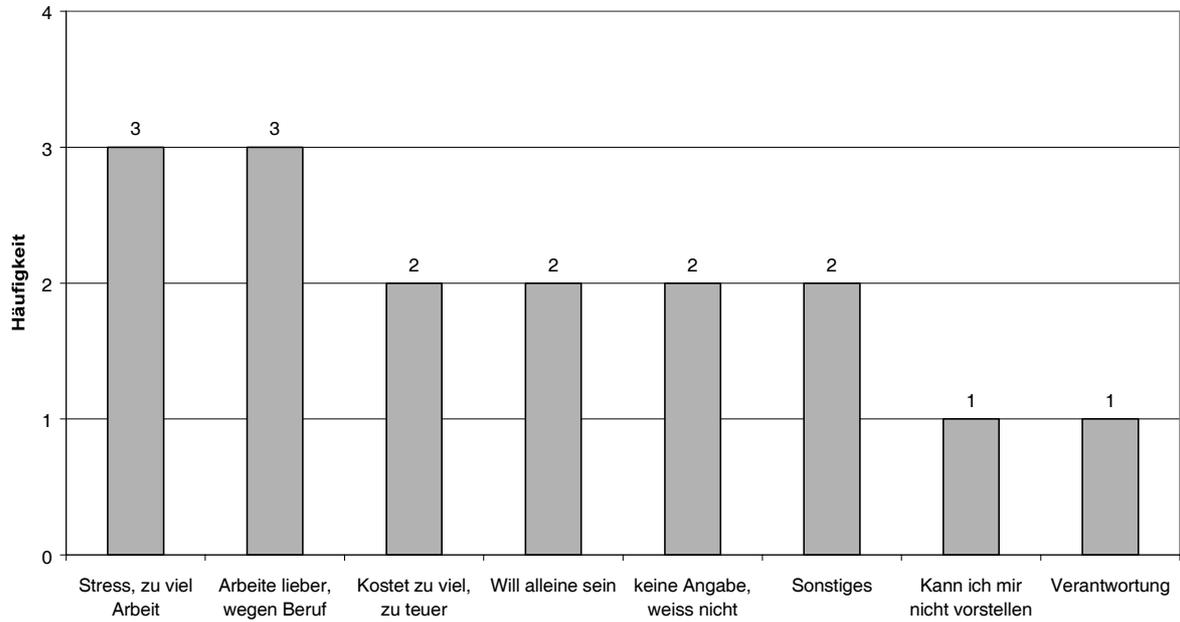
Quelle: eigene Auswertung; n = 206

### Möchtest Du später einmal eine Familie haben?



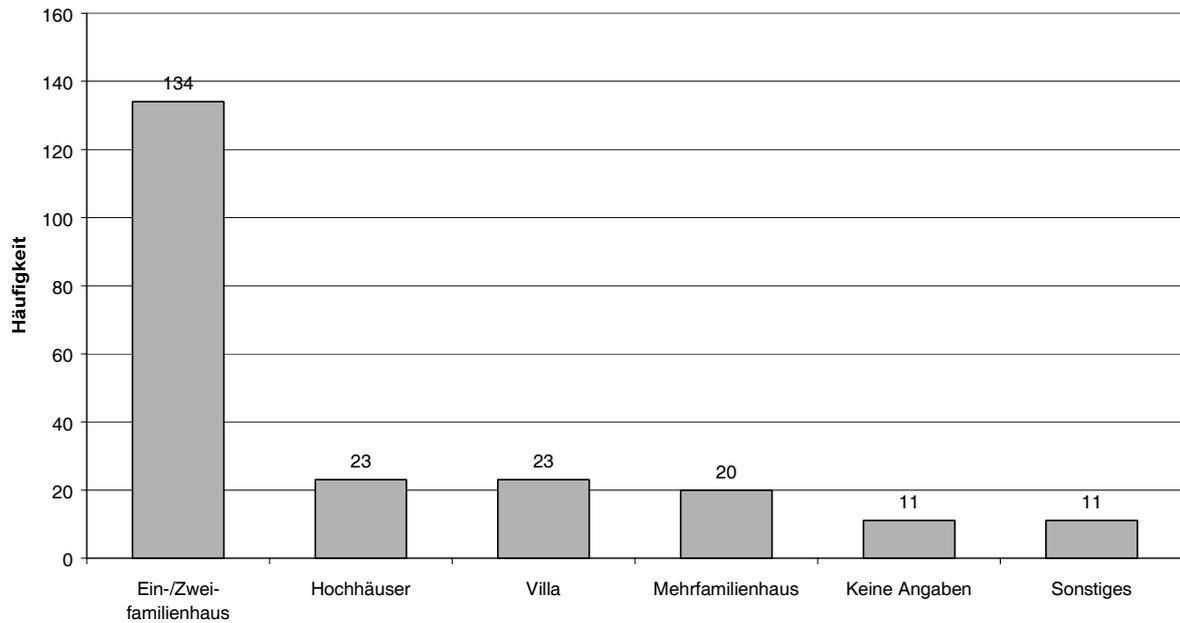
Quelle: eigene Auswertung; n = 204

### Warum möchtest Du keine Familie haben?



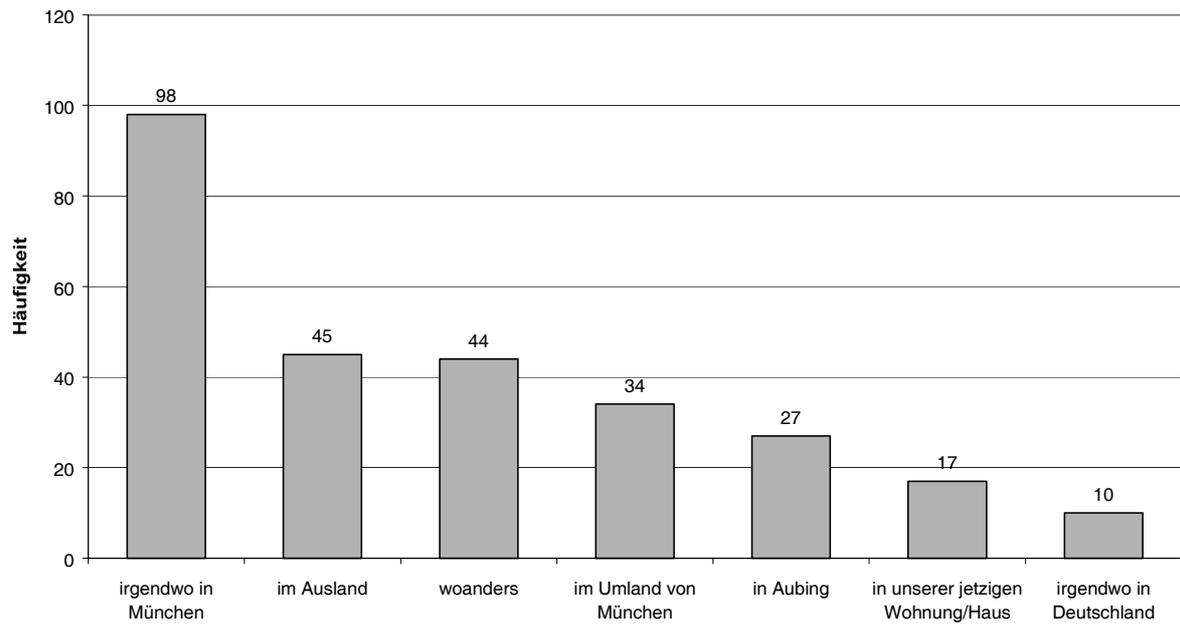
Quelle: eigene Auswertung; n = 16

### Wie möchtest Du später einmal wohnen?



Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 222

### Wo möchtest Du später gerne wohnen?



Quelle: eigene Auswertung; Mehrfachnennung möglich; n = 275



# Stadtquartiere der Zukunft

Ein zukunftsfähiges Leitbild für neue Stadtquartiere

Welche Bedeutung hat das Leitbild der Urbanität  
bei der Planung von neuen Stadtquartieren?

Verfasser: Dr. Klaus Neubeck



## Inhaltsverzeichnis

1	Thema	111
2	Untersuchungsansatz	113
3	Analyse der aktuellen Planungskriterien für neue Stadtquartiere	114
3.1	Funktionsmischung	114
3.2	Dichte	124
3.3	Freiraum und öffentlicher Raum	126
3.4	Stadtverträglicher Verkehr	127
3.5	Soziale Mischung	129
3.6	Versorgung mit kommerziellen und öffentlichen Dienstleistungen	130
3.7	Städtebauliche Gestalt	130
3.8	Zusammenfassung	131
4	Abschied vom städtebaulichen Urbanitätsbegriff	132
5	Neue Qualitätskriterien für Stadtquartiere: Ausgleich zwischen Stadt und Natur	136
5.1	Siedlungsplanung nach der Sonne	137
5.2	„Grüne“ Verkehrsplanung	139
5.3	Qualitätsziele der Freiflächenplanung	142
5.4	Zentrenplanung	144
5.5	Wohnen im Stadtwald	147
5.6	Arbeiten im Stadtwald	151
5.7	Freiwillige Entmischung der sozialen Milieus zulassen	152
5.8	Kommunikation und Mitplanung an der Gestaltung des Stadtquartiers	153
5.9	Zusammenfassung: Attraktive Wohnungen für urbane Städter	155
6	Ausblick	157



# 1 THEMA

Der steigende Wohlstand hat in den letzten Jahrzehnten dazu geführt, dass ständig neue Stadtquartiere erbaut worden sind. Diese Trend wird sicherlich wegen des weiter wachsenden Wohnflächenbedarfs/Einwohner auch in Zukunft anhalten. Es stellt sich die Frage, wie die neuen Stadtquartiere strukturiert werden sollen, damit sie auch in Zukunft Bestand haben. Die folgenden Überlegungen stellen einen Versuch dar, Zielvorstellungen für neue Stadtquartiere mit dem Planungshorizont von dem Jahr 2030 zu entwickeln, die sich weniger an dem heute politisch Durchsetzbaren als dem aus der Sicht der Bewohner Wünschenswerten orientieren, wobei allerdings die ökonomische Realität nicht außer Acht gelassen wird.

Bei kaum einer Planung eines größeren Stadtquartiers fehlt die Zielvorgabe, dass es urbane Qualitäten besitzen soll. Urban ist längst zum unentbehrlichen Attribut jedes städtischen Planungsvorhabens geworden. So heißt es z.B. bei dem Münchner Planungsprojekt Parkstadt Schwabing: »Eine angemessene städtische Dichte auf dem 40,5 ha großen Gelände mit einer Mischung von 12.000 Arbeitsplätzen im Dienstleistungs- und Gewerbesektor und 1.500 Wohnungen, aber auch ausreichende Durchgrünung und Freiflächen mit einem zentralen, vielseitig nutzbaren Park, sichern und stärken einen urbanen Charakter.« Es ist offensichtlich so selbstverständlich, was unter urban zu verstehen ist, dass selten der Versuch gemacht wird, den Begriff »urban« zu definieren.

Der Begriff der Urbanität transportiert das Wunschbild einer lebendigen städtischen Umwelt mit einer Vielzahl von anregenden Kontakten, von Freiheit, von verlockenden Konsumangeboten, von Kontakt mit fremden Menschen, von Einblicken in das Leben andere Menschen und von Teilnahme am öffentlichen Leben. Urbanität ist deshalb das zentrale Element der Lebensqualität von Wohnvierteln und steht folgerichtig im Zentrum der langfristigen Zielvorstellungen für die Stadtentwicklung.

Seit den 80er Jahren kommt in der Literatur die Diskussion nicht zur Ruhe, ob die urbane Stadt nicht längst verschwunden sei bzw. langfristig verschwinden wird. Es ist von der Erosion der Stadt, vom Verschwinden der Stadt, von der Zwischenstadt, vom Sterben der Utopie der Stadt die Rede. Es wird behauptet, dass man Urbanität nicht mehr bauen könne. In der zukünftigen digitalen Stadt würden die europäischen Vorstellungen von Urbanität überholt sein. Urbanität gäbe es dann allenfalls noch in den Shopping-Malls und in den Urban Entertainment Centers. Die Stadt entwickle sich zur posturbanen Stadt, zur Stadt ohne Zentren, ohne Geschichte und ohne Identität.

Warum konnte bisher kein Konsens darüber erzielt werden, welcher Stellenwert dem Begriff der Urbanität in der aktuellen Stadtentwicklungsplanung zukommt? Liegt es daran, dass die Planer von unterschiedlichen Urbanitätsbegriffen ausgehen und kein Interesse an einer Klärung haben, weil sie in das urbane Stadtbild verliebt sind? Oder hält man an dem Leitbild der Urbanität fest, obwohl es längst obsolet geworden ist, weil sich damit jedwede Planung legitimieren lässt? Ein anderer Grund könnte darin bestehen, dass man sich an den Begriff der Urbanität klammert, weil es noch keine neuen, der heutigen ökonomischen und sozialen Realität angemessene Planungsleitbilder gibt?

Die Leitbilddiskussion soll in der vorliegenden Arbeit auf einer etwas konkreteren Ebene der Planung von neu geplanten Stadtquartieren fortgeführt werden. Die Arbeit ist ein Teilprojekt des Münchner Beitrages »Zukunft München 2030« zu dem groß angelegten Stadtforschungsprojekt des Bundesministeriums für Forschung und Bildung »Zukunft Stadt 2030«, das das Ziel hat, einen Anstoß zur Entwicklung von langfristigen Zielvorstellungen für die Stadtentwicklung zu geben. Die Idee der vorliegenden Arbeit, zukunftsfähige Zielvorstellungen für die Entwicklung von neuen städtischen Stadtquartieren zu entwickeln, entstand aus dem Grundkonzept des Münchner Forschungsbeitrages »Zukunft München 2030«, Leitbilder für die zukünftige Stadtentwicklung exemplarisch aus der Analyse der funktionalen Problemfelder Integration und Segregation, Wissen und Kreativität, und Mobilität und Kommunikation in ausgewählten Stadtquartieren zu entwickeln und zu überprüfen. Damit die zukünftigen Veränderungen in diesen Problemfeldern auf die künftigen Lebensbedingungen in den Stadtquartieren zurück bezogen werden können, schien es notwendig, auch die städtebaulichen Zielvorstellungen daraufhin zu analysieren, wie sie zu einem zukunftsfähigen Leitbild weiterentwickelt werden müssen.

Um Missverständnisse zu vermeiden, sei ausdrücklich noch einmal darauf hingewiesen, dass das Thema dieser Analyse die Möglichkeit urbaner Qualität in Neubauquartieren außerhalb des Innenstadtbereichs bzw. am Stadtrand ist. Die Frage, wie die noch vorhandenen urbanen Qualitäten älterer Stadtquartieren bewahrt werden können, muss unbehandelt bleiben.

Im Folgenden ein kurzer Überblick über die Gliederung dieser Analyse:

1. Nach der Darstellung des Untersuchungsansatzes im Kapitel 2 werden im Kapitel 3 eine Analyse von ökonomischen und städtebaulichen Trends durchgeführt, um offen zu legen, wie sich die objektiven Bedingungen für die Schaffung von lebendigen Stadtquartieren verändert haben. Es wird gefragt, ob die planerischen Kriterien, mit denen Lebendigkeit geschaffen werden soll, heute noch tauglich sind, dieses Ziel zu erreichen. Es soll also analysiert werden, wie sich die städtischen Lebensbedingungen in neu geschaffenen Stadtquartieren verändert haben und weiter verändern werden.
2. Im Kapitel 4 wird versucht, den Begriff der Urbanität zu präzisieren. Es besteht der Eindruck, dass der Begriff so weit verwässert und diffus worden ist, dass jeder Planer den Begriff vor seine Interessen spannen kann, aber niemand prüfen soll, ob das Ziel der Urbanität wirklich erfüllt worden ist. Welche neuen Zielvorstellungen sind notwendig, um das zu retten, was mit Urbanität gemeint war: eine städtische Lebensweise, die sich durch Freiheit, Weltoffenheit und Toleranz auszeichnet?
3. Im Hauptkapitel 5 wird ein neues Leitbild für die Planung von neuen Stadtquartieren entworfen, das der heutigen städtebaulichen Realität gerecht wird und in der Lage ist, der Stadtentwicklungsplanung eine Zukunftsorientierung zu geben. Es wird angestrebt, klar definierte und operationalisierbare Kriterien zu finden. Das letzte Jahrzehnt hat gezeigt, dass die Zukunft der Stadtentwicklung nicht der Stadterweiterung am Stadtrand, sondern dem Stadtumbau gehört. Deshalb ist eine kritische Analyse der aktuellen städtebaulichen Zielvorstellungen eine wichtige Vorbereitung auf die Zukunftsaufgaben der Stadt.

## 2 UNTERSUCHUNGSANSATZ

Neu geplante Stadtquartiere sind immer ein Vorgriff auf die Zukunft. Andererseits ist es zu beobachten, dass es starke Kräfte gibt, die an traditionellen Vorstellungen festhalten und dass zukunftsweisende Konzepte verwässert werden. Dennoch kann man an den Konzepten ablesen, welche städtebaulichen Probleme gesehen werden und welche Ansätze verfolgt werden, wie die Probleme in Zukunft gelöst werden können.

Die Entwicklung von langfristigen Zielvorstellungen für neue Stadtquartiere soll auf dem Hintergrund von fünf aktuellen Münchner städtebaulichen Projekten durchgeführt werden, die sich im Stadium des städtebaulichen Wettbewerbs oder der Realisierung befinden (vgl. Abb. 1):

- „Ackermannbogen“ – Konversion der ehemaligen Waldmann-Stetten-Kaserne am Ackermannbogen südlich vom Olympiaberg (vgl. Abb. 2),
- „Isar – Süd“ – Neugestaltung des Firmengeländes der Siemens AG an der Hoffmannstraße in Obersendling (vgl. Abb. 3),
- „Parkstadt Schwabing“ – Neustrukturierung des Gewerbegebietes an der Neusser Straße in Schwabing (vgl. Abb. 4),
- „Rund um den Ostbahnhof“ – Neustrukturierung des Gewerbegebietes östlich und nördlich vom Ostbahnhof (vgl. Abb. 5) und
- „Theresienhöhe“ – Nachnutzung des ehemaligen Messegeländes an der Theresienhöhe (vgl. Abb. 6).

Es ist auffallend, dass alle Flächen früher überwiegend gewerblich genutzt worden sind und dass deshalb auch bei den Planungskonzeptionen mit der Ausnahme der Siedlung am Ackermannbogen der gewerbliche Anteil mehr oder minder deutlich überwiegt. Das hängt einerseits mit dem großen Bedarf an Büro- und Gewerbeflächen in München und andererseits mit der günstigen Lage der Gebiete in Beziehung zu den Massenverkehrsmitteln zusammen. Der Impuls zur städtebaulichen Umstrukturierung ging in vielen Gebieten von den privaten Grundstückseigentümern aus, die das Ziel verfolgen, die bauliche Struktur des ganzen Quartiers neu zu organisieren, um den Neubau von hochwertigen Gebäuden zu ermöglichen.

Es wird der methodische Weg gewählt, die Entwürfe daraufhin zu befragen, welche Antworten auf die Frage nach der urbanen Qualität vorgeschlagen werden. Die fünf Planungsbeispiele dienen so als empirischer Hintergrund für die Analyse der städtebaulichen Strategien, die zur Lösung der heutigen Entwicklungsprobleme angewandt werden. Es geht nicht um die Analyse der Fragen, warum sich die gewählten Entwürfe durchgesetzt haben und wo ihre Stärken und Schwächen liegen, sondern um die Entwicklung eines in die Zukunft weisenden neuen Leitbildes für die Entwicklung von neuen Stadtquartieren auf der Basis der ausgewählten Entwürfe.

Die Analyse steht vor der Schwierigkeit, dass noch kein Projekt fertig gestellt ist und dass in einigen Projekten noch nicht einmal endgültige Klarheit über das städtebauliche Konzept besteht. Es kann deshalb nicht bestimmt werden, was von den Planungsvorstellungen schließlich umgesetzt werden wird. Erfahrungsgemäß bleiben gerade die Einrichtungen und Qualitäten auf der Strecke, die für das städtische Leben im Quartier von Bedeutung sind: das Angebot an Geschäften und an sozialen und kulturellen Einrichtungen. Für die angestrebte Analyse ist dies aber kein Handicap, da es primär darum geht, für die erkannten städtebaulichen Entwicklungsprobleme zukunftsweisende Antworten zu finden.

## 3 ANALYSE DER AKTUELLEN PLANUNGSKRITERIEN FÜR NEUE STADTQUARTIERE

In den Begründungen der gewählten städtebaulichen Entwürfe herrschen einige wenige Kernbegriffe vor: Funktionsmischung, Dichte, vielfältiges Wohnungsangebot, Grünvernetzung, stadtvträglicher Verkehr und soziale Mischung. Sie entsprechen dem Leitbild der Münchner Stadtentwicklungsplanung »kompakt, urban, grün« (vgl. München kompakt, urban, grün. Neue Wege der Siedlungsentwicklung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung 1995). Alle Kriterien sind letztlich auf das eine Ziel gerichtet, für die künftigen Bewohner des neuen Stadtquartiers urbane, d.h. attraktive Lebensbedingungen zu schaffen.

Im Folgenden geht es nicht um eine umfassende Analyse aller städtebaulichen Planungsqualitätsziele, sondern nur um die Prüfung derjenigen, die für die urbane Attraktivität eines Stadtquartiers relevant sind. Es soll gefragt werden, wie die Lebensbedingungen beschaffen waren, als sich das heutige Bild von Urbanität gebildet hatte und wie sie sich unter dem Einfluss von ökonomischen und sozialen Veränderungen verändert haben. Es stellt sich die Frage, ob die Planungskriterien heute noch von den ökonomischen Rahmenbedingungen unterstützt werden.

### 3.1 Funktionsmischung

In keinem städtebaulichen Konzept fehlt das Versprechen, dass durch die Mischung der Funktionen Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit und Kultur ein attraktives Stadtquartier geschaffen werden soll. Funktionsmischung ist regelrecht zu einem Zauberwort geworden, da von ihr in erster Linie die gewünschte »urbane« Qualität erwartet wird.

Das Ziel der Funktionsmischung orientiert sich an dem Bild der Stadt des 19. Jahrhunderts, in der teilweise mehrere Funktionen auf einer Parzelle angesiedelt waren: im Erdgeschoss Läden, im Hinterhof Handwerker, in den Obergeschossen Wohnungen, teilweise für unterschiedliche soziale Schichten, auch für Büros von freien Berufen wie Steuerberater oder Ärzte. Die wichtigen Hauptverkehrsstraßen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln hatten sich zu Geschäftsstraßen mit einem fast lückenlosen Band von Geschäften herausgebildet. In fußläufiger Entfernung hatte die Wohnbevölkerung alles vorgefunden, was sie für die Reproduktion ihres Lebens benötigte.

#### Wohnen und Einkaufen

Schon bei dem Bau der großen Stadtrandsiedlungen in den 60er Jahre sind keine neuen Geschäftsstraßen mehr entstanden. Das Angebot an Waren und Dienstleistungen wird seitdem punktförmig in Einkaufszentren konzentriert. Das hängt damit zusammen, dass zum einen bei den Waren und Dienstleistungen ein gewaltiger Konzentrations- und Rationalisierungsprozess stattgefunden hat, der noch längst nicht zum Abschluss gekommen ist, zum anderen sich das Kundenverhalten ganz erheblich verändert hat.

Abbildung 1: Lage der untersuchten Stadtquartiere (Digitaler Atlas München)

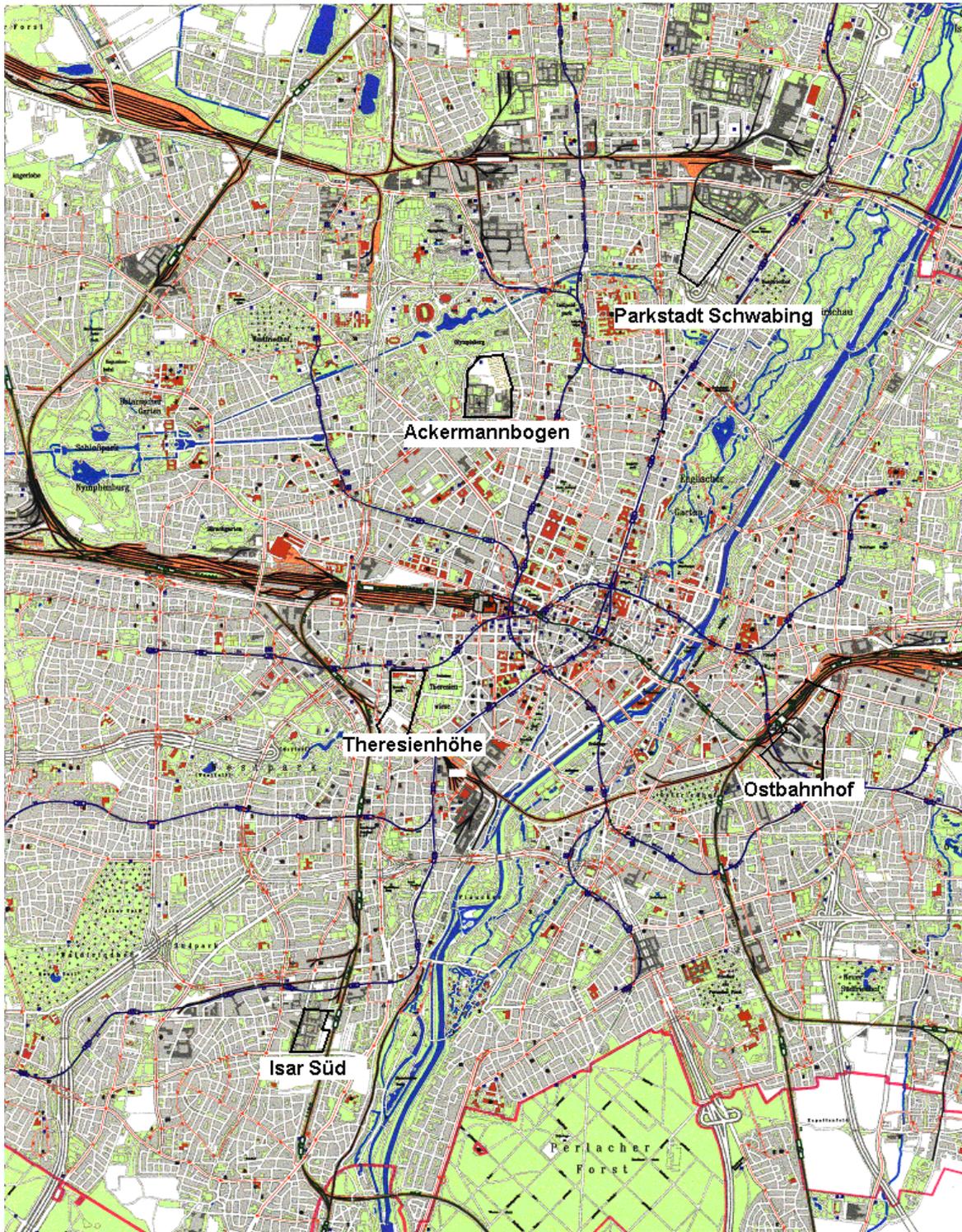


Abbildung 2: Rahmenplan Ackermannbogen 15.07.2002, Architekten Vogel + Bruninger



Tabelle 1: Steckbrief für Siedlung am Ackermannbogen	
Größe: 39,5 ha	Städtebaulicher Ideenwettbewerb 1997
Entfernung zum Stadtzentrum: 3,2 km	Planungsstand: Baubeginn 2002
Frühere Nutzung: Bundeswehrkaserne	GFZ Ø:
Zielsetzung: kostengünstiger Wohnungsbau	Wohnungen: 2200 (30 % öffentlich gefördert)
	Arbeitsplätze: ca. 500

Abbildung 3: Freiflächenplan Isar Süd JSWD Architekten und Planer und Lill + Sparla Landschaftsarchitekten



Tabelle 2: Steckbrief Stadtquartier Isar Süd (Hoffmannstraße)	
Größe: 45 ha	Städtebaulicher Ideenwettbewerb 2002
Entfernung zum Stadtzentrum: 5,8 km	Planungsstand: Strukturplanung, Baubeginn 2004
Frühere Nutzung: Werksgelände, Parkplatz	GFZ Ø: ca. 1,9
Zielsetzung: Umstrukturierung des Werkgeländes der Siemens AG, Wohnungsbau	Wohnungen: 1100-1.500 (30% öffentlich gefördert)
	Arbeitsplätze: bisher 16.000, zukünftig: 38.000

Abbildung 4: Parkstadt Schwabing Architekt Andre Perret, München und Prof. Rainer Schmidt, Landschaftsarchitekt

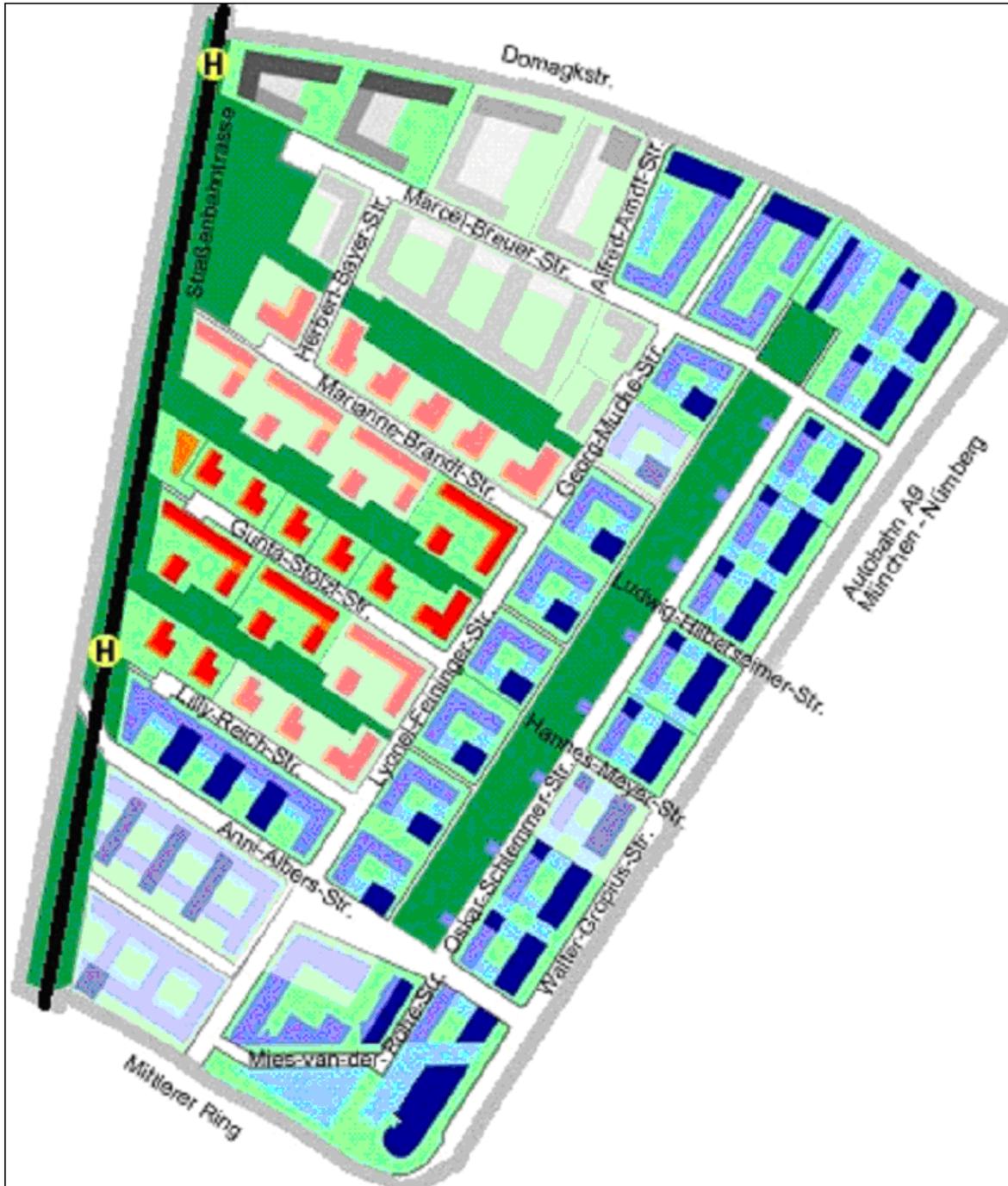


Tabelle 3: Steckbrief Stadtquartier Parkstadt Schwabing (Neusser Straße)	
Größe: 40,5 ha	Städtebaulicher Ideenwettbewerb: 1994
Entfernung zum Stadtzentrum: 3,8 km	Planungsstand: in Bau
Frühere Nutzung: Gewerbe	GFZ Ø: 1,6
Zielsetzung: Standort für hochwertige Bürogebäude, Wohnungsbau	Wohnungen: 1.600
	Arbeitsplätze: 12000

Abbildung 5: Ostbahnhof Strukturplan - 03 München, Büro für Architektur und Städtebau München

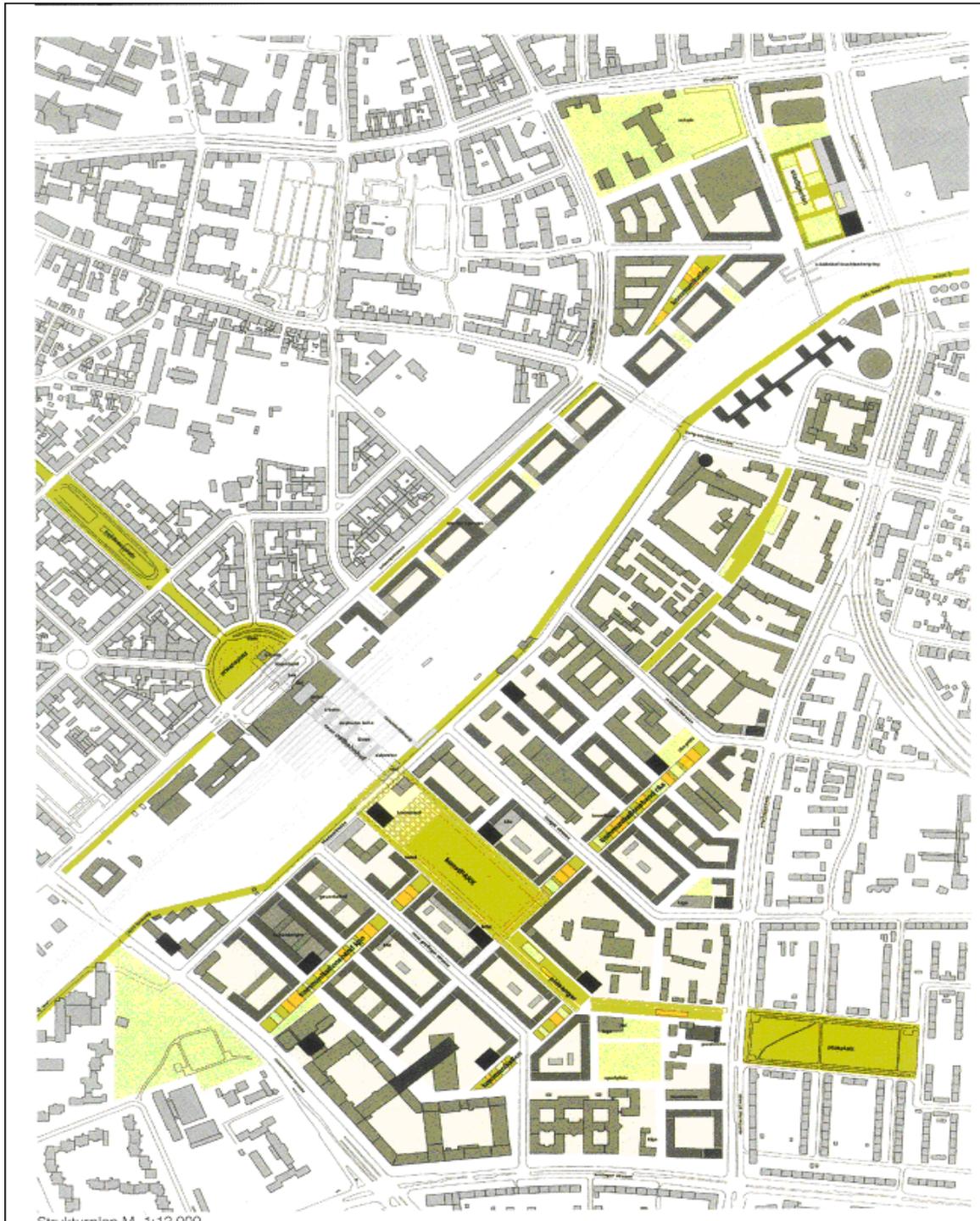


Tabelle 4: Steckbrief Stadtquartier Ostbahnhof	
Größe: 115 ha	Städtebaulicher Ideenwettbewerb 2002
Entfernung zum Stadtzentrum: 2,8 km	Planungsstand: Strukturplanung
Frühere Nutzung: Gewerbe	GFZ Ø:
Zielsetzung: städtebauliche Aufwertung durch gemischte Nutzungen	Wohnungen: 1.500 - 2000
	Arbeitsplätze: 6.000

Abbildung 6: Theresienhöhe Strukturmodell 1999, Steidle & Partner, München



Tabelle 5: Steckbrief Stadtquartier Theresienhöhe	
Größe: 40,6 ha	Städtebaulicher Ideenwettbewerb 1997
Entfernung zum Stadtzentrum: 2,2 km	Planungsstand: in Bau
Frühere Nutzung: Messegelände	GFZ Ø: Wohnen 1,5–1,6, Gewerbe 2,3-2,5
Zielsetzung: Wohnen und Arbeiten in attraktiver Stadtlage	Wohnungen: 1.500 (40 % öffentlich gefördert)
	Arbeitsplätze: 4000-5000

Seit Anfang der 90er Jahre ist im Lebensmitteleinzelhandel der Geschäftsbesatz von ca. 85.000 Einheiten auf ca. 67.000 zurückgegangen. Dies geschieht in der Regel zu Lasten der Vollsortimenter und zum Nutzen der Discounter. Diese haben sich im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt. Je Supermarkt gibt es heute bereits 1,5 Discounter. In den nächsten fünf Jahren wird mit einem Marktanteil dieses Betriebstyps von bis zu 40 Prozent gerechnet. Die Discounter waren z.B. in 2002 die einzigen Anbieter im Lebensmitteleinzelhandel mit einem Umsatzplus von über 11 Prozent.

Während ein Lebensmittelladen vor 50 Jahren mit ca. 20 m<sup>2</sup> auskam und meist von einem Bäcker und Metzger und anderen Geschäften ergänzt wurde, werden heute in Neubauquartieren kaum mehr Lebensmittelläden unter 800m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VKF) eingerichtet. Die Lebensmitteldiscountketten (mit ca. 700 bis 1.500 Artikeln und bis zu zweimal pro Woche wechselnden Non-food-Aktionen) verlangen mindestens 700 m<sup>2</sup> VKF, Lebensmittelvollsortimenter (ab ca. 8.000 Artikel) starten in der Regel mit mindestens 900 - 1200 m<sup>2</sup> VKF.

Ein ähnlicher Konzentrationsprozess lässt sich auch bei den Gütern des mittel- und längerfristigen Bedarfs beobachten. Es ist absehbar, dass z.B. das Angebot an Elektrogeräten und Einrichtungsgegenständen – außer bei spezialisierten Bedarfen und in Verbindung mit handwerklichen Dienstleistungen - nur noch an wenigen verkehrsgünstig gelegenen Fachmärkten und Wohnkaufhäusern bestritten wird.

Das virtuelle Einkaufen über das Internet hat zwar entgegen den früheren Prognosen noch keine relevante Größenordnung erreicht (z.Zt. ca. 1,6 % Umsatzanteil; bei sogenannten internet-affinen Artikeln wie Büchern und CDs höher), aber er verschärft durch eine verstärkte Preistransparenz zumindest den Wettbewerbsdruck auf den stationären Einzelhandel.

Das Einkaufsverhalten der Bevölkerung selbst prägt zum Teil diese Prozesse (Schnäppchenjäger-Mentalität erfordert neue kostengünstige Unternehmenskonzepte), passt sich aber umgekehrt laufend diesen Prozessen auch an. So wird seitens der Konsumenten inzwischen klar differenziert zwischen dem Versorgungskauf an zentralen, verkehrsgünstigen, oft an der Peripherie gelegenen Standorten und dem sogenannten Erlebniskauf. Dieser findet in der Regel an gewachsenen Innenstadtstandorten mit hoher Aufenthaltsqualität, einer großen Funktionsmischung und einem umfassenden Angebot an Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfsbereiches mit Schwerpunkten bei innerstädtischen Leitbranchen wie Textil, Schuhe, Sport, Lederwaren, Optik und Schmuck statt.

Wenn in den traditionellen Geschäftsstraßen der innerstädtischen Altbauquartiere das kleinteilige Angebot heute noch weiter existiert, so ist dies kein Beweis gegen den globalen Trend zur Konzentration des Warenangebots. Auch in den Altbauquartieren lässt sich ein Strukturwandel beobachten. Der Einzelhandel in Nebenlagen gibt auf oder wandert an einige wenige, höher frequentierte Standorte. Darüber hinaus ist auch hier der Trend zur Fläche zu beobachten. Nach und nach verschwinden die kleinteiligen Fachgeschäfte. Stattdessen finden sich sehr häufig Nahversorger mit einer ausgeprägten Kompetenz im Frischebereich, kombiniert zum Teil mit Imbissfunktion oder/und anderen Zuerwerbssbereichen (Lotto, Post, Reinigungsannahme etc.). Dadurch kommt es stadtweit zur „Ungleichzeitigkeit des Gleichzeitigen“ beim Einkaufsverhalten. Die Bewohner der neuen Stadtquartiere kaufen in Einkaufszentren ein, die Bewohner von Altbauquartieren in traditionellen Geschäftsstraßen.

Aus betriebswirtschaftlichen und strukturellen Gründen ist es deshalb zwingend, dass sich in neuen Stadtquartieren mit bis zu 2.000 Einwohnern höchstens ein Nahversorger herausbilden kann, der bestenfalls noch von einem Lebensmittelhandwerker (Bäcker, Metzger) ergänzt wird. Sich mehr zu wünschen, wäre illusionär, weil dafür die ökonomischen und betriebswirtschaftlichen Grundlagen fehlen. Es nützt auch nichts, wenn Ladenflächen vorgehalten werden, damit man im Quartier auf künftigen Bedarf reagieren kann. Hier stellt sich nicht nur die Frage, wer das finanzieren soll, sondern auch die Frage, ob es angesichts der raschen Veränderungen in der Einzelhandelslandschaft realistisch ist, zukünftig überhaupt noch Interessenten für kleinere Ladenflächen zu finden. Besser ist es, frühzeitig mit einer aktiven Standortpolitik auf die sich wandelnden Konzepte und Anforderungen zu reagieren und die planerischen Steuerungsmöglichkeiten entsprechend auszuschöpfen. Dazu gehört auch alternative, betriebswirtschaftlich bewährte Konzepte im kleinteiligen Nahversorgungsbereich außerhalb der klassischen Filialistenstruktur in die Überlegungen mit einzubeziehen. Investitionen in Einzelhandelsimmobilien im größeren Stil werden heute nur noch in betriebswirtschaftlich sinnvollen Größenordnungen und an günstigen Standorten vorgenommen. Dabei gilt es in den Stadtquartieren auch zwischen eventuell konkurrierenden Zielen abzuwägen,

wie z.B. Sicherung der wohnortnahen Grundversorgung vs. der mit größeren Einzelhandelseinrichtungen verbunden Erhöhung des Verkehrsaufkommens.

Aus der Tatsache, dass in den Altbauquartieren der Innenstädte noch scheinbar vitale Geschäftsstraßen existieren, wird oft der Schluss gezogen, dass diese Funktionsmischung durch planerische Maßnahmen hergestellt werden könne. Dies muss als ein Trugschluss erkannt werden. Was die Funktionsmischung von Wohnen und Einkaufen anbetrifft, zeigt sich, dass das Ziel der Funktionsmischung seinen planerischen Gegenstand verloren hat. Die Funktionen von Wohnen und Einkaufen haben sich in Neubauquartieren größtenteils entmischt. Die Planungspraxis bestätigt immer wieder, dass mit planerischen Mitteln dem Trend zur Entmischung nur begrenzt entgegengewirkt werden kann.

## Arbeiten und Wohnen

Das Ziel der Funktionsmischung von Arbeiten und Wohnen ist primär aus dem engen Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten in den gründerzeitlichen Wohnblöcken entstanden. Die mittelalterliche Einheit von Wohnen und Arbeiten wurde zum Teil von den Handwerkern fortgeführt oder wurde in den Werkwohnungen nur geringfügig aufgebrochen. Aus dem engen Miteinander von Wohnungen und Arbeitsplätzen entstanden beträchtliche Störungen des Wohnens durch Lärm und Emissionen. Andererseits waren die Betriebe in ihrem Expansionsbestreben eingeschnürt. Deshalb wurde nach dem 1. Weltkrieg für die Qualitätsverbesserung beider Funktionen eine deutliche Funktionstrennung angestrebt. Aber die gebauten Ergebnisse mit reinen Schlafquartieren einerseits und tristen Büro- und Gewerbeparks andererseits waren wenig befriedigend, nicht zuletzt weil sie nicht dem Bild der urbanen Stadt entsprachen. Deshalb wurde in den letzten Jahrzehnten wieder gezielt eine Funktionsmischung angestrebt.

Allerdings sind im Büro- und Gewerbebau Entwicklungen eingetreten, die die kleinteilige Mischung von Wohnen und Arbeiten, wie es sie in den gründerzeitlichen Vierteln gab und zum Teil noch gibt, erschweren, wenn nicht sogar völlig ausschließen. Die durchschnittliche Größe von Bürogebäuden hat so stark zugenommen, dass sie nur in Ausnahmefällen in Wohngebieten untergebracht werden können, ohne dass die Maßstäblichkeit von Wohngebäuden radikal gesprengt wird. Die unterschiedlichen baulichen Bedingungen und die Sicherheitsanforderungen für Bürogebäude und Wohnungen führen dazu, dass sich Investoren aus Kostengründen für reine Funktionsimmobilien entscheiden. Es wird deshalb immer mehr zur Ausnahmeerscheinung, dass Betriebe geschossweise in Wohngebäude untergebracht werden - mit Ausnahmen von Läden in günstigen Lagen. Stattdessen werden ganze Blöcke als Gewerbeeinheit (wie im Projekt Ostbahnhof) oder ganze Teilquartiere (wie im Projekt Parkstadt Schwabing) als Gewerbebereiche geplant. Die geschossweise Funktionsmischung des 19. Jahrhunderts gehört der Vergangenheit an, aber es nicht ausgeschlossen, dass gewerbliche Nutzungen und Wohnen in relativer Nachbarschaft zueinander stehen können. Denn im Grunde hat die Verträglichkeit der gewerblichen Nutzungen mit dem Wohnen zugenommen, obwohl sich die Schutzwürdigkeit des Wohnens erhöht hat, da große Fortschritte in der Vermeidung von Emissionsbelastungen erzielt worden sind.

Die Mehrheit der Produktionsbetriebe ist in der Vergangenheit wegen ihrer wachsenden Größe und wegen ihrer Unverträglichkeit mit der Wohnnutzung aus den Innenstadtrandgebieten an den Stadtrand gezogen und hat dort Standorte gesucht, wo sie verkehrsmäßig gut erreichbar sind, Erweiterungsoptionen haben und nicht auf andersartige Nutzungen Rücksicht nehmen müssen. Das schließt natürlich nicht aus, dass Betriebe an ihren traditionellen Innenstandorten geblieben sind, wie z.B. ARRI in der Maxvorstadt, wenn es ihnen gelingt, die benachbarten Wohnungen vor störenden Emissionen zu bewahren.

Es ist zu fragen, ob das Nebeneinander von Arbeiten und Wohnen noch eine wechselseitige Bereicherung für beide Funktionen bringt. Der Glaser im gründerzeitlichen Hinterhof oder der Schuster im Vordergebäude hatte seine Kundschaft in der Nachbarschaft und war für die Kinder eine Quelle von Erfahrungen. Die heutigen Handwerksbetriebe bedienen mehr oder weniger das ganze Stadtgebiet und sind auf die räumliche Nähe zu ihren Kunden nicht mehr angewiesen. Für Produktionsbetriebe und Büros hat es ein räumliches Aufeinanderangewiesensein nie gegeben. Sie beliefern tendenziell die ganze Stadt bzw. die ganze Welt und beziehen ihre Arbeitskräfte aus der ganzen Region bzw. darüber hinaus, wobei allerdings in den einzelnen Branchen große Unterschiede festzustellen sind.

Dass Arbeitskräfte in der unmittelbaren Nachbarschaft zu ihren Betrieben wohnen, ist mehr oder weniger ein Zufall geworden. Angesichts der Wahrscheinlichkeit, dass man in der mobilen, flexiblen und hochgradig ausdifferenzierten Arbeitswelt öfters den Arbeitsplatz wechselt oder wechseln muss, sucht man sich von vornherein unabhängig vom Arbeitsplatz eine Wohnung nach den persönlichen Standortansprüchen und hält dann auch an der einmal gefundenen Wohnung fest, wenn man den Arbeitsplatz wechselt. Haushalte mit schulpflichtigen Kindern haben eine stärkere Beharrungstendenz. Haushalten mit mehreren Erwerbstätigen gelingt es selten, eine Wohnung zu finden, die optimal zu den Arbeitsplätzen der Haushaltsmitglieder liegt. Ohnehin läßt es ein angespannter Wohnungsmarkt kaum zu, den Wohnstandort ohne empfindliche Mietsteigerungen den wechselnden Arbeitsplätzen anzupassen. Das planerische Argument, dass mit der Funktionsmischung das Verkehrsaufkommen reduziert werden könnte, ist theoretisch richtig. In der Praxis setzt sich aber die Tendenz durch, dass sich die durchschnittlichen Distanzen zwischen Arbeitsplatz und Wohnstandort aufgrund der Verfügbarkeit und des Preises von effizienten Verkehrsmitteln eher weiter vergrößern. Die ökonomischen Bedingungen des 19. Jahrhunderts unter denen Funktionsmischung einen Sinn gemacht hatte, sind unwiederbringlich verloren gegangen.

Zwar sind die heutigen Bürogebäude relativ wohnverträglich, aber eine unmittelbare Nachbarschaft bringt für beide Seiten keinen Gewinn. Große Bürogebäude machen am Abend die Straße tot. Wenn Bürogebäude wegen der angestrebten Mischung mit dem Wohnen eine günstige Lage zu den Öffentlichen Nahverkehrsmitteln oder zum überörtlichen Straßennetz verlieren, ist das eher als ein Nachteil anzusehen, weil die Arbeitsplätze wegen ihrer stoßweisen Belastung des Verkehrs beim Anschluss an die Massenverkehrsmittel Vorrang haben sollten.

Gegen den langfristigen Trend zur Funktionsentmischung wird oft entgegengehalten, dass aufgrund von Dezentralisierungstendenzen im tertiären Bereich die Chancen für eine verstärkte Funktionsmischung wieder wachsen würden. Der Trend zu kleineren Organisationseinheiten begünstigt, unterstützt durch die neuen Informationstechnologien, die Integration von Bürogebäuden in Wohngebiete. Falls das zutreffen sollte, bedeutet das aber noch lange nicht, dass ein unmittelbarer Funktionsaustausch entsteht. Wie unten gezeigt wird, kann aber dieser Trend bedeutsam für die evtl. Funktionsumnutzung von Bürogebäuden in Wohngebäude sein. Eine Funktionsmischung wird in Zukunft wahrscheinlich in der Form stattfinden, dass ein Teil der beruflichen Arbeit in der Wohnung (z.B. in der Form von Telearbeit) oder in Gemeinschaftsbüros im Stadtquartier erledigt wird (vgl. Kap. 5.3).

## Infrastruktur und Freizeit

Auch bei den Infrastruktur- und Freizeiteinrichtungen ist die Entstehung von Großeinrichtungen zu beobachten. Statt dem Sportplatz um die Ecke werden Bezirkssportanlagen gebaut, statt der zweigruppigen Kindertagesstätte werden Einrichtungen mit sechs Gruppen bevorzugt. Die Fußballstadien haben ihren Einzugsbereich in der gesamten Region und darüber hinaus. In vielen Städten gibt es bereits so genannte Urban Entertainment Centers, in denen verschiedene Freizeitaktivitäten, ein Multiplexkino, Gastronomie, Hotels, Einzelhandel, Gesundheits- und Finesseinrichtungen u.a. konzentriert werden, die ein gesamtstädtisches Einzugsgebiet haben.

Auch für das Umstrukturierungsgebiet am Ostbahnhof hatte die Eigentümergemeinschaft Ostbahnhof Süd im Jahr 2000 ein Planungskonzept vorgelegt, das als zentrales Element die Entwicklung eines Urban Entertainment Centers (UEC) durch einen britischen Investor beinhaltete. Das UEC war als neues urbanes »Lifestyle-Quartier« mit Büros und Einzelhandel, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen (große Einzelhandelsflächen, Multiplex-Kino, Gesundheitsclub, Schwimmbad), mit einer Geschossfläche von ca. 375.000 m<sup>2</sup> konzipiert, in die auch Teile des Kunstparks Ost integriert werden sollten. Das Konzept wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München abgelehnt, weil befürchtet wurde, dass das geplante Multiplexkino der Münchner Kinokultur den Boden entziehen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit der bereits geplanten Multiplexkinos untergraben würde. Diese Entscheidung hat sich als richtig herausgestellt, da sich in der Zwischenzeit der Freizeitmarkt verändert hat und sich Großinvestitionen in diesem Bereich nicht mehr lohnen.

Aus diesen Überlegungen zur Tendenz der Funktionsentmischung ist das Fazit zu ziehen, dass die Funktionsmischung für die Beurteilung von städtebaulichen Entwürfen nicht mehr als taugliches Kriterium angesehen werden kann. Die Funktionsmischung ist beim Einkaufen zu einem irrealen Ziel geworden. Sie ist zwar bei den Funktionen von Arbeiten und Wohnen planerisch herstellbar,

aber die damit erwünschten Wirkungen der Verkehrsminderung sind nur eingeschränkt erreichbar. Von Funktionsmischung zu sprechen, wenn wie im Projekt Schwabing Nord neben einem Teilbereich für Bürogebäude ein Teilbereich für Wohnungen geplant wird, ist im Grunde irreführend. Offensichtlich verschieben sich im historischen Verlauf die Kriterien von ökonomisch zuträglicher Funktionsmischung fortlaufend. In der aktuellen Phase der Stadtentwicklung kann die Funktionsmischung nur noch auf der Ebene der Gesamtstadt geplant werden. Damit verliert sie aber als Planungskriterium für überschaubare Stadtquartiere an Bedeutung.

### 3.2 Dichte

Hohe Dichte gilt als die zentrale Voraussetzung für attraktive Stadtquartiere. Dichte hat den Vorzug, dass sie zu einem flächensparenden Umgang mit dem Boden führt, dass sie vor zu starker Versiegelung des Bodens schützt und dass die bestehenden Infrastruktureinrichtungen wie die Öffentlichen Massenverkehrsmittel und andere öffentliche Einrichtungen besser ausgenutzt werden. Ausschlaggebend für die hohe planerische Wertschätzung der Dichte ist aber, dass Dichte die Voraussetzung für ein attraktives »urbanes« Milieu zu sein scheint.

Unter Dichte wird dabei in der Regel primär das durch bauliche Dichte bedingte enge Zusammenleben verstanden. Dabei wird angenommen, dass sich die bauliche Dichte auch im öffentlichen Raum in einer großen Zahl von gleichzeitig anwesenden Menschen manifestiert. Auf dem Hintergrund von Erfahrungen, dass dünn besiedelte Einfamilienhausgebiete langweilig sind, wird angenommen, dass die Attraktivität mit steigender Dichte zunimmt. Allerdings gibt es große Unsicherheit, bei welcher Dichte das Attraktivitätsoptimum erreicht wird. Es gibt bisher kein städtebauliches Rezept, welche Dichte und welche Bauformen zum gewünschten Ziel führen.

Die Erfahrungen mit der europäischen Stadt des 19. Jahrhunderts legen den Schluss nahe, dass ihre Qualitätsmerkmale direkt mit der quantitativ gemessenen baulichen und bevölkerungsmäßigen Dichte zusammenhängen. Dort, wo viele Menschen wohnten, war auch intensives städtisches Leben zu beobachten. Je dichter die Menschen wohnten, umso quirliger war das städtische Leben. Es ist fraglich, ob dieser Zusammenhang auf die heutigen städtischen Lebensbedingungen übertragen werden kann.

Es sind Entwicklungen eingetreten, die den früheren Zusammenhang zwischen quantitativer Dichte und Qualitätsmerkmalen städtischen Lebens aufgelöst haben:

Die Bevölkerungsdichten der Städte des 19. Jahrhunderts werden heute abgelehnt. Die Dichten waren das Ergebnis extremer Wohnungsnot, kleiner bzw. überbelegter Wohnungen und äußerst hoher Ausnutzung der Grundstücke, mit der Folge unzureichender Belichtung und Besonnung. Die durchschnittliche Geschossflächenzahl von 3,0 und mehr für größere Quartiere ist heute auf 1,0 – 1,2 gesunken. Auf der anderen Seite ist die durchschnittliche Wohnfläche/Einwohner von ca. 12 m<sup>2</sup> vor 50 Jahren heute auf 39 m<sup>2</sup> gestiegen. Das bedeutet, dass auf einem Straßenabschnitt von 100 m, auf dem früher ca. 1000 Menschen wohnten, heute gerade noch ca. 100 Menschen leben. Es hat damit eine außerordentliche Verdünnung des öffentlichen städtischen Lebens stattgefunden. Die bauliche Dichte, die den heutigen Wohnansprüchen genügen, liegt somit so deutlich unter der Dichte früherer Zeiten, dass selbst eine relativ starke Erhöhung der Geschossflächenzahl um 50 Prozent nur eine relativ geringfügige Vermehrung der Einwohner führt, die sich im Straßenbild kaum bemerkbar macht. Eine relativ hohe Geschossflächenzahl ist aber bei Wahrung der heutigen Wohnungsqualitätsstandards nur an besonderen Lagen sinnvoll (wie z.B. an der Südseite von Bahnlinien oder Gewerbegebieten). Die Pschorrhöfe in München an der Hackerbrücke mit einer GFZ von 2,38 zeigen aber, dass in ungünstigen Lagen beträchtliche Verschattungen und unattraktive Hinterhöfe in Kauf genommen werden müssen.

Die beengten Wohnverhältnisse und der geringe Wohnstandard im 19. Jahrhundert haben dazu geführt, dass viele Funktionen aus den Wohnungen ausgelagert werden mussten. Da häufig ein Bad fehlte, ging man in öffentliche Badeanstalten. Mit Freunden traf man sich in Kneipen. Für die Unterhaltung gab es noch kein Radio oder Fernsehen, so dass man sie im öffentlichen Raum der Straße, in den Gaststätten oder in den kulturellen Einrichtungen suchte. Zur Lagerung der Lebensmittel gab es nur unzureichende Möglichkeiten, so dass man z.B. täglich zum Einkaufen der Milch gehen musste. Man musste mehrere Geschäfte aufsuchen, weil der täglich benötigte Bedarf noch nicht in Supermärkten konzentriert war. Häufig wurde der Brotteig in die Bäckerei gebracht,

um das Brot dort backen zu lassen. Wenn man Hilfe oder Informationen brauchte, konnte man nicht zum Telefon greifen, sondern musste die Menschen aufsuchen, von denen man dies erwarten kann. So gab es unzählige Anlässe, sich in den öffentlichen Raum zu begeben und da fast alle Wege zu Fuß gegangen wurden, war auf den Straßen ständig Leben. Hinzu kam, dass viele Händler ihre Waren direkt auf der Straße angeboten haben, viele Handwerker und Dienstleister ihre Ziele zu Fuß ansteuerten, die Kinder auf den Straßen spielten u.ä. Heute fallen nicht nur viele Motive weg, um sich in den öffentlichen Straßenraum zu begeben, hinzukommt, dass man häufig das Haus mit dem Auto verlässt, so dass man gar nicht in der Straße in Erscheinung tritt.

Im Gegensatz dazu können heute die Funktionen der Unterhaltung, Geselligkeit, Freizeit, Körperpflege, Lagerung von Lebensmitteln, Reinigung u. A. in den Wohnungen erledigt werden. Die Anlässe, sich in den öffentlichen Raum zu begeben, sind deutlich geringer geworden und wenn man es tut, wird meistens das private Auto benutzt. Das hat zur Folge, dass man heute nur noch relativ selten als Fußgänger zur Belebung des eigenen Stadtquartiers beiträgt.

Beide Entwicklungstrends führen dazu, dass sich ihre jeweiligen Verdünnungseffekte wechselseitig potenzieren, so dass heute an gleichen Orten in Stadtquartieren außerhalb der Einkaufszentren im Vergleich zu vor 100 Jahren schätzungsweise nur noch weniger als ein Zehntel der Menschen anwesend sind. Diese zahlenmäßige Abschätzung macht deutlich, dass die Anwesenheit von Menschen im öffentlichen Raum nicht merklich durch eine Erhöhung der baulichen Dichte gesteigert werden kann.

Man muss nüchtern zur Kenntnis nehmen, dass alle Versuche, die Anwesenheitsdichte im öffentlichen Raum der Stadtquartiere zu erhöhen, einen nur sehr begrenzten Erfolg haben können:

In bestehenden Stadtquartieren ist es kaum noch möglich, die bauliche Dichte weiter zu erhöhen, weil die Grundstücke meist schon bis an die Grenze der ökologischen Verträglichkeit bebaut wurden. Eine weitere Verdichtung verbietet sich, wenn dadurch die Wohnqualität der vorhandenen Wohnungen vermindert werden müsste. Im Hinblick auf die langfristige Werterhaltung des Gebäudes sollten hier Kompromisse vermieden werden. Eine Verdichtung kommt allenfalls in Frage, wenn die Geschossflächenziffer deutlich unter 1,0 liegt. Aber die dadurch erzielbare Vermehrung der Bevölkerungszahl ist bei der gegenwärtigen Belegungsdichte der Wohnungen so gering, so dass sich dies kaum in einer höheren Anwesenheitsdichte im öffentlichen Raum niederschlägt.

Die Wiederauslagerung von Funktionen aus der Wohnung in den öffentlichen Raum wäre wünschenswert, aber das kann nicht mit planerischen Mitteln gefördert werden. Bislang gibt es wenig Anhaltspunkte dafür, dass objektive Trends in diese Richtung weisen, die auch zu einer Belebung des öffentlichen Raums führen. Wenn z.B. bei steigendem Wohlstand mehr Restaurants besucht werden, ist das in der Regel mit der Benutzung des Autos verbunden.

Die gewünschte hohe Anwesenheitsdichte der europäischen Stadt lässt sich in neuen Stadtteilen nicht wieder herstellen. Es ist zu beobachten, dass sie sich nur an immer wenigen Punkten realisiert: in den Einkaufszonen der Innenstädte, in den Zentren älterer Stadtquartiere und einigen Einkaufsstraßen.

Aus diesen Überlegungen ergibt sich, dass die Dichte längst aufgehört hat, ein sinnvoller Beurteilungsmaßstab für attraktive Stadtquartiere zu sein. Bauliche Verdichtung stellt kein Mittel dar, um die Lebendigkeit und Vielfalt im Stadtquartier merkbar zu erhöhen. Ganz abgesehen davon, dass er ein abstraktes Maß ist, das mit der Qualität der Wohnungen und dem Wohnumfeld wenig zu tun hat. Der Dichtebegriff darf nicht dazu missbraucht werden, um Wohnverhältnisse zu schaffen, die nicht zukunftsfähig sind. Dann würde er nur dazu dienen, eine ökonomisch optimale Grundstücksverwertung zu legitimieren.

### 3.3 Freiraum und öffentlicher Raum

Die Qualität der öffentlichen Grünflächen nimmt in allen städtebaulichen Entwürfen einen fast genauso zentralen Stellenwert wie die verkehrliche Erschließung ein. Seit den 80er Jahren sind die öffentlichen Freiflächen noch weiter dadurch aufgewertet worden, dass ihnen eine ökologische Ausgleichsfunktion für die Eingriffe in den Naturhaushalt, die jede Bebauung unvermeidlich mit sich bringt, zugesprochen wurde.

Die Bewertung der Qualität von Freiflächen ist sehr schwierig geworden, weil dem öffentlichen Grün eine große Fülle von Funktionen zugedacht wird, aber es keinen Konsensus darüber gibt, welche Priorität die einzelnen Funktionen haben sollen:

**Erholungsfunktion:** Die Freiflächen bieten für die angrenzenden Wohngebiete Erholung, Spielplatz für Kinder und Jugendliche, Raum für Bewegung und Spiel, Entspannung und Ruhe.

**Naturkontakt:** Die Freiflächen können in der Stadt, aus der die Natur weitgehend verdrängt wurde, Naturerfahrung vermitteln.

**Soziale Funktion:** Das Grün soll einen Abstand zu anderen Gebäuden oder störenden Funktionen herstellen.

- **Identifikative Bedeutung:** Grünflächen mit hohem Gebrauchswert erhöhen die Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Stadtquartier.
- **Repräsentative Funktion:** Die Gebäude am Rand der Freifläche sollen zur Geltung gebracht werden.
- **Ökologische Funktion:** Die ökologischen Schäden durch die Bebauung sollen Grünflächen und Grünnetzungen kompensiert werden.
- **Raumstrukturierende Funktion:** Das Grün kann in städtebaulichen Entwürfen »Ordnung« schaffen und dem Entwurf eine einprägsame Gestalt geben. Es kann ein Gebiet strukturieren, in dem es Achsen bildet und Verbindungen herstellt.

Wenn man sich die Geschichte der innerstädtischen Plätze vergegenwärtigt, fällt auf, dass sie die Funktion hatten, Raum für Marktstände, politische Versammlungen oder militärische Demonstrationen und Aufmärsche zu schaffen. Die Plätze der mittelalterlichen Städte waren deshalb befestigt und hatten kein Grün (vgl. Siena). Eine Bepflanzung von Plätzen war nur bei den Flächen vor Schlössern anzutreffen, wobei die Sichtachsen auf die Gebäude immer freigehalten wurden. Das Grün hatte hier ausschließlich eine repräsentative Funktion, um den Macht- und Geltungsanspruch des Herrschers zu unterstreichen und Distanz zum Volk herzustellen.

Nach der Abschaffung des Feudalismus war das Bewusstsein noch lebendig, dass sich Freiflächen dafür eignen, Gebäude zur Geltung zu bringen. In vielen Städten wurden öffentliche Plätze eigens dafür errichtet, um den privaten Banken, Firmensitzen und Warenhäusern eine öffentliche Bühne zu schaffen. Die Bürger übernahmen so vom Adel deren Gestaltungsmittel für die Repräsentation von Macht und Geld. Obwohl sie nicht mehr für die Funktion als Marktplatz oder als politischer Versammlungsort benötigt wurden, wurde wegen ihrer primären repräsentativen Funktion bewusst auf eine Begrünung verzichtet (z.B. in Kopenhagen).

Die extrem dichte Bebauung in den neu erbauten gründerzeitlichen Quartieren des 19. Jahrhunderts, in denen auf eine Begrünung der Innenhöfe wie ehemals in der mittelalterlichen und feudalen Stadt zugunsten von Hinterhofbebauung verzichtet wurde, verlangte nach einem Ausgleich durch öffentliche Grünflächen, damit die Kleinkinder einen Spielplatz finden können. Es entstanden die kleinen Freiflächen innerhalb der gründerzeitlichen Wohngebiete (z.B. Viktoriaplatz). Für die Erholungsfunktion und dem Bedürfnis nach Naturerfahrung waren sie völlig unzureichend. Dafür musste man am Wochenende aufs Land.

Viele Untersuchungen haben in den letzten Jahren bestätigt, dass das Urteil vieler Bürger, dass ihre Stadtquartiere völlig unzureichend mit Grünflächen ausgestattet sind, zutreffend ist. Bei der Planung der untersuchten Neubauquartiere wurde deshalb stets auch die Zielvorstellung mit verfolgt, die Freiflächendefizite in den benachbarten Stadtquartieren mit auszugleichen. Das Optimum wären sicherlich Stadtparks mit der Größe des Nymphenburger Parks (21,6 ha), des Luitpold Parks (31,7 ha) oder des Englischen Gartens Süd (35,1 ha), da hier alle Bedürfnisse der Bevölkerung nach Erholung, Spazierengehen, Ruhe, Bewegung, Spiel und Naturerlebnis befriedigt werden kön-

nen. Kleinere Parks haben nur einen eingeschränkten Gebrauchswert. Sie sind für die Kinder und alten und gehbehinderten Menschen von großem Wert, haben aber für den größten Teil der Bevölkerung nur eine geringe Bedeutung, weil ihr Gebrauchspotenzial zu gering ist, vor allem weil sie keine größeren Spaziergänge ermöglichen, ohne dass man ständig im Kreis herum gehen muss.

Da aber Parks in ausreichender Größenordnung in den unterversorgten Stadtteilen nicht mehr untergebracht werden können, ist die Zielvorstellung entstanden, die vorhandenen Stadtparks über Grünvernetzungen leichter erreichbar zu machen.

Stadtflächen, die aufgrund von Umstrukturierungsmaßnahmen zur Disposition stehen, verlangen planerische Überlegungen, wie damit das Freiflächendefizit in den benachbarten Stadtquartieren ausgeglichen werden kann. Absoluten Vorrang muss dabei die Erholungsfunktion der Freiflächen haben. Wenn die repräsentativen und raumstrukturierenden Funktionen des Grüns im Konflikt mit der Erholungsfunktion stehen, muss den letzten eine eindeutige Priorität gegeben werden. Dabei dürfte es auch kein Tabu sein, den größeren Teil der Fläche für neue Freiflächen und Grünvernetzungen zu verwenden, wenn es die Versorgungsanalyse der umgebenen Stadtquartiere verlangt. Es ist auch problematisch, den Freiflächenbedarf des neuen Stadtquartiers mit Planungsrichtwerten zu berechnen, weil dann u. U. Freiflächen herauskommen, die wenig Gebrauchswert haben. Wo die aus Bedarfswerten errechneten Flächen errichtet werden, kann nur aus der gesamtstädtischen Sicht angemessen bewertet werden.

Begrünte Freiflächen spielen im traditionellen Bild der Urbanität, das allenfalls breite Boulevards mit Baumreihen kennt, keine Rolle. Das Grün gehört eher zum Gegenbild des Dorfes und der Landschaft. Dieses Bild der Stadt muss korrigiert werden. Natur war schon immer eine wichtige Ressource für den Abbau von städtischem Stress, für Erholung und hohe Aufenthaltsqualität des städtischen Raums. Natur wurde in dem Maße in die Stadt geholt, wie der alltägliche Stress in den Städten und das Bewusstsein zugenommen hat, dass die industrielle Stadt die Natur vergewaltigt. Natur ist Ruhe und bietet angenehme Gerüche, im Jahresverlauf wechselnde Farben und Kontakt mit Vögeln und anderen Tieren. Zu Recht hat die Freiflächengestaltung in den letzten Jahrzehnten einen überragenden Stellenwert gewonnen. Dieser Aufwertungsprozess der begrünten Freiflächen in der Stadt ist noch nicht abgeschlossen und wird wahrscheinlich zu einem neuen städtebaulichen Leitbild führen, das im Kern aus ruhigem Wohnen in der städtischen Natur besteht.

Es stellt sich die Frage, ob die erholungsrelevanten Freiflächen weiterhin nur additiv zur bestehenden Siedlungsstruktur hinzugefügt werden, oder ob sie viel stärker als bisher die Struktur der Siedlung selbst mit bestimmen. Die oben begründete Umwertung der Straßen und des Baublocks könnte zu einer neuen Zuordnung von Freiflächen und Wohnen führen.

### 3.4 Stadtverträglicher Verkehr

Bei der Beurteilung von neuen städtebaulichen Entwürfen steht die Qualität der verkehrlichen Erschließung bei den meisten Juroren an der obersten Stelle. Das liegt sicherlich nicht nur daran, dass dieses Kriterium scheinbar relativ leicht abprüfbar ist, sondern auch daran, dass die gute Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebiets von überragender Bedeutung ist, wenn sich der größte Teil des Lebens nicht mehr innerhalb, sondern außerhalb des Stadtquartiers abspielt. Außerdem muss man realistischerweise davon ausgehen, dass die Mobilität langfristig weiter zunimmt und die Entkoppelung von Arbeitsort und Wohnort nicht rückholbar ist.

In Wirklichkeit ist die Prüfung der verkehrlichen Erschließung gar nicht so einfach, weil die Kriterien für die Beurteilung der verkehrlichen Erschließung in den letzten Jahren in Fluss geraten sind. Es werden neue Zielvorstellungen diskutiert: autofreies Wohnen, Quartiergaragen, konsequente Trennung des Fuß- und Radwegenetzes von den Autostraßen, autofreie Innenbereiche u.a. Diese Zielvorstellungen verlangen bzw. ermöglichen neue Stadtstrukturen, so dass die Frage diskutiert werden muss, ob man an dem traditionellen Bild der europäischen Stadt festhalten kann.

Die Geschäftsstraße war in der europäischen Stadt der Inbegriff urbaner Lebendigkeit. In unmittelbarer Wohnungsnähe hatten die Bewohner alles gefunden, was sie für das Leben brauchen. Straßenbahnen und Autos gehörten mit zum Bild der Urbanität. Nachdem die innerstädtischen Geschäftsstraßen am Verkehr zu ersticken drohten, wurde die Geschäftsstraßen in fast allen Städten in Fußgängerzonen umgewandelt, der motorisierten Straßenverkehr daraus verbannt und der Öff-

fentliche Nahverkehr nur noch geduldet, wenn er nicht umgeleitet oder in den Untergrund gelegt werden konnte.

Die gegenwärtige Verkehrsplanung hat sich dem Ziel verschrieben, die Verhältnisse des 19. Jahrhunderts mit dem Schlagwort von der »Stadt der kurzen Wege« zu bewahren. Aber die Verkehrsrealität, die von den oben beschriebenen Tendenzen zur Funktionsentmischung geprägt wird, führt dazu, dass der Verkehr ständig zunimmt, wobei der überregionale Verkehr noch stärker als der städtische Verkehr ansteigt. Man muss realistischerweise davon ausgehen, dass die durchschnittlichen Distanzen zwischen Arbeitsort und Wohnort immer größer werden. Das Schlagwort von der »Stadt der kurzen Wege« täuscht darüber hinweg, dass die Realität die »Stadt der langen Wege« ist. Allerdings muss dabei berücksichtigt werden, dass bei Stadtbewohnern, die alle Kontakte mit dem Pkw herstellen, nicht mehr die räumliche Entfernung, sondern die zeitliche Distanz ausschlaggebend für die Beurteilung von nah und fern ist. Unter diesem Blickwinkel bietet auch eine relativ große Stadt in verkehrsschwachen Zeiten immer noch die Chance der Nähe durch relativ geringe zeitliche Distanzen.

Die traditionellen Vorstellungen der verkehrlichen Erschließung sind an dem Baublock orientiert, der von allen Seiten von Straßen umschlossen wird, damit jedes Gebäude direkt angefahren werden kann. Auch wenn seit den zwanziger Jahren die gründerzeitliche Blockbebauung teilweise durch Zeilenbebauung und offene Bauweise verlassen wurde, ist das Denken in Baublöcken davon nicht verändert worden. Die Straßen werden weiterhin als das Grundgerüst der Stadt verstanden. .

Die Blockstruktur steht ohne Zweifel im Herz der Urbanitätsvorstellungen. Sie bietet den Vorzug, dass sie einen überschaubaren, einprägsamen, Orientierung bietenden öffentlichen Raum der Straße bildet, der scharf gegenüber dem privaten Raum der Innenhöfe abgegrenzt ist, der allerdings in den meisten Fällen erst noch von störendem Gewerbe und parkenden Autos befreit werden müsste. Sie hat in der gründerzeitlichen Stadt dazu angespornt, die zur Straße zugewandte Gebäudeseite zu schmücken und dem Auge der Passanten angenehme Reize zu bieten.

In den letzten Jahrzehnten ist der Baublock mit umschließenden Straßen als Grundbaustein der Stadtentwicklung fragwürdig geworden.

Die starke Zunahme des Verkehrslärms hat die frühere, für die europäische Stadt selbstverständliche Orientierung der Wohnungen zur Straße hin zum Problem gemacht. In vielen städtebaulichen Entwürfen für neue Stadtquartiere wenden sich die Wohngebäude mit Lärmschutzwällen aus Erde oder aus Bürogebäuden von den Hauptverkehrsstraßen ab. Die Stadtquartiere haben häufig auch keine Durchquerungsmöglichkeit, um den Verkehr im Inneren des Quartiers so gering wie möglich zu halten. Es entwickelt sich die Zielvorstellung, das frühere Wohnen an der Straße aufzubrechen oder völlig aufzulösen.

Die Blockstruktur ist mit der Vorstellung verbunden, dass jedes Gebäude direkt angefahren werden kann. Da jedes Gebäude praktisch immer an Durchgangsstraßen liegt, führt dies zwangsläufig zu einem dichten Straßennetz und damit zu einer Vermehrung des Verkehrs und zur Gefährdung der Bewohner. Der Versuch, das Wohnen vor dem Verkehrslärm zu schützen und den Raum vor den Gebäuden für spielende Kinder ungefährlich zu machen, hat zu der Idee von Quartiergaragen geführt. Damit kann das Erschließungsnetz wesentlich grobmaschiger gestaltet werden. Allerdings ist die Diskussion noch nicht zu Ende gekommen, wie groß die zumutbare Entfernung von der Quartiersgarage zur Wohnung ist.

Die geschlossene Blockrandbebauung hat den Nachteil, dass ein relativ hoher Anteil der Wohnungen in den Wintermonaten schlecht besonnt ist. Bei einer typischen Straßenbreite von 18 m gelangt in den Wintermonaten kein Sonnenstrahl in die unteren, zur Straßenseite gelegenen Geschosse. In den Ecken der Blöcke entstehen Wohnungen die relativ schlecht besonnt sind, weil die Mehrzahl der Zimmer zwangsläufig nach Norden gehen. Die Besonnung und Belichtung war natürlich in den dicht bebauten Wohnblöcken der Gründerzeit ein großes Problem. Aber auch in weniger dicht bebauten Wohnblöcken ist die Besonnung und Belichtung in vielen Wohnungen zwangsläufig unzureichend.

Wenn die infrastrukturellen Einrichtungen nicht mehr den Straßen entlang, sondern punktförmig in Kleinzentren organisiert werden, verändert sich die Qualität der Straßen. Sie verlieren ihren früheren Charakter als Geschäftsstraßen. Das Leben entweicht aus ihnen, sie werden zu langweiligen Erschließungsstraßen, die von Fußgängern gemieden und konsequenterweise an besonders verkehrsbelasteten Straßenabschnitten in den Untergrund gelegt werden. Wenn die Autostraßen nicht

mehr Inbegriff urbaner Lebendigkeit sind, entsteht die Tendenz, sie auch innerhalb des Stadtquartiers zu minimieren und die Fußwege von den Autostraßen zu trennen.

Diese Entwicklungen haben zu der Diskussion geführt, ob man noch an der traditionellen Blockstruktur festhalten soll. Ist es sinnvoll, an der Blockstruktur als Grundbaustein von städtebaulichen Entwürfen festzuhalten, wenn auf den Straßen kaum noch jemand entlang läuft?

Wenn man sich aber von der Blockstruktur als städtisches Gliederungsprinzip abwendet, entsteht das planerische Problem, wie Siedlungen, die nicht mehr durch Verkehrsstraßen strukturiert werden, eine innere Ordnung erfahren sollen. Es ist deshalb konsequent und auch sinnvoll, wenn die Freiflächen, die sich in der europäischen Stadt zum größten Teil in den privaten Innenhöfen befinden, jetzt als Strukturierungsprinzip verwendet werden. So befindet sich in allen in dieser Arbeit diskutierten Entwürfen im Mittelpunkt der Siedlung eine große Grünfläche. Das ist auch dann der Fall, wenn sich in unmittelbarer Nachbarschaft ein großer Park befindet (wie zum Beispiel bei der Siedlung am Ackermannbogen).

Damit stellt sich die Frage, wie unter den gegenwärtigen Lebensbedingungen ein stadtverträglicher Verkehr aussieht, völlig neu. Auf jedem Fall muss man von der Illusion der »Stadt der kurzen Wege« Abschied nehmen, wenn »kurze Wege« als Synonym für fußläufige Erreichbarkeit verstanden wird. Innerhalb der Stadtquartiere lässt sich der Verkehr ohne weiteres reduzieren, aber auf der gesamtstädtischen Ebene sind die Chancen dafür relativ gering. Die oben beschriebenen Tendenzen zur Zentralisierung beim Einzelhandel und beim Arbeiten führen wahrscheinlich zu einer weiteren Zunahme der Mobilität im städtischen Raum, wobei noch nicht entschieden ist, ob sie in der Zunahme des öffentlichen oder des privaten Verkehrs besteht.

### 3.5 Soziale Mischung

Eine breite soziale Mischung der Bevölkerungsgruppen im Stadtquartier gilt als erstrebenswert, weil angenommen wird, dass die Erfahrung anderer Lebensweisen Toleranz einübt und die Übernahme sozial erwünschter Verhaltensweisen und Normen fördert. Soziale Mischung fördere so die urbane Lebensweise. Sozial gemischte Quartiere mit entsprechend vielfältigem Wohnungsangebot seien auch sozial stabiler und baulich regenerationsfähiger, weil Einkommensveränderungen nicht dazu zwingen, in andere Wohnviertel umzuziehen und damit die vertraute Nachbarschaft zu verlassen. Deshalb wird in den Münchner Siedlungsprojekten im Regelfall ein Anteil von ca. 30 % öffentlich geförderte Wohnungen für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen eingeplant. Dieser Wert kann im Einzelfall höher ausfallen, wenn die Stadt Eigentümerin der Grundstücksflächen ist wie z.B. an der Theresienhöhe oder am Ackermannbogen.

Die soziale Mischung ist allerdings ein planerisches Ziel, das nicht von den Bewohnern geteilt wird. Die Stadtbürger bevorzugen Nachbarn, mit denen eine breite Übereinstimmung in den Lebensauffassungen, Lebensorientierungen und alltäglichen Verhaltensweisen besteht. Sie wissen aus Erfahrung, dass Kommunikation dann reibungsloser klappt. Auch die Anpassungszwänge an die Konsumstandards der nächst höheren Schichten sind geringer. Daraus ist die Folgerung zu ziehen, dass soziale Netze und Nachbarschaften nur unter Gleichgesinnten funktionieren und damit eine relative soziale Homogenität und d.h. soziale Segregation voraussetzen. Bei den Reichen ist diese Segregation sehr ausgeprägt, weil sie es sich leisten können, in die Nähe Gleichgesinnter zu ziehen. Die Mittelschichten versuchen, aus Stadtvierteln zu ziehen, in denen sie zu stark mit unteren Sozialgruppen konfrontiert werden, von denen sie sich abzugrenzen versuchen, aber meistens scheitert dies daran, dass sie keine Wohnung mit günstigen Mieten finden.. Aus diesem Grund haben auch Bauträger von freifinanzierten Eigentumswohnungen Vermarktungsprobleme, wenn ihre Wohnungen in Vierteln liegen, die vom sozialen Wohnungsbau geprägt sind.

Der Druck, gleich gesinnte Nachbarn zu finden, ist allerdings im Laufe der Entwicklung schwächer geworden. Die Nachbarschaft hat deutlich an Bedeutung verloren. Man ist immer weniger auf die Hilfe der Nachbarn angewiesen, da man auf öffentliche Gemeinschaftseinrichtungen zurückgreifen kann (z.B. Kinderkrippen), gegen viele Notfälle versichert ist, über das Telefon weiter weg wohnende Freund und Bekannte herbeirufen kann und wohlhabend genug ist, um sich gegen Mangelsituationen zu schützen. Man ist deshalb nicht mehr so vital darauf angewiesen, dass man sich mit den Nachbarn im Hause gut verträgt. Angesichts dieses Trends, dass die Menschen zwar auf soziale, aber nicht unbedingt auf lokale Netzwerke angewiesen sind, wird das Ziel der sozialen Mi-

schung immer mehr zur Leerformel. Der Zwang zur sozialen Mischung würde dazu führen, dass die Voraussetzungen, Kontakte mit gleich gesinnten Menschen im Quartier zu knüpfen, verschlechtert werden.

### 3.6 Versorgung mit kommerziellen und öffentlichen Dienstleistungen

Oben wurde dargestellt, dass sich in Neubauwohngebieten längst die Tendenz durchgesetzt hat, dass sich die Geschäfte punktförmig in einem Gebäude oder um einen kleinen Platz herum konzentrieren und nur noch den kurzfristigen Bedarf abdecken. Es hängt in der Regel vom Einkommen der Bewohner ab, welche Qualität das Warenangebot hat. Diese punktförmige Konzentration ist Ausdruck der ökonomischen Kräfte, die planerisch kaum beeinflussbar sind. Sie wird weiterhin zunehmen, da der langfristige Trend zur Ausdifferenzierung der Bedürfnisse auch in Zukunft anhalten wird.

Das Nahversorgungszentrum in Neubauquartieren steht in starker Konkurrenz mit anderen Geschäften im Stadtgebiet. Jeder Quartiersbewohner ist gezwungen, das Stadtquartier zu verlassen, um benötigte Waren zu besorgen, die nicht im Quartier angeboten werden. Es liegt deshalb nahe, dass man dann den kurzfristigen Bedarf an Lebensmitteln andernorts mit einkauft. Ohnehin ist eine starke Tendenz zu beobachten, den Bedarf an Lebensmitteln mit dem Auto in Großmärkten mit ihrem reichhaltigeren Warenangebot und günstigeren Preisen abzudecken („Versorgungskauf“). Die Nahversorgungszentren haben deshalb tendenziell die Funktion eines Kiosks, in dem man schnell das Vergessene holen kann. Das begrenzt das Entwicklungspotential von Nahversorgungszentren mit einer begrenzten Einwohnerzahl im Einzugsbereich. Eine Ursache ist auch das Mietpreisniveau für Gewerberäume. Es unterscheidet sich nur unwesentlich von denen in der Innenstadt, so dass sich tendenziell auch nur sogenannte umsatzträchtige Schnelldrehergeschäfte lohnen und sich ein qualitatives Angebot nicht etablieren kann.

Es ist also unrealistisch anzunehmen, dass in dem Nahversorgungszentrum mit einem begrenzten Einzugsbereich auch höherwertige Produkte angeboten werden könnten. Kein Unternehmen ist bereit, das hohe Risiko dafür zu übernehmen. Mit ihrer ausschließlich lokalen Klientel (im wesentlichen Deckung des Familien- und Singlebedarfs vor Ort), haben sie bestenfalls einen dörflichen Charakter. Zu erwarten, dass kleine Nahversorgungszentren urbane Qualität entwickeln könnten, ist illusionär.

Das Angebot an sozialen Infrastruktureinrichtungen wie Kindertagesstätten, Schulen u.a. ergibt sich aus festen Bedarfsschlüsseln. Diese Einrichtungen gehören zum selbstverständlichen Angebot. Kinder- und Jugendfreizeitstätten werden zwar gewünscht, können aber nicht kleinräumig auf Quartiersebene angeboten werden. Darüber hinaus werden je nach sozialer Bedarfslage nachbarschaftliche Beratungs- und Gemeinwesenarbeitsangebote bezuschusst. Stadtteilkulturarbeit kann sich nur in größeren Stadtteilzentren etablieren. Hinzu gesellen sich noch Einrichtungen der Religionsgemeinschaften. Die Bedeutung der öffentlichen und quasi öffentlichen Infrastruktureinrichtungen im Stadtquartier für das urbane Potenzial ergibt sich daraus, dass ihre Räumlichkeiten außerhalb der primären Nutzungszeit für allgemein bürgerschaftliche, kulturelle, soziale und politische Nutzungen nachgefragt werden können, bei Schulen und Kindertagesstätten allerdings nur eingeschränkt. Unter dem Gesichtspunkt der Quartiersbildung und Identitätsstiftung sollte die Verortung von Infrastruktureinrichtungen mit abgewogen werden.

### 3.7 Städtebauliche Gestalt

Von städtebaulichen Entwürfen wird verlangt, dass sie eine übersichtliche Struktur haben. Man soll sich leicht in dem Stadtquartier orientieren können. So wird z.B. im Siedlungsprojekt am Ostbahnhof jeweils am Ende der als Kommunikationsbänder bezeichneten Fußwege ein höheres Gebäude platziert, um so die Orientierung zu erleichtern (Abb. 7). Es wird offensichtlich bei der Bewertung die städtebaulichen Entwürfe die Perspektive des Fußgängers eingenommen, ohne zu realisieren, dass die Stadt fast kaum noch aus der Perspektive des Fußgängers wahrgenommen wird. Da sich die Besucher eines fremden Quartiers vorwiegend mit dem Pkw bewegen, ist diese Perspektive nicht mehr relevant. Für die Bewohner ist die Orientierung ohnehin kein Problem, weil sie sich auskennen.

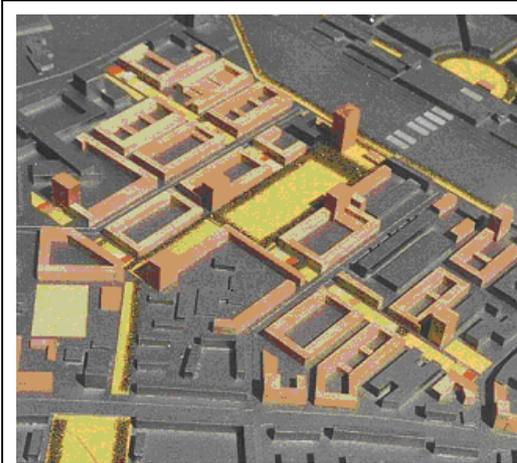


Abb. 7: Kommunikationsbänder in dem Stadtquartier Ostbahnhof

Aus Gründen der Überschaubarkeit des Straßenraumes wird auch häufig noch an der geschlossenen, raumbildenden Blockrandbebauung festgehalten. Oben wurde begründet, dass die verkehrlichen und ökonomischen Gründe für den Baublock weggefallen sind. Zur Verteidigung der Blockstruktur wird oft das Argument vorgebracht, dass sie eine klare Abgrenzung zwischen öffentlichem und privatem Raum ermöglichen. Eine Stadt sei umso städtischer, je stärker die Polarität und Wechselbeziehung zwischen öffentlicher und privater Sphäre ausgeprägt ist (vgl. Hartmut Häubermann, Walter Siebel: Neue Urbanität, 1987). Zu Recht hat Thomas Sieverts in seinem Buch »Zwischenstadt« festgestellt, dass der öffentliche Raum heute eigentlich kaum noch existenziell benötigt wird. »Als (politischer) Versammlungsort und Ort der Vergewisserung von Solidarität ist er nur noch gelegentlich etwa für Demonstrationen

erforderlich – und hierfür freilich auch unersetzlich. Aber alle anderen früher im öffentlichen Raum beheimateten Aktivitäten sind ausgewandert: In die größer und komfortabler gewordenen Wohnungen und Arbeitsstätten, in die gesamtgesellschaftlichen Institutionen, in die spezialisierten Einrichtungen der Klubs und Freizeiteinrichtungen, in die Läden und Kaufhäuser. « (Thomas Sieverts, Zwischenstadt, 1997, S. 35)

Wenn von den städtebaulichen Entwürfen verlangt wird, dass sie Stadtquartiere mit Individualität und Signifikanz schaffen, geht das auch in Richtung einer einprägsamen, unverwechselbaren Stadtgestalt. Ein neues Stadtquartier erhält heute aber sein Image auf Dauer nicht allein durch herausragende Architektur und eine gewisse architektonische Homogenität, sondern muss auch herausragende Wohnqualitäten, die sich wohl auch an der Architektur ablesen lassen müssen, anbieten. Günstig für die Identitätsbildung des Stadtquartiers ist es auch, wenn historische Denkmäler vorhanden sind, die in die Siedlung integriert werden können.

Stadtgestalt ist nach wie vor ein wichtiges Element, aber nicht für die Orientierung, sondern für die Identität eines Stadtquartiers. Man muss sich aber davor hüten, dass die Stadtgestalt zum Trojischen Pferd wird, mit dem traditionelle Stadtbilder und Bauformen, die ihre Orientierungskraft für die gegenwärtige Planungsarbeit verloren haben, konserviert werden.

### 3.8 Zusammenfassung

Die Attraktivität eines Stadtquartiers wurde bisher an der Vielfalt von unterschiedlichen Erfahrungen und Erlebnissen, am Reichtum von potentiellen Kontakten, an der Fülle anregender Angebote von Waren und Dienstleistungen und schließlich auch am kulturellen Angebot gemessen. Die Attraktivität eines Stadtquartiers wurde also von seinen Qualitätsangeboten, und nicht von seiner Dichte, abhängig gemacht. Wenn aber Dichte nur in begrenztem Rahmen verändert werden kann, und Dichtesteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Qualitäten nehmen können, ist es fraglich, ob es weiterhin richtig ist, von den Stadtquartieren etwas zu verlangen, was sie nicht mehr bieten können. Das schafft nur Enttäuschung und Missmut. Man sollte die Stadtquartiere vielmehr an Kriterien messen, die sich auf ihre Lebensqualitäten beziehen.

Aus diesen Überlegungen ist abzuleiten, dass die meisten Kriterien, die bisher für die Bewertung von städtebaulichen Entwürfen verwendet wurden, insbesondere die Kriterien der Funktionsmischung und Dichte, von der Realität überholt worden und für die Bewertung der Qualität von Stadtquartieren irrelevant geworden sind. Daraus folgt, dass neue Qualitätskriterien entwickelt werden müssen, die auf die heutige und zukünftige städtebauliche Gestalt Einfluss nehmen können. Im übernächsten Kapitel soll diskutiert werden, dass die Planungskriterien primär auf die Attraktivität von Lage und Wohnwert der Wohnungen bezogen werden sollten.

## 4 ABSCHIED VOM STÄDTEBAULICHEN URBANITÄTSBEGRIFF

Viele Städte orientieren ihre Stadtentwicklungspolitik am Leitbild der Urbanität. So ist in der Perspektive München zu lesen: »Das Bekenntnis zu einer „neuen“ Urbanität bezieht sich auf die Tradition der europäischen Stadt, welche die soziale und funktionale Mischung und eine hohe räumliche Qualität miteinander verbindet und sich neuen soziokulturellen Lebensweisen und Chancen einer modernen Dienstleistungsgesellschaft öffnet.« (Landeshauptstadt München, Planungsreferat 1997) Die bisherigen Überlegungen haben Zweifel entstehen lassen, ob die gängigen Planungskriterien noch tauglich sind, das von ihnen angestrebte Ziel der Urbanität zu erreichen. Die ökonomische Realität der Stadt hat sich so verändert, dass diese Planungskriterien nicht mehr greifen und eher dazu dienen, das von der Realität Erzwingene als das planerisch Wünschenswerte zu legitimieren. Daraus könnte der Schluss gezogen werden, dass der Begriff der Urbanität keine städtebauliche Relevanz mehr besitzt. Man darf aber nicht den Fehler machen, das Kind mit dem Bade auszuschütten und vom Ende der urbanen Stadt reden. Die objektiven Veränderungen erzwingen vielmehr eine den neuen Verhältnissen angepasste Definition von Urbanität und eine Ableitung von neuen Planungskriterien.

Die Schwierigkeiten mit dem Begriff der Urbanität sind dadurch entstanden, dass er vier Dimensionen hat, die nicht immer klar voneinander unterschieden werden.

- Dimension der Vitalität: Mit urban wird gemeinhin geschäftiges und vielfältige Treiben und die Anwesenheit vieler Menschen auf der Straße assoziiert. Dieser Aspekt dominiert in dem üblichen Gebrauch des Urbanitätsbegriffs.
- Dimension der Kommunikation: Urban soll einen bestimmten Kommunikationsstil der Städter kennzeichnen, der sich durch Toleranz, Weltoffenheit und Freiheit des Denkens auszeichnet und sich von dörflicher Enge, engstirniger Traditionsgebundenheit, von Konformismus, Fremdenangst und ängstlicher Abwehr von allen Veränderungen u. a. unterscheidet.
- Dimension der Stadtstruktur: Urban ist die Stadtstruktur und die gebaute Stadt, die urbane Vielfalt und Kommunikation ermöglicht.
- Dimension der demokratischen Beteiligung: Zur Urbanität soll ganz zentral »das Gefühl der verantwortlichen Verbundenheit mit der Stadt« als Basis städtische Demokratie gehören (Edgar Salin: Urbanität, in: Erneuerung der Städte, Deutscher Städtetag 1960, S. 32).

In der planerischen Diskussion wird der Begriff meistens auf die Dimension der Vitalität und der Stadtstruktur verkürzt und zwischen beiden ein Kurzschluss hergestellt, als bestünde zwischen der Vitalität und der Stadtstruktur ein kausales Verhältnis. Ein Blick zurück in die Geschichte der Stadt seit dem 19. Jahrhundert zeigt, dass die zentrale Dimension der Urbanität der kommunikative Lebensstil der Städter war und dass die anderen Dimensionen lediglich historisch abhängige Begleiterscheinungen waren. Die urbane Lebensweise konnte sich in den Großstädten entwickeln, weil hier neue Lebensbedingungen vorherrschten, die das Selbstverständnis der Menschen, ihre Denkweise und ihren Kommunikationsstil verändert haben:

- Ein schneller historischer Wechsel der Arbeits-, Wohn- und sonstigen Lebensbedingungen in den Städten hat es zunehmend unmöglich gemacht, sich an tradierte Lebensformen zu klammern, sondern belohnte die Menschen mit Aufstieg und Einkommen, die sich mit den neuen Lebensbedingungen identifizierten.
- Die hohe regionale und soziale Mobilität innerhalb weniger Generationen hat die Bindung an Traditionen aufgelockert. Die traditionellen Normen verloren ihre Verbindlichkeit und konnten relativ gefahrlos übertreten werden.
- Mit der fortschreitenden Industrialisierung haben die Kirchen, Parteien, Gewerkschaften, Vereine u.a. als soziale Kontrollinstanzen an Bedeutung verloren. Der Einzelne ist immer mehr auf sich selbst gestellt und kann weder materielle Unterstützung noch geistig-seelische Orientierung von diesen Instanzen erwarten. Dieser Prozess der Individualisierung ist der zentrale Faktor im Prozess der Herausbildung der städtischen Lebensweise. Der Städter tritt nicht mehr als Repräsentant seiner Familie, seiner Sippe oder seines Stammes auf, sondern repräsentiert nur noch sich selbst. Er ist nur für sich selbst verantwortlich und übernimmt nur Verantwortung für andere, wenn sie ihm persönlich und emotional wichtig sind.

- Die größere Krisenhaftigkeit der städtischen Wirtschaft ist mit mehr Unsicherheit verbunden. Die Gefahr, arbeitslos und obdachlos zu werden, ist allgegenwärtig. Man muss die Erfahrung machen, dass man in der Not völlig auf sich allein gestellt ist. Ökonomische Not lässt soziale Randgruppen entstehen. Die Vielfalt der städtischen Lebensstile nimmt am linken Rand der Armut und Ausgegrenzten zu, in der jüngsten Vergangenheit auch in allen Bevölkerungsgruppen.
- Ausländische Arbeitskräfte brachten die einheimische Bevölkerung in Kontakt mit anderen Lebensstilen und Normen, die die Absolutheit der eigenen Normen infrage stellten.
- Die alltäglichen Bedürfnisse verlangen immer weniger, dass man Kontakt mit anderen Menschen aufnimmt. Hatte man vor 100 Jahren noch für die Besorgung der Lebensmittel täglich mehrere Geschäfte aufsuchen müssen und dabei die Chance dazu genutzt, einige Neuigkeiten auszutauschen, ist es heute absehbar, dass man in naher Zukunft nur noch einmal pro Woche oder noch seltener zum Einkaufen fährt und dabei überhaupt keine Kontaktchancen mehr hat, da man die Waren zum Bezahlen über einen Scanner ziehen muss.
- Seit der Entwicklung der Massenverkehrsmittel und der Ausdifferenzierung der Arbeitswelt gegen Ende des 19. Jahrhunderts lockerte sich zunehmend die Bindung an das Stadtquartier. Früher fand das Leben fast vollständig im Stadtquartier statt und hatten Ausflüge in die Innenstadt oder die »Welt« Seltenheitswert. Jetzt erweiterten sich die Aktionsräume auf die Innenstadt und auf andere Stadtquartiere. Der Erfahrungshorizont erweiterte sich über die kleine Welt des Wohnviertels hinaus. Man identifizierte sich immer weniger mit dem eigenem Stadtquartier und immer mehr mit der Gesamtstadt und noch größeren Räumen.
- Die Bürger der europäischen Stadt des 19. Jahrhunderts haben Verantwortung für ihre Stadt übernommen, weil sie erfahren haben, dass ihr soziales und ökonomisches Schicksal als Hausbesitzer, Firmeninhaber, Gewerbetreibende u.a. unmittelbar von der Stadtpolitik abhängig ist. Sie haben sich ganz eigennützig an der Stadtpolitik beteiligt. Dieser direkte Erfahrungszusammenhang ist in dem Maße zerbrochen, wie die Lebensbedingungen durch politische und ökonomische Entscheidungen auf der nationalen und europäischen Ebene geprägt werden und die Stadtbewohner die Erfahrung machen müssen, dass ihre Einflusschancen darauf marginal bis ohnmächtig sind. Dieser Prozess ist nicht rückgängig zu machen und mahnt zur Bescheidenheit, wenn man sich Gedanken über bürgerschaftliches Engagement im Stadtquartier macht.
- Viele Autoren verbinden mit dem Begriff der Urbanität ein emanzipatorisches Programm (vgl. Hartmut Häußermann, Walter Siebel: Neue Urbanität, 1987). Dass Stadtluft frei macht, galt in der mittelalterlichen Stadt, die sich gegen die feudale Gesellschaft abgegrenzt hatte. Aber mit dem Zusammenbruch des Feudalismus hat das Freiheitsversprechen der bürgerlichen Stadt an Gehalt verloren. Die Zuwanderer mussten die Erfahrung machen, dass sie in der Stadt als Arbeitnehmer neue Unfreiheiten auf sich nehmen müssen. Der proletarische Kampf um die Befreiung von den Zwängen des industriellen Arbeitssystems wurde aber von Anfang an nicht mehr im Rahmen der Stadt, sondern auf der Ebene der Gesamtgesellschaft ausgefochten. Insofern ist es nicht richtig, darüber zu klagen, dass der Urbanitätsbegriff sein emanzipatorisches Potential verloren hat, weil es dieses im 19. Jahrhundert nie gegeben hat. Hier findet eine falsche Projektion des Ideals der bürgerlichen Öffentlichkeit in die Realität die Städte des 19. Jahrhunderts statt, die von Anfang an hinter dem Ideal zurückgeblieben ist.

Diese soziale Dynamik fand in einem städtischen Raum statt, der durch ungeheure bauliche Dichte, einem engen Nebeneinanderwohnen und einer starken Vermischung aller städtischen Funktionen gekennzeichnet war. Es lag nahe, in der Dichte und Funktionsmischung die Ursache für die typischen Eigenschaften des Städters zu sehen. Aber das ist ein Fehlschluss, da die neuen geistigen und sozialen Fähigkeiten des Städters nicht primär mit der Dichte des Zusammenlebens, sondern mit den neuen Erfahrungschancen und den neuen Arbeitsbedingungen in den Städten zusammenhängen. Die Dichte war die Folge großer Wohnungsnot, starker Bevölkerungszuwanderung, sozialen Elends und unzureichender Massenverkehrsmittel. Bei einer genaueren Analyse würde sich zeigen, dass die Dichte mit allen ihren Aspekten selbst nur eine Begleiterscheinung umfassenderer sozialer und ökonomischer Prozesse war. Sie hat konsequenterweise in dem Maße rapide abgenommen, wie der ökonomische Wohlstand gestiegen ist.

Oben wurde begründet, dass durch die Zunahme baulicher Dichte relativ wenig erreicht werden kann. Die hohen Bodenpreise in den Großstädten erzwingen Bebauungsformen, die schon an der

Grenze der ökologischen Verträglichkeit liegen. Eine weitere Verdichtung würde zur Verschlechterung der Wohnqualität führen und nur eine relativ geringfügige Zunahme der Bevölkerungszahlen im Quartier bringen. Der Verdichtungsgewinn wird durch den wachsenden Wohnflächenkonsum/Einwohner konterkariert. Die gestiegenen Bevölkerungszahlen machen sich im Straßenbild kaum bemerkbar, da die Mehrheit der Bewohner vorzugsweise mit dem Auto fahren.

Der Rückgang der Anwesenheitsdichte in den Wohnstraßen, die Ausweitung der Aktionsräume über das Stadtquartier hinaus, die Konzentration des Einzelhandels und der privaten und öffentlichen Dienstleistungen in immer größeren Angebotseinheiten, die Zunahme der Mobilität – all diese Prozesse sind unumkehrbar. Sie sind in ihrer Richtung eindeutig, aber noch längst nicht abgeschlossen.

- Die Attraktivitätspunkte in der Stadt, an denen viele Menschen zusammenkommen, nehmen zwangsläufig immer mehr ab und konzentrieren sich auf einige Punkte in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren. Tendenziell gehen sie auch im öffentlichen Raum verloren und ziehen sich in die halb-öffentliche, halb-private Welt der Shopping-Malls und Urban Entertainment Centers zurück. Der öffentliche Raum, der das Bild der Stadt des 19. Jahrhunderts geprägt hat, schrumpft auf einige Inseln zusammen. Unbelebte Wohnstraßen verlieren ihren Charakter als öffentlicher Raum, da dazu immer auch die soziale Kontrolle durch die Passanten gehört hat.
- Das Flanieren im öffentlichen Raum ist stark rückläufig und wird – etwas übertrieben ausgedrückt - primär eine Tätigkeit der Touristen. Die Städter benutzen die Verkehrsmittel, um zu ihren Zielen zu gelangen, und treten deshalb als Fußgänger immer weniger in Erscheinung.
- Die Kommunikation der Menschen untereinander nimmt dadurch aber keineswegs ab. Sie hat sich in die Wohnungen, Cafes, Gaststätten, Läden, kulturellen Veranstaltungen, Tagungen und Kongresse, Betriebe, Fitness-Clubs, Fortbildungsveranstaltungen, therapeutische Workshops u.ä. verlagert.
- Die Kommunikation mit Nachbarn hat in dem Maße abgenommen, wie sich großräumigere soziale Netze herausgebildet haben. Für Familien mit Kindern und für ältere Menschen ist die nachbarschaftliche Kommunikation nach wie vor von großer Bedeutung, man kann aber nicht übersehen, dass sie von Berufstätigen nicht mehr bzw. nur wenig gepflegt wird.
- Die Teilnahme am öffentlichen Leben hat mit dem Siegeszug des Fernsehens ihr äußeres Erscheinungsbild dramatisch verändert. Sie ist aus den Straßen und den Kaffeehäusern in das Wohnzimmer verlagert worden.
- Im Zuge der wachsenden ökonomischen Globalisierung erweitern sich die individuellen Aktionsräume auf die ganze Welt. Die jungen Menschen beherrschen mehrere Sprachen, weil sie sich auf ein Leben im globalen Dorf einrichten müssen. Sie machen Erfahrungen mit fremden Kulturen, die weit über die Erfahrungen des Städters des 19. Jahrhunderts im Kontakt mit fremden Menschen hinausgehen.

Die offene urbane Lebensweise hat sich historisch in den Städten entfaltet. Sie manifestiert sich in den Fähigkeiten, sich in fremde Städte zu integrieren, sich mit anderssprachigen Menschen zu verständigen, sich an wechselnde Lebensbedingungen anzupassen, mit sozialen Wechselfällen fertig zu werden, ein großes soziales Netz aufzubauen und zu pflegen, Konflikte mit anderen Menschen zu bewältigen, die anderer Meinung sind u.ä. Man darf aber nicht den Fehler machen, gelebte Urbanität mit den baulichen Strukturen in eins zu setzen. Es ist keineswegs so, dass Urbanität nur in bestimmten städtebaulichen Strukturen gelebt werden kann. Es ist auch fraglich, ob sie bestimmte städtebauliche Strukturen voraussetzt. Deshalb muss Urbanität nicht automatisch verschwinden, wenn sich die städtebaulichen Strukturen total verändern. Andererseits wird sich Urbanität nicht von selbst einstellen, wenn dafür günstige städtebauliche Bedingungen hergestellt werden. Offensichtlich ist das Verhältnis von städtischer Lebensweise und städtebaulichen Bedingungen viel komplexer. Es wirken immer auch gesamtgesellschaftliche und kulturelle Entwicklungstrends mit.

Man muss von der Fiktion Abschied nehmen, dass mit der Planung der städtebaulichen Struktur des Stadtquartiers Einfluss auf den Lebensstil seiner Bewohner genommen werden könnte. Man kann damit wohl die Lebensqualität entscheidend bestimmen. Aber wie die Menschen ihre Kontakte zu anderen Menschen gestalten, entzieht sich der Einflussnahme durch den Städtebau. Deshalb

hat der Urbanitätsbegriff nichts in städtebaulichen Entwürfen für neue Stadtquartiere zu suchen. Er wird regelmäßig missbraucht, um Qualitäten vorzutäuschen, die neue Stadtquartiere nicht mehr bieten können.

Es besteht aber kein Grund, vom Begriff der Urbanität völlig Abschied zu nehmen. Man wird ihm aber nur gerecht, wenn man ihn ausschließlich als einen bestimmten Lebens- und Kommunikationsstil definiert, der sich durch Toleranz, Weltoffenheit und Freiheit des Denkens auszeichnet. Man darf den Urbanitätsbegriff nicht weiterhin auf die Gestalt der gebauten Umwelt verkürzen. Ebenso wenig sollte man von urbaner Qualität sprechen, wenn man die Kontaktdichte, das geschäftige Treiben und die Anwesenheit vieler Menschen im öffentlichen Raum meint. Urbanität kann also auch dort gelebt werden, wo die Attribute traditionell verstandener Urbanität wie ein Straßenbild mit vielen Menschen und einem reichhaltigen Angebot an Waren und Dienstleistungen fehlen.

Man kann nicht übersehen, dass die städtische Lebensform zum Teil gefährdet ist. Wenn immer größere Bevölkerungsgruppen längerfristige Arbeitslosigkeit hinnehmen müssen und selbst hochqualifizierte Berufsgruppen davon nicht verschont werden, kann sich unter dem Druck von Armut die Fähigkeit zum städtischen Lebensstil zurückentwickeln. Auf der Suche nach Sündenböcken für die eigene soziale Verelendung werden Vorurteile gegenüber Ausländern wieder virulent. Man zieht sich in die Privatsphäre zurück und schränkt die sozialen Kontakte stark ein. Während früher Armut der Anstoß war, stabile soziale Netze aufzubauen, führt heute Armut eher zum Abbau von sozialen Netzen. Es muss befürchtet werden, dass sich der urbane Lebensstil in der privilegierten Schicht der Erwerbstätigen weiter entwickelt, aber in der wachsenden Schicht der Benachteiligten verkümmert.

Wenn gefordert wird, dass die »europäische Stadt« erhalten werden muss, kann das also nicht bedeuten, dass man ihre Formensprache in Neubauquartieren umzusetzen versucht, sondern dass der sozialen Ausgrenzung von Teilen der Bevölkerung und dem damit verbundenen Verlust an urbaner Lebensweise durch kommunale Sozial- und Wohnungspolitik und eine innovative Arbeitsmarkt- und Qualifizierungspolitik entgegengewirkt wird. Urbanität ist ein zukunftsfähiges gesellschaftspolitisches Leitbild, das die schwierige Aufgabe zu bewältigen hat, den drohenden Verlust an urbanem Lebensstil aufgrund der zunehmenden Polarisierung aufzufangen. Als Leitbild für den Städtebau sollte es aber aufgegeben werden.

Im nächsten Kapitel soll gezeigt werden, dass es darauf ankommt, für den Städtebau Zielvorstellungen zu entwickeln, die sich direkt an den Bedürfnissen der Menschen orientieren und die versuchen, unter den gewandelten ökonomischen Bedingungen eine höhere Lebensqualität in den Stadtquartieren zu schaffen. Zu diesem Zweck sollen Qualitätsbausteine für den Mikrostandort der Wohngebäude, den Verkehr, die Freiflächengestaltung u.a. beschrieben werden.

## 5 NEUE QUALITÄTSKRITERIEN FÜR STADTQUARTIERE: AUSGLEICH ZWISCHEN STADT UND NATUR

Die folgenden Überlegungen stellen einen Versuch dar, ein städtebauliches Konzept für Stadtquartiere zu entwickeln, das ohne den fragwürdig gewordenen Begriff der Urbanität auskommt. Die zu beschreibenden Qualitätsbausteine für die einzelnen Funktionsbereiche wie Gebäudeplanung, Verkehrsplanung, Freiflächenplanung und Zentrenplanung sind ein gedankliches Experiment, das vom dem Ziel geleitet ist, das Leitbild der europäischen Stadt auf eine den heutigen ökonomischen Bedingungen angepasste Ebene zu transformieren.

Bei dem Versuch, neue Kriterien für die Bewertung von städtischen Stadtquartieren zu entwickeln, muss man sich von dem historisch entstandenen Bild der Stadt lösen und sich vergegenwärtigen, welche Funktion die Städte als Ort der Produktion und Reproduktion für ihre Bewohner haben.

Die Städte, die die Menschen lieben, sind im wesentlichen als Residenzstädte entstanden und haben eine lange Geschichte. Die Städte aber, in denen die meisten Menschen leben, sind entstanden, als die Städte im 19. Jahrhundert zu Stätten der Produktion transformiert worden sind. Die industriellen Städte haben sich an die Strukturen angepasst, die für die Warenproduktion erforderlich waren und ihr Wandel wurde von Veränderungen in den Produktionsstrukturen bestimmt. In den Städten wurde der Grund und Boden fast völlig versiegelt. Denn Natur störte bei der Produktion, auch beim Verkehr, bei der Nutzung der städtischen Fläche für Wohnungen, öffentliche Gebäude u.ä. Damit haben sich die Städte immer mehr von der Natur entfernt. Zu Recht wurde den Stadtbewohnern vorgeworfen, dass sie sich von der Natur entfremdet haben. Die Geranien auf dem Balkon waren der kümmerliche Rest von Natur in der Stadt. Ohne Übertreibung kann man feststellen, dass sich die europäische Stadt gegen die Natur gestellt hat. Im Kontrast zur grünen Landschaft entstand das Bild von der »grauen Stadt«.

Aber die Menschen haben die Sehnsucht nach einem engen Kontakt mit der Natur nie aufgegeben. Mit Ausnahme des Leitbildes »Urbanität durch Dichte« waren alle städtebaulichen Leitbilder der Vergangenheit (z.B. »gegliederte und aufgelockerte Stadt«, »grüne Wende im Städtebau«, »ökologischer Städtebau«) vom Bemühen geprägt, die Naturfeindlichkeit der städtischen Strukturen zu überwinden. Das macht deutlich, wie stark der Urbanitätsbegriff an eine bestimmte historische Gestalt der Stadt gebunden ist.

Aus dieser historischen Perspektive leitet sich das übergeordnete städtebauliche Ziel ab, die Stadt wieder mit der Natur zu versöhnen. Das kann nicht durch ein Zurück in die dörfliche Welt geschehen, sondern nur durch eine Integration der Natur in die Stadt. Die Stadt braucht dabei ihren städtischen Charakter nicht aufzugeben, aber sie wird sich als umgestaltete Natur, als Teil der Natur begreifen müssen und dementsprechend der Natur in der Stadt ihr Recht zurückgeben. Natur in der Stadt wird immer eine von Menschen gestaltete Natur sein. Aber der Umgang mit der Natur muss so verantwortungsbewusst geschehen, dass nicht die natürlichen Lebensgrundlagen wie saubere Luft, sauberes Wasser, stabiles Klima, genügender Vorrat an Rohstoffen u.a. zerstört werden.



Abb. 8: Theresienhöhe: Wohnen im Park

Die städtebauliche Entwicklung bewegt sich längst in der Richtung dieses Ziels, die Natur in die Stadt zu holen. Seit einigen Jahrzehnten wird den Freiflächen ein wachsender Stellenwert beigemessen. Das Bewusstsein, dass man sparsam mit den knappen natürlichen Ressourcen umgehen muss, ist gestiegen und hat eine Wende hin zum ökologischen Bauen ausgelöst. Die wachsende ökologische Verantwortung führte so zu Verbesserungen in einzelnen Planungsbereichen. Aber das Gesamtziel ist von den meisten Planern noch nicht klar formuliert worden und wirkt sich deshalb auch noch nicht als Leitbild auf allen anderen städtebaulichen Planungsbereichen aus. Das Gesamtziel wird nur erreichbar sein, wenn alle Planungsbereiche der Stadt

unter dem Leitbild der Versöhnung der Stadt mit der Natur überprüft werden würden.

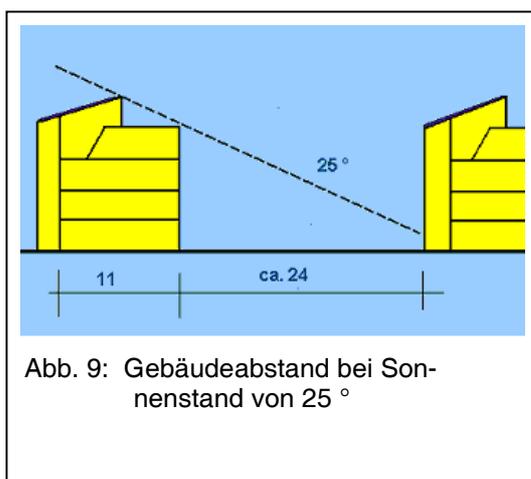
Der Kern des neuen Leitbildes für die Gestaltung von Stadtquartieren besteht darin, dass die Wohnungen wieder auf möglichst allen Gebäudeseiten Kontakt mit der unbebauten Natur haben. Dieses Leitbild kann auf den plakativen Slogan »Wohnen im Stadtwald« gebracht werden. Im Unterschied zum bisher üblichen »Wohnen am Park« soll die neue städtebauliche Qualität gerade darin liegen, dass die Landschaft auf komplexe bis ans einzelne Gebäude heranreicht, sich aber gleichzeitig auf komplexe Weise durch die gebaute Stadt hindurchwindet und nicht überall als gepflegter Park gezähmt und zugeschnitten wird. Das im folgenden zu entwickelnde Leitbild des »Wohnens im Stadtwald« sucht nach Bausteinen, wie auf der Ebene des Stadtquartiers die Stadt wieder mit der Natur versöhnt werden kann, ohne dass die Qualitäten der Stadt aufgegeben werden müssen.

Solch eine Versöhnung der Stadt mit der Natur ist ohne Zweifel ein utopisches Ziel. Sie verlangt einen gewaltigen Umbau der Stadt, der die Aufgabe von mehreren Generationen wäre. Aber man muss das langfristige Ziel klar formulieren, damit es die Kraft gibt, die Gestaltungsspielräume auszunutzen und die Rahmenbedingungen zu verändern. Jede Planung von neuen Stadtquartieren auf städtebaulichen Umstrukturierungsflächen stellt eine Chance dar, so viel wie möglich von den neuen Zielvorstellungen umzusetzen.

Das zu entwickelnde Leitbild setzt sich aus Bausteinen zusammen, die seit langem in Diskussion sind, aber aus dem einen oder anderen Grund sich nicht durchsetzen konnten. Es kann deshalb keine Originalität für sich in Anspruch nehmen. Wenn die alten Ideen bisher gescheitert sind, heißt das in der Regel nicht, dass sie falsch sind, sondern nur, dass die politischen Widerstände noch zu stark sind. Im Rahmen des vorgeschlagenen Leitbildes gewinnen die alten Ideen neue Aktualität, weil sie eine neue Begründung erfahren und in ein konsistentes Leitbild integriert werden können. Wenn es um langfristige Zielvorstellungen geht, müssen die Planer einen langen Atem haben.

Der weit verbreitete Traum vom Einfamilienhaus ist sicherlich primär eine Reaktion auf die unwirtschaftlichen Verhältnisse in den Städten. In diesem Traum schwingen Bilder vom Wohnen im Grünen, vom eigenen Garten, von Naturerlebnis u.ä. mit. Der Bau eines Einfamilienhauses war immer schon der Versuch, für sich persönlich eine Versöhnung von Stadt und Natur zu erreichen. Allerdings war das Ergebnis aus gesamtstädtischer Sicht äußerst negativ, weil die Einfamilienhäuser durch den Flächenfraß für den Verkehr und die extensive Flächennutzung in der Summe die Natur noch weiter aus der Stadt vertrieben haben. Trotz der intensiven Diskussion über die Zersiedlung des Stadtumlandes durch die Einfamilienhäuser, konnte dieser Prozess nicht gebremst werden, weil die Städte es bisher versäumt haben, ihre Struktur so umzubauen, dass die Bedürfnisse, die sich im Wunsch nach einem Einfamilienhaus ausdrücken, in der Stadt erfüllt werden können. Durch einen Umbau der Städte könnte städtisches Wohnen zu einem Wert transformiert werden.

## 5.1 Siedlungsplanung nach der Sonne



Städtisches Wohnen ist kompaktes Wohnen in mehrgeschossigen Gebäuden. Es sprechen viele Argumente für ein kompaktes Wohnen. Sie sind zu bekannt, als dass sie hier noch einmal aufgelistet werden müssten. Das kompakte Wohnen findet aber dort seine Grenzen, wo sich die Gebäude wechselseitig verschatten und Wohnungen schlecht besonnt und belichtet werden und wo die Distanz zum Gegenüber einen kritischen Grenzwert unterschreitet. Eine hervorragende Belichtung und Sonnenexposition der Wohnungen waren immer schon ein zentrales Kriterium für eine attraktive Wohnung. Die Bedeutung dieses Kriterium wird in Zukunft zunehmen. Mit wachsendem Wohlstand wird man immer weniger bereit sein, in diesem Punkt Kompromisse zu machen. Die Dichte muss deshalb

weniger an dem abstrakten Maß der Geschossflächenziffer sondern daran gemessen werden, dass alle Wohnungen gut belichtet und besonnt sind.

Die maximal sinnvolle Dichte ergibt sich praktisch aus dem niedrigen Sonnenstand in den Wintermonaten. Als Kriterium kann der mittlere Wintertag am 8. Februar genommen werden. Es sollte dafür gesorgt werden, dass jede Wohnung mindestens eine Stunde von der Sonne beschienen wird. Das würde bedeuten, dass der Abstand zwischen Gebäuden in nord-südlicher Richtung ca. das Zweifache der Gebäudehöhe (unter Berücksichtigung der Dachform) betragen muss. Bei viergeschossigen Gebäuden mit Flachdächern muss also der Abstand ca. 24 m betragen. Für die erforderlichen Abstandsflächen sind neue Standards erforderlich, die aus Computersimulationen abzuleiten wären. Dies kann an dieser Stelle nicht geleistet werden.

Bei der Berechnung der Gebäudeabstände muss natürlich berücksichtigt werden, dass für die Solarkollektoren Schrägdächer mit einer Neigung von mindestens 15° benötigt werden. Norddachterassen sind vorzuziehen, weil sie die Besonnung der nördlich gelegenen Gebäude verbessern.

Auch die Verteilung unterschiedlich hoher Gebäude im Stadtquartier muss sich an der Besonnungssituation orientieren. In den südlichen und östlichen Lagen vor Grünzonen können höhere Gebäude mit 6 und mehr Geschossen angeordnet werden. Zum Ausgleich dafür können die weiter vorgelagerten Gebäude in ihrer Geschosszahl heruntergestaffelt werden bzw. zwischen den Gebäuden breitere Grünstreifen eingezogen werden.



Abb. 10: Punkthäuser auf der Theresienhöhe

Ein wesentlicher Vorteil von Gebäuden mit 4 Geschossen besteht darin, dass zwischen den Gebäuden öffentlich zugängliches Grün angeordnet werden kann, so dass man über Fußwege direkt in größere zusammenhängende Freiflächen gelangen kann. Einzelstehende Einfamilienhäuser und Reihenhäuser bilden bei annähernd gleicher Dichte einen sehr dichten Bebauungsteppich, so dass sich hier nicht von selbst neben den Hausgärten noch Grünzonen ergeben, die das Gebiet durchziehen.

Modellrechnungen zeigen, dass mit besonnungsgerechtem Bauen die gleichen GFZ - Dichtewerte von 1,0 – 1,5 wie beim konventionellen Bauen erreicht werden können. Allerdings muss die geschlossene Blockrandbebauung aufgegeben werden, weil hier die Kriterien für Besonnung und Belichtung nicht für alle Wohnungen eingehalten werden können.

Punkthäuser erleichtern die Besonnung und Belichtung. Die bauliche Dichte kann dadurch evtl. angehoben werden, dass die unteren beiden Geschosse als Maisonettewohnungen ausgebildet werden, weil dann die Besonnungsanforderung auf das obere Geschoss der Maisonette beschränkt werden kann.

Aus der Anforderung optimaler Besonnung und Belichtung ergibt sich also eine Präferenz für kompakte, einzeln stehende Gebäude, wo jede Wohnung nach Möglichkeit nach drei Seiten geöffnet ist. Ein gutes Beispiel ist die Bebauung auf der Theresienhöhe (vgl. Abb. 10) oder ein Teilbereich in einem prämierten Entwurf für den Ostbahnhof (vgl. Abb. 19). Gebäudezeilen werden die ideale Bauform von Straßen, wenn aber – wie unten begründet wird – auf Straßen innerhalb von Stadtquartieren verzichtet werden kann, kann der Zeilenbau, der bei der gegenwärtigen Architektur tendenziell monoton wirkt, aufgegeben werden. Die Präferenz für Punkthäuser schließt nicht aus, dass auch andere Haustypen wie Reihenhäuser oder mehrspännige Gebäude möglich sind. Jede Gebäudekonfiguration sollte aber zunächst mit Optimierungsmodellen ausgetestet werden.

Aus dem Sonnenkriterium ergibt sich auch, dass in der Regel auf mehr als vier- bis fünfgeschossige Gebäude verzichtet werden sollte. Die Parkstadt Bogenhausen mit ihren achtgeschossigen Gebäuden, die stur parallel gestellt wurden, zeigt, wie das öffentliche Grün durch die unvermeidliche Verschattung abgewertet wird. Höhere Gebäude sind nur im Quartierszentrum und als Solitäre am nördlichen Rand der Siedlung akzeptabel.

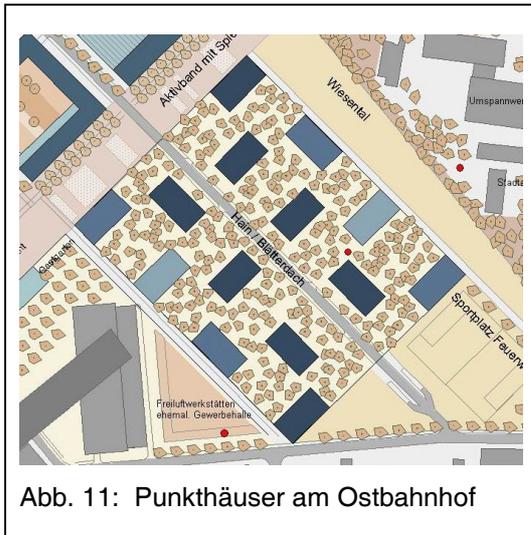


Abb. 11: Punkthäuser am Ostbahnhof

Die Identität eines Stadtquartiers ergibt sich aus einer gewissen Einheitlichkeit seiner Architektur, der verwendeten Farben und Materialien. Die Gebäude eines Stadtquartiers sollten mit ihren Gestaltungsmerkmalen zeigen, dass sie zusammengehören und eine Einheit bilden. Die mangelnde Attraktivität neuer Stadtquartiere ergibt sich nicht nur aus dem Mangel an kommerziellen und sozialen Einrichtungen, sondern auch draus, zum größten Teil daraus, dass es in der Regel nicht gelingt, die beteiligten Architekten auf einen relativ einheitlichen Gestaltungskanon zu verpflichten, der eine abwechslungsreiche Gestaltungsvielfältigkeit der Gebäude ermöglicht, ohne dass dies als uneinheitliches Durcheinander erlebt wird. Als gelungenes historisches Vorbild erscheinen die gründerzeitlichen Wohnquartiere, die ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen, aber jedes Gebäude eine Individualität aufweist.

Unter Umständen kann die Einheitlichkeit des Quartiers auch in der Experimentierfreudigkeit und Offenheit für neue Konzepte des Bauens und Zusammenlebens bestehen.

Die Größe eines Stadtquartiers ergibt sich aus dem Wunsch nach Überschaubarkeit, nach zentralen Funktionen im Quartier, nach leichter Erreichbarkeit der Massenverkehrsmittel einerseits und der Grünflächen andererseits. Diese Anforderungen sind zum Teil konfligierend. Legt man aber eine maximale Entfernung von 400 m zur nächsten Haltestelle der Massenverkehrsmittel, so ergibt sich daraus eine maximale Quartiersgröße von ca. 1.000 Wohneinheiten bzw. 2.000 bis 3.000 Einwohnern.

## 5.2 „Grüne“ Verkehrsplanung

Das Gesamtziel der Versöhnung von Stadt und Natur in den Stadtquartieren kann nur erreicht werden, wenn die Stadtquartiere einen guten Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel haben und die innere verkehrliche Erschließung für den privaten Pkw auf ein Minimum reduziert wird. Dieses Ziel wird seit einigen Jahren im Konzept des »autofreien Wohnens« diskutiert, das inzwischen in mehreren Städten realisiert wurde. Da dieses Konzept aber den völligen Verzicht auf das Auto verlangt, hat es bisher wenig Akzeptanz gefunden und kann deshalb auch nicht die Grundlage einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung sein.

Wie oben dargestellt, hängt das Ziel der Minimierung des Verkehrs innerhalb des Quartiers ganz eng mit seiner baulichen Struktur zusammen. Wenn konventionelle Blockstrukturen mit einer Kantenlänge von ca. 70 m gewählt werden, entsteht daraus zwangsläufig ein relativ dichtes Netz an Straßen und je länger die Straßen sind, umso mehr Verkehr wird erzeugt. Wahrscheinlich kann die Überwindung des traditionellen Konzeptes der Blockstruktur dazu beitragen, den Verkehr zu minimieren (vgl. Kap. 3.4).

Wie oben bereits diskutiert wurde, hat sich die Funktion der Straßen in den letzten 100 Jahren total geändert. Sie sind nicht mehr der öffentliche Wohnraum der Stadtbürger, sondern sind zu reinen Verkehrsadern geworden. Die alte Funktion der Straße hat sich nur noch in den Ladenstraßen der gründerzeitlichen Stadtquartiere und in der Innenstadt erhalten. Die Straße verändert endgültig ihre frühere Bedeutung, wenn man das Dogma aufgibt, dass jedes Gebäude seine eigene Garage im Gebäude hat und damit unmittelbar angefahren werden können muss. Der Vorteil, dass man trockenen Fußes vom Auto in die eigene Wohnung gelangen kann, wird mit vielfältigen Nachteilen erkauft: Grünflächen müssen für die teure Straße geopfert werden, das Wohnen wird mit Verkehrsemissionen (Lärm, Abgase) belastet, Kinder sind beim Spielen gefährdet, der Boden wird mehr versiegelt u.a. Zu Recht enthält der städtebauliche Entwurf des Architekten Hertzberger für das Siedlungsprojekt Theresienhöhe den Kommentar: »Die Straße wird nicht als konstituierendes städtebauliches Element zur Vernetzung mit den angrenzenden Stadtquartieren genutzt, da ihr unter unseren heutigen Bedingungen nicht mehr die Qualitäten eines lebendigen, öffentlichen, Raumes mit hohem Kommunikationswert zugetraut wird.«



Ansätze in dieser Richtung finden sich in dem Planungskonzept Ackermannbogen, in dem ein eigenständiges Fußwegenetz durch die ganze Siedlung und mit Anbindung an die benachbarten Stadtviertel geplant wird. In Projekt Ostbahnhof durchziehen begrünte Fußwege («Kommunikationsbänder») das Gebiet, die klar von den Verkehrsstraßen unterschieden sind, aber noch zum Teil Fahrstraßen kreuzen (vgl. Abb. 7).

In dem vorgeschlagenen Erschließungskonzept gibt es keinen Grund mehr, an der gründerzeitlichen Blockstruktur festzuhalten. Es ist pure Nostalgie, wenn in innerstädtischen Neubauquartieren die Blockstruktur mit dem Argument gewählt wird (wie z.B. beim Projekt am Ostbahnhof), dass damit die Baustruktur der benachbarten Wohngebiete aufgenommen wird und damit die Zugehörigkeit des neuen Quartiers zu der Nachbarschaft unterstrichen wird. Dieses ästhetische Argument kann nicht gelten, wenn es darum geht, völlig neue Qualitäten zu schaffen. Wenn die traditionelle Baustruktur die Realisierung der heute möglichen Qualitäten behindert, muss sie durch neue Konzepte ersetzt werden. Es wäre auch nicht ausreichend, die Blockstruktur etwas flexibler zu interpretieren, weil die Blockstruktur insgesamt problematisch geworden ist (vgl. Kap. 3.4).

Die Konfiguration der Gebäude im Raum wird nicht mehr durch die Vorgabe eines Straßenrasters festgelegt, sondern kann frei nach neu zu entwickelnden Kriterien der Siedlungs- und Freiflächenplanung gestaltet werden.

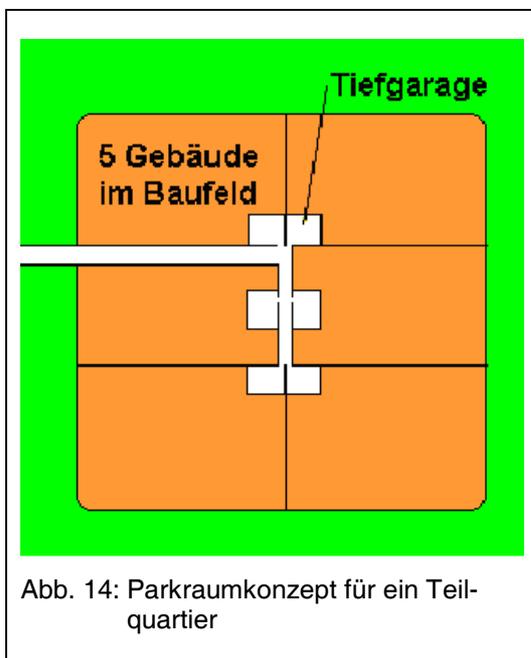


Abb. 14: Parkraumkonzept für ein Teilquartier

Die Trennung von Fußwegen und Fahrstraßen verlangt, dass die Parkierung der Autos eher am Rande der Siedlung erfolgt. Es ist nicht zwingend notwendig, dass am Eingang eine große Quartiersgarage des Stadtquartiers zu bauen, um den Verkehr im Quartier zu minimieren. Große Quartiersgaragen haben den Nachteil, dass sie mit relativ langen Wegen zwischen der Wohnung und dem Stellplatz verbunden sind und bei mehr als 100 m Weglänge zu Akzeptanzproblemen führen. Außerdem werden große Garagen als unwirtschaftliche und gefährliche Orte erlebt. Solange sich vollautomatische Garagen noch nicht durchgesetzt haben, bei denen man sein Auto am Eingang abgibt und abholt, werden kleinere Garageneinheiten mehr Akzeptanz finden. Wenn die neuen Stadtquartiere rückseitig für den Individualverkehr erschlossen werden, ist es durchaus möglich, dass für mehrere Gebäude (4-6) eine gemeinsame Tiefgarage erstellt wird oder dass die Tiefgaragen von mehreren Gebäuden unterirdisch miteinander verbunden werden und eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt haben (vgl. Abb. 14)

Quartiersgaragen können nur funktionieren, wenn das Konzept für Struktur und Management der Quartiersgaragen bereits beim Verkauf der Grundstücke feststeht und sie zeitgleich mit den Wohnungen erbaut werden. In jeder Tiefgarage sollten auch Besucherparkplätze freigehalten werden. Die Tiefgaragen sollten rechtlich von den Wohngebäuden getrennt werden, damit ein quartierseigenes Parkraummanagement möglich ist. Es sollte auch möglich sein, dass Sondereigentum an festen Stellplätzen erwerben werden kann. Ein roulierendes Stellplatzsystem bringt zwar den Vorteil des geringeren Stellplatzbedarfs, geht aber an den Bedürfnissen der Bewohner vorbei. Das Parkraummanagement übernimmt auch das Car-Sharing für das Stadtquartier und organisiert die Nutzung von nicht benötigten Stellplätzen. Wer keinen Stellplatz benötigt, kann ihn mit Hilfe des Parkraummanagements an andere Haushalte mit Zweitwagen oder an das Car-Sharing vermieten.

Tiefgaragen haben den ökologischen Nachteil, dass sie meistens in den Hofbereich gelegt werden und dadurch Freiflächen versiegelt werden. Das kann dadurch vermieden werden, dass die Tiefgaragen überwiegend in den Kellerbereich gelegt werden und als Ausgleich dafür die GFZ geringfügig (ca. 3%) erhöht wird, damit die Abstellflächen in den Wohnungen geschaffen werden können. Dadurch kann der Bau der Tiefgaragen verbilligt werden. Das hätte auch den Vorteil, dass durch Lichtbänder Tageslicht in die Tiefgaragen gelangen kann und dadurch eine evtl. Umnutzung der Tiefgaragen erleichtert wird.

Es liegt nahe, im oberirdischen Bereich keine Stellplätze auszuweisen - allenfalls am Eingang zur Siedlung wäre dies denkbar, um die Qualitätsgewinne durch die verschiedenen Maßnahmen nicht wieder durch geparkte Autos zunichte zu machen. Das häufig verwendete Argument, dass dann die Menschen ihre Autos wild parken würden, kann nicht überzeugen, wenn die Bewohner der neuen Siedlung von der Aufenthaltsqualität und Sicherheit unverbauter Wege überzeugt sind und gemeinsam darauf achten, dass die neuen Parkspielregeln eingehalten werden.

Im vorgeschlagenen Verkehrskonzept ist es also nicht erforderlich, dass die Bewohner auf das Auto verzichten. Autofreies Wohnen ist trotz Autobesitz möglich. Das Stadtquartier ist relativ autofrei, weil das Auto nicht mehr das Leben im Stadtquartier stört. Die Diskussion um das »autofreie Wohnen« ist zu kurzfristig, da sie ignoriert, dass wahrscheinlich die Mehrheit der Bevölkerung noch lange am privaten Besitz eines Autos festhalten wird, und dass die städtebaulichen Rahmenbedingungen so verändert werden können, dass Stadtquartiere ohne Autolärm und -abgase entstehen und eine angenehme Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum möglich wird.

Es ist keine Frage, dass das vorgeschlagene Quartiersmodell nur unter besonders günstigen städtebaulichen Randbedingungen umgesetzt werden kann. In innerstädtischen Siedlungsgebieten gibt es stets Strukturen, die zu mehr oder weniger großen Kompromissen zwingen. Bei der Skizzierung des Leitbildes für die Siedlungsstruktur ging es nur darum, die Leitgedanken deutlich zu machen, damit im konkreten Planungsfall das Optimum an Zielerreichung mit dem Leitbild realisiert wird.

Nach Abschluss der Arbeit fiel mir eine Arbeit von Michael Droß mit dem Titel »Gerichtete Dichte und Funktionsmischung – neue Urbanität?« in die Hände, in der die Grundgedanken des vorgeschlagenen Siedlungsmodells bereits früher formuliert worden sind (in: Leitbild Urbanität – "Leitbild vom Leben in der Stadt", Arbeitsbericht, Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg, 1996).

### 5.3 Qualitätsziele der Freiflächenplanung

Das Gesamtziel der zukunftsorientierten Freiflächenplanung besteht darin, die Wohnfunktion eng mit den Freiflächen zu verzahnen. Das Idealmodell ist das im Park gelegene mehrgeschossige Wohngebäude mit Hausgarten vor den Erdgeschosswohnungen und großen Terrassen für die übrigen Wohnungen, das normalerweise auf der Sonnenseite nicht von Straßen angeschnitten wird. Hier findet eine wirkliche Mischung von Funktionen statt. Wohnen und Erholung sind die einzigen Funktionen, die unter den gegebenen Lebensbedingungen wieder zusammengeführt werden können. Da relativ wenige Straßen benötigt werden, wird auch weniger Boden versiegelt.

Gemessen an diesem Gesamtziel sind die Planungskonzepte der untersuchten Quartiere in unterschiedlichem Ausmaß gescheitert oder sind auf dem halben Wege stecken geblieben. Bei dem Grünkonzept Parkstadt Schwabing ist problematisch, dass keine einzige Wohnung direkt am geplanten Park liegt. Vielmehr wird der 500 m lange und 50 m breite Park ausschließlich von Gewerbegebäuden umrahmt. Hier hat die Freifläche hauptsächlich eine repräsentative Funktion. Sie soll offensichtlich dazu beitragen, dass für die Bürogebäude eine »erste Adresse« geschaffen wird und dass der Standort als erstklassige Adresse im Büroflächenmarkt positioniert wird. Wenn allerdings

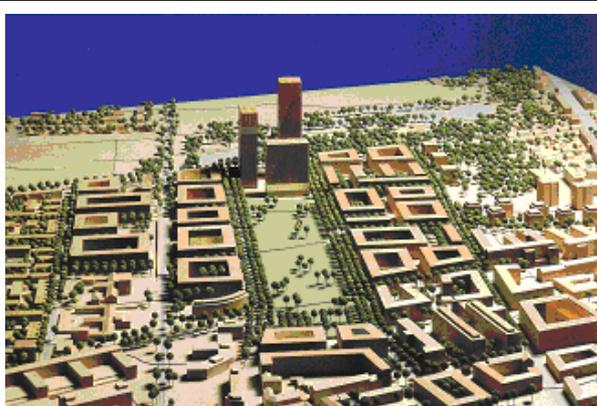


Abb. 15: Park im Projekt Isar Süd

die Gebäude keine herausragende Gestaltungsqualität haben, geht die Repräsentation ins Leere. Die Erholungsfunktion des Büro-parks wird dadurch eingeschränkt, dass sich die Bewohner schwer tun werden, sich mit dem Park als »ihrem Park« zu identifizieren. Diese Kritik trifft in etwas eingeschränktem Umfang auch auf das Grünkonzept für das Siedlungsprojekt Isar-Süd zu, weil hier gerade zwei Wohngebäude direkt an den Park angrenzen (Abb. 3).

In dem Projekt Theresienhöhe wurde die geschlossene Blockbebauung aufgegeben und durch sechs Punkthäuser ersetzt, die den Block schachbrettartig auffüllen. Hier

kann die Landschaft um die Gebäude fließen und das Gefühl entstehen lassen, im Park zu wohnen. Aber noch wird an dem traditionellen Block mit einer Seitenkante von ca. 70 m festgehalten. Das führt dazu, dass die Gebäude relativ eng aufeinander stehen und es an den Gebäudeecken zum Teil zu kritischen Distanzproblemen kommt. (vgl. Abb.10)

Alle Freiflächenkonzepte verfolgen das zukunftsfähige Ziel, das neue Quartier in eine gesamtstädtische Grünflächenvernetzung einzufügen und so einen guten Zugang des Stadtquartiers zu größeren Stadtparks herzustellen. Bei dem Siedlungsprojekt Theresienhöhe wird eine Grünverbindung zwischen dem bestehenden Bavariapark und dem Westpark geplant. Im Siedlungsprojekt Ostbahnhof durchzieht das Planungsgebiet ein Grünzug, der die östlichen Grünbereiche in Berg-am-Laim und Trudering anbindet und so dem benachbarten Haidhausen, das mit Freiflächen schlecht versorgt ist, den Zugang zu größeren Grünflächen erschließt. Das Siedlungsgebiet am Ackermannbogen verbessert die Fußwegverbindung des dicht bebauten Stadtquartiers West-Schwabing an den Olympiapark.

Aus der Sicht des Gesamtziels ist es nicht befriedigend, dass bei den Siedlungsprojekten Theresienhöhe und Ackermannbogen die Chance ungenutzt blieb, die bestehenden Parkflächen so zu erweitern, dass die schlecht versorgten Wohngebiete näher an die größeren Freiflächen herangeführt werden. So hätte der Olympiapark zungenförmig in das Siedlungsgebiet am Ackermannbogen hineingezogen werden können, so dass er leichter von West-Schwabing aus erreicht werden kann. Oder der Bavariapark hätte in Richtung des gründerzeitlichen Stadtquartiers Westend erweitert werden können, so dass der Zugang zum Bavariapark direkt an der Grenze des Westends zu liegen kommt, so wie es von den Bürgerinitiativen, die sich an dem Planungsprozess intensiv beteiligt haben, gefordert wurde.

Ein positiver Ansatz der Grünflächenplanung ist darin zu sehen, dass die »Große Wiese« im Projekt Ackermannbogen an weniger als der Hälfte ihrer Außenkanten von Verkehrsstraßen angeschnitten wird und dass eine Durchquerung der Grünfläche mit Straßen ausgeschlossen wurde. Noch ist aber die unmittelbare, nicht durch öffentliche Straßen eingeschränkte Zugänglichkeit der Grünfläche suboptimal (Abb. 2). Auch einige Baublöcke im Siedlungsprojekt Theresienhöhe und Ostbahnhof grenzen unmittelbar an einen Park und zeigen, wie ein Wohnen im Park aussehen könnte (vgl. Abb. 5 und 6).

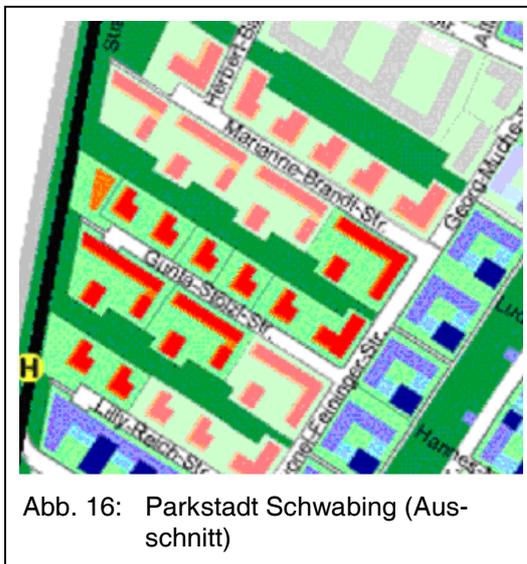


Abb. 16: Parkstadt Schwabing (Ausschnitt)

Beim Freiflächenkonzept des Siedlungsprojektes Parkstadt Schwabing ist hervorzuheben, dass durch die Innenflächen der relativ großen Blöcke (100 x 200 m) eine öffentliche Grünzone hindurch gezogen wird, die von Punkthäusern gesäumt wird (vgl. Abb. 16). Allerdings haben diese Grünbänder den Nachteil, dass sie nicht direkt mit dem Quartierspark verbunden sind, weil eine Straße überquert werden muss.

Die Größe der wohngebietsbezogenen Grünflächen, die sich aus den Richtwerten (17 m<sup>2</sup> /Einwohner) errechnet, ist in allen untersuchten Quartieren viel zu klein, um einen hohen, vielfältigen Gebrauchswert annehmen zu können. Freiflächen mit ca. 2 ha haben nur einen beschränkten Gebrauchswert. Es ist deshalb problematisch, wenn z.B. in der Siedlung am Ackermannbogen die »Große Wiese« ins Zentrum des Quartiers gelegt wird, wo doch in unmittelbarer Nachbarschaft ein größerer Stadtteilpark existiert.

Im Idealfall sollte der quartiersbezogene Park nicht in der Mitte des Stadtquartiers, sondern am Rande liegen, wenn er sich dann mit den Grünflächen der benachbarten Stadtquartiere zu größeren Freiflächen verbunden werden kann.

Aus einer konsequenten Trennung von Fußwegen und Fahrstraßen ergeben sich neue Optionen für die Freiflächenplanung. Wenn zusätzlich das Prinzip der Blockrandbebauung aufgegeben wird, kann jedes Gebäude im Grünen stehen. Das bisherige Dogma der Freiflächenplanung, dass ein abgestuftes System von kleineren und größeren Plätzen anzustreben wäre, kann aufgegeben werden. Die kleinen Westentaschenparks (»Pocketparks«) hatten historisch die Funktion, den ab-

soluten Mangel an Freiflächen in den dicht bebauten Quartieren zu kompensieren und Spielplätze für Kinder zu schaffen. Wenn aber in dem vorgeschlagenen Konzept alle Wohngebäude im Park liegen und mit Fußwegen erschlossen sind, entfällt die frühere Funktion der kleinen Parks. Die Fläche für die Pocketparks wäre sinnvoller eingesetzt, wenn damit der Abstand der Gebäude voneinander etwas zu vergrößert und ihr Bezug zum offenen Park verbessert werden würde. In diesem Freiflächenkonzept gehen die verschiedenen Typen von wohnungsbezogenen, stadtteilsbezogenen und stadtbezogenen Grünflächen ineinander über bzw. ineinander auf. An die Stelle von Plätzen tritt ein zusammenhängendes Grünflächensystem, das sich zungenartig in die Wohngebiete hinein erstreckt. Nur im Zentrum des Stadtquartiers gibt es einen Platz mit gestaltetem städtischem Grün.

Zwischen der durchgrüneten Wohnbebauung und den städtischen Freiflächen, die die gesamte Stadt durchziehen, gibt es eine klare bauliche Zäsur. Am Rande des Stadtquartiers kann die Bebauung deutlich verdichtet werden, um dafür zum Ausgleich im Inneren der Wohnviertel mehr Grünflächen entstehen zu lassen. Einfamilienhäuser sollten deshalb nicht oder nur in schmalen Reihen am Parkrand stehen.

Wenn die Wohngebäude im Park stehen, wird das Grün, das bisher zum Vorgarten und zum Hinterhof gehörte, und das Grün, die bisher entlang der Straßen gepflanzt wurde, ein Teil des Parks. Das Grün zwischen den Gebäuden muss so gestaltet werden, dass es öffentlich durchgängig ist. Es muss mit Fußwegen durchzogen werden, so dass die Freiflächen am Rande der Siedlung nach höchstens 300 m möglichst kreuzungsfrei erreicht werden können.

Wenn man die Bedarfsrichtwerte von 25 m<sup>2</sup> Freiflächen/Einwohner (vgl. Werner Nohl, Kommunales Grün in der ökologisch orientierten Stadterneuerung, 1993, S.48) zugrundelegt, erhält man Flächen, die in etwa der bebauten Fläche entsprechen. Bisher ist der Bedarfsrichtwert für Grün für verschiedene Freiflächentypen (wohnungsbezogene, wohngebietsbezogene, stadtteilbezogene, stadtbezogene Freiflächen) aufgeteilt worden. In dem zusammenhängenden Grünsystem ist dies nicht länger sinnvoll.

Da alle Autos in den Quartiersgaragen abgestellt werden, kann der größte Teil der Freiflächen des Stadtquartiers als Spielfläche in Anspruch genommen werden. Wege und Wiesen werden zur zusammenhängenden Spielfläche für unterschiedlichste Aktivitäten. Der Bedarf an abgegrenzten Spielflächen wird sich wahrscheinlich stark reduzieren. Wenn überall Spielgeräte stehen, erübrigt sich die Anlage von extra ausgewiesenen Spielplätzen. Über den Sinn von kleineren Plätzen muss neu nachgedacht werden, wenn Frei- und Spielflächen überall sind.

Man kann sich insgesamt des Eindrucks nicht erwehren, dass gegenwärtig die Grünflächenplanung in den städtebaulichen Konzepten noch dazu benutzt wird, den Entwürfen eine planerische Struktur zu geben. Die Entwürfe scheinen mit dem Park im Zentrum eine Mitte zu haben, ein Herz, das das Quartier mit Leben versorgt. Aber nach der sozialen Funktion der Freiflächenplanung wurde nicht gefragt. Der Ansatz, die Siedlungsflächen mit Hilfe der Freiflächen zu strukturieren, ist richtig. Aber nach dem Leitbild des »Wohnens im Stadtwald« müsste dies auch Konsequenzen für die Straßenplanung haben.

Die Freiflächenplanung hat in dem vorgeschlagenen Leitbild »Wohnen im Stadtwald« die Aufgabe, attraktive Wohnlagen zu schaffen. Das Grün kann das vorrangige Strukturierungsprinzip der städtebaulichen Entwürfe sein, dem sich alle anderen Teilziele wie z.B. die Verkehrsplanung unterordnen, weil die Straße nicht mehr das bisher notwendige Grundgerüst des Stadtquartiers bildet.

## 5.4 Zentrenplanung

Der Wunsch, sich an Orte zu begeben, wo viele Menschen zusammenkommen, wo man andere Menschen beobachten kann und wo man einfach unter Menschen sein kann, wo also »was los ist«, ist unbestreitbar ein starkes menschliches Bedürfnis. Dieses Bedürfnis drängt dazu, an den großen Ereignissen in der Stadt wie Festen, Eröffnungen, Theateraufführungen u.a. teilzunehmen. Tagtäglich wird es hauptsächlich beim Konsumieren abgesättigt. Es geht also beim Einkaufen nie allein nur um die funktionale Besorgung, sondern immer auch um den Wunsch, unter Menschen zu sein und andere Menschen zu beobachten. Wer für diese Bedürfnisse ein reichhaltiges Arbeitsfeld besitzt, braucht weniger den Konsum dafür. Aber für die Bevölkerungsgruppen, die wie Mütter,

Alte, Jugendliche u.a. ihr Leben weitgehend in der Wohnung zubringen, hat das Einkaufen eine große psychologische Bedeutung.



Abb. 17: Kommunikationsbänder im Projekt Ostbahnhof, die zum Zentrum ausgerichtet sind

Es wird erwartet, dass neue Stadtquartiere eine eigene Mitte haben, in der sich das Leben abspielt. Hier soll alles angeboten werden, was man für den alltäglichen Bedarf braucht, so dass man normalerweise das Stadtquartier nicht verlassen muss. Die oben beschriebenen ökonomischen Tendenzen, die zu einer Zentralisierung der Einkaufsfunktionen geführt haben, bedeuten, dass Wunsch und Wirklichkeit weit auseinander klaffen. Für 3000 – 5000 Einwohner wird allenfalls ein Lebensmitteldiscountladen angeboten. Da die Mehrzahl der Quartiersbewohner tagsüber das Stadtquartier verlässt und viele Einkäufe außerhalb des Quartiers getätigt werden, kann sich in und um die Läden keine lebendige Vielfalt entfalten. Wenn es in den Verkaufsprospekten für die Wohnungen heißt:

»Ein Marktplatz als Einkaufs- und Begegnungszentrum, Kindertagesstätten, ein Nachbarschaftscafé sowie Betreuung für ältere Menschen und ein Stadtwald mit Rand und Fußwegen machen hier das Leben lebenswert«, so ist dies im Grunde nur Immobilienlyrik. Wenn im Projekt Am Ackermannbogen ein Marktplatz vorgesehen ist, dann wird suggeriert, dass sich hier das Zentrum des Quartiers befinden wird.

Die Chancen für lebendigere Zentren erhöhen sich, wenn im und in der Nähe des Zentrums viele Arbeitsplätze errichtet werden. Dann steigt die Chance, dass sich Cafés und Restaurants ansiedeln. Deshalb ist unter diesem Aspekt eine Mischung von Wohnen und Arbeitsplätzen anzustreben, so wie es z.B. in allen untersuchten Projekten realisiert wird.

Dennoch sind die Chancen für die Errichtung von Zentren mit einem vielfältigen Angebot relativ schwierig. Bei der Siedlung Parkstadt Schwabing zeichnet sich deutlich ab, dass sich der ursprünglich geplante Standort für die Einzelhandelsgeschäfte im Mittelpunkt der Siedlung nicht halten lässt. Es wird geplant, den Standort an den Rand der Siedlung an die nördlich gelegene Domagkstraße zu verschieben, weil dort das Zentrum gleichzeitig die Versorgung der nördlich von der Domagkstraße geplanten Siedlung Funkkaserne mit übernehmen könnte. Auch im geplanten Zentrum der Siedlung am Ackermannbogen wurde der Standort für einen Lebensmittelladen von den Betreibern von Lebensmitteldiscountläden nicht angenommen, da ausreichende Parkplätze fehlen, die Anlieferung als nicht optimal bewertet wird und vor allem die Sichtbarkeit des Ladens für die Bewohner außerhalb des neuen Quartiers fehlt. So wurde von einem Interessenten gefordert, dass der Laden aus dem geplanten Zentrum an den Eingangsbereich zur Siedlung an die Schwere-Reiter-Straße gerückt werden sollte, damit sich sein Einzugsbereich über das neue Quartier hinaus erstrecken kann. Damit würde das geplante Zentrum in der Mitte der Siedlung substanzlos werden. Kurz vor Abschluss dieser Studie zeichnete sich allerdings eine Entwicklung ab, dass der Laden im geplanten Zentrum vielleicht doch dadurch gerettet werden kann, dass die Ladenfläche deutlich über die ursprünglich angestrebte Größe von 800 bis 1.200 m<sup>2</sup> hinaus vergrößert wird.

Ein weiteres Problem für die Zentrenplanung besteht darin, dass die Handelsketten in der Regel nur einzelstehende Objekte erwerben wollen und es ablehnen, Sondereigentum an in größeren Gebäuden integrierte Läden zu erwerben. Auch die Investoren gehen diesen Weg, da sie die Erfahrung machen müssen, dass kleinere integrierte Geschäfte schwierig zu verkaufen sind. Sie lehnen es auch immer mehr ab, Läden im Eigentum zu behalten und zu vermieten. Das macht die Planung von Geschäften für kleinteiliges Angebot extrem schwierig.

Diese Beispiele zeigen, dass die Bebauungspläne weitgehend in Unkenntnis der Anforderungen der Handelskettenbetreiber entwickelt werden. Die am Leitbild des Marktplatzes einer Kleinstadt ausgerichtete Planung für die Quartierszentren wird von der auf Zentralisierung gerichteten Einzelhandelsplanung obsolet gemacht. Das ernsthafte Bemühen der städtischen Planung, lebendige Zentren zu schaffen, scheitert an den Marktkräften. Man wird also der Realität neu gebauter Stadtquartiere nur gerecht, wenn man sie sehr nüchtern betrachtet und sich von falschen Bildern urbaner Lebendigkeit befreit.

Das Beispiel der Baugenossenschaft Wagnis e.G. in der Siedlung am Ackermannbogen zeigt, wie die blinde Dynamik der ökonomischen Kräfte durchbrochen werden könnte. Die Baugenossenschaft hat sich zum Ziel gesetzt hat, »solidarische, selbstverwaltete Hausgemeinschaften, lebendige Nachbarschaften und kommunikative Netzwerke aufzubauen, in denen Austausch, gegenseitiges Helfen, Teilen, Lernen, Feiern, aber auch Rückzug selbstverständlich sind.« Die Baugenossenschaft hat die Verantwortung dafür übernommen, dass »wieder lebendige und gesunde Stadtteile entstehen, in denen sich die Bewohner/innen wohl fühlen können.« Die Baugemeinschaft hat sich als eine Baugenossenschaft und als ein gemeinnütziger Verein organisiert. Der Verein kümmert sich um Organisation von Selbsthilfe und Nachbarschaftshilfe, Kultur- und Bildungseinrichtungen und übernimmt die Trägerschaft einer Nachbarschaftsbörse als Vermittlungs- und Tausch-Agentur für Dinge und Dienste, eines Cafés als nachbarschaftlicher Treffpunkt mit kulturellem Angebot und einer Lebensmittel-Coop als Erzeuger-Verbraucher-Kette für den Tagesbedarf. Die Realisierung dieses ehrgeizigen Programms wurde dadurch ermöglicht, dass ein Teil des Grundstücks von der Stadt im Erbbaurecht vergeben wurde und jeder Wohnungskäufer die Gemeinschaftseinrichtungen mitfinanziert. Der bisherige Erfolg der Wohnungsbaugenossenschaft zeigt, dass solche Konzepte Resonanz finden.

Im Prinzip übernimmt der Wohnungsbau-träger bzw. die Bürgerschaft die Verantwortung dafür, dass die baulichen Strukturen für Gemeinschaftseinrichtungen geschaffen werden, die benötigt werden. Ihre Finanzierung wird von den Wohnungskäufern übernommen, die dafür ca. 1,5 bis 2 Prozent der Bausumme zusätzlich aufbringen müssen. Wenn sich alle Wohnungsbau-träger und alle Wohnungskäufer zu diesem Schritt entschließen würden und ca. zwei Drittel dieses Beitrages für Gemeinschaftseinrichtungen im Zentrum investiert würden, könnten in einer Siedlung mit ca. 1000 Wohneinheiten zusätzlich zu dem ökonomisch rentablen Lebensmittelladen ca. 800 m<sup>2</sup> Gemeinschaftsflächen geschaffen werden. Damit könnte ein vielfältiges kleinteiliges Angebot initiiert werden, das einige urbane Erwartungen erfüllt. Die Erfahrung zeigt, dass kleinteilige Nutzungen wie ein Zeitungskiosk, eine Allround-Reparaturwerkstatt, eine Pizzeria, ein Café oder Gemüse- und Getränkeladen ökonomisch geführt werden können, wenn die Räumlichkeiten dafür vorhanden sind und sich die Mieten an den Gebäudebetriebskosten und dem Umsatz orientieren. Falls die Räumlichkeiten nicht mehr für die Nahversorgung benötigt werden, können sie jederzeit für andere Nutzungen vermietet werden, wie sich an den aufgelassenen Geschäften in Altbauquartieren zeigt.

Wenn die Marktkräfte nicht mehr lebendige Zentren in neuen Stadtquartieren garantieren, muss die Wohnbevölkerung bzw. ihre Organen wie die Wohnungsbau-träger deren Organisation übernehmen. Man könnte zwar fördern, dass diese Aufgabe von der öffentlichen Hand übernommen werden müsste. Man würde aber dabei übersehen, dass die Gemeinden dazu finanziell nicht in der Lage sind, und würde auch nicht realisieren, dass die bürgerschaftliche Verantwortung für die zentralen Angebote im Grunde eine Chance für quartiersbezogene Selbstverwaltung ist. Es wäre von Vorteil, wenn der Beitrag jedes Wohnungskäufers für die öffentlichen Gemeinschaftseinrichtungen gesetzlich geregelt werden würde, so wie es im öffentlich geförderten Wohnungsbau bereits geschehen ist (vgl. 5.5). Die im öffentlich geförderten Wohnungsbau getroffene Regelung, dass pro Einwohner ca. 0,5 m<sup>2</sup> Gemeinschaftsfläche zu schaffen sind, entspricht in etwa dem oben vorgeschlagenen Prozentsatz von 1,5- 2 %.

Natürlich sollten alle übrigen Funktionen, die Menschen anziehen, in der Nachbarschaft der Läden konzentriert werden. Dazu gehören in erster Linie die Schulen, die in dem hier vorgeschlagenen Konzept vom Schulbetrieb abgetrennte Räume für die Nutzung durch die Quartiersbewohner anbieten sollten (vgl. Kap. 5.5). Auch der Zugang zur bzw. einer Quartiersgarage, in dem sich möglicherweise auch ein Schließfach für jede Wohnung befindet (vgl. Kap. 5.2), sollte hier sein. Das Zentrum sollte sich mit einem kleinen Platz als Treffpunkt anbieten. Im Zentrum sollten auch die Gemeinschaftsbüros (vgl. 5.3) und andere gewerbliche Arbeitsplätze untergebracht werden. Das um einen Platz angeordnete Zentrum verträgt eine bauliche Verdichtung, so wie z.B. im Zentrum des Ackermannbogens ein 50 m hoher Wohnturm vorgesehen ist.

Es ist fraglich, ob die Kleinzentren in den Stadtquartieren langfristig aufgrund der sich weiter ausdifferenzierenden Bedürfnisse der Bewohner ökonomisch tragfähig sind. Das läßt sich heute nicht entscheiden. Wahrscheinlich muss dazu das Prinzip der freiwilligen Einfachheit der amerikanischen Cohousing-Bewegung (Voluntary Simplicity) in breiteren Bevölkerungsgruppen Akzeptanz finden. Auf jeden Fall kann man davon ausgehen, dass die Raumstrukturen, die für öffentliche Nutzungen geeignet sind, auch genutzt werden, wenn sie einmal vorhanden sind. Wenn sie dagegen nicht existieren, sind die Chancen ihrer Neuentstehung äußerst gering.

## 5.5 Wohnen im Stadtwald

Das Leitbild des »Wohnens im Stadtwald« bedeutet, dass zur Freiraumqualität des Wohnumfeldes auch eine hohe Qualität der Wohnungen gehört. Zur Versöhnung von Stadt und Natur gehören auch behagliche, die Gesundheit nicht belastende Wohnungen. Alle Erkenntnisse, die in den letzten Jahren im Zusammenhang mit dem »ökologischen Bauen« gewonnen worden sind, haben neben dem sparsamen Verbrauch von knappen Ressourcen auch den Sinn, Belastungen für die menschliche Natur durch die Emissionen von Baumaterialien (z.B. Asbest, PVC, Lösemittel in Farben und Klebern u.a.) zu vermeiden.

Wie die Altbauwohnungen in gehobenen gründerzeitlichen Wohngebäuden zeigen, ist der Bau nach dem höchstmöglichen Standard die beste Garantie, dass die Gebäude eine lange Lebensdauer haben. Solche Gebäude sind zwar in der Erstellung teurer, aber während ihrer ganzen Lebenszeit sind sie wesentlich billiger, da sie die hohen Kosten des Abrisses, der Abfallentsorgung und des Wiederaufbaus vermeiden helfen. Es ist deshalb volkswirtschaftlich rational, beim Neubau den aktuell höchsten baulichen, ökologischen und technischen Standard anzuwenden. Man muss davon ausgehen, dass die Anforderungen an die Wohnungsqualität in Zukunft weiter steigen und damit die Bestandswohnungen abwerten werden. Wenn sich zugleich der Wohnungsmarkt entspannt, weil die Nachfrage nach zuziehenden Arbeitskräften nachlässt, werden minderwerte Neubauwohnungen keine Nachfrage finden und Wohnungen aus den letzten Jahrzehnten zu Sanierungsfällen werden.

Damit steht das Ziel attraktiver und zukunftsfähiger Wohnungen im Konflikt mit dem Ziel, preiswerte Wohnungen zu schaffen. Es wäre aber kurzfristig, wegen geringfügig niedriger Kosten auf einen Solarkollektor auf dem Dach, auf hocheffiziente Wärmedämmung oder auf eine kontrollierte Belüftung der Wohnungen zu verzichten. Wenn man Käufer von Wohnungseigentum die Vorzüge dieser Qualitätsverbesserungen erklärt und sie vor die Wahl stellt, werden die meisten die Mehrkosten dafür in Kauf nehmen. Vielleicht lassen sich diese Mehrkosten mit den Einsparungen beim Straßenbau, bei der Unterhaltung der Grünflächen innerhalb der Siedlung u.a. gegenrechnen. Es gehört zur Verantwortung der öffentlichen Hand, dass sie nicht nur auf die Sicherheitsaspekte, sondern auch auf die Qualitätsaspekte beim Bauen achtet. Die Attraktivität der Städte als Wirtschaftsraum wird in Zukunft stärker als heute von einem attraktiven Wohnungsmarkt abhängen.

Die Bewohner werden sich mit dem eigenen Stadtquartier identifizieren, wenn es gelingt, im Quartier eine hohe Lebensqualität innerhalb und außerhalb der Wohnungen zu schaffen.

### Vielfalt an Wohnformen im Quartier

Wenn man sich in einem Stadtquartier eingelebt und seine Vorzüge zu schätzen gelernt hat, ist man wenig bereit, in ein anderes Quartier umzuziehen, wenn man eine größere Wohnung braucht, die Wohnung zu groß geworden ist oder wenn man sich eine Wohnung mit größeren privaten Freiflächen leisten kann. Die Chancen für einen Umzug innerhalb des Quartiers erhöhen sich, wenn im Quartier alle Wohnformen vom Einfamilienhaus bis zum Penthaus und eine breite Streuung der Eigentumsverhältnisse angeboten werden. Viele Familien werden dann eher bereit und fähig sein, ihren Traum vom Einfamilienhaus innerhalb der Stadt zu erfüllen. Mehrgeschossige Gebäude sollten dort platziert werden, wo sie keine vorgelagerten Gebäude verschatten.

Die Parzellierung der Grundstücke sollte so vorgenommen werden, dass auch kleine mittelständische Unternehmen und kleine Baugesellschaften zum Zuge kommen. Gruppen, die zur Wohnexperimenten bereit sind, sind meistens nicht bereit und auch nicht fähig, größere Wohnanlagen mit mehr als 20 – 30 Wohnungen zu bauen. Kleine Grundstücke vermeiden auf diese Weise nicht nur die bauliche Monotonie, die häufig mit der Bebauung durch große Wohnungsbaugesellschaften verbunden ist, sondern ermutigen auch zu dringend notwendigen Experimenten im Wohnungsbau.

Die Siedlung am Ackermannbogen ist nach dem aktuellen Planungsstand das einzige Projekt, das eine breite Palette von Wohnformen anbietet. In allen anderen Projekten werden nur Wohnungen in Geschossbauten angeboten. Die Priorität bei den Geschossbauten ist problematisch, weil sie nicht den Präferenzen der Wohnungsnachfrager entspricht. Die hohen Grundstückspreise dürfen nicht das Argument dafür sein, dass man auf das Angebot von Einfamilienhäusern verzichtet. Es

gibt längst bewährte Stadthautypen, die eine mit normalen Geschossbauten vergleichbare Geschossflächenziffer aufweisen.

Die Einfamilienhäuser sollten aber nicht (wie am Ackermannbogen) zwischen mehrgeschossige Gebäude eingestreut werden, weil dadurch schwer zu bewältigende Verschattungsprobleme entstehen, sondern in einem eigenen Gebiet oder in günstig gelegenen Randlagen untergebracht werden. Zur Attraktivität von Einfamilienhäusern gehört schließlich ganz wesentlich, dass sie optimal besont sind.

Die Erdgeschosswohnungen sollten in jedem Fall einen größeren Hausgarten haben, so dass sie einen weitgehenden Ersatz für ein Reihenhaus bilden können. Zwar haben diese Wohnungen den Nachteil, dass man über sie nur ein eingeschränktes Verfügungsrecht hat, weil man an das Wohnungseigentumsgesetz gebunden ist, aber hier sollte der Gesetzgeber heute nicht mehr zeitgemäße Restriktionen abbauen (z.B. Zwang von einstimmigen Beschlüssen bei baulichen Veränderungen). Die Erdgeschosswohnungen können noch mehr vom Typ eines Reihenhauses annehmen, wenn zusammen mit dem 1. OG eine Maisonettewohnung gebildet wird.

Die Chance, innerhalb des Stadtquartiers umzuziehen, kann erhöht werden, wenn im Zentrum des Stadtquartiers ein Quartiersbüro eingerichtet wird, das neben anderen Funktionen, auf die weiter unten zu sprechen sein wird, auch als Wohnungsvermittlungszentrale fungieren könnte.

### Auch größere Wohnungen bauen

Unter dem Druck der hohen Grundstückspreise ist der Anteil von größeren Wohnungen beim Neubau rückläufig. Das beeinträchtigt die Zukunftsfähigkeit der Wohngebäude. Die in Zukunft weiter steigenden Ansprüche an die Wohnungsqualität richten sich in erster Linie auf die Größe der Wohnungen. Die Erfahrung zeigt, dass die Zusammenlegung von Wohnungen in der Praxis nicht funktioniert. Zumal da es sich bei den Neubauwohnungen überwiegend um Eigentumswohnungen handelt, und es sehr unwahrscheinlich ist, dass der Nachbar gerade verkaufswillig ist, wenn man sich vergrößern will. Deshalb sollte im Stadtquartier auch ein größerer Anteil von größeren Wohnungen erstellt werden. Damit könnte auch vermieden werden, dass große Haushalte (ab fünf Personen) gezwungen werden, ins Einfamilienhaus zu ziehen, wenn sie eine angemessen große Wohnung suchen.

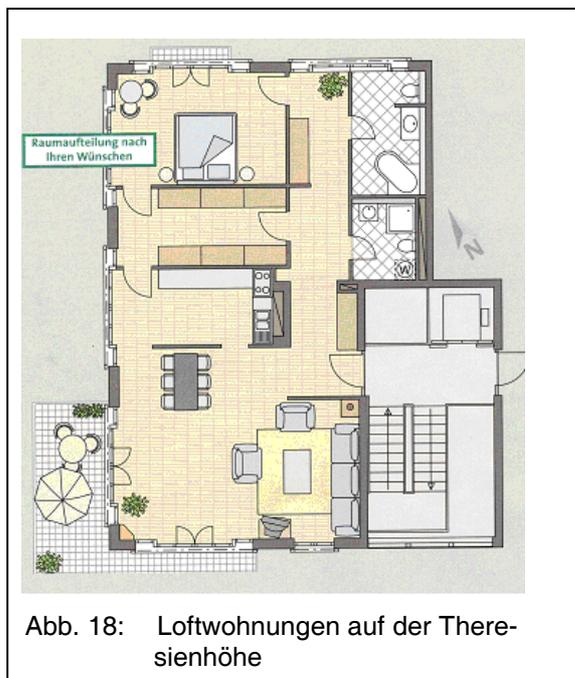


Abb. 18: Loftwohnungen auf der Theresienhöhe

### Flexibel nutzbare Wohnungen

Es gab wiederholt Versuche, Wohnungen mit flexiblen Wänden zu bauen, damit die Wohnungen veränderten Bedürfnissen angepasst werden können. Die Erfahrungen führten zu dem ernüchternden Ergebnis, dass die Flexibilität kaum ausgenutzt wurde. Bauliche Flexibilität kann aber auch bedeuten, dass die Wohnungen so offen geplant werden, dass die künftigen Bewohner in jeder Phase der Errichtung des Gebäudes noch den Grundriss ihrer Wohnung mitplanen können. So werden in dem Projekt Theresienwiese Loftwohnungen mit 120 m<sup>2</sup> angeboten, die keine tragenden Zwischenwände und einen durchgehenden Parkettboden haben. Praktisch können alle Wohnfunktionen innerhalb der Wohnfläche ohne Zwischenwände angeordnet werden. Damit können unterschiedliche Nutzungsvorstellungen realisiert werden, von der Loftwohnung für den Single bis zur 5 Zimmer-Wohnungen für eine kinderreiche Familie.

## Behagliche Wohnungen

Mit den Erkenntnissen des ökologischen Bauens kann der Wohnwert der Wohnungen wesentlich gesteigert werden. Wenn emissionsarme Materialien eingesetzt werden, für einen kontinuierlichen Luftaustausch gesorgt wird, die Innentemperatur der Außenwände relativ hoch ist u.a. entsteht in den Wohnungen eine deutlich spürbare Behaglichkeit, die man dann nicht mehr missen möchte.

## Wohnen im Sonnenlicht

Wohnungen werden geliebt, wenn sie den ganzen Tag vom Sonnenlicht durchflutet werden. Das macht ohne Zweifel den Charme von gut gelegenen Altbauwohnungen aus, die sie aufgrund ihrer hohen Fenster viel Licht in die Wohnungen lassen. Inzwischen tritt auch immer mehr ins Bewusstsein der Öffentlichkeit, dass zur Sonne exponierte Gebäude wesentlich weniger Energie verbrauchen.

Wohnen im Stadtwald bedeutet, dass alle Gebäude bevorzugt frei stehen und die Wohnungen so geschnitten sind, dass sie vom Morgen bis zum Abend gut belichtet sind. Dazu gehört in erster Linie, dass die Gebäude so zueinander konfiguriert werden, dass auch im Januar in der Zeit mit dem niedrigsten Sonnenstand noch mindestens 1 Zimmer von der Mittagssonne erreicht wird. Zur guten Belichtung können raumhohe französische Fenster und höhere Raumhöhen beitragen. (So bieten z.B. die oben erwähnten Loftwohnungen Raumhöhen von 2,80 m an.) Wichtig ist auch, dass im Park in Gebäudenähe ausschließlich Laubbäume in ausreichendem Abstand zu den Gebäuden gepflanzt werden.

Gut besonnte Gebäude sind auch aus energetischer Sicht optimale Gebäude. Es gehört mit zum Konzept des »Wohnens im Stadtwald«, dass die Energien für den Betrieb der Gebäude weitestgehend aus regenerativen Energien stammen, wobei in erster Linie an die direkte aktive und passive Nutzung der Sonneneinstrahlung zu denken ist. Auch aus diesem Grund muss der optimalen Ausrichtung des Gebäudes zur Sonne ein absoluter Vorrang eingeräumt werden. Nur dann kann das langfristige Ziel des energieautarken Hauses erreicht werden. Wenn die Gebäude nicht mehr in Reihe stehen, sondern als alleinstehende Gebäude konzipiert werden, wie dies z.B. bei dem Entwurf für die Theresienhöhe durchgeführt wird, wäre die solare Zukunft problemlos realisierbar.

Wenn solares Bauen bauliche Dichten mit einer GFZ von 1,0 bis 1,5 zulässt, kann festgestellt werden, dass es nicht im Konflikt mit flächensparenden Bauen steht.

## Raum für Telearbeit und Berufsarbeit zuhause

Es kann damit gerechnet werden, dass sich die Tele-Heimarbeit und die berufsbezogene Aus- und Fortbildung in Zukunft durchsetzen wird, weil sie sowohl den Interessen der Arbeitnehmer mit Kindern oder mit einem Zweitjob u.a. als auch den Interessen der Unternehmen nach Reduzierung der Kosten entspricht. Damit wird die Wohnung wieder verstärkt Ort von beruflicher und berufsbezogener Arbeit, so wie es in vorindustriellen Zeiten im bäuerlichen und handwerklichen Haushalt der Fall war. Die Normalwohnungen sind noch nicht auf diese sich abzeichnenden Änderungen zugeschnitten. Daraus resultieren zusätzliche Ansprüche nach einem eigenen (kleinen) Arbeitsraum, damit man nicht durch die Aktivitäten der anderen Familienmitglieder gestört wird. In einem zukunftsorientierten Wohnungskonzept darf deshalb ein als Arbeitsraum geeigneter Nebenraum nicht fehlen. Auch wenn man nicht an der Telearbeit teilnimmt, stellen kleine Nebenräume einen Gewinn für Hobbys, Handarbeiten, Hausarbeiten, getrenntes Schlafen der Ehepartner, Gästezimmer u.a. dar. Größere Nebenräume sollten auch einen eigenen Eingang haben.

## Wohnen im Freien

Es gehört längst zum Standard von Neubauwohnungen, dass sie über einen Raum im Freien – einen Balkon, eine Dachterrasse, einen Hausgarten u.a. - verfügen müssen. Wenn die Freizeit weiter zunimmt, wird der Freiraum in Zukunft einen noch höheren Stellenwert bekommen, Aber es gibt noch keinen Konsensus darüber, wie groß das »grüne Wohnzimmer« sein soll. Man kann davon

ausgehen, dass sich in diesem Punkt die Ansprüche präzisieren werden. Es muss genügend Platz für einen Tisch, für Sonnenliegen und für einen Kleingarten vorhanden sein. Zukunftsfähige Wohnungen verlangen deshalb einen Freiraum von mindestens 15 m<sup>2</sup>.

### Warendepots außerhalb der Wohnungen

Mit zunehmendem Wohlstand nimmt die Menge der Güter zu, die mit der Post oder Firmendiensten zugestellt werden. Auch das in Zukunft sicherlich zunehmende Tele-Einkaufen führt zu weiterer Zunahme von Warenanlieferungen. Wenn die Gebäude nicht mehr direkt an Verkehrsstraßen liegen, muss für die Warenanlieferung eine neue Lösung gefunden werden. Hier bietet sich die Einrichtung von größeren verschließbaren Depots (Schließfächern) am Eingang der Quartiersgaragen an. Damit könnten immer alle Waren zugestellt werden, auch wenn die Bewohner – auch für längere Zeit – nicht da sind. In den Wohnungen leuchtet ein Signal auf, wenn neue Sendungen im Schließfach abgelegt wurden. Die Kuriere müssen nicht mehrmals die Wohnung ansteuern. Die Bewohner müssen nicht extra zur Post fahren, um nicht zustellbare Pakete abzuholen. Dadurch kann ein kleiner Beitrag zur Minimierung des Verkehrs geleistet werden.

### Ruhiges Wohnen

Wenn die Quartiersgarage nur mit Stichstraßen erreichbar und die Fahrstraßen nur im geringen Tempo zu befahren sind, werden die Wohnungen nicht länger vom Straßenverkehr belastet. Hinzukommen muss noch ein hochwirksamer Schallschutz gegenüber den Nachbarwohnungen.

### Attraktives Wohnumfeld

Im Bewusstsein der Quartiersbewohner zählen attraktive Stadtteilzentren und die Innenstadt mit zum Wohnumfeld des Quartiers. Statt ein urbanes Stadtquartier zu versprechen, sollte großer Wert darauf gelegt werden, dass das Stadtquartier gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an die Zentren mit lebendigem Straßenbild angeschlossen werden. Wenn man urbanes Leben sucht, wird man sich nicht mit der bescheidenen "Urbanität" im Stadtquartier zufrieden geben, sondern die vitalen Stadtbereiche aufsuchen. Die Stadtplanung muss deshalb die Orte höchster Zentralität stärken und den Tendenzen, die zu ihrer Ausdünnung führen könnten, entgegenwirken.

### Gemeinschaftseinrichtungen?

Welche Gemeinschaftseinrichtungen im Stadtquartier angeboten werden, ergibt sich aus der Zusammensetzung der Bevölkerung (Schulen, Tennisplatz, Hallenbad, Schrebergärten u.a.). Aber multifunktionale Spielplätze für Jugendliche (Bolzplatz, Hartplatz für Inline-Skater und anderes), Kinderkrippen, Kindertagesstätten, Versammlungsräume u.a. gehören auf jeden Fall zur Grundausstattung.

Seit dem Jahr 2000 gibt es die gesetzliche Regelung, dass in Wohnanlagen im öffentlich geförderten Wohnungsbau ab etwa 50 Wohneinheiten Gemeinschaftseinrichtungen mit einer Fläche von bis zu 0,5 m<sup>2</sup>/Wohneinheit vorgesehen werden müssen (Wohnraumförderbestimmungen 2000, Sozialer Wohnungsbau in Bayern 30.9.2000). Damit ist gesichert, dass der große Bedarf an Gemeinschaftseinrichtungen für benachteiligte Sozialgruppen gedeckt wird. In München werden dieser Gemeinschaftseinrichtungen als Bewohnertreffs bezeichnet (vgl. Kap. 5.5)

Bestehende Gebäude müssen erhalten und umgenutzt werden: So wird das alte Feuerwehrgebäude auf der Theresienhöhe in ein Jugendfreizeitzentrum umgebaut. Eine bestehende gewerbliche Halle im Gebiet Ackermannbogen soll für die Jugendlichen gesichert werden.

## 5.6 Arbeiten im Stadtwald

In den meisten Entwürfen werden die Bürogebäude dazu genutzt, um die Wohngebäude gegen die Lärmbelastungen von Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen oder Bahntrassen abzuschirmen. Es werden im Bürogebäudebau eher gewisse Emissionsbelastungen akzeptiert, zumal die Lärmbelastungen durch bauliche Maßnahmen wirkungsvoll reduziert werden können.

Bürogebäude haben aber den gleichen Anspruch auf eine ruhige Lage wie Wohngebäude. Die meisten Arbeitnehmer verbringen während ihrer Wachzeit mehr Stunden im Büro als in ihrer Wohnung und beanspruchen deshalb immer stärker, dass die Fenster geöffnet werden können, dass das Fenster einer angenehme Sichtbeziehung bietet, dass keine Klimaanlage installiert wird u.a. Bei zukunftsfähigen Bürogebäuden muss deshalb den steigenden Komfortbedürfnissen Rechnung getragen werden.

Wie oben schon erwähnt, ist die Erwartung, dass die Arbeitsplätze von Bewohnern des Quartiers besetzt werden, illusorisch. Die »Stadt der kurzen Wege« kann nicht dadurch erreicht werden, dass Wohnungen und Arbeitsplätze gemischt werden, sondern nur dadurch, dass effiziente Mobilitätssysteme für Verkehr und Wohnungsumzug geschaffen werden und die Hemmnisse auf dem Wohnungsmarkt zum Umzug abgebaut werden. Die Mischung von Bürogebäuden und Wohngebäuden macht aber trotzdem Sinn, da durch die günstige Lage der Bürogebäude zu Haltestellen der Massenverkehrsmittel diese besser ausgelastet werden und dass für die Arbeitnehmer Anreize geschaffen werden, verstärkt die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Außerdem führen die Arbeitsplätze zu einer höheren Belegung des Quartierszentrums, wie sich dies z.B. beim Quartierzentrum Arabellapark zeigt. Es ist deshalb anzustreben, dass die Bürogebäude in der Nähe des Quartierzentrums positioniert werden.

Die hohe Unsicherheit der Unternehmen, welcher Arbeitsplatzbedarf in Zukunft benötigt wird, führt heute dazu, dass viele Bürogebäude so geplant werden, dass Teile des Gebäudes vermietet werden können. Wenn man aber von dem langfristigen Trend ausgeht, dass unter dem Einfluss weiterer Rationalisierungsanstrengungen und Auslagerungen von Funktionen in andere Länder der Arbeitsplatzbedarf aller Unternehmen geringer wird, ist diese Strategie nicht hilfreich. Dann muss bei der Planung die Option der Funktionsumnutzung des ganzen Gebäudes als Wohngebäude ins Auge gefasst werden. Das bedingt in erster Linie mehr Treppenhäuser und evtl. die Vorhaltung von Deckenöffnungen für den späteren Einbau von zusätzlichen Sanitärschächten.

Der Bau von nutzungsflexiblen Bürogebäuden scheiterte bisher an folgenden Faktoren, die zum Teil zu erheblichen Mehrkosten führen können:

a. Bürogebäude mit großen Gebäudetiefen eignen sich nicht für die spätere Umnutzung. Die Bürogebäude müssen deshalb von vornherein in einem Maßstab gebaut werden, dass sie sich für eine eventuelle Nutzung als Wohnungen eignen. Der Trend zu kleineren, selbstverwalteten Organisationseinheiten, zu neuen Bürokonzepten mit kleinen Arbeitszimmern und großen Gemeinschaftsflächen, zum Bau von Gemeinschaftsbüros und zur Telearbeit begünstigt diese Anforderung. In modernen Büroorganisationskonzepten haben die Mitarbeiter keinen festen Arbeitsplatz mehr. Die Privatsphäre schrumpft auf den Rollwagen zusammen, den man zusammen mit dem PC in eine gerade freie Arbeitszelle schiebt. Die Kombination von Arbeitszellen und Gemeinschaftszonen, von offenen und geschlossenen Bereichen soll ohne Aufwand den jeweiligen Bedürfnissen angepasst werden können. Dadurch können die Umzugskosten gesenkt und Flächeneffizienz erhöht werden. Untersuchungen zeigen, dass Gebäudetiefen von 12 – 13 m alle Optionen für neue Arbeitsszenarien offen lassen (Richard Puell, Bürohausraster, in: Congena Texte 1/2 2001). Diese Gebäudetiefe würde gerade noch vertretbare Wohnungsgrundrisse ermöglichen.

b. Der Standort der Bürogebäude muss so attraktiv sein, dass das umgebaute Bürogebäude auch vom Wohnungsmarkt akzeptiert wird. Günstig ist es, wenn die Bürogebäude von vornherein mit Wohngebäuden gemischt sind, im Quartierszentrum bzw. am Rand des Stadtquartiers liegen. Ein gutes Beispiel ist das Projekt Ostbahnhof, wo genau so viele Baublöcke mit gewerblicher Nutzung an die Kommunikationsbänder angrenzen wie Wohnblöcke. Auch auf der Theresienhöhe wurde ein Gebäude auf einer Seite als Wohngebäude und auf der anderen, identisch aufgebauten Seite als Bürogebäude genutzt (mit Ausnahme der Balkone).

c. Das größte Problem bei der Umnutzbarkeit ist sicherlich, dass die Bürogebäude in der Regel wesentlich höhere Dichten aufweisen (z.B. Neusser Straße GFZ 3,0), als sie für das Wohnen ver-

träglich sind. Hier müssen die Baudichten erheblich reduziert werden, mit der Folge, dass die Grundstückspreise gedrückt werden und die Grundstückseigentümer ihre Gewinnerwartungen reduzieren müssen. Wenn die öffentliche Hand selbst Grundstücksbesitzer ist und die Kosten der öffentlichen Infrastruktur mit den Planungsgewinnen bezahlen will, entsteht ein unlösbarer Zielkonflikt.

Aus diesen Gründen wird der Aspekt der Umnutzbarkeit heute überhaupt noch nicht bei der Planung von Bürogebäuden beachtet. Bürogebäudetypen mit flexibel nutzbaren Flächen und geringen

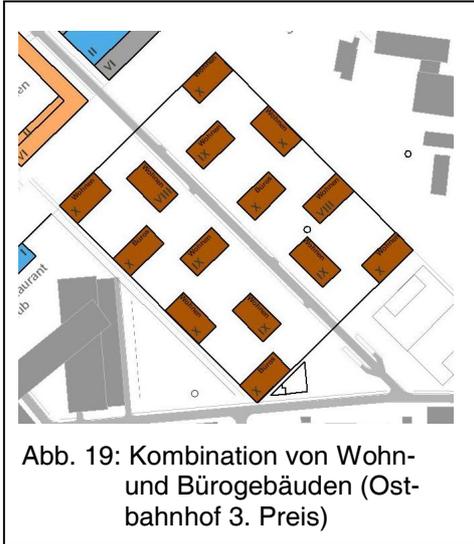


Abb. 19: Kombination von Wohn- und Bürogebäuden (Ostbahnhof 3. Preis)

Gebäudetiefen erleichtern eine eventuelle Umnutzung als Wohnnutzung. Büroeinheiten unter 200 m<sup>2</sup> lassen sich später wahrscheinlich auch gut als Loftwohnungen verwenden, in denen die zukünftigen Bewohner Wohnen und Arbeiten miteinander verbinden.

Bürobauten in Stadtquartieren sollten primär Gemeinschaftsbüros sein, in denen auch kleinere Einheiten von Bewohnern aus dem Quartier oder von Firmen für wohnungsnahе Büros angemietet werden können. Gemeinschaftsbüros zeichnen sich dadurch aus, dass sie neben der flexiblen tageweise Anmietbarkeit auch Serviceleistungen wie Sekretariatsarbeiten, Telefondienst, Kopiergeräte u.a. anbieten. Solche Gemeinschaftsbüros werden oft auch als Telecenter, Satellitenbüros oder als Nachbarschaftsbüros bezeichnet. Gemeinschaftsbüros haben das Potential, dass für die kleine Gruppe der Selbständigen Wohnen und Arbeiten im Stadtquartier miteinander verbunden können. Aber auch Arbeitnehmer können hier

ihre Berufsarbeit erledigen, wenn Großfirmen hier Räumlichkeiten anmieten.

Die oben erwähnte Baugenossenschaft Wagnis e.G. will das Konzept des Gemeinschaftsbüros im zweiten Bauabschnitt in der Siedlung am Ackermannbogen mit der Hilfe von Geldanlegern realisieren.

Es stellt sich die Frage, ob nicht auch Wohnungen von vornherein so geplant werden sollten, dass sie evtl. auch als Büro genutzt werden können. Die Altbauwohnungen zeigen, dass großzügig geschnittene Wohnungen mit nutzungsneutralen Zimmern sich sehr gut für eine gewerbliche Nutzung eignen. Die Frage nach der Umnutzung von Wohnungen kann sich unter Umständen in relativ ungünstigen Lagen mit geringer Wohnungsnachfrage stellen.

## 5.7 Freiwillige Entmischung der sozialen Milieus zulassen

Wenn man davon ausgehen muss, dass sich soziale Netze nur unter Gleichgesinnten herausbilden, muss man den neuen Bewohnern des Stadtquartiers die Chance geben, sich ihre Nachbarn selbst aussuchen zu können. Es gibt allerdings wenige Möglichkeiten, freiwillig Segregation zu fördern. Eine Möglichkeit besteht darin, dass sich die späteren Bewohner an der Planung der Siedlung beteiligen können. Andere Möglichkeiten bestehen darin, dass die Ausbildung von sozialen Netzen und die Umzugsmobilität im Stadtquartier gefördert wird (vgl. Kap. 5.5).

Wenn man heute eine Wohnung anmietet oder eine Eigentumswohnung kauft, kann man nicht sicher sein, dass man eine sozial homogene Nachbarschaft vorfindet. Man weiß nichts über die zukünftigen Nachbarn und hat keine Chance, seine Nachbarn auszusuchen. Hier bieten Wohnprojekte, bei denen die Planung gemeinschaftlich betrieben wird, den Vorzug, dass man seine späteren Mitbewohner kennen lernen kann (vgl. Kap. 5.5).

Der Trend zur Ausdifferenzierung der städtischen Sozialgruppen wird in Zukunft weiter zunehmen. Den exklusiven Wohnwünschen der hochmobilen, international orientierten Berufsgruppen müssen ebenso angemessene Angebote gemacht werden, wie dies bisher mit den weniger zahlungskräftigen Bevölkerungsgruppen erfolgte. Die oben begründete Ziel, hochwertige Wohnlagen zu schaffen, bedeutet, dass sich die öffentliche Hand nicht scheuen sollte, an dafür geeigneten Stadtorten auch exklusive Wohnlagen zuzulassen und sie nicht durch öffentlich geförderten Wohnungsbau der Gefahr auszusetzen, dass das Gebiet evtl. dadurch abgewertet wird. In durchschnittlichen La-

gen sollten die öffentlich geförderten Wohnungen auf ein geschlossenes, aber nicht abgegrenztes Teilgebiet des Stadtquartiers konzentriert werden, wobei die bauliche Qualität so hoch sein sollte, dass die Sozialwohnungsgebäude sich nicht optisch von den freifinanzierten Wohngebäuden unterscheiden. Im Laufe der Zeit können die Teilgebiete zusammenwachsen, da nach 15 Jahren die Wohnungen aus der Sozialbindung herausfallen und sich die soziale Struktur durch soziale Mobilität entmischt.

## 5.8 Kommunikation und Mitplanung an der Gestaltung des Stadtquartiers

Die Stadtquartiere stehen im Spannungsfeld zwischen der Wohnung als Ort des Rückzugs, der Rekreation und der individuellen Selbstentfaltung auf der einen Seite und der ganzen übrigen Welt auf der anderen Seite. Wie gesagt, reichen die Aktionsräume der Stadtbewohner weit über ihr jeweiliges Stadtquartier hinaus. Hier sind große berufs- und schichtspezifische Unterschiede festzustellen. Wer sich berufsbedingt viel in anderen Städten aufhalten muss, wird sich mit seinem Stadtquartier viel oberflächlicher identifizieren und weniger zu bürgerschaftlichen Engagement bereit sein. Wer ein großes soziales Netz hat, das sich weit über die Stadt und darüber hinaus ausspannt, sucht keinen Kontakt im Stadtquartier. Wer hingegen direkt im Stadtquartier arbeitet und Freizeitaktivitäten (wie z.B. Schrebergarten, Sport u.a.) ausübt, die zu Kontakten mit Bewohnern im Quartier führen, wird sich mit höherer Wahrscheinlichkeit auch für die Angelegenheiten des Quartiers engagieren.

Diese Veränderungen müssen zur Kenntnis genommen werden. Man muss sich von dem traditionellen Bild verabschieden, dass die Wohnviertel ein Ort dichter Kommunikation sind. Dann wird man gefeit sein, davon zu träumen, dass die Stadtquartiere eine »urbane Zukunft« (Verkaufsslogan im Projekt Theresienhöhe) im traditionellen Sinne haben werden.

Kommunikation im Stadtquartier war in der Stadt des 19. Jahrhunderts kein Thema, weil sie von der Not erzwungen wurde. Heute muss sie durch Einrichtungen unterstützt bzw. geplant werden. Soziale Netze im Stadtquartier können sich nur bilden, wenn dafür geeignete Infrastrukturen vorhanden sind. Da Kontakt immer weniger im öffentlichen Raum der Straße und der Einkaufszentren entstehen, müssen entsprechende Räumlichkeiten geschaffen werden. Kontaktchancen ergeben sich nicht mehr aus der bloßen Architektur und dem Städtebau, wie es die Berufsideologie der Architekten annimmt, sondern müssen durch soziale und politische Strukturen gestützt werden.

### Beteiligung an der Planung des Stadtquartiers

Es ist für die kommunikative Struktur des neuen Wohnviertels von zentraler Bedeutung, dass den späteren Bürgern die Chance gegeben wird, sich am Planungsprozess zu beteiligen. Die Erfahrungen zeigen zwar, dass die beim gemeinschaftlichen Planen geknüpften Beziehungen langfristig abbröckeln, aber dennoch erhöhen sie die Chance, dass man sich stärker mit dem Stadtquartier identifiziert und sich mehr für die Belange des Stadtquartiers einsetzt.

In den Siedlungsprojekten am Ackermannbogen und Theresienhöhe wurden Baufelder für Baugemeinschaften reserviert. Baugemeinschaften stellen einen Zusammenschluss von mehreren Bauwilligen dar, die als Bauherren unter Mitwirkung von Beratern das Grundstück erwerben und ihre Wohnungen gemeinschaftlich planen. Dadurch wird die Qualität der Wohnungen und der gemeinschaftlichen Anlagen erhöht. Die späteren Bewohner haben die Gelegenheit, sich kennen zu lernen und ihre späteren Nachbarn auszuwählen. Die Erfahrungen zeigen auch, dass sich durch die gemeinschaftliche Planen und Bauen die Kosten mindestens um 10 – 20 % im Durchschnitt einsparen lassen. Zumindest können sich die Bauherren zusätzlichen Komfort und zusätzliche Einrichtungen leisten, ohne mehr als für vergleichbare Wohnungen zahlen zu müssen.

Beim Siedlungsprojekt Ackermannbogen werden etwa 100 Wohneinheiten von einer Baugemeinschaft errichtet, die sich aus dem Zusammenschluss von mehreren Bürgerinitiativen zum Bau neuer Wohnformen gebildet hat. Wie oben erwähnt, hat sich die Baugenossenschaft das Ziel gesetzt, das Wohnumfeld mit zu gestalten und hat sich deshalb ein ehrgeiziges Programm an Gemeinschaftsdiensten gesetzt (vgl. Abb. 20). Das Programm ist aus einem intensiven gemeinschaftlichen Planungsprozess hervorgegangen. Diese Einrichtungen werden auch nach ihrer Fertigstellung ein zentraler Bestandteil der genossenschaftlichen Selbstverwaltung sein. Obgleich die Baugenossenschaft sich stark in den Gemeinschaftseinrichtungen engagiert, werden die Wohnungen trotzdem preisgünstiger als freifinanzierte Wohnungen in dem Siedlungsgebiet sein. Bereits mit der gegenüber von freifinanzierten Eigentumswohnungen ersparten Grunderwerbssteuer für das Gebäude in Höhe von 3,5 Prozent können die Käufer die Mehrkosten für die Gemeinschaftseinrichtungen finanzieren.

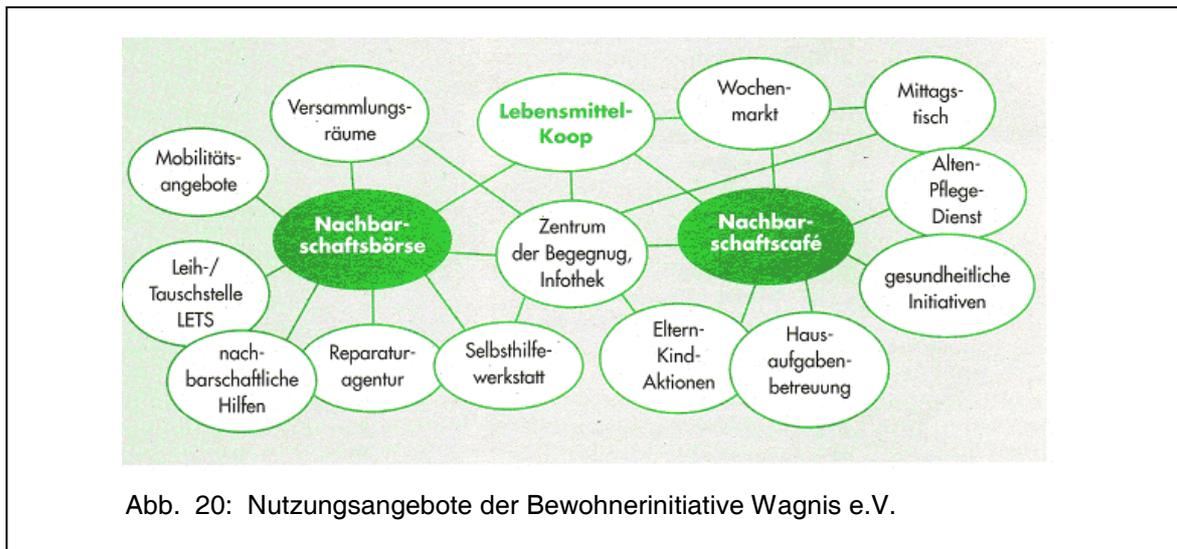


Abb. 20: Nutzungsangebote der Bewohnerinitiative Wagnis e.V.

Die Gemeinschaft aller Bewohner im Quartier muss darüber befinden, welcher Anteil von dem Fonds für gemeinschaftliche Einrichtungen im Gebäude und im Zentrum verwendet wird. Wenn die Wohnungsgemeinschaft eines Gebäudes über einen Fonds für Gemeinschaftseinrichtungen verfügt, wird die gemeinschaftliche Planung dazu führen, dass auch das Angebot von Gemeinschaftseinrichtungen im Wohngebäude verbessert wird. Je nach Bedarf kann im Wohngebäude eine Sauna, ein Waschsalon (möglichst im Erdgeschoss mit Zugang zum Freien, mit der Bank u.a.), ein Gästezimmer, eine Reparaturwerkstatt mit gemeinschaftlichem Werkzeug u.a. eingerichtet werden. Die Verwaltung dieser Einrichtungen verstärkt den Zusammenhalt und die soziale Kommunikation in der Hausgemeinschaft.

### Versammlungsräume

Vereine, Wohnungseigentümergeinschaften, weltanschauliche Vereinigungen, wissenschaftliche Interessengruppen u.a. brauchen öffentliche Räume für ihre Aktivitäten. Wenn keine Räume vorhanden sind, in denen sich Gruppen aus dem Stadtquartier außerhalb der Privatwohnungen treffen können, wird die Entfaltung des sozialen Lebens im Quartier erschwert. Es muss deshalb zur Mindestausstattung eines Stadtquartiers gehören, dass genügend große und für jedermann zugängliche Räume vorhanden sind. Das können Räume in Schulgebäuden, in Bürgerhäusern oder anderen öffentlichen Gebäuden sein. Nebenräume in Gastwirtschaften sind eher problematisch, weil deren dauerhafte Existenz zu ungesichert ist, es sei denn, dass sich die Räumlichkeiten im Besitz der Bewohner befinden und der Mietvertrag entsprechend gestaltet werden kann.

Wie oben dargestellt, gibt es im Bereich des öffentlichen Wohnungsbaus seit dem Jahr 2000 die Bestimmung, dass von den Bauträgern ab 50 Wohneinheiten Gemeinschaftseinrichtungen vorzusehen sind. In den neuen Stadtquartieren, deren Planung schon weiter fortgeschritten ist, werden an zentralen Lagen "Bewohnertreffs" eingeplant, in denen die Bewohner einen Ort für gemeinsame

Aktivitäten finden und in denen sie auch Beratung für soziale Probleme finden. Als Mindestgröße werden 100m<sup>2</sup> angesetzt. Die Trägerschaft der Bewohnertreffs soll ausgeschrieben werden. So sind im Siedlungsprojekt Ackermannbogen 3 Bewohnertreffs vorgesehen. Es ist zu befürchten, dass die Bewohnertreffs schnell als Einrichtungen der "Armen" stigmatisiert werden, so dass sie wahrscheinlich nicht von den Bewohnern außerhalb des öffentlichen Wohnungsbaus in Anspruch genommen werden.

In der Parkstadt Schwabing besteht die Chance, dass einer der Pavillons im Park als sozialer Treffpunkt hergerichtet wird. Im südlichen Viertel des Projektes Theresienhöhe wird die Grundschule um eine Gemeinschaftsfläche mit 150 m<sup>2</sup> erweitert, die unabhängig vom Schulbetrieb zugänglich ist und die von bürgerschaftlichen Gruppen genutzt werden kann. Momentan wird an dem Konzept zur Nutzung der Gemeinschaftsfläche gearbeitet. Im Siedlungsprojekt am Ackermannbogen wird die oben erwähnte Wohnungsbaugenossenschaft ein Nachbarschaftscafé mit Nebenräumen anbieten.

### Gemeinschaftliche Selbstverwaltung

Kommunikation braucht gemeinsame Probleme. Es kommt deshalb immer wieder die Idee auf, dass die Wohnviertel die eigentliche Keimzelle der bürgerschaftlichen Selbstverwaltung sind und deshalb dafür geeignete Institutionen geschaffen werden müssten. Diese Idee ist aber zum Scheitern verurteilt, da die meisten sozialen Probleme, die sich im Stadtquartier manifestieren, ihre Ursachen in gesamtgesellschaftlichen Strukturen haben, die sich dem Zugriff über das Stadtquartier entziehen. .

Wenn sich aber ein größerer Teil der Räumlichkeiten für die öffentlichen Gemeinschaftseinrichtungen im Zentrum im Eigentum der Bewohnerschaft befindet, ergibt sich daraus eine wichtige Keimzelle für eine gemeinschaftliche Selbstverwaltung im Stadtquartier.

Die gemeinschaftliche Selbstverwaltung der Wohngebäude setzt voraus, dass die einzelnen Wohnungseigentümergeinschaften eine überschaubare Größe behalten, so dass die Verwaltung in Eigenorganisation erfolgen kann. Große Wohnungseigentümergeinschaften mit mehr als 20 Parteien erschweren eine gemeinschaftliche Organisation ganz erheblich. Sobald ein fremder Verwalter die Verwaltung übernimmt, erlahmt erfahrungsgemäß das Interesse an der gemeinschaftlichen Selbstverwaltung. Auch deshalb sollten Häuserzeilen vermieden, damit überschaubare Wohnungseigentümergeinschaften gebildet werden können.

### Concierge

Die Concierge hatte in den französischen Wohngebäuden die Funktion, die Privatsphäre der Wohnungen zu schützen, sie war zugleich aber auch ein Kommunikationszentrum, indem alle Informationen aus dem Hause zusammenliefen. Diese kommunikative Mittlerfunktion haben in Deutschland häufig die Läden übernommen. In den Stadtquartieren kann diese Funktion vielleicht ein Quartiersbüro übernehmen, das dem Veranstaltungsraum in der Schule oder in anderen öffentlichen Gebäuden zugeordnet werden kann. In dem Quartiersbüro könnte ein Bewohner aus dem Viertel eine kommunikative Klammer für das Stadtquartier bilden: er verwaltet die Infotafel mit Treffen und Ereignissen im Viertel, er vermittelt Umzugswünsche im Viertel, er sammelt Beschwerden an Politik und Verwaltung, er organisiert Treffen zu aktuellen Themen, er veranstaltet Vorträge u.a. Voraussetzung ist natürlich, dass sich im Stadtquartier jemand findet, der bereit ist, die Funktion ehrenamtlich zu übernehmen und dass die Bewohnerschaft des Quartiers dafür einen Raum kostenlos zur Verfügung stellt.

## 5.9 Zusammenfassung: Attraktive Wohnungen für urbane Städter

Die Überlegungen zur Entwicklung eines neuen Leitbildes für die Planung von neuen Stadtquartieren gingen von der Überzeugung aus, dass es sinnlos geworden ist, an dem traditionellen Ziel festzuhalten, urbane Stadtquartiere zu schaffen. Wenn Urbanität als geschäftiges Treiben und anregende Konsumangebote verstanden wird, kann das in den Stadtquartieren mit Hilfe der ver-

fügbaren Planungsinstrumente nur sehr eingeschränkt geschaffen werden. Ein praktikables Leitbild muss sich darauf beschränken, attraktive Wohnungen und ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Die Städte müssen die Wohnbedingungen so weit verbessern, dass städtisches Wohnen in Geschosswohnungen zur Alternative zum Einfamilienhaus im Grünen wird. Dieses Ziel ist eine schwierige planerische Zukunftsaufgabe, da die Standards für behagliches und komfortables Wohnen mit Mehrkosten verbunden sind und dass deshalb nach intelligenten Lösungen für ein kostensparendes Bauen gesucht werden muss.

Die Analyse der fünf Siedlungsprojekte zeigt, dass für das vorgeschlagene Leitbild des »Wohnens im Stadtwald« vielfältige Ansatzpunkte in den städtebaulichen Entwürfen vorzufinden sind. Die Siedlungsprojekte enthalten viele zukunftsweisende Ansätze, die darauf warten, in ein konsistentes Leitbild eingebunden zu werden.

Es wurde herausgearbeitet, dass sich die städtebauliche Organisation der neuen Wohnviertel nicht mehr allein aus den Straßen als dem Grundgerüst des Stadtquartiers ergibt, sondern auch aus den Grünflächen, die einerseits bis an die Wohngebäude heranreichen und andererseits mit den Grünflächen in anderen Stadtquartieren möglichst kreuzungsfrei verbunden sind. Die Gesamtstadt wächst damit nicht nur durch die Verkehrsnetze, sondern auch durch das Netz der Grünflächen zu einer Einheit zusammen. Dieses Leitbild entspricht dem breiten Wunsch nach kleinteiligen, überschaubaren Stadtstrukturen und großen, zusammenhängenden Freiflächen, die für alle Freizeitbedürfnisse geeignet sind.

Lebendige und vielfältige Stadtquartiere entstehen nicht mehr von selbst, sondern verlangen von den Bewohnern finanzielle Eigenleistungen und Engagement bei der Selbstverwaltung der gemeinsam finanzierten öffentlichen Gemeinschaftseinrichtungen. Da nicht erwartet werden kann, dass dies immer auf freiwilliger Basis erfolgt, sollte die Verantwortung der Bewohnerschaft für die zentralen kommerziellen Einrichtungen gesetzlich geregelt werden. Das könnte z.B. so aussehen, dass jeder Wohnungskäufer verpflichtet wird, einen bestimmten Anteil der Kaufsumme in einen Fonds für öffentliche Gemeinschaftseinrichtungen einzuzahlen. Das Engagement der Bürger darf aber nicht dazu führen, dass sich die Kommune aus ihrer Verantwortung für die sozialen Einrichtungen zurückzieht.

## 6 AUSBLICK

Man könnte das vorgeschlagene Leitbild des „Wohnens im Stadtwald“ auch mit dem Etikett der Nachhaltigkeit versehen, wenn es nicht schon so abgegriffen wäre. Es erfüllt alle Kriterien der Nachhaltigkeit, also die sozialen Kriterien nach einer Verbesserung der kommunikativen Strukturen im Stadtquartier, die ökologischen Kriterien nach der Versöhnung der städtischen Bebauung mit der Natur und die ökonomischen Kriterien eines langfristigen Bestandes der Investitionen. Ob es aber das Zertifikat Nachhaltigkeit wirklich verdient, würde sich erst erweisen, wenn in einem gemeinschaftlichen Planungsprozess geprüft wird, ob es wirklich den Bedürfnissen der Bewohner entspricht und ob es sich als gebaute Realität bewährt.

Es ist ohne Zweifel in der Bürgerschaft die Bereitschaft vorhanden, sich an der Entwicklung von zukunftsorientierten Konzepten für neue Stadtquartiere zu beteiligen, wie die Bewohnerinitiativen an der Theresienhöhe und am Ackermannbogen beweisen. Aber einerseits fehlt noch ein konsistentes Leitbild, in dem die einzelnen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität aufeinander abgestimmt werden können, und andererseits fehlte bei der öffentlichen Hand oft die Bereitschaft, auf zukunftsweisende bürgerschaftliche Wünsche und Planungsvorstellungen einzugehen und sie zu fördern. Es werden zwar bürgerschaftliche Beteiligungsprozesse durchgeführt, aber oft haben die Bewohner den Eindruck, dass dies nur Alibiveranstaltungen sind.

Die fünf Münchner Projekte konnten nur deshalb durchgeführt werden, weil die notwendigen Ausgaben für die öffentliche Infrastruktur aus den Planungsgewinnen finanziert werden. So konnten die Projekte am Ackermannbogen und auf der Theresienhöhe durchgeführt werden, weil die Stadt Eigentümerin des überwiegenden Anteils der Grundstücke war und die Grundstücke nach der Parzellierung verkauft hat. Bei den anderen Projekten kam das Planungsinstrument der Sozialgerechten Bodennutzung zur Anwendung, bei dem sich die privaten Grundstückseigentümer verpflichten, aus dem Planungsgewinn einen Beitrag zur Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur zu leisten. Bei beiden Finanzierungsmodellen war aber der finanzielle Rahmen so eng, dass keine Bereitschaft zu Innovationen vorhanden war, die mit Mehrkosten verbunden waren oder zu Mindereinnahmen geführt hätten. Da die Restriktionen bei den kommunalen Mitteln in Zukunft eher noch zunehmen werden, ist das oben vorgeschlagene finanzielle Engagement der Bürger für ihr Wohnumfeld auch öffentlich zu fördern.

Damit das Leitbild gebaute Realität wird, sind viele Experimente erforderlich. Das Kernproblem besteht darin, wie Bauen mit der Sonne bei relativ hoher Dichte und wenig Verkehrsstörungen möglich ist. Die Experimente brauchen eine aufgeschlossene kommunale Förderung, die sich in finanzieller Unterstützung manifestieren kann, aber viel zentraler sich in der Beseitigung von planerischen Hemmnissen ausdrücken muss.

Das vorgeschlagene Leitbild des "Wohnens im Stadtpark" wurde für neue Stadtquartiere am Stadtrand bzw. auf Umstrukturierungsflächen entwickelt. Aber es setzt sich aus Zielvorstellungen zusammen, die auch bei dem ständig stattfindenden Umbau von bestehenden Wohnvierteln eine Orientierung geben können. Allerdings kann hier nur ein Bruchteil der Zielvorstellungen umgesetzt werden, da die Überbauung in der Regel sehr hoch ist und die bestehende Bodenordnung nur in seltenen Fällen einen Rückbau von Gebäuden zu Freiflächen möglich macht. Aber mit dem Bau von Quartiersgaragen, der Umgestaltung der Blockinnenflächen in Parkflächen und dem Rückbau untergeordneter Straßen in Wohnwege könnte langfristig die Lebensqualität in den bestehenden Stadtquartieren deutlich steigert werden. Hier ist sicherlich ein Planungshorizont von 30 Jahren erforderlich!

Jedes neue Stadtquartier beansprucht für sich, etwas Singuläres und Besonderes zu sein, so dass es sich von anderen Stadtquartieren unterscheiden lässt. Es ist nicht so einfach, das zu bestimmen, was die Individualität der neuen Stadtquartiere ausmacht. Es wird sich vielleicht am Anfang an herausragende Architekturen anknüpfen, aber langfristig wird sich ein neues Stadtquartier nur hervorheben können, wenn es einen mutigen Schritt in die Zukunft des Städtebaus beschreitet, in dem Natur und Stadt versöhnt werden.