

INHALTSVERZEICHNIS

Elisabeth Merk	This is tomorrow – München 20XX	4
Elisabeth Hartung	Wir müssen den ökologischen Umbau unserer Stadt gestalten Freiräume. Ein Leitfaden zu den visuellen Beiträgen im Magazin	6
Karin Bergdolt, stadtzeitjetzt, 2008		8
Nikolai Vogel	Fluss, München	10
Wolfgang Seiler	Der Klimawandel – Trends, Auswirkungen und Anpassungen	12
Dirk von Gehlen	Das neue Klima der Stadt	14
Gerhard Berz	München mediterran	16
Peter Haimerl, Zoom Town, 2005		18
Hermann Knoflacher	Historisches Wissen: Mikro- statt Makromobilität	20
Hartmut Topp	Mehr Mobilität, weniger Verkehr	22
Beate Engl, Mut zur Lücke, 2008		24
Dorothea Parker	Urban, grün, öffentlich!	26
Wolfgang Czisch	München – ein Gesamtkunstwerk mit Entwicklungspotential	28
Amandus Sattler	Das Geheimnis der Stadt	32
Tim Wolff, Münchner Freiheit, 2008		34
Armin Nassehi	Lob der Fremdheit. Oder: Werden Städte urban bleiben?	36
Hildegard Denninger	Die Mischung macht's	38
Patricia London Ante Paris, Future Flowers, 2008		40
Gerhard Matzig	München – wohin mit den Familien?	42
Atelier Van Lieshout, Slave City, Welcoming Center, 2007		44
Christine Strobl	Die „Leitlinie Bildung“ als Teil der Perspektive München	46
Anne von Streit	Die Stadt in der Wissensgesellschaft	48
Michael Hirsch	Arbeit in/an einer freien Zukunft Ein Entwurf	50
Martin Fengel und Andreas Neumeister, Aussen Hui – innen pfui, 1998		54
Gisela Müller	Magnetische Feldlinien	56
Bazon Brock	Metropole gegen Metropolis? Urbanität als Postulat	58
Silvia Winefoet, Worauf wartet Deine Zukunft?, 2008		60
Die AutorInnen und KünstlerInnen		62
Impressum		63

THIS IS TOMORROW – MÜNCHEN 20XX

WIR MÜSSEN DEN ÖKOLOGISCHEN UMBAU UNSERER STADT GESTALTEN ELISABETH MERK

Nachdem das 19. Jahrhundert dasjenige des Ingenieurbaus war, welcher die Grundstruktur für die Entwicklung der Städte legte, das 20. ein Jahrhundert der Architektur war, stellt sich das 21. Jahrhundert als das Jahrhundert des Städtebaus und der Stadtentwicklung heraus.

Nachdem das 19. Jahrhundert dasjenige des Ingenieurbaus war, der die Grundstruktur für die Entwicklung der Städte legte und das 20. ein Jahrhundert der Architektur, stellt sich das 21. Jahrhundert als das Jahrhundert des Städtebaus und der Stadtentwicklung heraus. Noch nie war der Entwicklungsdruck auf die Städte weltweit so groß: Über 50% der Menschheit leben in Städten, bis 2030 sollen es bis zu 60% sein laut einer Studie der Vereinten Nationen. Die bestehenden Metropolen wachsen unter großem Bevölkerungsdruck weiter. Zudem entstehen jährlich ca. 40 Städte von der Dimension Barcelonas. Gleichzeitig beobachten wir starke Verlagerungsprozesse – Wachstum an einer Stelle bedeutet immer auch Schrumpfung an einem anderen Ort. Ressourcen sind in beiden Fällen negativ betroffen. Die großen anstehenden Aufgaben von Klimawandel und Energieverbrauch und Bodenmanagement werden vor allem von der Stadtentwicklungspolitik mitbestimmt, ebenso die daran geknüpften sozialen und integrativen Fragestellungen. Städte sind daher gefordert, in ihrem Profil auf diese Fragestellungen einzugehen und Lösungen dafür zu erarbeiten, die auf lokaler Ebene umsetzbar sind und dennoch der globalen Vernetzung Rechnung tragen.

Die strategischen Handlungsfelder der PERSPEKTIVE MÜNCHEN 2030 bewegen sich in vier Themenfeldern:

- > ökologische Stabilität und Ressourceneffizienz,
- > soziale/kulturelle Integration,
- > Wissensökonomie/Standortwettbewerb,
- > räumliche Qualität und Stadtbaukultur.

Für München bedeutet dies, Balance und Qualität zu halten unter dem Druck, den die weitere Nachverdichtung mit sich bringen wird. Die langfristige Siedlungsentwicklung erfordert ein raumstrukturelles und gestalterisches Leitbild, das nach außen in Kooperation mit den Umlandgemeinden der Metropolregion tritt. Dies betrifft Themen wie die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte mit der Landschaft oder die städtebauliche Ausbildung an den Rändern der Stadt. Siedlungsentwicklung muss sich noch stärker als bisher mit der Frage von Mobilität und Erreichbarkeit verzahnen, nur so kann der anstehende Verkehrsumbau technisch, finanziell und gestalterisch bewältigt werden.

Nach innen ist es vor allem die stadtgestalterische Dimension der Nachverdichtung, die für München Relevanz zeigt. Wir werden

noch sehr viel stärker als bisher den Bestand weiterentwickeln, aus dem wir bereits heute schon 50% der Baugenehmigung entwickeln! Die funktionale Anpassung der Strukturen der Nachkriegsmoderne und ebenso die Siedlungsstrukturen der 50er-Jahre gehören dazu. Gleichzeitig bedeutet dies die Einfügung neuer Qualitäten.

Wir stehen vor einer grundlegenden energetischen und ökologischen Sanierung unserer Städte. Als Beispiel seien Feinstaubthematik, Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß genannt. Die energetische Anpassung des Immobilienbestandes sowie der verkehrlichen Infrastruktur ist nicht nur ein Problem von Richtlinien und Finanzierung, sondern ein angekündigter Stadtumbau, der auf die Form der Stadt Einfluss nehmen wird. Der energetische Umbau der Stadt muss stadtgestalterisch verträglich durchgeführt werden. Die Lärmschutzproblematik, als Beispiel herausgegriffen, bedeutet, dass wir nicht nur Lärmkartierungen brauchen, sondern ernsthaft aufgefordert sind, über bauliche Maßnahmen wie Einhausungen etc. nachzudenken.

Ein weiteres Thema ist die zeitnahe Umsetzung von Energie-sanierungsmaßnahmen, damit diese effektiv wirksam werden können. Für München stellt sich diese Problematik aufgrund der Quantitäten, die zu bewältigen sind, verschärft dar – aber auch hinsichtlich des hohen Anteils an geförderten Wohnungen. Wir brauchen daher im Grunde energetische Quartierskonzepte sowie rechtliche Instrumente wie Sanierungsgebiete und Fördermittel, um dies im großen Stil und zeitnah zu bewältigen.

München steht trotz seiner hervorragenden Ausgangslage, die wir weiterentwickeln können, vor großen Herausforderungen: Die Stadt muss integrative Leistungen erbringen, die nötig sind, um eine sozial gerechte Stadt zu bleiben. Der demografische Wandel wird sich in München weniger in Quantitäten ausdrücken, da München bis 2020 eine ansteigende stabile Bevölkerungsprognose aufweist. Er wird sich aber dennoch in der Zusammensetzung der Stadtgesellschaft bemerkbar machen, die älter, ärmer und zugleich reicher werden, einen hohen Migrantenanteil aufweisen und einen ansteigenden Prozentsatz an Singlehaushalten, der sich derzeit schon auf 50% beläuft, verzeichnen wird. Daher sind Toleranz, soziale Integration und Bildung gefordert, um ein Auseinanderdriften der Stadtgesellschaft zu verhindern: München darf sich hier nicht ausruhen und auf der Insel der Se-

ligen wähen. Unterschiedliche Lebensstile und höhere Dichte fordern eine hohe Qualität der kulturellen Kommunikation von den Bewohnern, die viel beschworene Urbanität ist eine Praxis! Erfolgreiche Städte in der europäischen Geschichte waren immer Städte, die überzeugen konnten hinsichtlich:

- > ihrer Strukturqualität,
- > ihrer städtebaulichen und architektonischen Qualität,
- > der Qualität ihrer Partizipationsprozesse,
- > ihrer Fähigkeit zur kulturellen Kommunikation.

Jede Stadt braucht ein Klima, das Raum für Auseinandersetzung zulässt, denn ihre emotionale Seite wird gerade in der Diskussion an den konflikträchtigen Themen offengelegt. München als Stadtgesellschaft hat eine lange, gute Tradition im Dialog über die Gestalt und den Charakter ihrer Stadt.

„In der Architektur steht jede Form der kritischen Aktivität seit jeher im Zusammenhang mit dem Konzept der Utopie: Die Utopie ist kein Alternativmodell, sie zeigt ungelöste Probleme auf.“ (Adolfo Natalini, 1971, Superstudio)

Das Aufzeigen von ungelösten Problemen ist deshalb so wertvoll, weil es uns ermöglicht, gemeinsam an einer neuen Topografie der Stadt und ihrem Maßstab zu arbeiten.

This is tomorrow – so lautete der Titel einer Ausstellung zur Stadt der Zukunft von 1958. War es in den 50er-Jahren noch ein Leichtes, Zukunftsvisionen zu entwerfen, sind wir heute vorsichtiger geworden und misstrauen den Bildern, die von einer allzu glatten und positiven Zukunftsperspektive künden. Angesichts der oben dargestellten Herausforderungen sollten wir uns jedoch nicht entmutigen lassen, uns die Frage nach der Gestalt der Zukunft stellen und versuchen, sie zu beschreiben.

Räumliche Realitäten können nur aus Denkräumen entstehen; nur sie vermögen die Stadt von Morgen zu entwerfen. „Daher ist es müßig festzustellen, ob Zenobia zu den glücklichen oder den unglücklichen Städten gezählt werden muss. Nicht in diese zwei Arten die Städte einzuteilen ist sinnvoll, sondern in zwei andere: jene, die über Jahre und Veränderungen hinweg den Wünschen stets ihre Gestalt geben und jene, wo die Wünsche entweder die Stadt auszulöschen vermögen oder von ihr ausgelöscht werden.“ (Italo Calvino)

München 20XX

München 2030 wird sich als eine wesentlich dichtere und urbanere Stadt zeigen und manche, die dies derzeit immer lauthals

einfordern, werden dann stöhnen – Urbanität muss man auch aushalten! Das städtebauliche Ensemble der Stadt wird höher sein als bisher, auch wenn die Frauentürme immer noch ihr Primat halten.

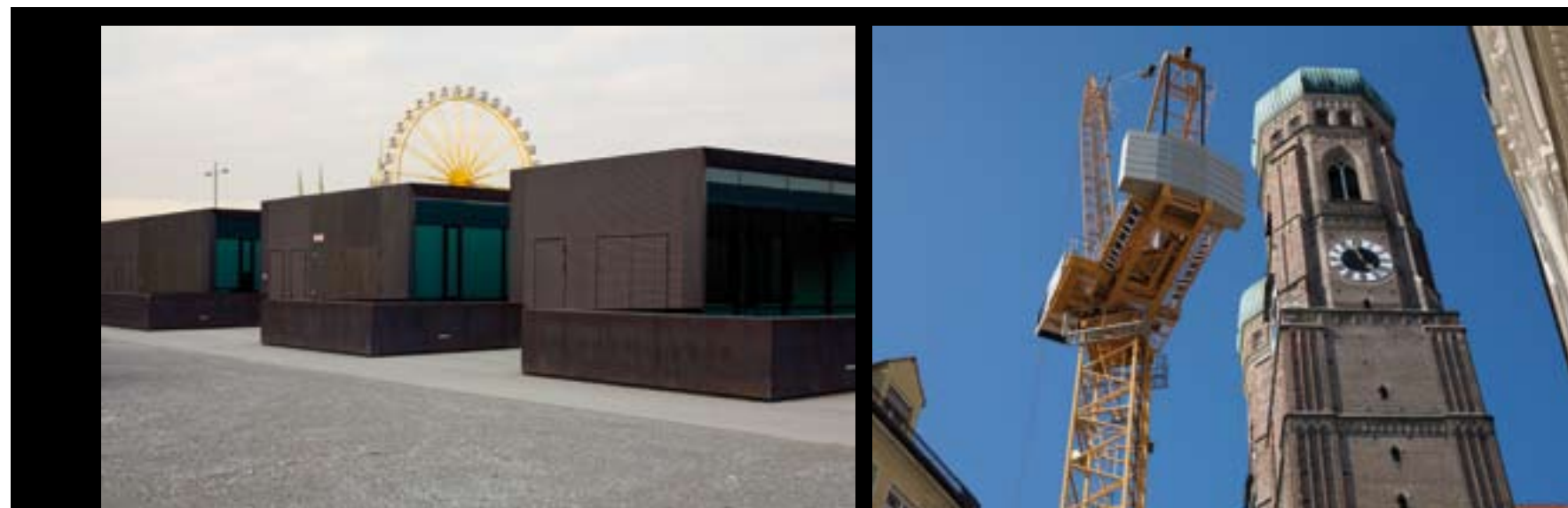
Soziale und kulturelle Integration haben dazu beigetragen, eine neue spirituelle Dimension in der Stadt sichtbar werden zu lassen und das Stadtbild von München wird um einige Tempel und Moscheen reicher sein. Die differenzierten Wohnungstypologien lassen Raum für andere Nachbarschaftsmodelle, die notwendig sind, um die sozialen Herausforderungen zu bewältigen. Die standardisierten Bauten von der Stange verschwinden, denn sie sind, was sie immer schon waren: unwirtschaftlich.

Trotz Nachverdichtung ist die Stadt grüner geworden, da wir uns keine Brachen mehr leisten können und viele ungenutzte Flächen in grüner, ökologischer Qualität aufgewertet wurden. Die Europäische Metropolregion München (EMM) wird einen großen Entwicklungsschub an regionalen Konzepten zu Mobilität, Energie und Ökologie geleistet haben müssen. Ein umfassendes Schnellbahnnetz für die EMM ist realisiert und München profitiert von einem Transalpin, der die Landschaft enorm vom Verkehr entlastet und sowohl den Süden als auch den Osten Europas anschließt. München punktet somit im Wettbewerb der Städte, denn der Transalpin bündelt Freizeitverkehr ebenso wie Wirtschaftsverkehr.

Endlich müssen wir unsere Häuser nicht mehr in Styropor einpacken. Der Klimawandel hat wenigstens an dieser Stelle Vorteile gebracht, denn die Bauindustrie hat eine Art Sprühfilm erfunden, der es uns ermöglicht, die Häuser an die jeweiligen Klimabedürfnisse perfekt anzupassen, da er wie eine zweite Haut reagiert. Andere Fassadengestaltungen und Raumgestaltungen werden daher möglich. Das integrierte Klima und Energiekonzept der Stadt München ist zum Vorreiter für viele Städte geworden.

München bewirbt sich erfolgreich um den weltweiten Titel Green City 20XX. Ökologisch zu bauen, in hoher architektonischer und städtebaulicher Qualität, ist das Markenzeichen der Stadt München. München wird modern, schön, sozial und authentisch sein und sich gerne an die Olympischen Spiele 2018 erinnern, welche die Zauderer überzeugt haben, sich diesen Zukunftsbildern aktiv zu stellen.

Wir brauchen mutige Bürger, Politiker, Bauherrn und Architekten, die für Veränderung eintreten und sie bewusst gestalten möchten!



FREIRÄUME. EIN LEITFADEN ZU DEN VISUELLEN BEITRÄGEN IM MAGAZIN

ELISABETH HARTUNG

Zwischen den Texten eröffnen sich in dieser Publikation Freiräume. Für jeweils eine Doppelseite haben sieben KünstlerInnen und ein Architekt Beiträge entwickelt. Ein Photograph machte Bilder, die München im Frühjahr 2008 zeigen und mit den Texten korrespondieren. Es sind irritierende, visionäre, schöne, fragende, ironische Bilder und Konzepte zum Thema Stadt und Zukunft – auf München bezogen oder allgemein, denn die Fragen, die sich für München in Zukunft stellen werden, sind nicht allein hier gültig, sondern sind repräsentativ für das Thema Stadt. Die Ausstellung Zukunft: München 2008 ist der Rahmen, in dem dieses Magazin als eigenständiges Medium erscheint. Mit der Ausstellung reißt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Fragen an, die die Stadt und ihre Bürger in den nächsten Jahren beschäftigen werden: Wie und wo wird unsere Stadt weiter gebaut? Wie bewegen wir uns in Zukunft durch die Stadt? Und wie sieht das Zusammenleben in München im Jahr 2020 aus?

Die Grundstruktur des Magazins, das in Kooperation mit dem Kulturreferat entstand, folgt den Eckpunkten der vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung konzipierten Ausstellung: Klima/Ökologie, Mobilität, Siedlungsentwicklung, Zusammenleben und Bildung/Wissen. Die Texte repräsentieren nicht die Ausstellung und sind nicht zur Vermittlung von Fakten da. Stattdessen ist im Magazin der persönliche Tenor zentral. Entsprechend fungiert die Kunst weder als Illustration noch als schmückendes Beiwerk. Sie ist ein eigenständiges Medium.

KARIN BERGDOLT

BEATE ENGL RALF HOMANN

MARTIN FENDEL ANDREAS NEUMEISTER

ATELIER VAN LIESHOUT

PATRICIA LONDON ANTE PARIS

SILVIA WIENEFOT

TIM WOLFF

PETER HAIMERL

JÖRG KOOPMANN

Karin Bergdolt, Beate Engl, Martin Fengel, Atelier Van Lieshout, Patricia London Ante Paris, Silvia Wienefoet, Tim Wolff haben wie die Autoren frei zu den Themenschwerpunkten Beiträge für diese Publikation entwickelt - in ihrer Sprache, mit ihrer persönlichen Sicht. Freiräume für die Kunst zu schaffen, ist ein neues Konzept, das innovativ für eine Publikation eines städtischen Planungsreferats ist. Es ist mutig und zeigt die Relevanz der künstlerischen, offenen, nicht immer nur funktionsgebundenen Herangehensweisen zur Problematisierung der zukünftigen Stadt. Die Kunst gibt keine klar zu beschreitenden Wege vor. Das kann und soll nicht ihre Aufgabe sein. Sie eröffnet Gedankenräume, die in die Zukunft führen und sie ist per se immer visionär. Die Kunst enthüllt stets Schichten der Welt, die oberflächlichen, rein funktionalen, politischen oder soziologischen Betrachtungsweisen verborgen bleiben. Sie ist häufig überraschend und unberechenbar. In dieser Freiheit ist ihre Komplexität begründet und darin liegt ihr zukünftiges Potential.

KARIN BERGDOLT ist eine künstlerische Kartographin, die einen Stadtplan Münchens entwickelt hat, in dem persönliche Einstellungen, Erfahrungen und Statements in Zeichnungen, Photographien und Texten eingeschrieben sind. Konkret für die Ausstellung in der Rathausgalerie hat sie eine großformatige mehrteilige Wandarbeit realisiert. Hier im Katalog zeigen wir eine Collage aus Fragmenten und Details daraus.

BEATE ENGL postuliert Mut zur Lücke und thematisiert in ihrem Beitrag die Theresienwiese. Zusammen mit ihrem Künstlerkollegen **RALF HOMANN** spazierte sie über den kostbaren städtischen Raum, der in aller Welt mit dem Oktoberfest verbunden, doch die meiste Zeit im Jahr leer ist. Im Dialog streifen die beiden Künstler die wichtigen historischen Ereignisse des Platzes und nehmen ihn als Anlass für ein Gespräch über den öffentlichen Raum.

Außen hui...innen pfui: Mit ironischer Geste legen der Künstler und Photograph **MARTIN FENDEL** und der Schriftsteller **ANDREAS NEUMEISTER** den Fokus auf die glatten, glänzenden Fassaden der Stadt und werfen den Blick hinter die Glätte ins Innere. Die Arbeit besticht durch die Prägnanz. Zusätzliche Worte würden hier nur verwässern. Der Anblick sagt schon alles, oder was glauben Sie, was sich hier noch abspielen könnte?

Die Stadt der Sklaven des niederländischen Künstlerkollektives **ATELIER VAN LIESHOUT** ist eine Utopie, das Modell einer Stadt, die effizient und profitabel ist, sich selbst versorgt und in der Bildung und Kreativität eine große Rolle spielen. Allerdings alles unter dem Diktum des guten Funktionierens der Stadt. Im *Welcoming Center* werden die neuen „Sklaven“ getestet: Für welche Aufgaben sie sich in der knallhart durchorganisierten Stadt eignen – oder ob sie als Energielieferanten verheizt werden. Die *SlaveCity* ist eine auf die Spitze getriebene ironische Vision eines elitären Systems, in dem nicht Persönlichkeit und Individualität zählen, sondern nur Regeln und Effizienz.

Future Flowers ist ein über längere Zeit angelegtes interaktives Projekt der Künstlerin **PATRICIA LONDON ANTE PARIS**. Gewidmet den Kindern der Flüchtlingsfamilien, die hier in München in der Notunterkunft Ramersdorf gelandet sind, keine Chance auf Integration haben, sondern ständig von der plötzlichen Abschiebung bedroht und gänzlich vom Leben in der Stadt München ausgeschlossen sind. Die farbigen Zeichnungen der Künstlerin können als künstlerisches Symbol für ein fröhliches zukünftiges Leben in einer Gemeinschaft gelesen werden.

Worauf wartet Deine Zukunft? Ist der Titel einer prozessualen Wandarbeit von **SILVIA WIENEFOT**, die während der Vorbereitung des Magazins entstanden ist. Die Künstlerin führte Gespräche mit Münchnern verschiedenen Alters in der Nähe des Arbeitsamtes über ihre Zukunft, über ihre Vorstellungen und Wünsche. Zitate daraus hat sie auf eine gemietete Plakatwand

in der Tumblingerstraße geschrieben und übermalte sie täglich neu. Für kurze Zeit kamen private Vorstellungen von Münchnern ans Licht der Öffentlichkeit und forderten die Passanten zum Innenhalten und zum Reflektieren über die eigenen Zukunftsvorstellungen auf.

TIM WOLFF zeichnete für das Magazin eine Episode aus dem Leben der Stadt, die ihm wenige Tage vorher passiert und beispielhaft für eine zentrale Thematik ist, mit der sich die Ausländerbeiräte der Stadt tagtäglich auseinandersetzen: die öffentliche Untersuchung. Der rumänisch-deutsche Künstler im Kapuzenshirt ist selbst Protagonist (oder ist es das Münchner Kindl?) Zu München, sagte er, gehört Kontrolle. Unterwegs zum Geburtstag der Mutter mit Blumenstrauß oder auf dem Weg zur U-Bahn-Station Münchner Freiheit, die der Zeichnung auch den Titel gibt. Wie stark muss sich eine Stadt schützen? Der Architekt und Stadtplaner **PETER HAIMERL** ist mit einer Computeranimation aus seiner komplexen städtebaulichen Vision ZoomTown im vorliegenden Katalog präsent. Die Zukunft Münchens ist im Sinne Haimerls verkehrsberuhigt, grün, entspannt. Statt stinkender Autos fahren die Menschen mit Floatern durch die Stadt, kleinen elektrischen Fahrzeugen, die einen umweltfreundlichen Individualverkehr ermöglichen.

Die Photos zu den Texten der Autoren hat **JÖRG KOOPMANN** im April 2008 in München aufgenommen. Wie ein Band ziehen sie sich durch die Beiträge und ermöglichen bildhaft das Reflektieren des konkreten Münchner Kontextes. Die Photos zeigen das Leben in der Stadt, vermitteln Vorstellungen von einem idealen zukünftigen Leben aus der Gegenwart heraus und fokussieren die Plätze, an denen zukünftige architektonische Räume im Entstehen sind, wo sich das Leben in neuen Vierteln breit macht und binden die in den Texten dargelegten Statements und Gedanken an die konkrete Stadt München.

Folgen wir den Photos von Jörg Koopmann wie einem Film, so zeigt sich, wie überraschend, wie vielschichtig und urban Leben in München jenseits der üblichen Klischees ist. Zu wünschen wäre der Stadt, dass sich viele Freiräume für das kreative Potential bilden, dass sie offen bleibt und den Mut hat, sich ausgehend vom Gewachsenen immer wieder neu zu erfinden. Die Kunst und Kultur wird neben den reinen funktionalen und wirtschaftlichen Komponenten ein wichtiges Potential für die Stadt der Zukunft darstellen.

////////////////////////////////////

Folgende Doppelseite:
Karin Bergdolt, stadtzeitjetzt, 2008
(Fotos Richard Strauß)

der Kern in s

der Kern in s

Wer kann radfahren?

Wer kann radfahren?

die leb teiltes in ZWEI TEILE.

hier problem man wills mehr aus...

schraubung ist so wie B. ST. NORMAN:

anzusehen - unnahbar

NEID?

Wir sind gespannt darauf, was alles kommen wird.

Inwiefern war vor zwanzig Jahren als ich als Studentin hiesigen, oder nicht schnell und verschlossen. (muss es sein).

Lächeln, GESTALTUNG, fröhliche Farbe.

VILLE

BOGENK

Wer kann hier radfahren?

Viele, die WAGEN sind neben den Häuserblöcken. man an dem entlang geht, lauft man im Grünen zu sein, hebt man den Kopf sieht man die Hochhäuser. DIE GEGENSATZE.

des Weine Garten und die Bayerische Fahne. dahinter das hohe

Schon sind

Ammon von Fahrern verboten!

ein Gefühl

an Hauptbahnhof



FLUSS, MÜNCHEN NIKOLAI VOGEL

Was eine Stadt ist? Für jeden einzelnen, der in sie kommt, der in ihr lebt, der sie verlässt? Ich gehe durch eine ihrer Straßen, ich habe hier einmal gewohnt. Links der Isar. Der Kunstbuchladen nebenan ist umgezogen. Die Bäckerei gegenüber gibt es nicht mehr. Auch nicht den Lebensmittelhändler. Die Pizzeria von früher ist längst weg. Stelle dir vor, du gehst hinaus, eines Morgens, und erkennst nichts wieder, weil sich alles so schnell verändert. Dann gibt es keine Geschichte mehr. Dann ist alles ohne Erinnerung, ohne Gedächtnis. Oder stelle dir vor, du gehst raus, und alles ist gleich, alles ist so wie gestern, so wie vorgestern, und so wie am Tag vor vorgestern. Dann gibt es auch keine Geschichte, dann kann man auf Erinnerung und Gedächtnis im Grunde guten Gewissens verzichten. Aber es bleibt sich ja vieles gleich, und vieles ändert sich. So ist eine Stadt, so ist München, so ist der Fluss, der durch München fließt. Doch was ist die Stadt? Ihre Vergangenheit, ihre Zu-

kunft, Schloss Nymphenburg? Die Maß? Das Hauptzollamt? Das Autokennzeichen M? Wie lange die U-Bahn, die unter dem Fluss durchfährt? Der Tunnel als Brückenalternative. Und wie lange die Brücken darüber? Und was kommt stattdessen? Auch die Brücken werden andere sein, irgendwann. Die Großhesseloher-Brücke, der Marienklausensteg, die Thalkirchner-Brücke, der Flauchersteg, die Schinderbrücke, die Brudermühlbrücke, die Braunauer Eisenbahnbrücke, die Wittelsbacherbrücke, die Reichenbachbrücke, die Corneliusbrücke, die Zenneckbrücke, die Boschbrücke, die Ludwigsbrücke, der Wehrsteg, der Kabelsteg, die Mariannenbrücke, die Praterwehrbrücke, die Maximiliansbrücke, die Luitpoldbrücke, die Max-Joseph-Brücke, die John-F-Kennedy-Brücke, das Isarwehr Oberföhring, die St.-Emmeram-Brücke, die Herzog-Heinrich-Brücke, die Leinthaler Brücke. Andere werden darüber fahren, darüber gehen. Mit einer Brücke fing Münchens Zukunft an. Brücken verbinden.

Mit einer Brücke fing Münchens Zukunft an. Brücken verbinden. Brücken öffnen das Land. Aber sie sind auch Instrumente der Kontrolle und Machtentfaltung. Der Fluss als Grenze.



kunft. Was ist München? Für die, die hier leben, oder die, die herkommen, für Stunden, Tage, Wochen, Jahre. Auf der Durchreise, als Tagestouristen, auf Wohnungssuche oder eingeboren. Die Fußgängerzone. Die Geschäfte. Das, was von Stadt zu Stadt immer gleicher wird. Die Museen. Der Englische Garten. Die Agentur für Arbeit. Die Erinnerung an ein Restaurant, an eine Straßenkreuzung. Eine Taxifahrt. Die Erlebnisse nach einer Messe. Eine Parkplatzsuche. Das Einwohnermeldeamt. Ein Arbeitsplatz. Die Uni. Ein Spaziergang durch nächtliche Straßen. Eine Freundin von früher. Eine Diskothek, ein Club. Die letzte, verpasste U-Bahn. Ein Streit. Eine Buslinie. Eine Rempellei. Die Polizei. Ein Bier zu viel. Was bleibt? Was vergeht? Wie lange wird es die Frauenkirche geben? Wie lange die Residenz? Wie lange den Viktualienmarkt? Die Biergärten, das Oktoberfest und das Münchner Kindl? Wie lange wird es den Olympiaturm geben? Wie lange den Chinesischen Turm? Die Bavaria? Den Friedensengel? Die Auer Dult? Die Allianz Arena, das Haus der

Brücken öffnen das Land. Aber sie sind auch Instrumente der Kontrolle und Machtentfaltung. Der Fluss als Grenze. Über die Bücke darf nur der Reichtum. Andernorts findet man noch heute die Goldhändler auf den alten Brücken. Das Versprechen von Schönheit. Von Einfluss. Münchens Brücken sind frei passierbar und sie locken keineswegs mit Uhren und Schmuck. Die Sicht ist nicht verstellt und unten fließt neben dem Fluss die Wiese. Menschen gehen spazieren, joggen, führen ihre Hunde Gassi. Alt und jung. Menschen ruhen sich aus, lesen, machen Picknick, küssen sich. Ich wohne am Fluss. Rechts der Isar. In Gedanken gehe ich über die Brücke, einige Schritte von hier. Sehe flussaufwärts auf die Türme des Heizkraftwerks. Sehe flussab den Bau des Deutschen Museums. Da, wo ein Biber wohnt. Der Fluss unter mir wird umgegraben. Ich sehe Erdhaufen und Bagger. Die Stadt München ist eine Brücke, die sich auf ihren Fluss besinnt. Jeder Fluss fließt in die Zukunft. München liegt an ihrem Ufer.

DER KLIMAWANDEL – TRENDS, AUSWIRKUNGEN UND ANPASSUNGEN WOLFGANG SEILER

1. Der globale und regionale Klimawandel

Das globale Klima hat sich in den letzten hundert Jahren dramatisch und für jeden von uns nachvollziehbar verändert und ist mit erheblichen ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen verbunden. Seit Beginn der Industrialisierung vor ca. 130 Jahren hat die Temperatur in der bodennahen Luftschicht im Jahresmittel weltweit um ca. 0,9 °C zugenommen (Abb.1). Diese Temperaturzunahme erscheint im ersten Moment als unbedeutend, ist aber gewaltig, wenn man bedenkt, dass die Temperatur in der Eiszeit vor mehr als 18 Tausend Jahren, als große Teile von Europa mit meterdickem Eis überdeckt waren, nur 4-5 °C unter dem heutigen globalen Mittelwert lag. Dabei ist noch nicht einmal berücksichtigt, dass aufgrund der Trägheit des Klimas erst ein Teil des vom Menschen bereits verursachten Klimawandels

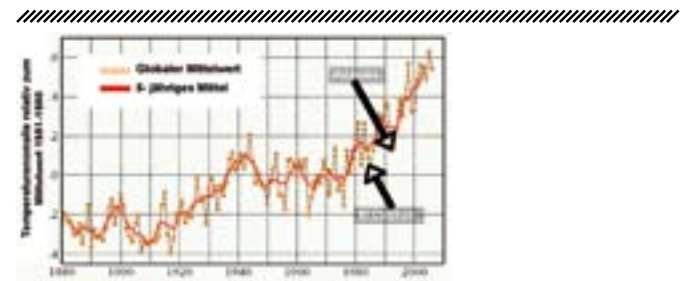


Abb.1 Zunahme der globalen Temperatur in der bodennahen Luftschicht zwischen der vorindustriellen Zeit und 2007 (James Hansen, 2008, persönliche Mitteilung)

wirksam geworden ist, d. h. eine weitere Temperaturzunahme um nochmals ca. 0,5 °C selbst bei Berücksichtigung aller möglichen Klimaschutzmaßnahmen in den nächsten Jahren wirksam werden wird. Ein weiterer Klimawandel ist deshalb nicht mehr vermeidbar, sondern kann bestenfalls auf einen noch tolerierbaren Wert begrenzt werden.

Der Klimawandel erfolgt besonders schnell in den hohen Breiten der Nordhemisphäre. Es ist deshalb nicht überraschend, dass die Temperaturen in Deutschland und insbesondere hier in Süddeutschland um bis zu 2 °C, d. h. doppelt so schnell wie im globalen Mittel, angestiegen sind. Demgegenüber hat sich die mittlere jährliche Niederschlagsmenge nicht wesentlich verändert. Allerdings wird eine generelle saisonale Umverteilung der Niederschlagsmengen mit abnehmenden Werten im Sommer und ansteigenden Werten im Spätwinter und Frühjahr beobachtet, die im süddeutschen Raum besonders ausgeprägt ist.

2. Auswirkungen des Klimawandels

Die Auswirkungen des Klimas sind für jeden aufmerksamen Beobachter deutlich zu erkennen. So erfolgen der Vegetationsaustrieb und die Baumbüte heute in Süddeutschland ca. 14 Tage früher als noch vor 20 Jahren. Die Ernten haben sich um bis zu 4 Wochen nach vorne verschoben. Zusätzlich sind

neue Pflanzen- und Tierarten in vermehrtem Umfang eingewandert und haben die heimischen Arten verdrängt. Auch das Verhalten vieler Zugvogelarten hat sich signifikant verändert. Die Schneefallgrenze hat sich im Nordalpenbereich seit 1950 um mehr als 100 m in größere Höhen hin verschoben, und die Gletscher in den Alpen haben in den letzten 100 Jahren ca. 50% ihrer Eismasse verloren (Abb. 2). Noch beunruhigender ist die Zunahme von meteorologischen Extremereignissen. Die Folgen sind immer häufiger auftretende Jahrhunderthochwasserereignisse (in Bayern in 1999, 2002 und 2005) und/oder die Orkantiefs, die in den letzten Jahren zu extremen Schäden geführt haben. Noch in Erinnerung dürften die extremen Schneefälle im Bayerischen Wald sein, die mit erheblichen Schäden verbunden waren und sogar mehrere Todesfälle verursacht haben.



Abb.2 Rückgang des Gepatsch-Ferners (Tirol); links Aufnahme aus dem Jahr 1904, rechts Aufnahme vom gleichen Standort von 2004

3. Ursachen des Klimawandels und weitere Klimaentwicklung

Der Klimawandel ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Konzentrationen der Treibhausgase Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), Ozon (O₃) und neuerdings der Fluorchlorkohlenwasserstoffe (FCKW) sowie der Aerosole in der Atmosphäre zurückzuführen, die den Strahlungshaushalt der Atmosphäre beeinflussen und damit eine zentrale Rolle im Klimageschehen spielen. Ohne die Existenz dieser Treibhausgase würde sich auf der Erde eine Temperatur einstellen, die um 34 °C unterhalb des heute angetroffenen Wertes liegen würde.

Wichtigstes Treibhausgas ist das CO₂, dessen atmosphärische Konzentration seit der Industrialisierung aufgrund des zunehmenden Einsatzes fossiler Energieträger (Kohle, Erdgas, Erdöl) von ca. 260 ppm auf heute ca. 390 ppm angestiegen ist. Diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahrzehnten u.a. wegen der Zunahme der Weltbevölkerung um nochmals 3 Milliarden fortsetzen und zu einem weiteren Klimawandel führen. International wird angestrebt, den weiteren Klimawandel auf einen Wert von 2 °C zu begrenzen. Wird dieser Grenzwert eingehalten, muss für Süddeutschland in den nächsten 40 Jahren mit einem Temperaturanstieg um bis zu 2 °C und im Zeitraum

zwischen 2070 und 2099 von bis zu 4 °C gerechnet werden (Abb. 3). Im gleichen Zeitraum werden die Niederschlagsmengen im Sommer um nochmals 40% zurückgehen, dafür aber im Winter und Frühjahr um ca. 10% ansteigen. Generell wird es immer seltener, dafür aber immer intensiver regnen.

4. Auswirkungen des Klimawandels und Maßnahmen

Trotz der bestehenden Unsicherheiten der regionalen Klimaprognosen zeichnen sich eindeutige Trends ab, die Aussagen über die möglichen Auswirkungen einer weiteren Klimaänderung zulassen. Besonders betroffen sind viele in Bayern gelegene Wintersportorte, in denen die Wintersaison immer kürzer wird. Der Einsatz von künstlicher Beschneigung kann nur kurzfristig helfen, macht aber langfristig aus ökonomischen Gründen keinen Sinn, so dass sich diese Orte an den Klimawandel anpassen müssen. Dafür profitieren alle mit dem Sommertourismus zusammenhängenden Branchen, weil der Sommer in unseren Breiten trockener, länger und wärmer und damit für den Touristen immer attraktiver wird. Dieses Beispiel zeigt, dass der Klimawandel nicht nur negative Folgen haben muss. Unmittelbar betroffen sind auch die Land- und Forstwirtschaft, die direkt von Klima und Wetter abhängig sind. Da die Land-

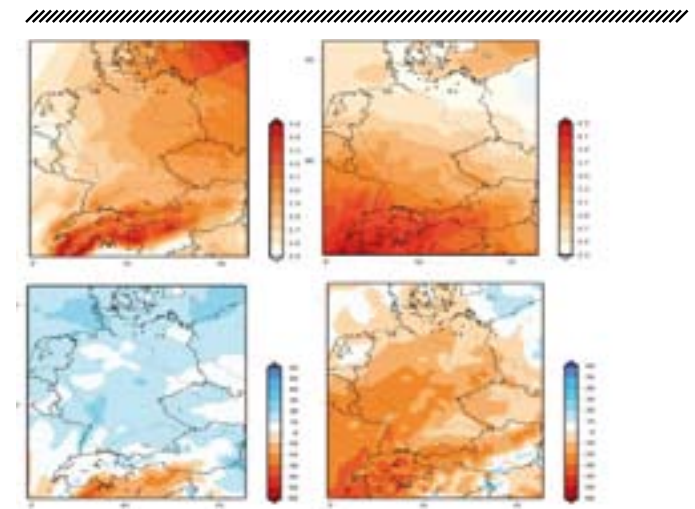


Abb.3 Änderung der Temperatur (oben) und der Niederschläge (unten) in Deutschland zwischen den Zeiträumen 1960-89 und 2070-99, links: Winter (Dezember/Januar/Februar); rechts: Sommer (Juni/Juli/August)

wirtschaft in der Mehrheit mit einjährigen Pflanzen arbeitet, kann sie sich durch Änderung der Fruchtarten und/oder der Bewirtschaftungsmaßnahmen relativ schnell an den Klimawandel anpassen und eventuell sogar profitieren. Umfangreiche ökologische Auswirkungen sind auch in den naturnahen Ökosystemen zu erwarten, die sich nicht so schnell an den Klimawandel anpassen können und zusätzlich durch von außen einwandernde Pflanzen- und Tierarten verändert werden. Aufgrund dieser Folgen des Klimawandels werden wir in der Zukunft im Naturschutz umdenken müssen. Während heute das Schwergewicht in der Erhaltung der bestehenden Ökosysteme liegt, werden sich Bemühungen in der Zukunft zunehmend darauf konzentrieren müssen, die Ökosysteme in ihrer Anpassung an den Klimawandel durch die Umsetzung

geeigneter Maßnahmen zu unterstützen. Ein klassisches Beispiel sind die Sumpfbereiche und Moore, die ganz empfindlich auf saisonale Veränderungen der Niederschlagsverteilung reagieren.

Durch die Zunahme der Niederschlagsintensitäten ist mit einer weiteren Zunahme von Hochwassersituationen zu rechnen. Die „Jahrhundertereignisse“ werden immer häufiger und stärker auftreten und dabei mit immer größeren Schäden verbunden sein. Demgegenüber wird der Wasserstand in den Fließgewässern im Sommer stark zurückgehen, mit erheblichen Folgen u.a. für die Schifffahrt, die Kühlung von Kraftwerken und die Wasserverfügbarkeit in der Landwirtschaft. Die notwendigen Anpassungsmaßnahmen dürfen sich deshalb nicht auf die Erweiterung von Retentionsflächen beschränken, sondern müssen auch den Bau von großen Stauseen beinhalten, um einmal die Gefahren durch Hochwasser zu minimieren und im Sommer ausreichend Wasser zur Verfügung zu stellen.

Gerade das Augusthochwasser 2005 hat demonstriert, wie wichtig die Existenz von Stauseen mit ausreichenden Kapazitäten ist. Wäre z.B. die Staumauer des Sylvensteinstausees nicht in den vergangenen Jahren erhöht worden, wären Städte wie Bad Tölz und München durch das Hochwasser erheblich stärker betroffen gewesen. Hochwasserereignisse werden in



Auswirkungen von Hochwasserereignissen auf Infrastruktur in Städten (hier Elbehochwasser 2002); Quelle: Spiegel online

den großen Städten auch dadurch immer wahrscheinlicher, dass die Intensität der Niederschläge weiter zunimmt und Gefahr besteht, dass die vielfach im 19. Jahrhundert gebauten Abwasserkanäle diese Wassermassen nicht mehr fassen können.

Der Klimawandel macht sich in den Großstädten und Ballungsgebieten besonders bemerkbar, weil sich hier mit zunehmendem Temperaturanstieg der „Heat Island Effekt“ durchsetzt, der zu einem Hitzestau in den Städten mit kaum erträglichen Temperaturen führen und durch den Einsatz von Klimaanlage noch verstärkt wird. Höhere Temperaturen führen dazu noch zu einer höheren Schadstoffbelastung durch Photooxidantien wie z. B. Ozon, die zusammen mit den hohen Temperaturwerten zu ernsthaften gesundheitlichen Folgen, insbesondere bei älteren Menschen und Kindern, führen können. Der Klimawandel ist damit auch eine ernsthafte Herausforderung an die zukünftige Städteplanung und Architektur von Häusern, die an den Klimawandel angepasst sind. Das Thema des Gesamtbeitrags „Zukunft findet Stadt“ ist deshalb hoch aktuell.

DAS NEUE KLIMA DER STADT DIRK VON GEHLEN

Es geht um diesen einen Moment. Es geht um dieses besondere Bild, das die Münchner Innenstadt am Fuß der Alpen zeigt. Die Türme der Theatiner-Kirche, leuchtend im Vordergrund, liegen nur einen Steinwurf vor den schneebedeckten Gipfeln der Alpen. Dieses München-Bild ist so sehr Klischee, dass es schon fast wieder schön ist. Da man es nicht vermeiden kann, auf diese Luftaufnahme Bezug zu nehmen, wenn man über das Klima und den Umweltschutz in dieser Stadt schreibt, beginnt dieser Text mit diesem herausragenden Blick.

Wer diesen besonderen Moment aus erhöhter Blickposition in Schwabing oder dem weiteren Norden der Stadt jemals genossen hat, wird aus eigenem Erleben wissen: Es gibt kaum ein Motiv, das gleichzeitig so schön und so kitschig ist und dadurch derart eindrücklich die Doppelgesichtigkeit des Münchner Klimas darstellen kann. Dieses atemraubende Panorama der Alpenstadt München geht nämlich meist einher mit einer Kopfschmerz stimulierenden Wetterlage. Die der vorgezogenen Hanglage der Stadt geschuldete Stimmung beschert allen Münchnern tolles Wetter und den feinfühligem ein schweres Gemüt. Und so scheint das Klima der Stadt wohl überall zu sein: herrlich schön, aber auch wahnsinnig nervig. München ist die Stadt, die die Freude des Föhnwindes mit der Plage des Feinstaubes verbindet. Hier gibt es angeblich mehr Bioläden pro Bewohner als in jeder anderen deutschen Stadt. Andererseits machte die Landshuter Allee erst kürzlich den Begriff ‚Feinstaub-Belastung‘ deutschlandweit populär – als führende Messstation der Grenzwert-Überschreiter. Diese Gegensätzlichkeit bestimmt die Münchner Großwetterlage – vermutlich nicht nur in Sachen Klima. Sie ist beispielsweise auch Grundlage für einen Trend, der in München Unterstützung findet wie in fast keiner anderen deutschen Stadt. Denn auch die sogenannten neuen Ökos versöhnen zwei früher als Gegensatz gehandelte Positionen: die von Genuss und Protest. Der moderne Umweltschutz will eine bessere Welt erkaufen – durch nachhaltigen, Ressourcen schonenden und qualitativ hochwertigen Konsum. So wird der Einkaufsbummel

beim nachhaltig wirtschaftenden Münchner Bäcker, im lokalen Bio-Markt oder in den ökologisch korrekten Boutiquen des Glockenbach-Viertels zum modernen Protestzug, die Entscheidung an der Ladentheke zur politischen Willensbekundung. Die Neubelebung des grünen Gedankens geht auf Al Gore zurück. Der ehemalige US-Vizepräsident hat mit seinem Film *Eine unbequeme Wahrheit* eindrücklich auf die Notwendigkeit eines schonenden Umgangs mit der Natur hingewiesen. Weltweite Konzerne haben in dieser Entwicklung einen Mega-Trend erkannt, der in der Stadt der Werber auf fruchtbaren Boden gefallen ist. Mit diesem Klischee hat München nicht ganz zu Unrecht zu kämpfen – immerhin hat man den Mega-Trend des grünen Konsums gerne aufgenommen. Nicht wenige Unternehmen lassen hier an der Begrünung ihres Images arbeiten – und beweisen damit einmal mehr die These von der Münchner Doppelgesichtigkeit in Sachen Klima- und Umweltschutz. Denn so richtig eine Veränderung der Konsum- und Produktionsweisen ist, so scheinheilig ist eine bloße Grünwaschung, ohne wirkliche Änderung. Das gilt natürlich auch für die Münchner selber: Denn die Feinstaub-Belastung steigt selbstverständlich auch durch die ständigen Autofahrten zum Bio-Markt. Oder, um es mit Blick auf das kitschig-schöne Bild des Alpenpanoramas zu sagen, das scheinbar direkt hinter der Theatiner-Kirche beginnt: Wenn die Schönheit der Natur der Stadt tatsächlich so nah ist, kann man den Steinwurf bis in die Alpen bei der nächsten Reise vielleicht auch mal ohne Auto zurücklegen.

MÜNCHEN MEDITERRAN GERHARD BERZ

Mein (Wetter-)Bild von München – und ich glaube, die ganze Welt hat dieses Bild – ist geprägt von einem weiß-blauen, föhlig aufgeheiterten Himmel, mit dem die gelb getönten Renaissance-Fassaden der Stadt so herrlich harmonieren und der uns das wunderbare mediterrane Lebensgefühl gibt, um das uns das ganze übrige Deutschland so beneidet.

München gilt ja nicht ohne Grund als die nördlichste Stadt Italiens: Hier wie dort stellen die Cafés schon am ersten warmen Tag im Januar Tische und Stühle aufs Trottoir („dank“ klimaschädlicher Heizpilze inzwischen praktisch das ganze Jahr über) und öffnen die Gelaterias ihre Straßentheken. Wenn dann noch Föhn herrscht (der ja auch aus Italien kommt), gibt es für die Sonnenanbeter(innen) auf der Leopoldstraße oder im Englischen Garten kein Halten mehr, gleich bei welcher Temperatur.

Überhaupt der Föhn: Es gibt diesen warmen, trockenen Fallwind an vielen Gebirgsketten der Welt, aber bei den Münchnern führt er gleichzeitig zu einem Gemütszustand, der bei vielen dem latent immer vorhandenen „Grant“; bei anderen aber euphorischen Gefühlen zum Ausbruch verhilft. Über die Gründe wurde auch von wissenschaftlicher Seite viel spekuliert, von einem vermuteten Gas mit dem geheimnisvollen Namen „Aran“ über lufterlektrische Phänomene bis hin zu physiologischen Reaktionen, weil der Körper schon das näher rückende Atlantiktief spürt und nun von dem strahlenden Föhnwetter sozusagen „auf dem falschen Fuß“ erwischt wird. Neue Untersuchungen haben inzwischen schnelle Luftdruckschwankungen, die beim Überströmen der Alpen entstehen, als wahrscheinlichsten Auslöser der Föhnwirkungen ausgemacht. Interessanterweise spüren die „Zugereisten“ den Föhn erst nach einigen Jahren; sie haben deshalb solange eigentlich auch keine Berechtigung, wie die echten Münchner jede Missstimmung mit „ist heute Föhn?“ zu erklären und sich als probate Medizin dagegen in den nächsten Biergarten zu flüchten.

Die Winter sind in München in den letzten Jahrzehnten deutlich milder geworden und eine Temperatur von -30 °C, wie sie zuletzt in den 70er Jahren (am damaligen Flughafen Riem) gemessen wurde, kann sich heute niemand mehr vorstel-

len. Aber ganz zahnlos sind unsere Winter noch immer nicht, wenn ich etwa an den schier endlosen Schneewinter 2005/06 denke, der Mitte November begann und zuletzt am 10. April einen halben Meter Neuschnee „herhaute“. Das Foto von dem Schneemann, den ich mit meinem Enkel damals baute, bekommt vielleicht einmal dokumentarischen Charakter, wenn spätere Generationen nur noch Schneemänner aus Styropor in den Garten stellen können.

Wenn wir also den Winter immer öfter in immer höheren Bergregionen suchen müssen, solange es in München noch keine Indoor-Skipiste gibt (warum eigentlich nicht, bei der riesigen Begeisterung hier fürs Skifahren?), dann werden wir durch immer frühere Frühlinge und großartigere Sommer mehr als entschädigt (Allergiker werden das anders sehen). Erinnern wir uns an den „Jahrhundert-Sommer“ 2003: Monatelang stiegen die Temperaturen um rund 5 Grad über die langjährigen Mittelwerte und katapultierten uns praktisch in Hitzeregionen wie Südspanien oder Nordafrika. Den übermäßigen Wasserverlust konnten unsere Flüsse gerade noch aus den dramatisch abschmelzenden Gletschern ausgleichen, wir hitzegeplagten Städter flüchteten dazu in die Biergärten, wo der Bierausstoß ungeahnte Höhen erreichte – auch die polizeilichen Einsatzstatistiken spiegelten das wider.

Schon drei Jahre später stellte der sagenhafte „WM-Sommer“ klimatologisch gesehen den von 2003 sogar noch im wahren Sinne des Wortes in den Schatten, zumindest während der WM. Die wäre ohne das prächtige Wetter praktisch nur die Hälfte wert gewesen – man stelle sich nur die diversen Siegesparaden auf der Leopoldstraße oder in Berlin bei Regen vor! Und dann das „Papstwetter“ im September des gleichen Jahres: von der ersten bis zur exakt letzten Stunde herrlichstes Wetter. Wenn es darauf ankommt, scheinen wir in München mit himmlischer Unterstützung rechnen zu dürfen.



Was nicht bedeutet, dass München vor größeren Wetterkatastrophen gefeit wäre. Wer erinnert sich nicht an den „Münchner Hagelsturm“ im Juli 1984 oder die Orkane „Vivian“ und „Wiebke“ Ende Februar 1990? Auch das Hochwasserrisiko an der Isar ist nicht ganz außer Acht zu lassen, auch wenn desaströse Brückeneinstürze wie 1813 und 1899 nicht mehr zu befürchten sind und der „Reißenden“ mit dem Bau des Sylvensteinspeichers und der letzten Erhöhung seiner Staumauer wohl endgültig „die Zähne gezogen“ worden sind.

Der immer deutlicher werdende Klimawandel, der die globale Mitteltemperatur bis zum Ende des Jahrhunderts um voraussichtlich bis zu sechs Grad steigen lässt, wird auch das Münchner Stadtklima drastisch verändern. Mildere, nassere Winter kontrastieren mit immer heißeren, trockeneren Sommern. Gleichzeitig nehmen Unwetter- und Sturmrisiken zu. Dies macht aufwendige Vorsorgemaßnahmen, vor allem für die Wasserversorgung, aber z.B. auch bei der Gebäudeisolierung (warum nicht auch zur vermehrten Dachbegrünung?) erforderlich. Diese dürfen nicht auf die lange Bank geschoben werden. Denn wie immer gilt: je später, desto teurer.

Da der Klimawandel unmittelbar mit unserem maßlos gesteigerten Energieverbrauch zusammenhängt, kann man den Klimaschutz mit einer gleich mehrfachen win-win-Chance schmack-

haft machen: Eine Verringerung des Energieverbrauchs und ein Umstieg auf erneuerbare Energiequellen, wofür es auch in München attraktive Möglichkeiten gibt (Stichworte: Sonne, Wasser, Geothermie, Biomasse), bremsen nicht nur das Tempo des Klimawandels, sondern sparen auch Ressourcen für spätere Generationen und schon heute hohe Energiekosten. Gleichzeitig verringern sie die Luftverunreinigungen und andere Umweltbelastungen, die sich zu einem ernststen Problem für die Stadtbevölkerung ausgewachsen haben.

Natürlich geht dies alles nicht ohne eine deutliche Änderung der Lebensstile, die künftig von mehr Selbstgenügsamkeit geprägt sein werden, was aber keineswegs einen Verlust an Lebensqualität bedeuten muss – ganz im Gegenteil. Eine so attraktive Stadt wie München mit ihrem immer mediterraner werdenden Klima wird uns diese Umstellung recht leicht machen.

//////////
 Folgende Doppelseite:
 Peter Haimerl, Zoom Town - Floaterstadt, 2005
 (Bildmontage Gero Wortmann)



HISTORISCHES WISSEN: MIKRO- STATT MAKROMOBILITÄT HERMANN KNOFLACHER

Zu Stadt und Zukunft gibt uns bereits die Bibel Auskunft. Die Zwangsmobilität beginnt mit der Vertreibung aus dem Paradies als Folge eines Mangels am Ort und dessen mangelnde geistige Bewältigung.

Sie setzt sich fort mit einer weiteren Absonderung aus dem Gleichgewicht der Schöpfung, dem Brudermord. Die Folge und Strafe ist nicht endende Makromobilität, der Kain dadurch entgeht, dass er die erste Stadt gründet. Aus heutiger Sicht war er clever genug, sich aus der erzwungenen Makromobilität, zu der er verdammt war, durch Mikromobilität zu befreien. Sie bietet diese Möglichkeit. Stadt ist und war über Jahrtausende immer ein Ort der Mikromobilität. Mikromobilität verlangt Vielfalt der Aktivitäten auf kleinstem Raum. Effizienz in der Nutzung von Raum und Ressourcen, verantwortlicher Umgang mit Grund und Boden und den vorhandenen Ressourcen waren Kennzeichen der Stadt – bis das Auto das Denken und Handeln der Menschen zu beherrschen begann. Zwar haben die Eisenbahn und alle anderen technischen Verkehrsmittel – angetrieben durch künstliche Energie – die Städte schon teilweise verändert, aber weniger in ihrer Mikrostruktur, die nach wie vor vom Fußgeher bestimmt wurde. Betroffen war hingegen sehr wohl die Makrostruktur, wie die Versorgung mit Waren, die industrielle, konzentrierte Produktionsstätten ermöglichte, womit die früheren Begrenzungen quantitativen Wachstums weit hinausgeschoben werden konnten. Wie weit, zeigen uns heute die Megacities der Dritten Welt, in denen trotz niedriger Motorisierung – vor allem durch den Einsatz von Autobussen oder Paratransit – Agglomerationen von weit mehr als zehn Millionen Einwohnern möglich wurden mit allen Konsequenzen. Großstädte in China bewältigten noch vor wenigen Jahrzehnten ihre Mobilität mit nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, vor allem dem Radverkehr. Dieser ermöglichte damals eine Geschwindigkeit, wie sie auch die westlichen Verkehrs-systeme in der Haus-zu-Haus Bedienung haben. In der Zwischenzeit

haben sich die Reisezeiten durch den Bau von Autobahnen (Peking hat schon fünf Autobahnringe um die Stadt gebaut) deutlich verlängert. Wo man früher mit dem Rad bequem in 45 Minuten hinfahren konnte, braucht man heute mit dem Auto oft mehr als eine Stunde. Dafür ist aber die Mobilität nicht mehr nachhaltig und die Luft kaum noch zu atmen. Shanghai ist ein ähnlicher Albtraum geworden: Obwohl man glaubte, durch den Abriss der historischen Bausubstanz und den Bau von Autobahnen Anschluss an die Zukunft zu erhalten, landete man in der Sackgasse der verkehrlichen Irrtümer des Westens. Die chinesische Weisheit hat versagt und ist dem Auto ebenso erlegen wie die westliche.

Positive Rückkopplung in vielen Gebieten

Es ist aber auch die Folge der Allokationen von finanziellen Ressourcen in diesen Zentren bei gleichzeitiger Vernachlässigung der ländlichen Gebiete, die das erzeugt, was man Wachstum oder urbane Wucherung nennt. Tatsächlich ist das aber auch eine Folge billiger, leicht verfügbarer fossiler Energie für Arbeitsmaschinen in der Landwirtschaft und Dünger auf der Basis des Erdöls. Diese in der Geschichte der Städte relativ kurze Phase der letzten 200 Jahre hat etwa die London School of Economics in dem Urban Age Programme dazu verleiten, anzunehmen, es würde nun ein Zeitalter der Städte anbrechen, nachdem 2006 bereits mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten lebte. Das Leben dort ist allerdings bei nüchterner Betrachtung mehr als fragil. Es hängt am Erdöl-faden und dieser wird in Zukunft immer dünner. Agglomerationen, wie sie in den USA und Australien existieren, werden sich in Zukunft den Aufwand für Mobilität allein

hinsichtlich des Energiekonsums nicht mehr leisten können und entweder verschwinden oder sich in kleinere, dichtere Siedlungseinheiten auflösen, um auf dem noch möglichen Energieniveau weiter zu existieren.

Lokale Kreisläufe und Strukturen, die man über Jahrtausende in den Städten entwickelt hat, wurden in wenigen Jahrzehnten zerstört und durch ein energieaufwendiges, weltweites, fossil angetriebenes Netz ersetzt, in dessen Knoten die Megacities entstanden, von dem sie aber auch abhängig sind. Mobilität hat früher Menschen in den Städten verbunden, heute zerteilt schnelle Automobilität die Gesellschaft nicht nur räumlich, sondern auch sozial. Es bilden sich Disparitäten verschiedener Art, aus denen Spannungen resultieren, die zu einer Entwertung urbaner Räume durch Kriminalität und Unsicherheit führen.

Wo die Zukunft schon begonnen hat

Die Zukunft Stadt hat dort begonnen, wo man das Auto aus dem Organismus der Stadt entfernt hat und effizienteren Formen der Mobilität – Fußgehern, Radfahrern und dem öffentlichen Verkehr – wieder klare Priorität einräumt. Der Energieverbrauch dieser Mobilitätsformen liegt um eine bis zwei Zehnerpotenzen unter dem des Autos. Die effiziente Flächennutzung ist mehr als zehn Mal höher als im heutigen Autoverkehr. Zukunft findet die Stadt dort, wo man Fußgängerzonen energisch eingerichtet und ausgeweitet hat, wo Radwegenetze und Fußwege die einzelnen Funktionen miteinander verbinden und wo ein öffentliches Verkehrsmittel die Notwendigkeit von Autofahrten bereits minimiert hat. Ein prächtiges Beispiel für die Bewältigung der Zukunft zeigen die Städte Birmingham, wo man den Autobahnring um die Innenstadt abgerissen hat, um eine weitläufige Fußgeherzone einzurichten, oder Seoul, wo der Bürgermeister mit seinem Team die zentrale Stadtautobahn anstatt zu sanieren abriß, den Fluss freilegte, Grünzonen und Erholungsräume schuf und dafür in der Folge von der Wirtschaftspartei zum Präsidenten des Landes vorgeschlagen und gewählt wurde. Die Zukunft wird in jenen Städten verbaut, wo heute noch Beton Natur ersetzen soll, um einer Autoflut Platz zu schaffen, die in dieser Form nicht auftreten wird.

Das Pferd vom Schwanz aufzäumen = Lösungen im Fließverkehr suchen

Alle Versuche, Verkehrsprobleme über den Auto-Fließverkehr zu lösen, sind in den Städten zum Scheitern verurteilt, weil dort nur die Symptome zu beobachten sind. Die Ursachen der

heutigen Verkehrs-, Struktur- und Umweltprobleme der Städte liegen soweit es den Verkehr betrifft in der Organisation des Parkraumes, dem Abstellen der Fahrzeuge. Diese werden dort abgestellt, wo alle Aktivitäten stattfinden und nehmen damit den Menschen die Freiheit der Verkehrsmittelwahl. Dieser grundlegende Fehler der Vergangenheit wurde nicht erkannt und behindert damit alle Wege in die Zukunft. Erst wenn man die Ordnung im System so eingerichtet hat, dass sich Stadt, ohne im Autoverkehr zu ersticken, entwickeln kann, wird sie wieder Zukunft haben. Diese Ursache wurde nicht erkannt, weil dort keine Bewegung stattfindet und sie daher der Wahrnehmung entging, weil man den Zusammenhang zwischen Parken und den Folgehandlungen nicht beachtete und kannte.

Voraussetzung für die Zukunft: Rückgewinnung der Freiheit der Wahl

Autos müssen daher von den menschlichen Aktivitäten mindestens so weit entfernt untergebracht werden, dass die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs leichter erreichbar ist als das Auto. Heute keine leichte Aufgabe, wo eine immer größere Zahl von Stadtbewohnern glaubt, im Outback fernab von jeder Zivilisation zu leben, und deshalb einen SUV (sport utility vehicle, z.B. Porsche Cayenne) fahren muss. Für diese, an solchen treibstoffressenden Fahrzeugen erkennbare Gruppe sind Städte ohnehin fremde Lebensräume und daher bedeutungslos für die Zukunft. Aber es wäre verfehlt, den Einzelnen für dieses Verhalten verantwortlich zu machen, denn dieser handelt im Rahmen seiner Wahrnehmung individuell optimal. Es ist die immer noch archaische Mobilitäts-politik der meisten Experten, Verwaltungen und Politiker, die Strukturen schaffen, die den Städten den Weg in die Zukunft verbauen.

Musterbeispiele dieser rückwärtsgerandten Mobilitätspolitik findet man in Klosterneuburg, in Wien, wenn man an den Lobautunnel denkt, in Oberösterreich bei der Westspange Linz, in Vorarlberg, in der Steiermark, Kärnten, wo man immer noch veraltete Projekte umzusetzen versucht, als ob es keine Zukunft gäbe, die anders ausschaut als die Irrtümer der Vergangenheit der letzten 50 Jahre. Stadt lebt, wo Menschen den öffentlichen Raum für ihre Mobilität nutzen und dieser nicht von Maschinen verstellt, verlärt oder vergast wird. Wo dies der Fall ist, findet Agglomeration statt und nicht Stadt. Und Agglomerationen werden, weil sie zu ineffizient sind, nicht mehr viel Zukunft haben.





MEHR MOBILITÄT, WENIGER VERKEHR HARTMUT TOPP

Mobilität ist Teil der Evolution – ohne Mobilität kein Überleben. Das galt für Jäger und Sammler wortwörtlich, und das gilt für uns heute im übertragenen Sinn. Denn mobil sein wollen wir alle: Wir wollen zur Arbeit, zur Schule, zu Freunden, ins Grüne, zum Einkauf, wir wollen teilhaben am Stadtleben in urban-kulturellem Ambiente; und dabei möchten wir wählen zwischen Orten, Zeiten, Wegen und Verkehrsmitteln. Mobilität hat mit Erreichbarkeit, Teilnahme und Wahlmöglichkeiten zu tun. Mobil sein ist mehr als Raumüberwindung: Mobil sein bedeutet, den eigenen Lebensraum nutzen und erleben zu können.

Räumliche, soziale, intellektuelle Mobilität steht für Beweglichkeit schlechthin oder – bezogen auf räumliche Mobilität – für Migration, Wechsel von Wohnung und Arbeit und schließlich für Mobilität im verkehrsplanerischen Sinn. Wir unterscheiden Alltags- und Freizeitmobilität, Nahmobilität im Quartier versus Fernorientierung, Muskelkraft- und motorisierte Mobilität, physische und virtuelle Mobilität, mobil sein können ohne mobil sein müssen, Automobil oder mobil ohne Auto, Auto-Abhängigkeit oder Mobilitätsverbund aus den grünen Verkehrsmitteln zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn und Carsharing, nachhaltigere, grüne Mobilität ökologisch, sozial, ökonomisch.

Räumliche Mobilität ist eine Voraussetzung, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, und daher ein Grundbedürfnis. Wir müssen uns jedoch davor hüten, Mobilität mit zurückgelegten Kilometern zu verwechseln, was häufig – durchaus Interessen geleitet – passiert. Nur wenn wir Mobilität und Verkehr begrifflich trennen, verstehen wir die dahinterliegenden Phänomene. Hohe Mobilität bedeutet, hohe Chancen und Wahlmöglichkeiten zu haben bei geringem Verkehrsaufwand an Energie, Umweltbelastung, Zeit, Kosten, Gefährdung, Stress. Erreichbarkeit und Nähe in dichten, gemischt genutzten Stadtquartieren bieten hohe Mobilität mit wenig Verkehr, zu Fuß und mit dem

Fahrrad, ohne Abhängigkeit vom Auto, in urbanen Räumen. Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadtquartiere mit gutem öffentlichen Nahverkehr gehen nicht nur mit Energie, Zeit und Verkehr sparsam um, sie bieten auch Urbanität, Kultur und kommunikatives Umfeld.

Mehr Mobilität, weniger Verkehr muss das Ziel sein. Davon sind wir allerdings weit entfernt: Denn Motorisierung, billige Raumüberwindung, abnehmende Dichte räumlicher Strukturen, geringere Fertigungstiefen in der Produktion, Individualisierung von Lebensstilen führen zu mehr Verkehr und stärkerer Orientierung am Auto – und solche *Megatrends* entziehen sich weitgehend planerischer und politischer Steuerung. Die Nebenwirkungen unserer Mobilität haben längst den globalen Maßstab erreicht: Wir plündern die Ölvorräte der Erde in einer sehr kurzen Epoche der Menschheitsgeschichte und lösen damit Klimaänderungen und Naturkatastrophen aus; disperse Siedlungsstrukturen führen in die Sackgasse der Auto-Abhängigkeit mit hohen Folgekosten; öffentlicher Verkehr in ländlichen Räumen wird unbezahlbar; Stau, Umwelt- und Gesundheitsschäden belasten unsere Volkswirtschaft – die Liste ließe sich fortsetzen.

Trotzdem, es gibt weltweit Best-Practice-Beispiele geringerer Auto-Abhängigkeit, wie wir sie in Städten wie Amsterdam, Barcelona, Curitiba, Kopenhagen, München, Portland (Oregon), Singapur, Strasbourg oder Zürich finden. Städte und ihre Urbanität brauchen Mobilität und dazu gehört Verkehr, auch Autoverkehr. Öffentlicher Nahverkehr, Dichte und Nutzungsmischung sorgen für die Balance zwischen Mobilitätsverbund der *grünen* Verkehrsmittel und privatem Autoverkehr; und dabei geht es letztlich um die Balance zwischen Urbanität und Verkehr der Stadt. Mit dem Stadtentwicklungskonzept *Perspektive München* und dem Leitbild *kompakt, urban, grün* hat sich München bereits vor zehn Jahren der Strategie der Innenentwicklung mit *mehr Mobilität, weniger Verkehr* verschrieben.

Nach der flächenhaften Ausbreitung der Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und der Massenmotorisierung knapp 100 Jahre später erleben wir heute die dritte Revolution von Mobilität, Kommunikation und Verkehr mit der Auflösung traditioneller Vorstellungen von Raum und Standortfaktoren durch weltweite Vernetzung. Informationstechnologien durchdringen Transporttechnologien und verändern Verkehr und unser Verkehrsverhalten. Physische und virtuelle Mobilität verschmelzen. So wie das Auto die Eisenbahn als vorherrschendes Verkehrsmittel abgelöst hat, wird das Auto von virtueller Mobilität überholt werden. Cyberspace und künstliche Intelligenz durchweben alle Lebensbereiche. Die Beschleunigung unseres Lebens geht weiter. Aber werden wir mobiler?

Motorisierte Mobilität – und Auto-Mobilität insbesondere – wird in Zukunft teuer: Öl wird knapp, Autofahrer zahlen für Umwelt- und Gesundheitsschäden über Ökosteuer und Emissionshandel, die Umstellung des Verkehrs auf regenerative Energien braucht Zeit und Geld, Straßenmaut ersetzt die heutige Steuerfinanzierung des Straßennetzes. Über zeitlich und räumlich differenzierte Maut werden Verkehrsspitzen entzerrt; Angebot und Nachfrage werden ohne Angebotsausweitung und Stau ausgeglichen – mehr Engpassmanagement, weniger Straßenbau! Höhere Verkehrskosten sind nicht populär, sie verleiten Politiker zu populistischen Äußerungen über Pendlerpauschale und Mehrwertsteuer. Sie sind jedoch ein Schlüssel zu Kostenwahrheit und *mehr Markt im Verkehr*, und sie füh-

ren langfristig zu einem neuen Gleichgewicht zwischen Mobilitätsanforderungen und Verkehrsverhalten. Soziale Härtefälle können – dem Wohngeld ähnlich – abgefedert werden.

Zeit- und Raumsysteme lösen sich auf: Arbeitswelten werden flexibler, Telearbeit und Außendienste in Beraterjobs und Dienstleistungen nehmen zu, Automatisierung separiert Betriebs- und Arbeitszeiten, die Übergänge zwischen Arbeit und Freizeit werden fließender. Gebündelter Berufsverkehr nimmt weiter ab, der dispersere, auto-affinere Freizeitverkehr nimmt zu. Lebensstile werden individueller, spontaner, flexibler: Selbstverwirklichung und Glück rangieren für viele vor Konsum und Zufriedenheit; geistig-produktive Tätigkeiten und Fitness und Gesundheit werden wichtiger als materiell-konsumtive Betätigungen. Die individuellen Formen der Bewegung zu Fuß, mit Fahrrad und Auto (auch als Carsharing) gewinnen an Bedeutung. Der Statuswert des Autos sinkt; das Fahrrad wird Symbol für Unabhängigkeit, Individualität und sportlich-gesunde Lebensweise.

Weltweit taugt dieses euro-zentrierte Bild nicht. In Ländern der *Dritten Welt* ist Mobilität ein sehr elementares Bedürfnis: Zugang zu Arbeit, zu Bildung, zu Märkten. Welche Rolle spielt Mobilität bei der Bekämpfung von Armut? – Eine Frage, die weit über unsere Mobilitätsdiskussion hinausgeht. Auch ist klar, dass unser am Auto orientiertes Mobilitätsmodell nicht auf die ganze Welt übertragbar ist; weder die Ölreserven noch das Klima ließen das zu. Aber die Menschen in China, Vietnam oder Indien wollen das Auto für ihre Mobilität und als Statussymbol, wie wir es vor 50 Jahren wollten; ein jüngstes Zeichen dafür ist das Billig-Auto des indischen Tata-Konzerns. Das muss aber nicht bedeuten, dass diese Länder die gleichen Phasen der Mobilität durchlaufen wie wir. Die Chance, Entwicklungsstufen – im Sinne von *leap frogging* – zu überspringen, setzt allerdings das Vorbild der reichen Länder voraus.

Mobilität und Verkehr sind eng verknüpft mit fast allen Lebensbereichen. Deshalb gibt es keine einfachen Rezepte oder großen Würfe, wie nachhaltige Mobilität erreicht wird. Aber virtuelle Mobilität, *mehr Markt im Verkehr* und *grüne* Autos können uns dem näher bringen. Nachhaltige Mobilität beinhaltet hohe Anforderungen an Politik, Planung und Technik. *Mehr Markt im Verkehr* durch Kostenwahrheit bei ohnehin steigenden Preisen – in Stufen und Geschwindigkeit ihrer Umsetzung – sozial- und wirtschaftsverträglich zu moderieren, wird zur zentralen Herausforderung der Politik. Klimaschutz und die Endlichkeit der Ölvorräte führen zur wichtigsten Herausforderung für Energie- und Fahrzeugtechnik: die Umstellung des Verkehrs auf regenerative Energien, das grüne Auto. Die dichte, Nutzungsgemischte europäische Stadt ist verkehrlich und energetisch günstig. Für Stadt- und Regionalplanung bedeutet das Erhalt und Förderung von Dichte und Nutzungsmischung als Voraussetzung für Nähe und für Muskelkraft-Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad und als Grundlage von Urbanität. Verkehrsplanung schließlich muss die Verkehrsmittel des Mobilitätsverbundes physisch vernetzen und informatorisch-organisatorisch integrieren. Nachhaltige Mobilität braucht intellektuelle Mobilität und innovative Politik: Denn ohne Akzeptanz neuer Rahmenbedingungen, ohne politische Moderation der Megatrends und ohne politische Weichenstellungen heute werden wir *grüne* Mobilität morgen nicht erreichen.

////////////////////////////////////

Folgende Doppelseite:
Beate Engl, Mut zur Lücke, 2008

R. Wir sind jetzt die Mozartstraße entlang und laufen direkt in der Sichtachse auf die Bavaria zu.

B. Momentan ist die Wiesen ziemlich voll wegen dem Flohmarkt morgen und dem Frühlingsfest, das heute eröffnet wurde. Da werden die Freizeitsportler und Spaziergänger fast an den Rand gedrängt.

R. Aber da ist immer noch viel Lücke, der Platz ist so groß, dass so ein Normalrummel den nicht füllt.

B. Je leerer die Fläche, um so mehr fällt es auf, dass eine regelrechte Freizeitan eignung der Brache stattfindet, vor allem am Wochenende: Neben Fahrrädern und Inline-Skates alle möglichen Vehikel und Objekte, zum Beispiel große Lenkdrachen, Modellflugzeuge und Modellautos, oder Skatesurfer und natürlich Jogger, Fußballspieler, Spaziergänger usw. Ich habe ein altes Foto entdeckt, auf dem Leute hier im Winter Schlittschuh laufen. Und letztes Jahr habe ich hier wieder das freihändige Fahrradfahren gelernt. Wo kann man das sonst im Straßenverkehr lernen, ohne unter die Räder zu kommen. Und es ist toll das wieder zu können, ein total freies Gefühl.

R. Genau: Freihändig Fahrradfahren als emanzipative Grundtätigkeit.

B. Und hier gibt's niemand, der die Einhaltung der Strafenverkehrsordnung überprüft oder zur Fahrzeugkontrolle angehalten wird. Es scheint so, als würde auf der Theresienwiese eine Art selbstbestimmte, bürgerliche Aneignung der Fläche stattfinden. Es gibt keine Vorgaben und keine Vorschriften.

R. Es gibt hier kein Angebot und keine Funktionserzwingung.

B. Keine Verhaltensregeln wie in allen anderen Räumen, vom Park bis zum Schwimmbad.

R. Und keine Rollenzuweisung.

B. Alles, was auf der Fläche stattfindet, ob Fußball, Flohmarkt oder Picknick, ist selbstorganisiert.

R. Das Picknick wäre ganz wichtig als revolutionäre Tat. Deshalb hat Frankreich das 200jährige Jubiläum der Revolution mit einem Riesenpicknick gefeiert. Als Verweis: Die Gärten der Aristokraten waren geöffnet und man ging rein, hat drinnen im Freien gegessen und zelebrierte das sinnlos ins Grüne gehen und Freizeit sich selber gestalten.

B. Picknicker hab ich hier ehrlich gesagt selten gesehen.

Es wird ja auf der Brache im Sommer ziemlich heiß; es gibt keine Bäume, keinen Schatten. Da trinkt man eher ein Bier auf den Stufen vor der Bavaria. Außerdem sind hier viele Hunde, und dann ist die Picknickdecke wieder versaut! R. Eigentlich ist die ganze Wiesen ein riesiges Abstandsgrün und deshalb natürlich auch für Hunde gedacht.

B. Du meinst die Fläche zwischen Trottoir und Straße, hier überdimensional vergrößert zum Abstandsgrün zwischen Stadtteilen?

R. Da der aristokratische Traum kleinbürgerlich wird, wird das Schloss zum Reihenhäuser, der Festsaal zum Wohnzimmer, und damit wird der Schlosspark auch zum Abstandsgrün vor dem Toilettenfenster hin zur Straße. Ergo wäre die Bavaria damit im übertragenen Sinne das Toilettenfenster Münchens.

B. Ich habe mir vorhin überlegt wie man „Mut zur Lücke“ auf Englisch übersetzen könnte, und ob das dann „mind the gap“ wäre. Im Englischen klingt das fast wie ein Appell zur Erhaltung solcher Brachflächen im urbanen Gefüge, weil sie einen Freiraum schaffen, zum Durchatmen, eine Lücke im System, die es zu bewahren gilt. Und natürlich ist diese riesige Freifläche ein totaler Luxus, der nur durch den Hyperkapitalismus des Oktoberfestes erhalten werden kann. Da wird in vier Wochen soviel Profit erzielt, dass es sich rentiert, die Fläche den Rest des Jahres nur partiell für Veranstaltungen oder Parkplätze zu nutzen, also ganz klar ein erkaufter Freiraum.

R. Und noch dazu ist er politisch abgesichert. Kein Mensch würde auf die Idee kommen und sagen, das Oktoberfest muss an den Stadtrand. Das ist durchaus in anderen Städten der Fall, dass derartige Vergnügungsveranstaltungen woanders hin müssen, weil man den Platz braucht. Außerdem handelt es sich ja gar nicht um eine Brache, sondern um eine Nutzfläche, d.h. es gibt eine Unmenge an Infrastruktur, alles unterirdisch: Stromversorgung, Abwasser, Kanalisation, erschlossene Wege. Nur für den Spezialauftritt im September, Oktober.

B: Sehr schön wie hier für den Flomarkt die Kreidemarkierung quer zu den Oberflächen verlaufen. Egal ob Kies, Wiese oder Asphalt: Strich drüber!

R. Wenn man die klassischen Definitionen des öffentlichen Raums heranzieht, dann ist die Theresienwiese kein öffentlicher Raum, weil es kein Stadtraum ist. Die Öffentlichkeit des öffentlichen Raumes existiert ja nur da, wo der urbane Kontext einer Stadt gegeben ist.

B. Da würde ich widersprechen. Für mich ist die Wiesen ein überdimensionierter Platz, ein riesiger öffentlicher Raum inmitten eines urbanen,

dicht bebauten Gebietes. In der Größe nicht fassbar, aber ganz klar seinen öffentlichen, politischen und kommerziellen Funktionen unterworfen. Für mich ist das geradezu ein öffentlicher Raum par excellence.

R. Nein, hier gibt's keine Öffentlichkeit, hier ist niemand. Und wenn jemand da ist, dann ist er oder sie hier, als wäre er im Wald und der Wald ist kein öffentlicher Raum im engeren Sinn. Vielleicht gibt's grad noch ein Wegerecht oder in Bayern ein Verfassungsrecht für Schwammerlsucher.

B. Die Natur wird meistens ausgeschlossen, wenn man den Diskurs um öffentlichen Raum betrachtet, dagegen werden Parks oder städtische Parkanlagen ganz klar einbezogen.

R. Die sind ja auch gestaltet, z.B. um Arbeitskraft gesund zu halten oder weil Krankheiten mit schlechter Luft in Zusammenhang gebracht werden, die einer Lunge bedürfen, so biologistische Vorstellungen tauchen ja immer wieder in der Stadtplanung auf; aber das hier, die Wiesen, ist ja kein gestalteter Raum.

MUT ZUR LÜCKE

Beate Engl und Ralf Homann spazieren über die Theresienwiese

B.

Eine gewisse Platzgestaltung ergibt sich durch die Strukturierung der leicht schräg verlaufenden Teerstraßen. Sie bilden trapezförmige Carrés, die von der ovalen Grundform eingerahmt werden.

Außerdem hat die Theresienwiese eine hohe Nutzerfrequenz, d. h. sie wird nicht nur durchquert, sondern angeeignet und genutzt. Das passiert ja mit Plätzen in dichten urbanen Gefügen oft nicht mehr, weil sie nur noch auf dem Weg zur Arbeit oder zur U-Bahn durchquert werden, nur noch Verkehrsfläche sind und nicht mehr wirklich genutzt werden. Da darf man ja oft auch nichts mehr machen, weil sie ohnehin nicht mehr öffentlich sind, sondern privat. Man merkt es nur nicht, erst wenn die firmeneigene Security kommt wird einem das klar. Anders die Theresienwiese, sie wird auf verschiedenste Weise genutzt, zum Sport, zum Verweilen, zum Vergnügen. Versuch mal vor der Feldherrenhalle ein Picknick zu machen, das machst du nicht lang.

R. Eben, weil hier alles fehlt, was einen öffentlichen Raum kennzeichnet, z.B. die Polizei. Die heißt ja deshalb Polizei, weil sie mit der Polis verknüpft ist, die eben ein Regelwerk aufstellt, manifestiert und verkörpert. Du musst dich an das Regelwerk halten und nur darüber kannst du im öffentlichen Raum kommunizieren.

B. Da vorne ist sogar eine Polizeistation.

R. Aber die ist nicht besetzt bzw. nur während des Oktoberfestes.

B. Das stimmt. Hier kreuzt nur ab und zu mal ne Streife. Man kann hier

an der Bavaria sitzen und sich betrinken, vor der Oper hätte man da schnell die Polizei am Hals.

R. Weil du hier im Gegensatz zur Oper in keinem Kommunikationsfeld bist. Und das meine ich, wenn kein Kommunikationsfeld da ist, gibt es keinen öffentlichen Raum. Das einzige Indiz für öffentlichen Raum sind da hinten die Toiletten, vor allem dann, wenn sie auch noch Geld kosten.

B. Und da sie hier unterhalb der Bavaria sind, definiert dein Konstrukt von der Bavaria als Toilettenfenster des bürgerlich angeeigneten Schlossparks nun am Ende doch noch die Theresienwiese als öffentlichen Raum.

R. Sollen wir da hinten weiter entlanglaufen?

B. Da hört man auch schon das Gekreische von der Achterbahn.

R. Der Vergnügungspark hat ja auch eine lange Geschichte. Beispielsweise wurden die schwedischen Vergnügungsparks für die Arbeiterklasse errichtet, zur Erbauung, für den Familienausflug und zur Erholung. Anders als hier sind das fest installierte Einrichtungen, nicht nur temporär.

B. Das Oktoberfest, so reaktionär es natürlich ist, hat ja irgendwie auch ein anarchisches Potential. Plötzlich sind alle moralischen Grenzen außer Kraft gesetzt, man darf sich hemmungslos besaufen, Etikette spielt keine Rolle mehr und die Regeln gesellschaftlichen Umgangs werden außer Kraft gesetzt.

R. Ich kann mir vorstellen, dass den Nazis der Platz einfach auch zu groß war. Der Königsplatz zum Aufmarschieren, ist so klein, dass man stark wirkt und hier geht man ja wieder unter. Den Platz zu bespielen und in Griff zu kriegen, das ist ihnen wahrscheinlich nicht gelungen. Andererseits ist das Zeppelinfeld in Nürnberg, das Reichsparteitagsgelände, auch in dieser Größenordnung.

B. Es hätte halt bedeutet, damit das Oktoberfest platt zu machen und das hätte mit Sicherheit oder besser zynischerweise mehr Volkszorn erregt, als all die Gräueltaten. Und da war es wahrscheinlich taktisch klüger, das Oktoberfest zur völkischen Veranstaltung zu machen und für die eigenen Zwecke zu instrumentalisieren.

R. Wenn heute in München Nazi-Demos stattfinden, die hier losgehen, ist es ganz interessant zu beobachten, welche Demoralisierung von der großen Fläche ausgeht: Die kommen hier an in Bussen, die Auftaktkundgebung fällt quasi ins Wasser, weil niemand da ist, und es geht mit einem Ohnmachtsgefühl los, nicht mit einer kommunikativen Auseinandersetzung oder Euphorie.

B. Das gilt ja auch für andere Demos, wo's einen nicht so sehr freut.

R. Ich hab mal gelesen, dass auf die Wiesen über eine halbe Million Leute gehen. Ich war hier auf einer kroatischen Demonstration zu Beginn des Balkankrieges mit über 10.000 Menschen, und die waren als Masse verschwappend. Selbst große Demonstrationen verlieren sich hier. Wenn sich 4000 Menschen durch die Altstadt bewegen, wirkt das mächtig, und hier sind sie ohnmächtig.

B. Offiziell hat es immer logistische Gründe, weil hier viel Platz ist und war, damals wie heute. Große Menschenmengen können nicht nur gut untergebracht, sondern auch organisiert werden. Und natürlich ist die Theresienwiese als plane Fläche auch ein optimal kontrollierbarer Raum, der von den Rändern aus bestens eingesehen und überwacht werden kann, besonders auch von den Anhöhen der Theresienwiese. Kontrolle von außen nach innen, quasi als Umkehrung des Panopticons, eine von den Kontrollorganen geformte Masse...

R. Von hier aus sieht man jetzt die ganze Stadtsilhouette, die Frauenkirche, die Paulskirche, den BR, das Heizkraftwerk.

B. Und davor die Karussells des Frühlingsfests. Öffentlicher Raum als Dekor des Systems oder als kapitalistisches Ornament.

R. Ich bin ja nach wie vor der Ansicht, wir sind hier nicht in einem urbanen Gelände, sondern höchstens in einer Art Zwischenfeld.

B. Für mich ist es ein Loch im dichten urbanen Gefüge und damit ein negatives Ornament.

R. Man spürt hier noch, wenn man auf dem Gelände ist, dass es eine Wiese vor der Stadt war. Das ist einfach noch da. So wie eben diese ganzen Volksfestplätze und Landfahrerplätze vor den Städten sind, außerhalb der Stadttore und jetzt ist halt die Stadt drüber hinaus gewachsen. Aber man spürt noch dieses davor oder daneben sein. Aus dem Flugzeug betrachtet ist es natürlich schon ein Ornament.

B. Aus der Luft betrachtet ist es ja größer als der Rangierbahnhof.

R. Das ist die größte Einzelfläche in München. Und markant ist immer noch die ovale Form, die den Ort definiert. Das rührt von der noch viel größeren Fläche der Pferderennbahn her, die die Theresienwiese ursprünglich mal war. Eines der ersten großen deutschen Pferderennen. Und das brauchte eine Mindestlänge.

B: Wie in Siena: Kein richtiger öffentlicher Platz ohne ein gscheites Pferderennen!

R: Pferdestärken sind wichtig, mir fehlt auf der Wiesen einfach der Protzverkehr, der z.B. die Schwabinger Leopoldstrasse so schön macht. Hier auf der Wiesen, da könnte man eine fette Dragster-Rennbahn quer drüber legen, zweispurig, dass der Qualm nur so funzt. Aber zurück zu Italien: Wie es in den historischen Schriften heißt: Auf einer Wiese vor der Stadt an der Straße nach Italien sei ein Pferderennen und Volksvergnügen, gemeint war die Lindwurmstraße, die nach Süden rausgeht, als Verbindung nach Italien.

B. Und Klenze hat das dann in Isar-Athen umgemünzt und fortgesetzt. Vielleicht spiegelt sich in der Theresienwiese immer noch die versteckte Sehnsucht, dass München am Meer liegt... Unter den Steinen der Strand...

R. Los, lass uns auf dem Frühlingsfest ein Bier trinken! Das wäre auf dem Weg zum Haupteingang bzw. Ausgang, zum Mahnmahl. Als es noch Demonstrationen am Jahrestag des Oktoberfestattentates gab, ich glaube von der Gewerkschaftsjugend, da sind einige, so wie ich, einige „60er gegen Rechts“, nach der Demo immer weitergezogen ins Bierzelt.

B. Frei nach dem Motto: Bis 7 Uhr machten wir Revolution und danach ging's in die Kneipe...

R. Oder aus bayerischer Sturschädeligkeit.

B. Oder wie bei Feuchtwanger als „Kasperl im Klassenkampf“...

URBAN, GRÜN, ÖFFENTLICH! DOROTHEA PARKER

Stadtentwicklung ist ein Gemeinschaftswerk. Ihre Planung und Organisation ein Kunstwerk. Um alle, die mitwirken sollen, um alle Akteure, wie sie von Sozialgeografen genannt werden, unter einen Hut zu bringen, ist ein Bild gut, eine Idee. Eigentlich wünscht man sich eine Vision, doch Visionen sind selten. In den letzten Jahren, in der Ära der Münchner Stadtbaurätin Thalgott, wurde jedenfalls die Trinität „Kompakt, urban, grün!“ als Motto der Münchner Stadtentwicklung vorgegeben. Ein Slogan, der Bilder und Vorstellungen provoziert. Der aber auch ungefähr bleibt und weder angibt, wie dicht gebaut werden soll, noch was als urban gelten kann – vielleicht eine Mischung aller Nutzungen – oder was unter „grün“ zu verstehen ist. Immerhin schließen sich die genannten Begriffe nicht gegenseitig aus. Jeder kann bis drei zählen. Und wie immer, wenn unverbindliche Ziele genannt werden, kann auch jeder zustimmen.

Erstaunlich, wie viele Projekte unter diesem Schlachtruf angefangen wurden. Die 90er-Jahre waren Gründerjahre. Die lebhaften Zeitläufe verhalfen München zu Flächen, für die neu gedacht werden konnte. Die Globalisierung, der Neoliberalismus. Das Ende des Kalten Kriegs, die Wiedervereinigung. Komplexe Entwicklungen führten zu Entbehrlichkeitserklärungen und Freigaben. In einer Zeit der Privatisierungen wurde der öffentliche Raum dabei zu einem besonderen Thema.

Die Stadt war und ist auch einer zentrifugalen Segregation unterworfen, einer Verdrängung von Nutzungen aus dem Zentrum in die Peripherie. Alles ändert sich, immer. Die Universitäten mit ihren Kliniken und Laborgebäuden oder die Brauereien zogen an den Rand der Stadt oder ins Umland. Ihre innerstädtischen Areale wurden versilbert. Der Staat schrieb für seine Liegenschaften im Bereich der heutigen Maximilianhöfe oder für den Alten Hof Investorenwettbewerbe aus. Den Wettbewerb um die Gunst einer zentralen Lage gewannen Flagship-Stores, Franchiseketten, Luxuswohnungen und Luxusläden. Wer durch die Innenstadt flaniert, kann das sehen.

Das alles ist bekannt. Doch wie weiter? Die Konversionsflächen sind bald vollständig überplant. In den nächsten Jahren werden Bebauungspläne auch für die nördlichste Kaserne der ehemaligen Militärstadt München und für die letzten Quartiere der neuen Messestadt Riem beschlossen. Gerade wurde das städtische Gut Freiam entwickelt. Warum sollte sich die Stadt auch ausschließen von der üblichen und hochrentierlichen Fruchtfolge Landwirtschaft-Erdbeerfeld-Bauland. Es ist abzusehen, wann alle Flächen im Stadtgebiet endgültig definiert sind. München ist endlich geworden.

Münchens Stadtentwicklung ist in der Regel auf das Stadtgebiet beschränkt, da die Umlandgemeinden eine eigene, oft gegenläufige Planungspolitik betreiben. Bei Aktionen der Großraum-Kommunen, die im Regionalen Planungsverband organisiert sind, zerfällt die Runde gern in zwei Parteien: in die gewichtige Vertretung der Millionen-Metropole mit ihrem einschüchternden Verwaltungsapparat und in die Mandatsträger der Umlandgemeinden, die sehr wohl um ihre Möglichkeiten

wissen, die Pläne dieser Stadt zu durchkreuzen. Die Interessen gehen auseinander, nicht immer lässt sich ein Konsens finden. Die Umlandgemeinden verstehen zu mauern. Bis ein funktionierendes Regionalparlament aufgestellt ist, und das ist bisher nicht abzusehen, muss die Stadt München als begrenzt, ja fast als umzingelt gelten.

Im städtischen Raum nimmt der Verwertungsdruck zu. Claims werden abgesteckt, die Rendite versprechen. Im empfindlichen Zusammenspiel der Interessen muss der öffentliche Raum, der sich auf andere Weise rentiert, verteidigt und erhalten werden. Nicht nur romantische Vision, die aus den griechischen Stadtstaaten und aus den Ideen der Aufklärung in unsere Gesellschaft übernommen wurde. Nicht nur als virtuelle Spielwiese der Gleichberechtigten – freies WLAN für alle! Sondern konkret als Frei- und Bewegungsfläche, zur Verfügung für zukünftigen Bedarf, zur Verfügung auf Zeit. Um das zu schaffen, hat die Stadt drei Möglichkeiten:

Sie muss, erstens, ihre Freiflächen erhalten!

Bei einer immer dichteren Bebauung muss der zunehmende Wert öffentlicher Freiflächen erkannt werden. Das Olympiagelände zum Beispiel ist nicht nur ein stadt- und naturräumliches

Gesamtkunstwerk, sondern auch eine luxuriös große Freifläche, die umso wertvoller wird, je dichter die Umgebung zuwächst. Es wäre kurzfristig, diese Fläche ökonomischen Interessen zu opfern.

Die Stadt darf, zweitens, nicht schon jetzt alles überplanen!

Die Ansprüche an eine Stadt ändern sich mit dem Wandel der gesellschaftlichen Bedingungen. Planungen, die man früher hochwichtig fand, sind heute überholt. Vor 2000 mussten eiligst Büroflächen für die Dotcom-Firmen geschaffen werden, heute fehlen Wohnungen. Die nächste Generation sollte nicht durch veraltete Planungen gebunden werden, sondern sie sollte ihre Ziele nach den veränderten Bedingungen ausrichten können. Vor der Umsetzung weiterer Konversionen sollte lieber die fehlende Schule gebaut werden und der abschirmende Bürobau. Man sollte sich Zeit lassen. Nachdenken. Abwarten.

Statt dessen sollte die Stadt, drittens, Zwischennutzungen fördern!

Die Münchner Konversionsflächen wurden nach einem ritualisierten Ablauf überplant: vom Grundsatzbeschluss des Stadtrats über den städtebaulichen Ideenwettbewerb, von den Workshops der Experten und der Beteiligung der Bürger bis zum Realisierungswettbewerb. Ein relativ fester Stamm von Preisrichtern und Juryvorsitzenden urteilte tüchtig und unaufhaltsam, weit über eine zeitnahe Realisierung hinaus. Auch konnte die Planung, zügig begonnen und durchgeführt, in vielen Fällen nicht zügig verwirklicht werden.

Für die Entwicklung der Parkstadt Schwabing zum Beispiel wurde der Grundsatzbeschluss 1993 gefasst. Der Bebauungsplan ist

seit 1999 rechtskräftig. Ein großer zentraler Park ist schon seit Jahren bepflanzt und lag lange, ziemlich skurril, in einer Kieswüste. Das Quartier entsteht nur schleppend. Die geplanten Kern- und Gewerbegebiete sind 15 Jahre nach dem Start der Planung erst zu etwa 40 %, die Wohngebiete zu etwa 65 % bebaut. Erst in jüngster Zeit sind Gewerbeneubauten wieder rentierlich.

So auch im Arnulfpark, im ersten Abschnitt der Entwicklungsachse Hauptbahnhof-Laim-Pasing. Dort mussten Schallschutzfenster in die Wohnungen eingebaut werden, weil die Gewerbebauten, die als Schallschutz zur Bahn und Straße hin geplant waren, über Jahre nicht nachgefragt wurden. Die Baugruben sind schon lange ausgehoben. Die Muttererde wurde vorschriftsmäßig seitlich zwischengelagert. Altlasten wurden entsorgt, der Kies der Schotterebene nach Körnung sortiert. Aber auch hier läuft erst in jüngster Zeit die gewerbliche Bebauung an. Offensichtlich kann man nicht so flexibel planen, dass Schwankungen des Markts aufgefangen werden.

Man hat versucht, die ungeplanten Freiräume zu nutzen. Auf dem Gelände des Arnulfparks war lange ein Flohmarkt, aber nicht lange genug. Er hätte noch jahrelang Platz gefunden. Die Zwischennutzungen wie die Büros der Filmrechtehändler an der Schwere-Reiter-Straße und die Ateliers in der Domagkstraße waren ein Erfolgsmodell. Doch immer wieder fallen leer geräumte und umzäunte Baugrundstücke auf, die ungenutzt auf Bebauung warten. Warum nicht Zwischennutzungen weiter installieren? Analog zu der in München üblichen Entwicklungsabgabe der Sozialen Bodennutzung könnte in städtebaulichen Verträgen auch eine Soziale Zwischennutzung vereinbart werden.

Diese Flächen können öffentlicher Raum sein, auf Zeit. Manchmal muss man keine Sanddüne als Spielplatz anfahren. Eine Stadlandschaft kann ohne große Umstände zum Spielplatz werden. Zum Stadtstrand. Zum Landeplatz für fliegende Bauten. Urban, grün, öffentlich. Kompakt später.



MÜNCHEN – EIN GESAMTKUNSTWERK MIT ENTWICKLUNGSPOTENTIAL WOLFGANG CZISCH

München, ins Grüne gebettet, von den blauen Bergen südlich bekränzt, von der Isar belebt, konnte nicht reicher von der Natur beschenkt werden. Nur wenige Städte haben ihre Bedingungen so genutzt und entwickelt. München braucht den Vergleich mit Paris, Wien und Barcelona nicht zu scheuen. Dreißig Generationen haben ihre Vorstellungen vom besten Zusammenleben in der Stadtgesellschaft idealtypisch zum Ausdruck gebracht. Wie intensiv zu allen Zeiten die Hoffnung auf eine segensreiche, souveräne und menschengerechte Ordnung darin gezeigt wurde, ist noch lesbar. Nun gilt es, eine adäquate Haltung für die Stadtentwicklung zu finden.

Es war eine weise Entscheidung, 1945 – anders als beispielsweise in Hannover oder Kassel – den Wiederaufbau im alten Stadtgrundriss zu organisieren. Der Städtebau verhält sich zur Architektur wie die Grammatik zum Wort. Gedankliche Hintergründe in der Architektur, die der Krieg zerstört oder der Wiederaufbau unkenntlich gemacht hat, blieben so im Städtebau erhalten und lesbar. Ich möchte Sie zur Demonstration zu einem Stadtspaziergang vom Marienplatz bis zum Olympiagelände einladen.

Die Frauenkirche dominiert München bis heute

Die erste Etappe geht vom mittelalterlichen München, dem Marienplatz, über den Frauenplatz, durch die Bürgerstadt innerhalb des ersten und die Jesuitenstadt bzw. Stadtresidenz der Herzöge (Maxburg) zum zweiten Stadtmauerering; wir sehen das gesellschaftliche Ensemble von einundzwanzig Generationen.

Der wichtigste und prominenteste Raum Münchens ist nach wie vor der Marienplatz. Nord/Süd und Ost/West zusammenführend, ist er für alle Gesellschaftsschichten gleichermaßen attraktiv. Auch Stadt und Land treffen hier aufeinander: ein öffentlicher Raum, der bis heute intakt ist. Das (alte) Rathaus mit Tanzsaal, zehn Generationen nach der Stadtgründung errichtet, zeigt die damaligen Bedürfnisse nach festlicher Zusammenkunft. Durch die Thiereckstraße zum Frauenplatz gehend, erlebt man zwischen den niedrigen, aneinander geschmiegtten Bürgerhäusern mittelalterliche Enge. Jeder Quadratmeter Raum, den man sich verschaffen konnte, ging auf Kosten eines anderen. Auch der Zugang zum Tageslicht musste erstritten werden. Ein Schachteln und Schichten, ein dauerndes Aushandeln ist in diesem Städtebau erkennbar – er war nicht geplant, sondern sichtbar erkämpft. Der Dom, zärtlich Liebfrauentempel genannt, ist überwältigend, allein durch seine schiere Größe. Der Glaube, Anker und

Schutzschild, forderte seinen Ausdruck im Raum. Dieser Dom mit seiner christlich mächtigen Botschaft ist bis heute für die Reisenden aus allen Richtungen sichtbares Münchner Symbol für Geborgenheit.



Maßstabssprung Frauenkirche

Der erste Stadtmauerering, sichtbar noch im Schwung des Polizeipräsidiiums, zeigt uns, wie eng begrenzt die Welt der Bürger bis zur fünften Generation war.

Zwischen Alter Akademie und Maxburg

Im Kreuzviertel, in der Löwengrube/Maxburgstraße nach der querenden Ettstraße, beginnt ein strenger, glatter Straßenraum, dem die Gebäude den Rücken kehren, offenbar keinen Kontakt zur städtischen Gemeinschaft suchend. Auf der einen Seite erhebt sich das ehemalige Jesuitenkolleg, heute die Alte Akademie, auf der anderen Seite nehmen die Gebäude die Rückseite der „Wilhelminischen Feste“ aus der Zeit

Albrechts V. ein, heute Maxburg. Sie ist noch von der abweisenden Steifheit des untergegangenen Palastes gekennzeichnet, trotz seiner modernen Öffnung. Die Bürger waren nicht mehr Herren ihrer Stadt, wurden im Raum auch nicht berücksichtigt, die Straße beherrschten ausschließlich Hof und Kloster. Die vierzehnte Generation nach der ersten Erwähnung Münchens war hier Statist, allenfalls noch Personal. Auf unserem Weg öffnet sich die vom Altstadtring zernutzte Fläche Lenbachplatz/Stachus, Raum der ehemaligen äußeren Stadtmauer. Für 21 Generationen hatte diese Siedlungsfessel Bestand, machte die Enge zum Lebensraum, kultivierte sie zur Heimat. Jetzt, nachdem sie gefallen war, musste eine neue Siedlungsordnung gefunden werden.

Die Neuerfindung der Stadt: die Maxvorstadt als „Isar-Athen“

Vor dem Alten Botanischen Garten steht ein kleiner frühklassizistischer Triumphbogen mit einer lateinischen Inschrift, die den Geist des gesamten Stadter-



Eingang Alter Botanischer Garten

weiterungsunternehmens formuliert. Johann Wolfgang von Goethe wurde im Auftrag der Akademie der Wissenschaften gebeten, für dieses ein Motto zu finden. Die Übersetzung lautet: „Der Blumen zerstreute Gattungen der Bildnerin Erde/auf Geheiß des Königs Maximilian Joseph kunstvoll vereint 1812“. Es liest sich zunächst als Programm für den Botanischen Garten, doch es steht auch für das anspruchsvolle antike Kunstprogramm in der Maxvorstadt. Durchschreitet man diesen Portikus und folgt dem kleinen Weg, stößt man auf die Meiser-/Arcisstraße, heute versperrt durch das Parkcafé aus dem Dritten Reich. Es öffnet sich – ganz im

Die Nachkriegsgeneration schleifte die Neue Pinakothek und reparierte die Führerbauten



Stadterweiterung Maxvorstadt

Gegensatz zur Enge der Altstadt – eine überraschende Tiefe fast bis zum Horizont. Dies ist die Auftaktinszenierung für die neue Stadt vor der Stadt. Für die Bevölkerung war das gewohnte Stadtbild gewachsen, winkelig eng und geborgen, aber nun Weite, leerer überschaubarer Raum, die Klöster aufgelöst, der Blick frei. Hier herrschte die aufgeklärte Freiheit durch den König für das Volk. Die Durchwanderung lässt das rechtwinklige Planungssystem der Architekten Friedrich von Gärtner und Carl von Fischer erleben. In immer gleiche Quartiere eingeteilt folgen die Querstraßen aufeinander (Karl-, Briener-, Gabelsberger-, Theresienstraße, ab da auf die Hälfte verkürzt die Hess-, Schelling-, Ziebland-, Adalbert-, Neureuther-, Georgenstraße). Leicht überschaubar, klar, rationell, ohne erkennbare Abweichung der querenden Straßenbreiten: verschwenderisch im Flächenverbrauch, aber eine Freude für die Orientierung. Vielleicht erscheinen sie dadurch etwas einfallslos, seriell und für den Fußgänger ermüdend. Von der 21. Generation der Münchner gab es dafür kaum Verständnis. Doch jede Kritik am neuen Stadtgrundriss verstummt angesichts des auf Grünflächen angeordneten stadtbaukünstlerischen Programms Ludwigs I. An der Briener Straße angekommen erfreut uns auf dem grünen Königsplatz der Blick auf eine Münchner Akropolis, rechts auf dem Karolinenplatz das kunstvoll geplante Ensemble mit dem Obelisken.

Doch die feine Straßenregel wird an der Briener Straße durch die unmaßstäbliche Besetzung durch Partei- und Führerbauten Adolf Hitlers mit den noch sichtbaren Tempelsockeln konterkariert. Dieser totalitäre Städtebauansatz versucht Propyläen, Glyptothek und Antikensammlung Ludwigs I. in das Hitler'sche Führerprinzip städtebaulich umzudeuten als ein nationalsozialistisches Signet der „Hauptstadt der Bewegung“.

Einen Block weiter öffnet sich an der Gabelsbergerstraße der Grünraum mit der Alten Pinakothek, gefolgt vom Kunstraum der Neuen Pinakothek. Beide Bauten wurden im Zweiten Weltkrieg beschädigt. Die Alte Pinakothek von Leo von Klenze, Ausdruck lebendigen Geschichtsverständnisses, wurde unter Hans Döllgast wieder aufgebaut. Die Neue Pinakothek von Friedrich von Gärtner und August von Voit mit Fresken von Wilhelm von Kaulbach, der kostbare Schrein der Kunstbegeisterung König Ludwigs I., wurde nach dem Krieg abgebrochen und der Neubau von Alexander von Branca 1981 eröffnet. 1945 standen der 26. Generation Münchner die Gebäude des Dritten Reiches näher als die Architektursprache der aufgeklärten Monarchie. Führer- und Parteibau blieben verschont, und General Eisenhower musste 1948 den Abbruch der „Ehrentempel“ befehlen, deren Sockel jetzt doch unter Denkmalschutz stehen.



Neue Pinakothek 1946 abgebrochen

Anderthalb Departements weiter erfreut den Spaziergänger der durch eine Rotunde räumlich hervorgehobene Alte Nördliche Friedhof. Das ist das klassizistische, grüne Vermächtnis König Ludwigs I. und seiner Stadtbaukünstler Carl von Fischer, Leo von Klenze und Friedrich von

Gärtner. Sie balancierten das rationale, pragmatisch überschaubare Stadtraster. Auch die anderen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts, Ludwigsvorstadt, Gärtnerplatzviertel, Haidhausen und Wiesenviertel, folgten noch der Logik des „geometrischen Städtebaus“; sie umkränzen die Altstadt.

Schwabing West – ein damals neuer bürgerlicher Städtebau von Theodor Fischer – begeistert bis heute

Durch die Verschwenkung der Arcisstraße hinter der Georgenstraße wird die Volks- und Gewerbeschule von Theodor Fischer an der Agnesstraße zum Blickfang, noch viel schöner und deutlicher aus der Franz-Joseph-Straße (nicht schon Elisabethstraße?) zu sehen. Das war ein neuer Ton: Eine Schule der Grundausbildung wurde theatralisch ins Straßenbild gerückt und damit geadelt. Volks-Bildung wurde neuer Leitgedanke.

Den schönsten Eindruck dieser Stadtplanung erhält man, wenn man die Franz-Joseph-/Elisabethstraße, ausgehend von der Leopoldstraße, bis zur Schwere-Reiter-Straße entlang geht. Das neue, zukunftsweisende Element der „Versittlichung“ durch Bildung erhielt städtebaulichen Ausdruck. Schule, Nordbad und Stadtarchiv, prominent platziert und großzügig in Freiflächen gebettet, unterstrichen die Haltung Theodor Fischers. Dieser setzte das Zeitzeichen des Glaubens an die Bildbarkeit des Menschen zur Gemeinschaft, zum Guten und belebte fortan viele Plätze mit Jugend.



Grund- und Gewerbeschule am Elisabethplatz

Am Elisabethplatz wurde eine frühere Generationenschicht einbezogen, die 18. seit der Beurkundung der Stadt: Der „Türkengraben“, gebaut unter Kurfürst Max Emanuel, quer zum rigiden

Raster, macht dies deutlich. Dieser Kanal sollte schiffbar die Residenz sowohl mit Schloss Schleißheim als auch mit Schloss Nymphenburg verbinden. Der Münchner „Canale Grande“ versinnbildlicht die Herrschaftsansprüche Max Emanuels auch über die damals noch „feindlich“ empfundene Natur, die er zu unterwerfen, zu kultivieren gedachte. Theodor Fischer nahm die Störung des Stadtgrundrisses auf, was zur konischen Gestalt des Elisabethplatzes führte. Der neue Städtebauansatz machte es sich zum Ziel, die verschiedenen Denkformen der Generationen aufzunehmen und führte damit zu dem nicht unerwünschten „malerischen“ Ergebnis.

Münchens Staffelbauordnung: ein Ordnungsschema, das geschichtliche Prägungen nutzte

Theodor Fischer, der diese Stadterweiterungsplanung im Auftrag der nunmehr wieder zuständigen Stadt München entwickelte, äußerte sich so: „Die Jahrhunderte haben unserem Boden Linien und Runzeln aller Art eingegraben, die ehrwürdig sein sollten. Was erzählt ein alter Feldweg, was erzählt der Lauf der Grundstücks- und Gemarkungsgrenzen, was berichtet dieser und jener Hag und Rain, was diese alte Mauer und jener alte Graben?“ Die Vorgeschichte der Grundstücke, die Geschichte des Ortes, die Werdensprozesse und Grundstücksentscheidungen der Generationen fanden erstmals Eingang in die Stadtplanung. Dieses Ringen der Menschen, der Bürger, kam als Belebung des Straßenraumes zum Ausdruck. Die Straße schwingt in sanften Kurven. Die übersehbaren Längen bleiben als erkennbares Ziel erhalten, die Parzellierung schafft belebte, für Fußgänger optisch abwechslungsreiche Straßenräume. Die Architekten wurden angeregt, die örtlichen Besonderheiten zur Geltung zu bringen und zu steigern. Alles dieses bietet anschaulich der Straßenzug Franz-Joseph-/Elisabethstraße. Diese hier erlebbare, menschlich zugewandte Grundhaltung Theodor Fischers wurde zur Grundlage der Staffelbauordnung von 1904. Bis 1912 wurden große Gebiete, gestaffelt nach Dichten und Höhen, so erschlossen. München musste diese Planungsgrundlage erst 1980 zu Gunsten des nivellierenden Bundesrechtes (Baugesetzbuch) als

Ortsrecht aufgeben. Die 25. Generation der Münchner stellte eine neue Hierarchie der Werte auf und drückte sie in der Stadtgestalt aus.



Staffelbauordnung von 1904-1912

Das Olympiagelände – Musterbeispiel eines demokratischen Gebrauchsparks

Nur drei Generationen später wechselte das Stadtplanungsparadigma erneut. Wir betreten von der Schwere-Reiter-Straße einen anspruchslosen Grünraum, das Oberwiesenfeld. Es diente ab 1945 der Entsorgung der baulichen Kriegsverluste der Stadt. Die Modellierung zu einem Raumkunstwerk für die Olympiade 1972 gelang zum Geniestreich der Bescheidenheit. Nähert man sich über das Tollwood-Gelände dem Olympiaberg, entwickelt sich der Park vor unseren Augen von einer Gebrauchsbrache zum Stadtbalkon mit seinem sensationellen Stadtüberblick. Mehrere Raum- und Zeitdimensionen fügen sich hier wie selbstverständlich zusammen: der Schutt, geformt zu einem assoziationsoffenen Bergzitat, Trauerort und Spielwiese, Bergskulptur und Zuschauertribüne.



Stadterrasse Olympiaberg

In der Staffelbauordnung bestimmte der Grundeigentümer die Planung, bei diesem Städtebau waren es die Nutzungsansprüche der Menschen. Der Schöpfer des Parks, Landschaftsarchitekt Günther Grzimek, erläuterte es so: „...die Gestalt [des olympischen Geländes] ist bis in die Details hinein von einer Ästhetik des Selbstverständlichen abgeleitet, die im Sinne einer humanen Ökologie die freie und aktive Selbstverwirklichung seiner Benutzer zum obersten Kriterium macht.“ Ein Gang über das Gelände öffnet die Augen für die neue Freiheit der Nutzung, die hier Gestalt gewonnen hat.

Auch der Olympiapark schaffte neuen städtischen Raum weit über sich hinaus. Dies erreichte er durch die Einbeziehung der Verbindung nach Nymphenburg und zur Isar über den Würmkanal des Kurfürsten Max Emanuel als ein den Norden

der Stadt kühn umgreifendes Element. Erst jüngst wurde der Petuelpark mit dem Würmkanal in diesen großzügigen Parkbogen eingefügt.

Der Architekt der olympischen Bauten, Günter Behnisch, formulierte die städtebauliche Absicht so: „Wir wollten die bestehenden Strukturen aufnehmen und verknotten.“ Kongenial zum Olympiapark ist die weltberühmte Olympiaarchitektur ein Ausdruck des Bauens für den Bürger als Souverän, ganz bewusst im Gegensatz zur totalitären Haltung der olympischen Bauten von 1936 in Berlin: Die Sportstätten sind eingebettet und unter-

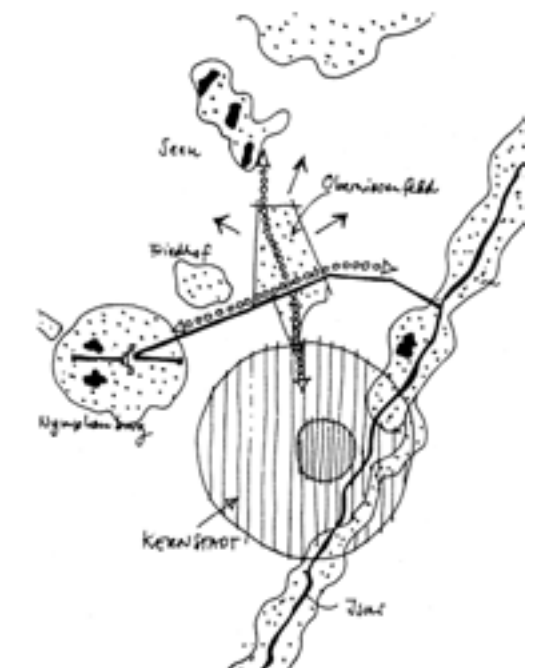


Olympiastadion

geordnet, dem Publikum bleibt Raum für seine eigenen Eindrücke.

München erhielt seine Form durch die Umsetzung menschlicher Haltungen von dreißig Generationen, durch ein umsichtiges Voranschreiten der Entwicklung. Es war der Gestaltungswille der jeweiligen Gegenwart, in Balance mit den gestaltenden Gedanken der Vergangenheit, in Beachtung ihrer Qualität.

Die Stadt muss sich langfristige Qualitätsziele setzen und sich nicht darauf beschränken, Wettbewerbe zu organisieren und ihre Ergebnisse umsetzen zu lassen. Der Mangel an Gestaltungswille führt unweigerlich zum Schaden am Gesamten Münchens. Gelingen kann die Erweiterung, die Verdichtung der Stadt nur aus der emotionalen Akzeptanz ihrer Gesamtheit.



Entwurfsskizze Olympiagelände von Günther Grzimek

DAS GEHEIMNIS DER STADT AMANDUS SATTLER

„WENN DU NACH HAVANNA KOMMST, MEIN LIEBER, GEHT ALLES, WENN DU KEIN LANGWEILER BIST.“ *Kubanische Volksweisheit*

So fühlt man sich auch in München: Alles ist reglementiert und alles ist möglich. Wir haben die strengsten Baugesetze, das schwerste Abitur, die größte Dichte an Polizisten in der Stadt, und trotzdem kann man hier Dinge schaffen, die woanders nicht so einfach möglich wären. In München bauten wir die moderne Herz Jesu Kirche für erkonservative Katholiken, das Haus der Gegenwart ohne Bauherrn und den ersten „Audi terminal“ weltweit, obwohl das Wettbewerbsprojekt in Frankfurt gewonnen wurde.

„München war immer anders,“ sagt Dimitri Soulas, der die Augenblicke der Stadt Anfang der Siebzigerjahre fotografisch einfing, „hinter dieser netten Fassade war München immer progressiver, offener, toleranter als andere deutsche Städte.“ Das ist das Geheimnis der Stadt: In München ist es wie im Märchenland – hier ist man jenseits aller Probleme, die die Welt verunsichern. Die Verluste der weltweiten Finanzkrise sind hier nicht relevant, die Immobilienpreise steigen verlässlich, die digitale Revolution macht einem nicht wirklich Angst, und das Internet wird nie mit einem Besuch im Biergarten konkurrieren können. Der Münchner gibt sich modern, auch wenn er sein Haus mit einer Zirbelstube ausstattet. Man kann in einer großen Stadt leben, ohne sich mit den Problemen einer Großstadt auseinandersetzen zu müssen.

In München gibt es das Problem nicht, dass die Hochhäuser aussehen wie überall auf der Welt, da es gar keine Hochhäuser gibt – und das Olympiagelände mit seinen unüberhoffenen Gebäuden hat für die Stadt schon eine weltweite Ausstrahlung gehabt, bevor der „Bilbao-Effekt“ überhaupt erfunden wurde. Auch München wächst, bislang aber ohne die bekannten Herausforderungen von wachsenden Metropolen weltweit. So geht die Verstädterung durch die Bebauung der letzten Freiräume, von Industrie- und Verkehrsbrachen nahezu unbemerkt, unspektakulär und fast langweilig vorstatten.

Verfolgte König Ludwig II. mit seiner Architektur in Bayern noch das Ziel, Fantasiebilder deutscher Heldensagen und exotischer, fremder Welten nachzubauen, benötigen wir dieses Nacherleben von Visionen heute in München nicht mehr: Hier bleibt alles, wie es ist. Und das Fremde, die anderen Kulturen, deren Entwicklung und Probleme schauen wir uns auf unseren Weltreisen an.

In São Paulo, der Hauptstadt Brasiliens, verwirklichte der dortige Bürgermeister die Vision einer werbefreien Stadt. Er ließ per Gesetz alle Reklametafeln, Großbildwerbungen und Plakate an Häusern und Baugerüsten entfernen und gab so den Einwohnern ihre Stadtarchitektur zurück. Wenn man nun vom für lange Zeit höchsten Gebäude, dem Edificio Itália, auf das scheinbar unendliche Meer von Hochhäusern blickt, sieht man eine wunderbare Einheit, aus hellfarbigen Gebäuden, ohne die

grellen Farbtöne und die störenden Gestelle der Werbung. Auf diese mutige Weise kann man ein Stadtbild wirklich erhalten. Moskau, die boomende Megacity, entwickelt sich nach westlichem Vorbild, ganz normal. Es gibt mittlerweile alles – sämtliche Verführungen, die wir auch aus unserer Fußgängerzone kennen. Nur: Moskau steht still. Man benötigt Stunden auf verstopften Autobahnen vom Flughafen in die Stadt. Der ein oder andere Termin kann schon mal aus diesem Grund nicht erreicht werden. Dann wünscht man sich die Effizienz des gut ausgebauten öffentlichen Münchner Nahverkehrs, der einen auch in der Rushhour und ohne Transrapid pünktlich zum Flughafen bringt. Beim Bauen beherrscht man dagegen in Moskau schon, was man in den Münchner Lenbachgärten noch übt. Neubauten entstehen im Zuckerbäckerstil, mit bizarren Aufbauten geschmückt, ganz im Sinne einer verträumten Stadt mit Pferdedroschken zur Zeit der Jahrhundertwende, entwickelt mit der Fantasie eines überschwänglichen Konditors.

Tokio zeichnet die große Leichtigkeit in der Erfüllung der baugesetzlichen Vorgaben aus. Den Häusern sieht man Abstandflächenregelungen und Flächenausnutzung an. Die Architektur schmiegt sich fast skulptural aneinander, und im Stadtbild verfließen wie selbstverständlich die Übergänge. Mehr Freiheit wünscht man sich für so manche Lösung für Gebäudeentwürfe in unserer Stadt, wenn man wieder aus Angst vor dem Präzedenzfall auf der Lokalbaukommission zurückgewiesen wird. Nicht jedes Bauwerk, das in der Stadt neu entsteht, muss sich einfügen in das hergebrachte Bild. Die Stadt verträgt auch Brüche, und das Weiterbauen – auch an Denkmälern – würde ein Gebäude oft mehr bereichern als die brave Restauration.

München hält sich raus aus den großen Trends der Stadtentwicklung. Aktuelles und weltweit beachtetes Beispiel ist das Scheitern der Werkbundsiedlung am Wiesenfeld, deren vordergründige Defizite zu dem Verlust eines großen Experiments für einen anderen Wohnungsbau mit Themen wie Dichte und Integration geführt haben.

Das „Aussitzen“ von Entscheidungen spart Arbeit, aber verschont einen manchmal auch vor Irrungen. Eine Stadt ist nicht immer planbar. Oft schafft Gelegenheit Plätze. Die Standorte der Projekte sollten nicht nur aus kompositorischen Gründen ausgewählt werden, sondern vor allem wegen der Potentiale, die der Ort bietet. Nimmt man als Beispiel den Jakobsplatz, so ist dieser erst zu einem Ort der Urbanität und des Aufenthalts geworden, seitdem mitten hinein die neue Synagoge gebaut wurde.

Zukunft findet statt: auch ohne Prognosen, die ankündigen, wie unsere Stadt wohl in 50 Jahren funktioniert. So sagten 1850 Stadtplaner voraus, New Yorks Straßen würden wegen der Zunahme an Kutschen im Jahr 1910 meterhoch mit



Der Jakobsplatz ist erst zu einem Ort der Urbanität und des Aufenthalts geworden, seitdem mitten hinein die neue Synagoge gebaut wurde.

Pferdemist bedeckt sein. So wie diese Prognose – durch die Erfindung des Autos – nicht eingetreten ist, wird die rasante Entwicklung und Urbanisierung des Lebens zu neuen, durch globale Prozesse geprägten Siedlungsformen führen, die wir bislang nicht kannten. Die Zukunft der menschlichen Entwicklung liegt in den Städten.

Die Eigenart, die eigene Stadt auszubauen, eigene Regeln zu entwickeln, auch unabhängig von den globalen Entwicklungen

der Städte, das ist die Zukunftsvision für unsere Stadt München. Und auch die Zeit einer wirtschaftlichen Lähmung kann positiv gesehen eine Atempause für die Stadtentwicklung sein: Denn Urbanität entsteht nicht in der Gleichzeitigkeit.



LOB DER FREMDHEIT. ODER: WERDEN STÄDTE URBAN BLEIBEN? ARMIN NASSEHI

Wer über die Zukunft der Städte reden will, muss zunächst über die Vergangenheit des Städtischen reden. Und wer das in und für München macht, muss unbedingt über Maximilian Josef Graf von Montgelas reden, über jenen genialen Verwaltungsreformer und ab 1799 Minister unter Kurfürst Maximilian IV., später erster König Bayerns. Montgelas' Taten sind vielfältig und ruhmreich – greifen wir uns nur dies heraus: Er hat für eine Vereinheitlichung von Gewichten, Maßen und Geldwährungen gesorgt. Das ist zunächst nichts, was sich besonders bedeutend anhört. Und es gehört zugegebenermaßen auch zu den eher unspektakulären Erfolgen des Grafen. Worauf es aber hinweist, ist dies: Dass man nach Vereinheitlichungen sucht – und wenn es nur darum geht, dass man messen kann, wie viel Bier im Glas oder wie viel Sauerkraut im Fass ist –, verweist darauf, dass offensichtlich ganz unterschiedliche Interessen, Erwartungen, Maßstäbe und Perspektiven aufeinander treffen. Warum muss man das wissen? ‚Zu wissen, wie viel Sauerkraut im Fass und wie viel Bier im Glas ist, ist ein Zeichen von Urbanität.‘ Es entlastet den Biertrinker ebenso wie den Sauerkrautenthusiasten davon, den Bierwirt oder den Sauerkrauthändler persönlich genauer kennen zu müssen. Man kann nun neutral, gewissermaßen durch ausgeschlossene dritte Maße, messen, ob man übervorteilt wird oder nicht. Man kann auch woanders Bier trinken und anderes Sauerkraut kaufen. Und sowohl Käufer als auch Verkäufer profitieren von diesem Dritten, von diesem Allgemeinen, das es ihnen ermöglicht, nicht dem Gegenüber, sondern den Regeln, den Maßen, den Währungen trauen zu müssen, abstrakten Größen also, nicht konkreten Leuten. Händler und Sauerkrautkunde, Bierwirt und Trinker können sich, wenn sie wollen, fremd bleiben – ‚das ist Urbanität‘, und das hat der Reformator Montgelas in Bayern und München ermöglicht, mit all den anderen Vereinheitlichungen und Verallgemeinerungen, die die blühenden Nationalstaaten des frühen 19. Jahrhunderts so erfolgreich gemacht haben: die Etablierung des Berufsbeamtentums, den Vorrang der Staatsbürgerrolle vor der Konfession, persönliche und ökonomische Freizügigkeit usw. Und all das konzentrierte sich spätestens mit der Vernationalstaatlichung des Politischen und Administrativen, der Verbetrieblichung des Wirtschaftens und der Verschulung der Bildung in den Städten – in Bayern war das vor allem München.

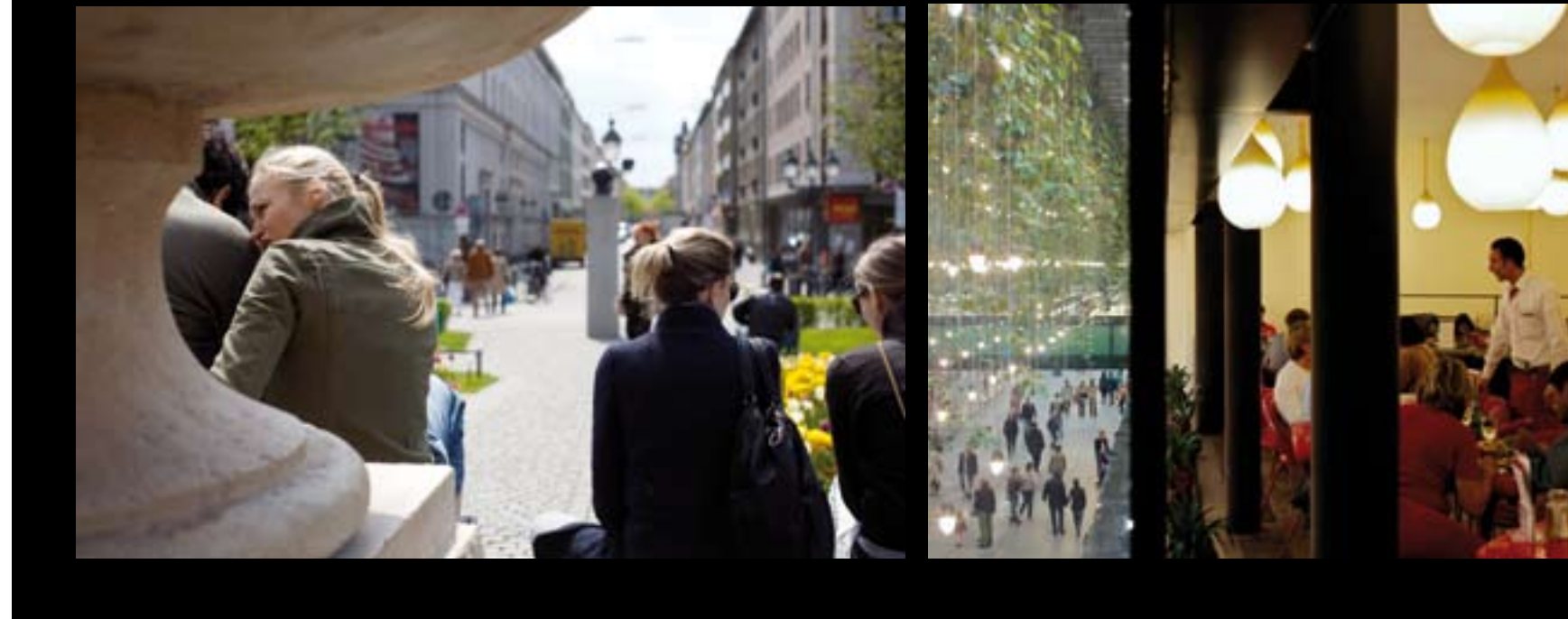
Was in den Städten geschah, war eine Umkehrung der alten Welt – diese war eher auf Homogenität aufgebaut oder wenigstens auf die Undurchdringlichkeit der Grenzen. Jetzt begegneten sich die Menschen in all ihrer Unterschiedlichkeit. Das macht die Kraft, auch die Erotik des Städtischen aus, die sie zum Zentrum von Modernisierung machte. Das Mannigfaltige, das Unterschiedliche rückt in der Stadt nahe zusammen, wird aufeinander bezogen, befindet sich in unmittelbarer Wechselwirkung in Echtzeit und vermag es kaum, die getrennten Sphären auch voneinander getrennt zu belassen. Sie ‚synchronisieren‘ an einem Ort, was sachlich unterschiedlich ist – Wirtschaft

und Politik, Bildung und Kunst, Wissenschaft und Religion, Stile, Meinungen, Lebensformen usw. Städte waren deshalb stets der Ort, an dem sich der ‚logos‘, das Wort, entfaltete, und zwar in dem Sinne, dass hier Öffentlichkeiten entstanden sind – Öffentlichkeiten im Sinne der Beobachtbarkeit des anderen und der permanenten Gefahr kommunikativer Negation, als Widerspruch und als Erfahrung sozialer Ungleichheit – zum einen weil Wohlhabende und Arme näher zusammenrückten, zum anderen auch deshalb, weil Städte mit dem Siegeszug nationalstaatlicher und nationalökonomischer Modernisierung zu den Orten wurden, an denen sich die neue, an Erwerbsarbeit orientierte Form moderner Lebensformen entwickelte.

Schon Aristoteles hatte in seiner Bestimmung des Menschen als eines *zoon politikon* das Städtische, das Politische, also: die polis von der oikia getrennt – letztere der Bereich der Tradition und der Routine, der Herrschaft des Mannes und der unbefragten Solidarität der Familie, erstere der Raum, in dem die Reziprozität des Wortes für gesellschaftliche Ordnung sorgt. Hannah Arendt hat das aristotelische *zoon logon echon*, das sprechende Lebewesen, in diesem Sinne nicht als anthropologisches Fundament aufgefasst. Denn im Besitz des logos waren nur die männlichen Bürger einer Polis, für die das außerhalb Sprechende das entscheidende Geschäft war, ein Geschäft, das über das Medium sprachlicher Kommunikation jene Einheit des Gemeinwesens herzustellen hatte, die man im privaten oder sakralen Bereich eher durchs Schweigen und durch die Vermeidung von Widerspruch und Kritik immer schon voraussetzen konnte.

Die oikia, das ist der Raum der Vertrauten, der Unverwechselbaren, der alternativlos Zugehörigen, der Blutsverwandten, derer, die nichts entscheiden können und deshalb nichts sagen müssen. Für die ‚polis‘ dagegen, in der ums Gemeinwohl gekämpft wird, in der es um Lösungen für alle geht, in der es um kollektiv verbindliche Entscheidungen geht, in der es um demokratische Lösungen geht, in der es um den Gebrauch der Freiheit geht, sind solche alternativlosen und schweisgsamen Zugehörigkeiten eher schädlich. Städtische Lebensformen sind nur deshalb möglich, weil sich in den Städten vor allem Fremde begegnen. Es klingt auf den ersten Blick vielleicht paradox, aber gerade in den Ballungsräumen, in denen sowohl räumliche Nähe als auch funktionale Abhängigkeiten untereinander extrem gesteigert werden, werden die ‚Grenzen der Gemeinschaft‘, die Unmöglichkeit, das gesellschaftliche Leben auf direkte persönliche Reziprozität aufzubauen, besonders deutlich. Distanz und persönliche Neutralität treten an ihre Stelle. Um es auf eine Formel zu bringen: Nur weil man reden, argumentieren, deliberieren ‚könnte‘, war Schweigen und Distanzierung überhaupt eine ‚Option‘.

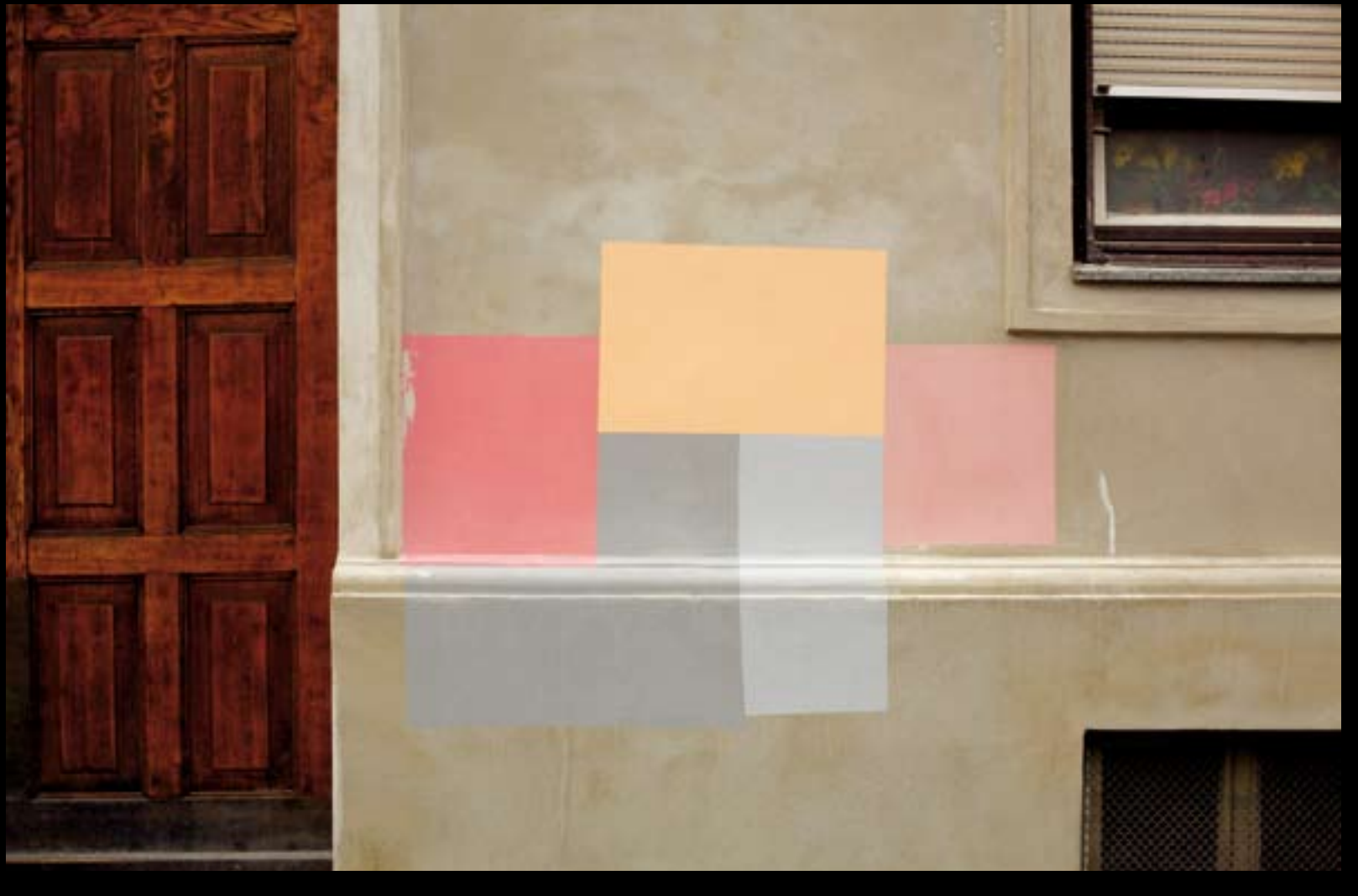
Die Urbanität der Städte lebt vom bürgerlichen Privileg, in Ruhe gelassen werden zu können. Nur in Städten kann es gelingen, hunderten von Fremden zu begegnen und niemanden von ihnen bedrohlich zu finden. Nur in Städten kann man wirklich



**NUR IN STÄDTEN KANN MAN WIRKLICH ALLEIN SEIN
– WEIL SO VIELE ANDERE DA SIND.**

allein sein – weil so viele andere da sind. Nur in Städten bleibt man unbeobachtet – weil der andere eben ein Fremder ist. Nur in Städten kann man in Ruhe gelassen werden – weil andere da sind, die auch in Ruhe gelassen werden. Und übrigens gibt es letztlich auch nur dort Freundschaft im engeren Sinne, weil solche Freunde eben keine Freunde sein ‚müssen‘, sondern auch anders könnten und es nur deshalb auch ‚wollen‘ können. Die Zukunft der Städte wird sich daran erweisen, ob es gelingt, dieses bürgerliche Privileg der Fremdheit zu erhalten. Die Möglichkeit, in Ruhe gelassen zu werden, setzt voraus, dass viele andere da sind, die auch in Ruhe gelassen werden wollen. Und all das setzt Verhaltensweisen voraus, an die sich die anderen ohne Einwirkung von außen auch halten. Urbanität lebt von Innenregulierung, nicht von Außenregulierung. Urbanität lebt von Unsichtbarkeit. In Gefahr ist Urbanität dann, wenn sich Ordnung und Anonymität ausschließen. In den Städten sind die ökologischen Bedingungen für Minderheiten – ethnische, sexuelle, kulturelle etc. – am besten, weil sie dort sichtbar sind, aber gerade deshalb nicht auffallen müssen. In den Städten kann man leben, als sei der andere nicht da – gerade weil er da ist. In den Städten kann man auf Dauerbeobachtung verzichten – weil immer welche gucken. Wenn die Ordnung in den Städten nur noch durch Polizeipräsenz, nur noch durch Überwachungskameras, nur noch durch Umgehung von gefährlichen Räumen, nur noch durch Homogenität und Segregation gelingen kann, werden die Städte zwar weiter existieren, aber Urbanität wird verschwinden. Urbanität lebt von der Begrenzung der Gemeinschaft und von der Abwesenheit äußerer Kontrolle. Städte aber setzen zunehmend auf zu viel Gemeinschaft und zu viel äußere Kontrolle. Das ist die größte Gefahr für die Städte. Der Lackmustest für Urbanität ist die Frage, wie viel soziale Ungleichheit sie aushält, wie viel Pluralität sie

gewährt, ob auch Migranten und sexuelle Minderheiten, Behinderte und Skurrile fremd und unsichtbar bleiben können. Urbanität ist mehr als eine Idee, mehr als eine Theorie, mehr als ein Anlass für hehre normative Sätze, mehr als ein Konzept. Urbanität ist eine ‚Praxis‘, die eingeübt werden will. Sie leitet die Bewegung der Körper ebenso an wie die Blicke der Menschen. Auch Fremdheit muss eingeübt werden. Der indifferente Blick, nicht auf den anderen zu reagieren, sich trotz Sichtbarkeit unbeobachtbar zu machen, Blicke ebenso wie Nicht-Blicke aushalten zu können, all das muss der Körper und müssen die Augen, muss die innere Aufmerksamkeit und der eigene Wille praktisch einüben. Als Praxis liegt Urbanität in der Wechselseitigkeit der Bewegungen, gewissermaßen in einem aktiven Nichts-Tun, in differenzierter Indifferenz. Die Zukunft der Städte hängt nicht allein von den Städten ab. Sie hängt auch davon ab, ob auch eine postbürgerliche Gesellschaft in der Lage ist, eine solche Praxis der Fremdheit hervorzubringen – die bürgerliche Gesellschaft hat dieses ihr Potenzial oft selbst genug verraten und dementiert, wovon viele historische Plätze gerade auch in München zeugen. Auf dem Spiel steht letztlich die alte Idee einer Ordnung, die Freiheit als wechselseitiges Arrangement betrachtet und dafür auf äußere Kontrolle stärker verzichten kann als alle anderen Sozialformen. Es ist die Idee, die in München auch mit dem Namen Montgelas verbunden ist – und wenn die Idee nunmehr 200 Jahre alt ist, muss ihre praktische Bewährung doch immer neu erworben werden. Die Zukunft der Städte, gerade der globalisierten Städte entscheidet sich deshalb in der Gegenwart, im konkreten praktischen Umgang. Und die Zukunft Münchens entscheidet sich an der Frage, ob man hier auch in Zukunft das bürgerliche Privileg in Anspruch nehmen kann, in Ruhe gelassen werden zu können.



DIE MISCHUNG MACHT'S HILDEGARD DENNINGER

Ich habe mich schon immer in gemischten Kreisen wohler gefühlt als in homogenen. Deshalb war es ein sehr glücklicher Zufall, dass ich vor 14 Jahren bei der Münchner Straßenzeitschrift BISS gelandet bin, deren herausragendes Merkmal es ist, die unterschiedlichsten gesellschaftlichen Kräfte zu bündeln und die Welten zusammenzubringen. Bei BISS kommuniziert man mit allen gesellschaftlichen Schichten, trifft obdachlose Menschen, sogenannte Normalbürger, Ausgeflippte, Reiche, Arme, Mächtige und Einflussreiche – alle möglichen Leute. München ist ein besonderes Pflaster. Die Münchner und die BISS-Verkäufer sind ein starkes Bündnis eingegangen. Es scheint, als hätten die Menschen hier nur darauf gewartet, sich um unsere Verkäufer kümmern zu dürfen. Sie sind warmherzig und großzügig und sie haben unsere Verkäufer fest ins Herz geschlossen. Begüterte Bürger und hier ansässige Unternehmen haben für unsere über 30 angestellten BISS-Verkäufer Patenschaften übernommen, das heißt, sie übernehmen den Teil des Gehaltes, den der Verkäufer nicht selbst durch den Zeitungsverkauf

erwirtschaften kann. Viele Stammkunden kaufen nicht nur die Zeitschrift, sondern sie nehmen am Leben des Verkäufers teil. Beim Verkauf wird eine Begegnung auf gleicher Ebene möglich. Der Kunde bekommt für sein Geld eine ordentliche Zeitschrift, gleichzeitig weiß er, dass er damit den Verkäufer direkt – und indirekt über das Projekt BISS – unterstützt. Und mit diesem Wissen blühen die Kontakte. Die Stammkunden leiden mit, wenn der Anlauf zu einem geregelten Leben nicht immer gleich gelingt, sie ermuntern zu neuen Versuchen, und freuen sich sehr, wenn sich „ihr“ Verkäufer vom Obdachlosen zum Angestellten mit Mietvertrag verwandelt hat.

Wie weitverzweigt das BISS-Netz ist, haben wir vor ein paar Jahren erfahren, als der Hund einer unserer Verkäufer ausgerissen war. Herr W., der fix und fertig war, klagte einer Dame, die zufällig Journalistin war, sein Leid. Diese startete über ihre Zeitung eine Suchaktion. Alle haben mitgesucht: die Bürger, die Zeitungen, die lokalen Radio- und Fernsehsender – sogar den Busfahrern der Stadtwerke wurde die Beschreibung des

verlorenen Hundes mehrmals durchgegeben. Nach vier Tagen war der Hund gefunden und ging gleich wieder mit Herrchen zum Verkaufsort, wo viele Stammkunden sie schon erwarteten und sich mit ihnen freuten.

Sehr schön war es auch mitzuerleben, wie einer unserer Verkäufer nach 30 Jahren Obdachlosigkeit seine eigene Wohnung bezog. Für ihn war es wie ein Sprung ins kalte Wasser.

Er musste sich erst an eine Wohnung und ein Bett gewöhnen, schlief wochenlang auf dem Balkon. Hilfestellung kam außer von BISS auch von seinen Stammkunden, die sich um ihn sorgten und mit Rat und Tat weiterhalfen. Jedes Mal, wenn ich ihn an seinem Verkaufsort besuchte, war er in lebhaftem Gespräch mit gut aussehenden, teuer gekleideten Kundinnen. Es ging um Vorhänge und Bettbezüge, um Lampen und überhaupt um den Hausstand. Ein ganzer Freundeskreis nähte Vorhänge und rückte Möbel. Es wurde beispielsweise diskutiert, ob die Tischdecke zum Geschirr und die Farbe der Sofakissen zur Hundedecke passte und vieles mehr. Einmal traf ich sogar Oberbürgermeister Christian Ude im Gespräch mit unserem Verkäufer an. Es war einfach herrlich. Und als endlich alles eingerichtet war und passte, lud unser Verkäufer alle Helfer zu einer kleinen Feier in seine Wohnung ein. Da saßen dann sehr unterschiedliche Menschen auf einem Sofa beieinander, die sich alle freuten und sehr wohl fühlten. Zum Abschied wurde dann noch die Sechziger-Fahne auf dem Balkon gehisst.

Doch unsere Verkäufer werden auch an ihrem Standplatz betreut, besonders, wenn sie krank sind. Einer unserer alten Herren beispielsweise hat sogar so etwas wie seinen Privatarzt („mein Doktor“). Der Arzt schaut nicht nur am Verkaufsort nach ihm, sondern sie gehen auch gelegentlich zusammen essen, feiern Geburtstag, fahren mal weg, und „dem Doktor seine Frau“ kauft ein und versorgt die Wohnung, wenn unser Verkäufer bettlägerig ist. Manchmal hält das Band sogar über den Tod hinaus: Ich treffe öfter Besucher an, die im Ostfriedhof vor dem BISS-Grab verweilen, in dem fünf unserer Verkäufer begraben sind. BISS und seine Verkäufer sind verankert im Herzen aller Münchner, der jungen und der alten, der armen und reichen und derer, die dazwischen liegen.

Für sehr gelungen halten wir auch unsere Zusammenarbeit mit der Wogeno München, einer 15 Jahre jungen Genossenschaft für selbst verwaltetes, soziales und ökologisches Wohnen, deren Anliegen es ist, Spekulanten nicht zum Zuge kommen zu lassen und so die Vertreibung der alten Mieter aus der Innenstadt zu verhindern. Die Wogeno besitzt bereits elf Häuser. Die meisten Mitglieder und Bewohner gehören zum gutbürgerlichen Mittelstand. Wir kooperieren auf verschiedenen Ebenen. Eine davon ist, dass – wenn gewünscht und möglich – auch ein BISS-Verkäufer in ein Wogenohaus einziehen kann. Am Anfang kostete es ein bisschen Überredungskunst, doch dann hatten gerade die Bewohner, die die meisten Bedenken hatten, die besten Beziehungen zu ihnen. Nur einer musste wieder ausziehen, die anderen haben sich gut integriert.

Und weil die Münchner so viel für uns tun, tun auch wir alles in unserer Macht stehende, um eine schöne Stadt für alle Bürgerinnen und Bürger zu erhalten. Wenn man uns lässt, bauen wir sogar das alte Frauengefängnis am Neudeck für sie um und machen ein Viersternehotel daraus. Um damit eine



umfassende, erstklassige Ausbildung von jungen Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten möglich zu machen. Hotel BISS, das sich als „Social Business“ ab Eröffnung selbst trägt, wird 66 Zimmer haben. In einem separaten Gebäudeteil werden außerdem 14 altengerechte Wohnungen im Rahmen eines Konzepts vermietet, das „Zusammenführung der Lebenswelten“ zum

Inhalt hat. Die Erfahrungen und die Professionalität der Älteren sollen aktiv für die zu qualifizierenden Jüngeren genutzt werden. Das denkmalgeschützte Ensemble Am Neudeck wird erhalten zur Freude und zum Wohl aller Bürger. Dann wird unsere Vision ein zweites Mal Wirklichkeit: alte und junge, arme und reiche, vom Schicksal benachteiligte und vom Schicksal begünstigte Bürger zusammenzuführen. In dieser Zusammenführung verschiedener Lebenswelten liegt der Grundstein für eine soziale und funktionierende Gesellschaft – in München und auch anderswo. Die Realisierung des „Hotel BISS“ wird weit über die Stadt- und die Landesgrenzen hinaus das Ansehen der bayerischen Landeshauptstadt und des Freistaats Bayern mehren, weil dadurch nicht nur ein denkmalgeschütztes Gebäude mit seiner spezifischen Geschichte und Architektur erhalten bleibt, sondern sein Bestehen die Zukunft benachteiligter junger Menschen und den Zusammenhalt der Münchner Stadtgesellschaft sichert.

**DANN WIRD UNSERE VISION
EIN ZWEITES MAL WIRKLICHKEIT:
ALTE UND JUNGE, ARME UND
REICHE, VOM SCHICKSAL
BENACHTEILIGTE UND VOM
SCHICKSAL BEGÜNSTIGTE
BÜRGER ZUSAMMENZUFÜHREN.**

future flowers for refugee children



MÜNCHEN – WOHIN MIT DEN FAMILIEN? GERHARD MATZIG

Das Dokument trägt den Namen „UrkRNr. 0641 vom 19.03.2008“. Es stammt vom Notar der Familie M. und es ist anzunehmen, dass sich niemand dafür interessiert. Das ist schade. Denn UrkRNr. ist so etwas wie ein Zeitdokument, das geeignet ist, die so oft behauptete „Renaissance der Stadt“ als bislang eher theoretisches Gedankengut zu entlarven. Zumindest in München. Praktisch sieht es nämlich so aus: Familie M., eine Mutter, ein Vater, drei liebevolle Kinder, zwei smarte Meerschweinchen, Familie M. also hat sich, beurkundet vom Notar, jüngst erst ein handtuchgroßes Grundstück am äußersten östlichen Stadtrand von München gekauft. Genauer gesagt in Waldtrudering, das ja eher etwas mit Solalinden und vielleicht sogar mit der Osterweiterung der EU zu tun hat – als, sagen wir mal, mit dem Marienplatz.

Familie M. zieht bald in ein Häuschen an der Peripherie der Stadt. Die „Renaissance der Stadt“, verstanden als Rückbesinnung auf das Innere der Stadt als Wohnort auch und gerade für Familien, muss also künftig ohne Familie M. auskommen. Was der Renaissance vermutlich egal ist. Aber alle fünf Ms finden das schade. Sogar die Meerschweinchen trauern. Denn eigentlich würde man ja ganz gerne in der Stadtmitte leben. Nur ist es eben so, dass es dort weder geeigneten noch bezahlbaren Wohnraum für eine fünfköpfige Familie gibt. Und auch deshalb wirft unsere Problemfamilie die Frage auf, ob die natürlich sehr ehrenwerte Initiative „Zukunft findet Stadt“ auch wirklich stattfindet. Was, wenn die Zukunft sie nun doch nicht findet, die Stadt? Oder was, wenn die Zukunft zwar München findet, München aber gar kein Interesse daran hätte, sich von der Zukunft finden zu lassen?

Familie M., die sich nach Jahren der Haus- und/oder Wohnungssuche sehr freut auf den Treck nach Osten und ohnehin der Meinung ist, der Satz „Ex oriente lux“ (lat.: Aus dem Osten kommt das Licht) müsse wieder öfter zitiert werden, ist leider in gewisser Weise typisch für München. Zwar wird Münchens Stadtgebiet, das seit 1999 einen deutlichen Wanderungsüberschuss verzeichnet, immer beliebter für Zuzügler und entspricht damit dem „Trend zur Stadt“. Aber es sind vor allem kinderlose Haushalte, die in die Stadt hineindrängen, während es nach wie vor Familien ins Grüne zieht. Gottlob ist Waldtrudering gerade noch „Stadt“. Gerade noch.

Das Wiedererstarken der Stadtzentren ist das Gebot der Stunde, aber die Familien bleiben sprichwörtlich „außen vor“. Allein im Jahr 2005 zogen 1824 Kinder noch vor dem Einschulungstermin mit ihren Eltern ins Münchner Umland, während nur 681 Kinder dieser Altersgruppe zu Neu-Münchnern wurden. Und bei der Verteilung Stadtrand/Kerngebiet sieht die Sache noch drastischer aus: Die Kernstädte bleiben wohlhabenden Senioren und wohlhabenden Kinderlosen vorbehalten. Wer sich einmal die Grundrisse der Immobilienanzeigen betrachtet, der weiß, dass Kinder den Innenstadt-Bauträgern vorkommen müssen wie Außerirdische. Dafür hat das Zimmer, das als „Master-Bedroom“ ausgewiesen ist, freien Zugang zum Bad, das allerdings

als „private Wellness-Oase“ fungiert, und zu einer verschwenderisch ausgerüsteten Ankleide-„Kammer“, die schon mal die Größe zweier Kinderzimmer haben kann.

Es ist jedoch töricht, wenn Wohnungspolitik und Bauwirtschaft es nicht schaffen, den Familien auch das Wohnen in der Innenstadt nahe zu bringen. Denn der beklagte „Flächenfraß“ ist ungebrochen. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes haben die deutschen Gemeinden im Jahr 2004 insgesamt 554 Quadratkilometer Fläche ausgewiesen: zwei Prozent mehr als noch im Jahr 2000. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche reduzierte sich dagegen dramatisch – zugunsten der Neubaugebiete.

Dieses Bauland, der Statistik nach in Anspruch genommen durch den weiterhin vitalen Suburbanisierungsschub der Familien, steht der viel beschworenen Stadt-Renaissance entgegen. Diese „Wiedergeburt“ der Stadt (in wörtlicher Übersetzung der Renaissance) umschreibt die Rückkehr in die Städte: zum Wohnen wie zum Arbeiten. Weil das ökonomische und ökologische Implikationen mit sich bringt, lautet eine der spannendsten Fragen, wer am Ende gewinnen wird: das Land, also das Mobilitäts-Lebensmodell einer Existenz „im Grünen“, oder die Stadt, deren Urbanität als Lebensgefühl nach Ansicht vieler Experten immer mehr Menschen wieder zurück in die Zentren zieht.

Der englische Architekt und Urbanist Richard Burdett, sagt: „Wir können uns keine Städte mehr leisten, die nach allen Seiten ausfransen. Zum Glück zieht es viele Vorstädter wieder in die City zurück. Alles andere ist weder in ökonomischer noch in ökologischer Hinsicht zu vertreten.“ Das muss der Familie M. arg zu denken geben. Und auch eine Beobachtung des Soziologen Hartmut Häußermann: „Suburbia geht das Personal aus.“ Der abseits gelegene Wohnort, der sich vor allem in der Nachkriegszeit als Lebensform der Mehrheit etablierte, funktionierte nur, weil sich Frauen damals in den Dienst des Hauses und der herumzuchauffrierenden Kinder gestellt haben. Die moderne berufstätige Mutter dagegen, die im Idealfall den Familienjob mit dem Mann teilt, benötigt die Stadt der kurzen Wege, um Beruf und Familie effektiv zu organisieren. Das gilt auch für Männer, die sich nicht mehr ausschließlich als Büroinsassen definieren. Auch ihnen bietet die Stadt ein günstigeres, räumlich flexibleres Lebensumfeld. Und schließlich sind auch die Senioren als Botschafter einer überalterten Gesellschaft interessiert an einem Leben in der Stadt. Denn sie sind bedroht von Immobilität und, nach Auszug der Kinder aus dem räumlich dann auch nicht mehr angemessenen Haus, auch von Einsamkeit.

Mit Blick auf die Benzinpreise und die kraftraubende Pendelei, mit Blick auch auf die extrem ungünstige Energiebilanz der Einfamilienhauspolitik: Die Renaissance der Stadt wäre tatsächlich vonnöten. Die Praxis sieht aber noch immer ganz anders aus. Allein in München ziehen jährlich ungefähr 21000 Menschen ins Umland. Unter den Haushalten, die München verlassen, sind „überproportional viele Familien mit kleinen Kindern“, so eine Studie. Dem Bedürfnis der Singles und Senioren, in den



*WAS FAMILIEN IN
DEN STÄDTEN BRAUCHEN,
IST ETWAS ANDERES
ALS DAS, WAS DIE
IMMOBILIENSEITEN DER
ZEITUNGEN ANZUBIETEN
HABEN.*



Zentren zu leben, steht der beharrliche Wunsch der Familien nach einem Leben im Grünen entgegen. So lautet zumindest die offizielle Erklärung, etwa die der Stadt München: „In den Umlandgemeinden haben die Kinder Platz, ein freies Umfeld mit Wiesen und Wald.“ Es gibt aber auch stadtbegeisterte Familien, doch finden sie in der Stadt viel zu selten geeigneten Wohnraum. Die Bauwirtschaft verschläft die Renaissance der Stadt. Makler, Baupolitiker und Architekten unterschätzen diesen Markt. Zu schweigen von den Rathäusern, die händeringend nach Familien rufen, aber oft noch zu unbeweglich sind, etwas dafür zu tun.

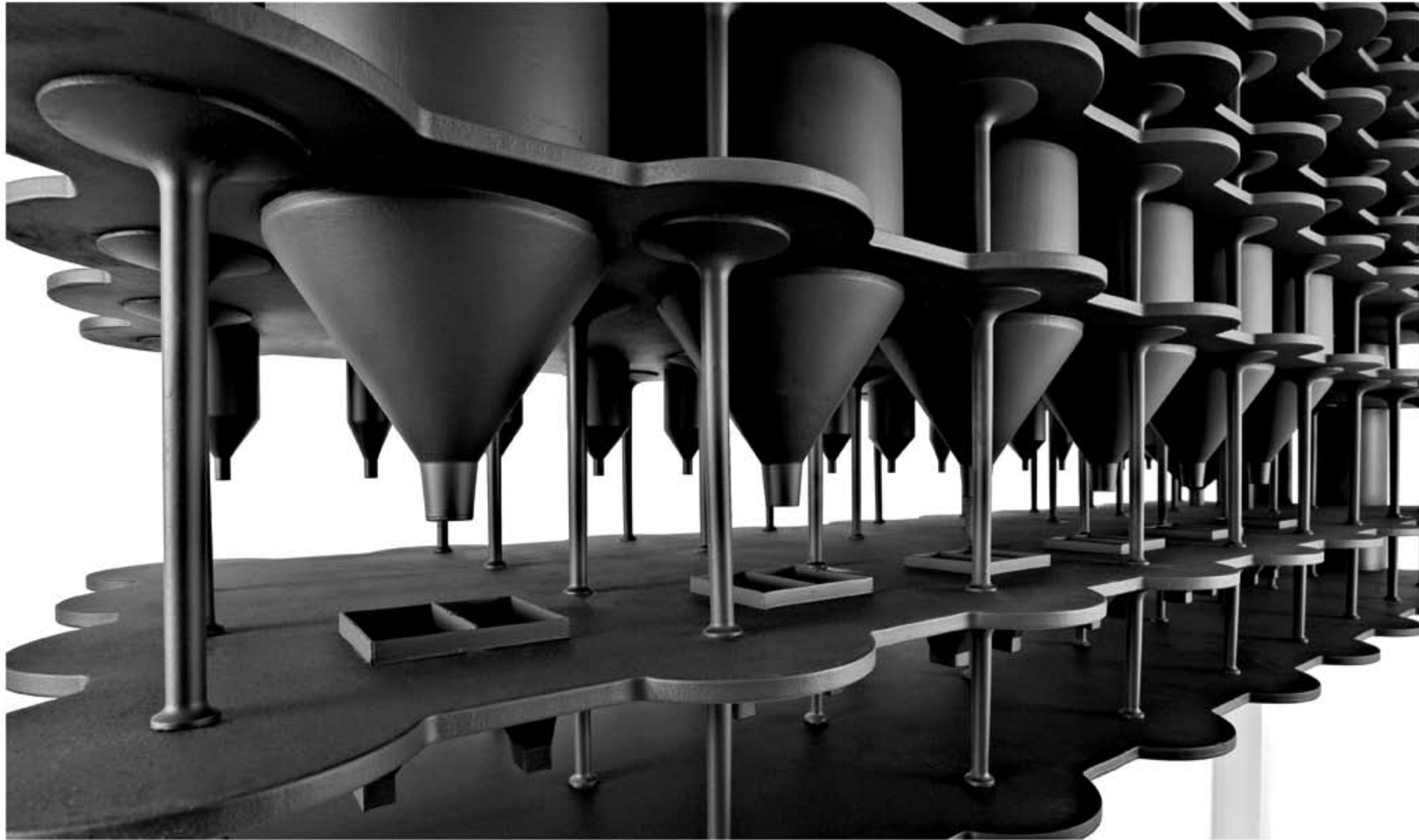
Was Familien in den Städten brauchen, ist etwas anderes als das, was die Immobilienseiten der Zeitungen anzubieten haben. Nötig wären zum Beispiel Geschosswohnungsbauten mit überdimensionalen Erdgeschosszonen; nötig wären verschließbare Staufflächen, die dem Spielgerät und sämtlichen Fahrzeugen vom Dreirad bis zum Eisbach-Surfbrett ohne den Umweg über das Kellerabteil Platz bieten. Familiengerechte Stadt-Wohnungen bestehen aus gewaltigen Balkonen, Terrassen oder sogar vertikalen Gärten, „grünen Zimmern“ ähnlich, um möglichst viel Freiraum schon in der Wohnung zu realisieren. Sie bestehen aus ehrgeizig gestalteten Mietergärten, die heute im Altbestand meist nur in Form von trübsinnigen Garagen und Mülltonnen existieren. Sie bestehen aus Schallschutz, hellen, hohen Räumen und gewaltigen Küchen. Und vor allem: aus variablen Grundrissen. Wobei auch die Häuser selbst abwechslungsreich gestaltet sein müssen. Denn der Reiz der Stadt liegt ja gerade in der Durchmischung – und nicht in der Gettoisierung. Vielleicht wacht München ja doch noch auf, um die Renaissance der Stadt auch als Familien-Unternehmen zu begreifen. Dann würde die Zukunft nicht nur die Stadt finden, sondern auch so manches Münchner Kindl.

////////////////////////////////////

Folgende Doppelseite:

Atelier Van Lieshout, SlaveCity, Welcoming Center, 2007

Das Welcoming Center ist ein Auszug aus dem Projekt SlaveCity, eine "dystopische Metropolis", die seit 2007 vom Atelier Van Lieshout entwickelt wird.



**Atelier Van Lieshout
SlaveCity**

"SlaveCity can be described as a sinister utopian project: rational, and highly profitable to the tune of 7.8 billion euros net profit per year. An up-to-date concentration camp, SlaveCity benefits from the latest technology. 200.000 'participants' work within a highly organized and structured set of guidelines, creating a society that is extremely efficient, but without freedoms; traditional values are shifted and inverted.

The city is completely self-sufficient. It produces its own food, and recycles its own waste, including 'participants' who are not suitable to work. SlaveCity is the first 'zero energy' town of its size in the world; it functions without imported fossil fuels or electricity, using entirely natural fuel products such as solar and wind energy and bio-diesel. A green town, that doesn't squander the world's limited resources."

DIE „LEITLINIE BILDUNG“ ALS TEIL DER PERSPEKTIVE MÜNCHEN *CHRISTINE STROBL*

Bildung ist für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung ein entscheidendes Handlungsfeld. Mit der Leitlinie Bildung, die Teil der Stadtentwicklungskonzeption PERSPEKTIVE MÜNCHEN ist, wird dieses Handlungsfeld mit einem strategischen Rahmen versehen, der unter anderem eine dringend nötige längerfristige Planungssicherheit herstellt. Die Leitlinie verfolgt einen umfassenden Ansatz: sie steht in Wechselwirkung mit anderen Leitlinien, vor allem mit der Leitlinie Kinder- und Familienpolitik, der Leitlinie Wissen und der Leitlinie Integration. Die Leitlinie Bildung hat nicht nur die formale Bildung im Blick, sondern die gesamte Bildungslandschaft. Selbstverständlich ist auch, dass hier keine Verengung von Bildung auf ökonomische Verwertbarkeit zugrunde liegt: Bildung wird vielmehr als Grundlage für ein gelingendes Leben verstanden, der unabhängige Eigenwert von Bildung muss in seiner Bedeutung anerkannt werden. Im Mittelpunkt stehen daher nicht die Institutionen, sondern die Bildungsbiografie der Kinder und Jugendlichen.

Unsere Ausgangssituation

Im Zeitalter von PISA wäre es geradezu fahrlässig, über Bildungsstrategien in München zu reden, ohne auf eine entsprechende empirische Grundlage zurückgreifen zu können. Hier hat der erste Münchner Bildungsbericht eine entscheidende Lücke geschlossen und in Ergänzung zum deutschen und bayerischen Bildungsbericht einen neuen Blick auf Bildung in München ermöglicht.

Knapp zusammengefasst stellt sich die Situation wie folgt dar: Das Bildungssystem in München bringt bereits jetzt eine mit an der Spitze liegende Quote an hervorragend ausgebildeten Menschen hervor. Die Zahl der Absolventinnen und Absolventen mit Hochschul- bzw. Fachhochschulreife liegt bei ca. 50%, während sie in Bayern nur ca. 32% beträgt. Die Quote der Geringqualifizierten (ohne Abschluss bzw. ohne qualifizierenden Hauptschulabschluss) entspricht mit ca. 23% dem bayerischen Durchschnittswert. Angesichts der Entwicklung der Arbeitswelt gerade in der High-Tech-Region München ist dieser Wert allerdings höchst problematisch, wenn man sich vor Augen führt, in welchen Bereichen heute neue Arbeitsplätze entstehen – nämlich hauptsächlich im Bereich der besser Qualifizierten.

Bei den Bildungsergebnissen besteht im Stadtgebiet eine erhebliche kleinräumliche Spreizung, z.B. bei den Übertrittsquoten auf die Gymnasien zwischen 15% und nahezu 90%. Beim Übertritt auf das Gymnasium besteht darüber hinaus eine starke Korrelation zwischen Bildungsergebnissen und sozialer Herkunft der Eltern, dargestellt anhand der Indikatoren Kaufkraft, Migration und Bildungshintergrund.

Die Bildungsbeteiligung von Zuwandererkindern ist deutlich niedriger als die von deutschen Kindern. Während z.B. der Anteil von ausländischen Kindern in der 4. Jahrgangsstufe der Grundschule bei ca. 28% liegt, beträgt er in der 5. Klasse Gymnasium nur mehr 10%, hingegen in der 5. Klasse Hauptschule knapp 52%. Die Bildungsbeteiligung der Mädchen ist mittlerweile

deutlich höher als die der Jungen. Jungen brechen häufiger die Schule ab und erreichen niedrigere Abschlüsse. Dies ist die bildungspolitische Seite der Analyse, die allein für sich genommen schon erheblichen Handlungsbedarf zur Folge hat. Bildung und Bildungssystem sind aber nicht ohne den jeweiligen zeitlichen, wirtschaftlichen und ökonomischen Kontext zu sehen.

Der Großraum München ist die bundesweit erfolgreichste Wirtschaftsregion und ist vom weltweiten Trend immer stärkerer Nachfrage nach hoch qualifizierten Arbeitskräften besonders stark betroffen. Die Qualifikationsanforderungen steigen hier noch stärker als anderswo. Es droht sogar die Gefahr von Arbeitslosigkeit bei gleichzeitig auftretendem Fachkräftemangel. Mit der wachsenden Bedeutung der Wissensökonomie wird der Faktor Wissen auf verschiedenen Ebenen zur ‚Schicksalsfrage‘. München als Hochschul- und Forschungsstandort steht hier in einem nationalen und internationalen Standortwettbewerb. Das bayerische Bildungssystem ist dadurch gekennzeichnet, dass es zwar im PISA-Ländervergleich sehr gute Ergebnisse hervorbringt, allerdings um den Preis einer hohen sozialen Spreizung und einer zu geringen Zahl an formal Hochqualifizierten. Angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels wird gerade dieser Aspekt von der Wirtschaft immer stärker hervorgehoben. Das auf einen Flächenstaat ausgerichtete dreigliedrige Schulsystem musste immer schon an die großstadtspezifischen Bedingungen angepasst werden. Heute muss etwa auf den Trend zur Höherqualifizierung in der High-Tech-Region München durch Verstärkung des gymnasialen Angebots reagiert werden, gleichzeitig aber auch durch konsequenten Ausbau aller Schulen, insbesondere aber der Hauptschulen, hin zu echten Ganztagschulen.

Zentrale strategische Ziele

Aus dieser umfassenden Analyse ergeben sich für uns folgende zentrale strategische Ziele: Chancengleichheit und damit Bildungsgerechtigkeit erhöhen, Potenziale aller Kinder und Jugendlichen bestmöglich ausschöpfen. Damit lässt sich auch klar benennen, wie Bildung in München ausgerichtet sein soll: Sie soll gerecht und zukunftssichernd, großstadtorientiert und weltoffen sein.

Auf den Anfang kommt es an

Die wirksamste Strategie ist zweifellos der möglichst frühe Ausgleich von struktureller Benachteiligung durch kompensatorische Bildung. Unabhängig von allen Schulformdiskussionen muss ein breiter Konsens über die Notwendigkeit der möglichst frühen Förderung hergestellt werden, sei es in den Einrichtungen oder in der Elternbildung.

Es gibt nämlich mittlerweile ebenfalls eindeutige Erkenntnisse, z.B. im Rahmen der IGLU-Studie, wonach ein längerer Kindergartenbesuch – also nicht nur ein Jahr – gerade bei Kindern aus bildungsfernen Milieus zu einem signifikanten Zuwachs an

Kompetenzen führt. Defizitäre frühkindliche Erziehung in der Familie muss durch kompensatorische Förderung außerhalb der Familie gemildert werden.

Ganztagschule: weiterer Ausbau des Münchner Wegs

München ist beim Ausbau der Ganztagschulen an den städtischen Schulen bereits weitergegangen. Leider haben wir an den Grundschulen, im Verantwortungsbereich des Freistaats, eine erhebliche Lücke.

Wir haben an unseren Innovativen Projektschulen gezeigt, wie unter den spezifischen Münchner Bedingungen ein sinnvoller Ausbau in Richtung Ganztagsgrundschule möglich ist und möchten diesen Weg gerne konsequent fortsetzen. Es geht nicht um irgendeine Ganztagschule, sondern um eine gebundene in rhythmisierter Form. Nur sie bringt schließlich die so wichtigen zusätzlichen pädagogischen Effekte zum Ausgleich struktureller Benachteiligung.

Herausforderungen im Sekundarbereich

Im Sekundarbereich haben wir auf Grund der Dreigliedrigkeit enorme Schülerbewegungen zu bewältigen, meistens leider sogenannte Schulformabstiege. Unser gemeinsames Ziel ist es, möglichst viele Schülerinnen und Schüler auch zum Abschluss in der Schulform zu bringen, in die sie übergetreten sind. Hinzu kommt das Problem der hohen Zahl von Wiederholungen. Auch hier dürfte weithin Konsens bestehen, dass es in nahezu allen Fällen weitaus sinnvoller wäre, die Kosten, die durch Wiederholungen verursacht werden, besser für intensivere Förderung einzusetzen.

Auch das so zentrale Thema „Integration durch Bildung“ muss vor allem im Sekundarbereich verstärkt angegangen werden. Es ist mit der zentralen Forderung nach mehr Bildungsgerechtigkeit nicht vereinbar, wenn der Ausländeranteil an den Grundschulen bei 28% liegt, an den Gymnasien aber nur bei 10%, während der Anteil an den Hauptschulen über 50% beträgt.

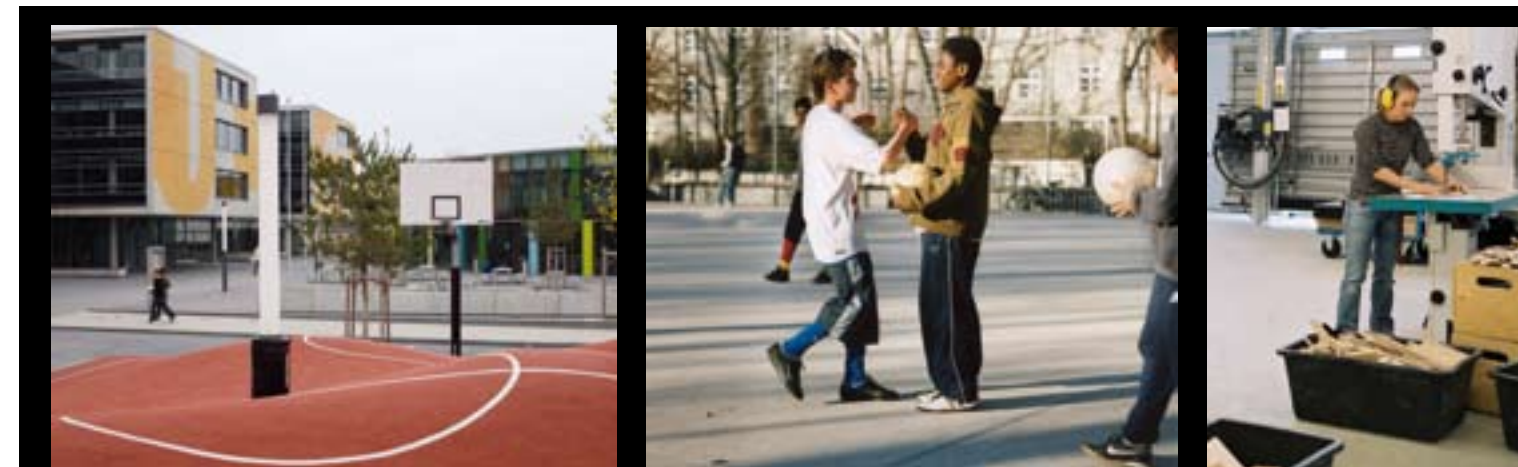
Bildungsentwicklung in benachteiligten Stadtteilen

Dies sind aber alles Maßnahmen, die nachsorgend dazu beitragen sollen, die Ungerechtigkeiten unseres Bildungssystems auszugleichen. Diese Situation möchten wir in München ändern, und deswegen möchte ich noch abschließend ein zentrales Thema ansprechen, in dem sich nahezu alle von mir erwähnten Strategien bündeln und das dennoch eigenständig formuliert werden muss: Bildungsentwicklung in benachteiligten Stadtteilen. Die Verwirklichung von Bildungsgerechtigkeit, die Ausschöpfung von Bildungspotenzialen muss vor allem bei den

stadträumlichen Disparitäten ansetzen, die der Bildungsbericht, aber auch das Monitoring des Sozialreferates klar gezeigt haben. Dort, wo die Eltern nicht die Möglichkeit haben, ihre Kinder entsprechend zu unterstützen, dort, wo mit anderen Worten der soziale Hintergrund Bildungsergebnisse negativ beeinflusst, dort müssen wir die kompensatorische Bildung verstärken. Dieses Ziel, den Zusammenhang zwischen sozialer Herkunft und Bildungsergebnissen stärker zu entkoppeln, wird in der aus meiner Sicht wichtigsten Grafik im Entwurf der Leitlinie Bildung dargestellt. Hier handelt es sich um eine Frage der sozialen Gerechtigkeit, die aber für die Kommunen noch ganz andere Folgen hat. Ich möchte an dieser Stelle die Argumentation aus dem Vortrag von Prof. Schleicher, dem Leiter der PISA-Studien, aufnehmen, den er vor Kurzem beim Kongress des Deutschen Städtetags Bildung in der Stadt in Aachen gehalten hat: „Dies wird immer mehr zur ökonomischen Frage, und zwar genau für die Kommunen: Wer an der Leistungsspitze steht, der verdient sein Geld und er verdient sein Geld überall in der Welt. Davon hat die Kommune nicht unbedingt etwas. Aber die Bildungsverlierer, die muss sie bezahlen, und zwar lebenslang. Auf der anderen Seite zeigen uns aber internationale Vergleiche, dass es möglich ist, dies auszugleichen, dass es Bildungssysteme gibt, in denen die Bildungschancen ausgewogen verteilt sind. ... Ich glaube, wir sollten PISA und ähnliche internationale Vergleiche nicht immer als lange Liste von Problemen des eigenen Bildungssystems bewerten, sondern PISA und solche Vergleiche zeigen eben auch, was machbar ist...“

Die stadträumliche Segregation bei den Bildungsergebnissen muss vor diesem Hintergrund im weiteren Verlauf der Öffentlichkeitsphase der Leitlinie Bildung zentrale Bedeutung einnehmen.

Dort, wo der Handlungsbedarf nach allen Daten und Erfahrungen am größten ist, muss Bildungsentwicklung – und dies ist wirklich ein neuer Aspekt von Stadtentwicklung – vorangetrieben werden. Der Bildungsbericht hat hier mit seiner stadträumlichen Betrachtung weitere Impulse gesetzt. Es muss jetzt darum gehen, dort mit allen Beteiligten ein umfassendes Bildungsentwicklungsprogramm zu entwerfen, die verschiedenen Akteure verbindlich beteiligen und jeweils in ihrem Verantwortungsbereich liegende Maßnahmen entwickeln bzw. fortsetzen. Selbstverständlich ist hier sehr stark der institutionelle Bildungsbereich in den Einrichtungen angesprochen. Im Blickpunkt steht aber auch der gesamte Bereich der außerschulischen Bildung, wie er etwa durch die Jugendhilfe (z.B. in der Schulsozialarbeit oder an Freizeitstätten) geleistet wird, ebenso die Elternarbeit in vielfacher Form bis hin zum Engagement von Kirche oder Sportvereinen. Nicht zu vergessen ist der Bereich der kulturellen Bildung, der hier ebenfalls eine zentrale Rolle spielen muss.



DIE STADT IN DER WISSENSGESELLSCHAFT ANNE VON STREIT

WISSEN UND KREATIVITÄT SPIELEN ALS PRODUKTIONSFAKTOREN HEUTE EINE WESENTLICH WICHTIGERE ROLLE FÜR WIRTSCHAFTLICHE PROZESSE ALS NOCH IN DER INDUSTRIEGESELLSCHAFT: NEUES WISSEN ZU GENERIEREN, ZUR VERFÜGUNG ZU HABEN UND ANZUWENDEN, SIND HEUTE DIE WICHTIGEN VORAUSSETZUNGEN FÜR DEN WIRTSCHAFTLICHEN ERFOLG VON STÄDTEN.

Städte gelten seit jeher als Orte der Kreativität, von denen wissenschaftliche, kulturelle, soziale und technische Innovationen ausgehen. „Des Menschen körperliches und animalisches Dasein mag durch das Land befriedigt sein, seine geistigen Bedürfnisse können nur durch die Stadt erfüllt werden.“ Die Verbindung zwischen Stadt, Bildung und Wissen besteht im westlichen Denken – wie dieses Zitat von Aristoteles zeigt – seit der Antike.

Unter dem Vorzeichen des Wandels der Wirtschaft hin zu wissensintensiven und kreativen Produkten und Dienstleistungen erlebt die Thematik der kreativen Wissensstadt derzeit eine Renaissance. Wissen und Kreativität spielen als Produktionsfaktoren heute eine wesentlich wichtigere Rolle für wirtschaftliche Prozesse als noch in der Industriegesellschaft: Neues Wissen zu generieren, zur Verfügung zu haben und anzuwenden, sind heute die wichtigen Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg von Städten. Fast jede deutsche Großstadt hat bereits Strategien zur Stärkung ihrer Wissensbasis und zur Ansiedlung wissensintensiver Unternehmen und Institutionen entwickelt und wetteifert um den Titel, die kreativste Stadt in Deutschland zu sein.

Doch worin besteht überhaupt der Zusammenhang zwischen der Produktion von Wissen und der Stadt? Soviel ist klar: Die Stadt selbst produziert kein neues Wissen. Neues Wissen produzieren nur die Menschen, die in ihr denken, neue Ideen entwickeln und Probleme auf neuartige Weise lösen oder Neues erschaffen – also kreativ sind. Damit stellt sich allerdings die Frage nach dem ursächlichen Zusammenhang zwischen Innovationen und physischen Orten. Sind Menschen an bestimmten Orten besonders kreativ oder eigenen sich bestimmte Orte besonders für die Wissensgenerierung?

Neues Wissen oder Innovationen entstehen an so unterschiedlichen Orten wie Universitäten, Forschungsabteilungen

von Unternehmen, Bibliotheken oder auch Kaffeehäusern, und viele dieser Orte finden sich vorzugsweise in Städten.

Allerdings entstand neues Wissen immer schon auch außerhalb der Metropolen, und Menschen kehrten vielfach ganz bewusst der Stadt den Rücken, um in der Abgeschiedenheit und Ruhe neue Gedanken zu entwickeln und ihre Schaffenskraft zu stärken. Beispiele hierfür sind Eremiten, die zur Sinnfindung und zum Denken in der Einsamkeit besondere Orte wie die Wüste, Berge oder Inseln aufsuchten, bis hin zu Mönchen, die in Klöstern ihren wissenschaftlichen Studien nachgingen. Campusuniversitäten abseits der Stadt, wie sie in den USA seit dem 18. Jahrhundert bestehen, sind durchaus dem Ideal der klösterlichen Abgeschiedenheit, in der sich Forscher und Studierende ausschließlich der Gewinnung neuer Erkenntnisse hingeben sollen, nachgebildet. Auch die naturwissenschaftlichen Labore am Stadtrand von München in Garching oder Martinsried sind dem urbanen Leben eher abgewandt, und trotzdem, oder vielleicht gerade deswegen, sind die dort arbeitenden Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler höchst kreativ. Und auch wenn Künstler vielfach in der direkten Auseinandersetzung mit der Stadt ihre Kunstwerke schaffen und wir Städte wie Berlin, Paris oder London, oder sogar einzelne Stadtviertel, mit bestimmten Künstlermilieus assoziieren – ein schönes Beispiel ist die Schwabinger Boheme um 1900 –, so gab und gibt es auch immer ein künstlerisches Eremitentum, das an die produktive Distanz von der Stadt gebunden war und ist. Künstlerkolonien und -Gruppen wie der Blaue Reiter im Umland von München mögen hier als Beispiel dienen.

Denken und Kreativität ist immer an das Individuum gebunden. Denken können wir immer und überall, und welche Orte dabei als anregend und kreativ empfunden werden, scheint höchst individuell zu sein. Gibt es dann überhaupt einen Zusammenhang zwischen der Stadt und der Produktion neuen

Wissens? Auch wenn das Denken durchaus eine einsame, zurückgezogene Tätigkeit sein kann, die Produktion von Wissen ist es – so die gängige Lehrmeinung – nicht. Wissensgenerierung basiert auf sozialer Interaktion, und je mehr sich Menschen austauschen und kommunizieren, desto förderlicher ist dies für die Entstehung, Vermittlung und Verbreitung von Wissen. Allerdings ist nicht jede Art von Wissen leicht transferierbar. Kodifizierbares Wissen lässt sich in Form von Datenbanken oder Textdokumenten durch formale Informationskanäle vermitteln und unabhängig vom Kontext, wie z.B. Rezepte in Kochbüchern oder Gebrauchsanleitungen, verstehen und interpretieren. Der Zugang zu diesem kodifizierbaren Wissen hat sich durch die Verbreitung des Internets erheblich erhöht. Implizites Wissen dagegen ist an Menschen gebunden, die sich dieses Wissens zum Teil gar nicht bewusst sind. Dieses Wissen wird erst in der Interaktion weitergegeben, beispielsweise wenn neue Mitarbeiter durch ihre Kollegen erlernen, wie sie sich entsprechend der ungeschriebenen Regeln im Unternehmen zu verhalten haben. Für diese Form der Wissensübermittlung sind direkte, persönliche Kontakte unabdingbar. Dies erklärt, warum trotz hoch entwickelter Informations- und Kommunikationstechnologien reale Treffpunkte weiterhin so wichtig sind. Je dichter also das Netz an Informationen und Kontakten einer Stadt zwischen Unternehmen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen sowie Wirtschaftsverbänden geknüpft ist, desto lern- und innovationsfähiger ist die Stadt als Ganzes. Diese Beziehungen zwischen den verschiedenen Akteuren bilden sich erst in einem langsamen Prozess heraus, wobei geteilte Normen und Werte, eine gemeinsame Sprache und Vertrauen zwischen den Akteuren die Innovationsfähigkeit der Region fördern.

Dieser Erklärungsansatz stellt zwar einen überzeugenden Zusammenhang zwischen räumlicher Nähe von Akteuren und

der Wissensgenerierung her, die Stadt wird allerdings zu einem abstrakten Raum der Interaktion und auf einen Container reduziert, der möglichst viele Knotenpunkte zum kommunikativen Austausch bieten sollte. Die Stadt selbst mit ihren Straßen, Häusern, Plätzen und Bauwerken, mit ihren Gerüchen, Geräuschen und zeitlichen Rhythmen, das städtische Leben – also alles, was ihre inspirierende Atmosphäre ausmachen könnte – bleibt außen vor. Ähnlich abstrakt erscheinen Menschen lediglich als Träger von Wissen: Ihre Bedürfnisse und Ansprüche an ihr Leben und Arbeiten in der Stadt finden keine Beachtung. Hier setzten Ansätze an, die stärker die Bedürfnisse hoch qualifizierter und kreativer Beschäftigter fokussieren. Diesen Ansätzen zufolge bevorzugen diese Wissensarbeiter Städte mit einer heterogenen Stadtbevölkerung, die ein ausgeprägtes Klima der Toleranz und Offenheit, ein attraktives Freizeit- und Kulturangebot sowie urbane funktionsgemischte Quartiere in ihren Zentren vorweisen können. Nun befördern sich verschiedene Entwicklungen gegenseitig: Eine hohe Anzahl an Wissensarbeitern schafft eine innovative Stimmung, die wiederum wissensintensive Unternehmen in die Stadt zieht, und der daraus resultierende gute und differenzierte Arbeitsmarkt macht gemeinsam mit einer toleranten und weltoffenen Stadtkultur die Stadt für weitere Wissensarbeiter attraktiv. Diese Debatte stellt also viel stärker die Qualitäten des Städtischen für kreatives Arbeiten und Ideenreichtum in den Mittelpunkt.

Dennoch erlauben uns auch diese Ansätze nicht vorherzusagen, wer an welchem Ort kreativ sein kann und von wo die nächsten großen gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Innovationen ausgehen werden. Im Moment weist jedoch vieles darauf hin, dass dies auch in Zukunft Städte sein werden – zumal kein Ort auf so dichtem Raum so viele unterschiedliche Optionen der Anregung bietet.



ARBEIT IN/AN EINER FREIEN ZUKUNFT EIN ENTWURF *Michael Hirsch*

1. Mit den Zukunftsvisionen ist es so eine Sache. Es gibt viele Berichte von Zukunftsforschern und Zukunftskommissionen, die sich mit alternativen Szenarien zukünftiger Entwicklungen beschäftigen. Ihr Problem liegt darin, sich im Unverbindlichen von Prognosen zu verlieren: Prognosen von Bevölkerungszahlen und ihrer demografischen und ethnischen Zusammensetzung; Entwicklung von Bildungsqualifikationen, Berufen, technologischen Produktivkräften, Arbeitsformen und Arbeitszeiten; Mobilitäts- und Wohnraumbedarfsprognosen; schließlich Voraussagen zum Verhältnis der Geschlechter, der Generationen, der verschiedenen Kulturen, Klassen und Einkommensgruppen. All diesen Zukunftsvisionen fehlt die politische Schärfe: das Bewusstsein der Abhängigkeit zukünftiger Entwicklungen von heutigen kulturellen Ideen und politischen Willensbildungen und Entscheidungen.

So ist die Zukunft heute eine ziemlich zweifelhafte Kategorie geworden: ein politisch, intellektuell und epistemologisch diskreditiertes Konzept. Das Problem liegt im normativen Fehlschluss der Zukunftsforschung – als ob es um die Frage ginge: „Wie sieht die Welt in 10, 20, 30 Jahren aus?“, und nicht um die zentrale Frage jeder intellektuellen und politischen Debatte: „Wie möchten wir in Zukunft leben?“

Insgesamt folgt das herrschende Bewusstsein Niklas Luhmanns Axiom von der gesellschaftlichen Entwicklung als

Reduzieren der notwendigen Arbeitszeit, um Surplusarbeit zu setzen, sondern überhaupt die Reduktion der notwendigen Arbeit der Gesellschaft zu einem Minimum, der dann die künstlerische, wissenschaftliche etc. Ausbildung der Individuen durch die für sie alle freigewordene Zeit und geschaffnen Mittel entspricht.“ (Grundrisse, S. 601)

Die entscheidende Forderung von Marx ist die Schöpfung von möglichst viel „disposable time“ für alle. Im Zentrum aller progressiven Zukunftsvisionen muss insofern eine emanzipatorische und egalitäre Zeitpolitik stehen. Sie steht der heute dominierenden politischen Ideologie und Praxis der Beschäftigung, der Schaffung von Arbeit und Arbeitsplätzen, diametral entgegen. Die Freiheitsidee der Zukunft im Kontext einer postindustriellen Wissensgesellschaft ist insofern notwendig an die Forderung von möglichst viel verfügbarer Zeit für möglichst viele Menschen gebunden. Das bedeutet, dass der herrschenden Definition der sozialen Frage als einem Problem der Beschäftigung und eines Mangels an Arbeitsplätzen energisch widersprochen werden muss. Es gibt kein Problem der Beschäftigung. Es gibt nur das zugleich kulturelle und politische Problem einer neuen und gerechteren Verteilung von Arbeitszeit, Einkommen, Bildung und Qualifikationen.

Die Gesellschaft lebt nicht von der möglichst extensiven Verausgabung von Arbeitszeit, sondern von der möglichst intensiven

»FÜR'S ÜBERLEBEN GENÜGT EVOLUTION.«

einem indisponiblen, das heißt undurchschaubaren und ungestaltbaren Schicksal. Und es folgt Luhmanns Satz: „Fürs Überleben genügt Evolution.“ So ist heute ein bestimmtes Verständnis des Lernens und Wissens zum Zentralbegriff der herrschenden Ideologie avanciert: eine Idee des Lernens nicht als freie Auseinandersetzung mit verschiedenen Inhalten; nicht als selbstbestimmte und mündige, normativ anspruchsvolle Entwicklung von Fähigkeiten. Es dominiert eine Idee des Lernens als kognitiv gesteuerte Anpassung an Entwicklungen, auf die man keinen Einfluss hat.

2. Die interessantesten Zukunftsentwürfe sind meines Erachtens immer noch die großen emanzipatorischen und linken Denkmodelle der Moderne: vor allem das radikale Demokratie- und Rechtsstaatsprogramm von Kant und das sozialistische Programm der Befreiung bei Marx. Marx hat die für die heutige Lage einer postindustriellen Wissensgesellschaft entscheidenden theoretischen Hinweise gegeben. Das betrifft vor allem die Kategorien der Arbeit und des Wissens: „Die freie Entwicklung der Individualitäten und daher nicht das

und produktiven Erzeugung von Bildung und Wissen. Dieser Prozess ist ein kollektiver Produktions- und Kooperationsprozess. Bei diesem wissensbasierten Produktionsprozess sind sowohl die rein private Ausbildung und Aneignung von Wissen als auch die rein arithmetische Messung von Arbeitsleistungen kontraproduktiv. Er beruht vor allem auf der Bereitstellung einer öffentlichen Infrastruktur von Bildungseinrichtungen; auf einer urbanen Kultur und einem freien Austausch von Wissen und Fähigkeiten; auf der Vielfalt städtischer Arbeits- und Lebensformen; auf der Möglichkeit für viele, an wirtschaftlich zunächst einmal unproduktiven Formen der Ausbildung von Ideen und Fähigkeiten zu arbeiten, und dies mit einer sozial tragfähigen Lebens- und Familienplanung zu verbinden. Die unmittelbare ökonomische Funktionalisierung und Kommerzialisierung, die berufsorientierte Engführung und Standardisierung von Wissen, Bildung, Kreativität und Arbeit, wie sie heute in allen Bereichen der arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Entscheidungen und Ideologien des Staates dominiert, ist nicht nur kulturell, sondern auch ökonomisch schädlich. Sie fördert einen vergangenen industriegesellschaftlichen



Die Gesellschaft lebt nicht von der möglichst extensiven Verausgabung von Arbeitszeit, sondern von der möglichst intensiven und produktiven Erzeugung von Bildung und Wissen.

Arbeitsethos, der sich an der Erfüllung vorgegebener Standards bemisst; letztlich an einer Ideologie der Mehrarbeit und des Fleißes, an einer repressiven gesellschaftlichen Sozialmoral.

3 ■ Heute wird die Rolle von Bildung, Wissen und Kreativität meist einem schmalspurigen Begriff des Lernens untergeordnet: einem Begriff des Lernens, der sich nicht am guten Leben (an einem sinnvollen, kulturell bestimmten, persönlichen und sozialen Zusammenhang) und einem freiheitlichen Maßstab der Lebensqualität, sondern am Überleben ausrichtet. Das ist der Stand des herrschenden Bewusstseins, von dem wir auszugehen haben, wenn wir über die Begriffe Bildung, Wissen und Kreativität nachdenken. Diese Begriffe stehen im Bann der Zielvorstellung nicht der Lebenswertigkeit, sondern der Überlebensfähigkeit der Gesellschaft. Die Formel ist technokratisch, funktionalistisch, kollektivistisch und ökonomistisch. Der gesamte Bereich der Kultur und Bildung unterliegt einer Entwicklung sowohl der Ökonomisierung als auch der Bürokratisierung und Verstaatlichung.

Was kann man dem entgegensetzen? Welche Ideen und politischen Entwürfe lassen sich denken? Eine wichtige Frage für Städte wird sein: Wie ermöglicht man die gerechte Verteilung verfügbarer Zeit; wie finanziert man die Ausübung und Ausbildung autonomer, nicht-ökonomischer Tätigkeiten und Fähigkei-

ten? Es gibt zwei klassische Forderungen, die in der gegenwärtigen gesellschaftlichen Situation eine Aktualisierung erfahren: die Forderung nach einer allgemeinen Verkürzung und Umverteilung gesellschaftlich notwendiger Arbeitszeit einerseits, die Forderung nach einem bedingungslosen Grundeinkommen für alle andererseits.

Die wichtigsten Ressourcen eines guten Lebens im Allgemeinen und kultureller Arbeit im Besonderen sind sicheres Einkommen und freie Zeit. Alle fortschrittlichen Gesellschaftsmodelle müssen in dieser Hinsicht gute Ökonomien der Zeit vorschlagen: Zeit für die freie Entwicklung und den freien Austausch von Fähigkeiten und Tätigkeiten, die sich selbst ihr eigener Zweck sind. Die Utopie einer Gesellschaft, in der Arbeit nicht länger das Maß aller Dinge wäre, ist die Aufgabe, an der Intellektuelle heute arbeiten müssten. Es sind keine rein theoretischen Fragen, sondern solche, die uns unmittelbar in unserem Leben betreffen. Wie wollen wir in Zukunft leben? Ist mein Arbeitsleben mit meinem Familienleben, mit meinen städtischen, nachbarschaftlichen und sozialen Aktivitäten, mit meinen Freundschaften und mit meinen politischen und kulturellen Anliegen vereinbar?

4 ■ Ein neuer Basiskonsens für das 21. Jahrhundert muss die Forderung nach einer besseren Vereinbarkeit von Arbeit, Leben und Familie beinhalten – das heißt eine

DIE WICHTIGSTEN RESSOURCEN EINES GUTEN LEBENS IM ALLGEMEINEN UND KULTURELLER ARBEIT IM BESONDEREN SIND SICHERES EINKOMMEN UND FREIE ZEIT. ALLE FORTSCHRITTLICHEN GESELLSCHAFTSMODELLE MÜSSEN IN DIESER HINSICHT GUTE ÖKONOMIEN DER ZEIT VORSCHLAGEN: ZEIT FÜR DIE FREIE ENTWICKLUNG UND DEN FREIEN AUSTAUSCH VON FÄHIGKEITEN UND TÄTIGKEITEN, DIE SICH SELBST IHR EIGENER ZWECK SIND. DIE UTOPIE EINER GESELLSCHAFT, IN DER ARBEIT NICHT LÄNGER DAS MASS ALLER DINGE WÄRE, IST DIE AUFGABE, AN DER INTELLEKTUELLE HEUTE ARBEITEN MÜSSTEN.



Kritik an dem immer noch herrschenden männlichen, androzentrischen Verständnis von Arbeit (ökonomischer und kultureller Arbeit) als berufliche und bezahlte Vollzeitbeschäftigung. Es ist zu befürchten, dass vorerst viele (auch viele Intellektuelle) von ihrer Alltagspraxis und gelebten Ideologie her eher Feinde einer progressiven Änderung der gesellschaftlichen Verhältnisse sein werden.

Der Trend zur Mehrarbeit und zur Abschließung von Hochleistungseliten gegenüber den ihrerseits zu Mehrarbeit und Lohnverzicht gedrängten Mittelklassen (sowie den ausgeschlossenen und unterbeschäftigten Unterklassen) muss als solcher erkannt und intellektuell wie politisch bekämpft werden.

Im Kern des politischen Projekts des Neoliberalismus liegt die Ideologie der Vollbeschäftigung im Sinne einer Erweiterung der traditionell männlichen Vollzeitwerbstätigkeit auf die Frauen. Bezugspunkt dieser Ideologie und politischen Ökonomie ist nicht mehr wie in der Ära des Fordismus die männliche Kleinfamilie mit ihrem „Familienlohn“ und ihrem Mehrpersonenhaushalt, sondern der Arbeitskraftunternehmer, der, gleich ob männlich oder weiblich, permanent für den Arbeitsmarkt verfügbar ist und keine Bindung an lokale Gemeinschaften und Öffentlichkeiten hat. Das siedlungs- und wohnungspolitische Sinnbild dieser Lebensform ist der Einpersonenhaushalt, der aufgrund der Dauerbeschäftigung seines Bewohners von allen

möglichen privaten haushaltsnahen Dienstleistungen abhängig ist. Der permanent arbeitende Single (gleich ob männlich oder weiblich) ist die eigentliche Triebkraft der Entwicklung zu einer immer ungleicheren Gesellschaftsentwicklung – zu einer neuen Dienstbotengesellschaft.

Die kulturelle Lebendigkeit von (Innen-)Städten wird auch davon abhängen, ob es in absehbarer Zeit noch eine breite Schicht gibt, die mehr als nur private (Überlebens-)Interessen hat und so das öffentliche, soziale, politische und intellektuelle Leben tragen kann. Dies hängt von der Lebenspraxis aller Einzelnen ab, und von den demokratisch vereinbarten politischen, infrastrukturellen und soziokulturellen Rahmenbedingungen. Wenn es nicht mehr genug Leute gibt, die Zeit haben für eine partiell interesselose Rezeption alter geistesgeschichtlicher Traditionsbestände und eine Produktion neuer kultureller Lebensmodelle, dann ist das geistige Leben tatsächlich in Gefahr, zu einer ziemlich uninteressanten Angelegenheit für professionelle Eliten und Experten zu werden. Dieser Gefahr gilt es entgegenzuwirken.

////////////////////

Folgende Doppelseite:

Martin Fengel und Andreas Neumeister, Außen Hui – innen pfui, 1998



Außen putz



innen putz

MAGNETISCHE FELDLINIEN GISELA MÜLLER

Der Norden leuchtet. Im Norden ist Zukunft. Im Norden schmelzen die ewigen Eise. Letzteres lassen wir jetzt mal beiseite, denn mein Norden liegt nur etwa 15 Gehminuten von hier. Aus dem Norden bringe ich meist eine Menge Ideen und die Lösung mindestens eines Weltproblems heim. Man muss zur Inspiration nicht gleich nach Skandinavien reisen.

Hier, das ist mein Schreibtisch. Mein Norden, das ist der Münchner Olympiapark. Zu Beginn jedes Textes, der mir nicht einfallen will, ziehe ich die Jacke an und spaziere Richtung Spiridon-Louis-Ring. Das hilft auch mitten in Texten oder an deren noch ungeschriebenen Ende. Eine Runde durch den Olympiapark und die Gedanken fließen ins Werdende.

Vielleicht liegt es an der Kraft des olympischen Gedankens, der mich im Norden von hier beseelt. Vielleicht an der Aura der mit Küchenalufolie ausgekleideten „Ost-West-Friedenskirche“ des Väterchens Timofei, die bis heute ein Beweis dafür ist, dass auf dem Schutt von Kriegen kleine zauberhafte Gärten zu entstehen vermögen und dass weder die vergehenden Jahre noch die städtische Verwaltung eine Entschuldigung für verlorene Visionen sind. Vielleicht ist es auch einfach nur die stetige Bewegung, die meinen festgefahrenen Gedanken auf die Sprünge hilft.

Meinen Lieblingsblick werfe ich, kurz bevor ich am einzigen ganzjährig geöffneten Biergarten Münchens, der Olympiaalm, vorbeikomme, in meine Lieblingsrichtung Norden. Das ist ein Blick, wie es ihn nur einmal in der Landeshauptstadt gibt. Keine Liebfrauentürme, kein Karwendelgebirge, keine Zugspitze, kein Blauweißgerautetes und Krachledernes, nichts, was das Maß hält, nichts von der üblichen Theatinerkirchendrallheit und Marienplatzlieblichkeit und Viktualienmarktsmirsanmirheit. Nein, nach Norden gewendet sieht es in München nicht zünftig aus, sondern zukünftig. Seit langem schon, länger als ich zugereist bin schon.

Da sind das Olydorf, der 291 Meter hohe Fernsehturm, die BMW-Zylinder samt Betonschüssel, die Coop-Himmelblau-Welt, weiter draußen die Allianz-Arena, die Faultürme und das schlanke Windkraftrad. Wäre ich Filmemacherin, würde vor dieser Kulisse mein Science-Fiction-Heimatfilm entstehen. In einer traumhaften Sequenz zoomt die Kamera vom Horizont zurück, schwenkt nach links und schweift langsam über die Dächer der Schwimmhalle und des Stadions. Die Schwäne auf dem Olympiasee fangen zu singen an. Schnitt.

An manchen Tagen erinnert mich das Zeltdach des Olympiastadions an lustig hintereinander aufgespannte riesige Damen-BHs. An anderen Tagen hängt die Konstruktion so gelassen und zeitlos zwischen Himmel und Erde, dass ich heulen möchte. Das Ding wurde in den 70er-Jahren gebaut! Die Zukunft liegt nicht immer vorne.

Die Zukunft liegt zuweilen knapp unter der Oberfläche und hat das Aussehen von Karpfen. Mindestens 1 Meter langen,

hässlichen, fetten Monsterkarpfen! Wie letztes Frühjahr im Olympiasee. Die Karpfen trieben, einer neben dem anderen, im seichten Wasser und bewegten sich kaum. Ihr Anblick war unheimlich. Woher waren die Tiere so plötzlich gekommen? Existierten die Karpfen irgendwo in einer ungeahnten Tiefe des Olympiasees, aus der sie nun heraufgestiegen waren, um von uns gesehen zu werden? Aber warum? Ich blieb nicht die einzige Spaziergängerin, die etwas beklommen auf den schmalen Grünstreifen trat, der den See vom Fußgängerweg trennt, und abwartend ins veralgte Wasser spähte. Auch die Karpfen schienen zu warten.

Ich besuchte nun täglich den Park, nur um nach den Karpfen zu sehen. Was hatte ihr Auftauchen zu bedeuten? War es das normale Laichritual von Süßwasserfischen im Frühling, das ich die Jahre zuvor bloß nicht bemerkt hatte? Oder kündeten die massenhaft aufgetauchten Karpfen vom Exodus des Parks, vom Umkippen der Flora und Fauna, dem Ende der grünen Olympialunge und damit auch vom Umschlag einer heiteren Zukunft in die düstere Vergangenheit?

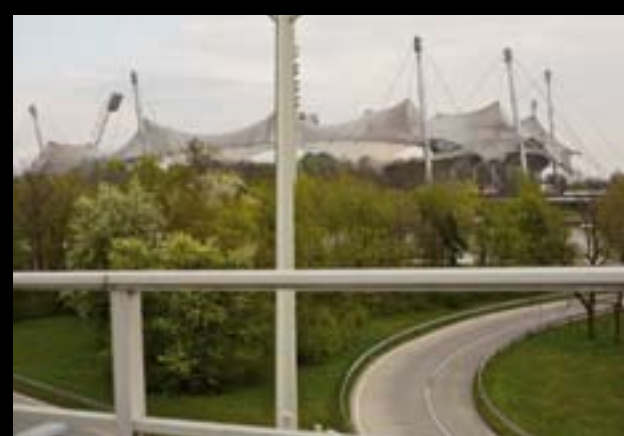
Die Karpfen warteten. Die dunkle Masse der trägen Fischleiber stand in eigentümlichem Kontrast zur geschäftig-bunten Sport & Freizeit Welt rings um den See. Auf den Wegen und Hügeln des Parks wurde wie üblich gejoggt, gewalked, geskated und gebiked. Mütter fuhren Kinderwagen aus, Hundebesitzerinnen und -besitzer ließen vierbeinige Lieblinge von der Leine, Jugendliche warfen Basketbälle, Touristen fotografierten. Die Karpfen aber schwammen wie das verdrängte Unterbewusstsein im trüben Seewasser. Nach einer Woche verschwanden sie.

An manchen Abenden sitze ich auf dem begrünten Schutthügel gegenüber vom Olympiastadion und lasse untätig den Tag vergehen. Die Sonne versinkt an solchen Abenden dunkelorange hinter dem Stadionsdach. Der Westen leuchtet. Im Westen ist noch Zukunft, denke ich. Und das Leuchten des Westens ist vor allem aus der Ferne schön. Für einen Moment ist mir, als schwebte Spiridon Louis wie ein immigrierter Aloisius über der Zeltdachspitze und winkte uns im untergehenden Sonnenlicht zu. Der griechische Wasserträger und erste Sieger des eigens für die Olympischen Spiele 1896 kreierten Marathonlaufs kannte wohl das verzwickte Verhängnis von Gegenwart und Zukunft. Im offiziellen Bericht zur damaligen Olympiade heißt es: „Als Spyros Louis aus Maroussi bei einem Wirtshaus in Pikermi vorbeikommt, trinkt er ein Glas Wein, erkundigt sich nach den vordersten Läufern und versichert mit Bestimmtheit, daß er sie erreichen und überholen werde.“

Hätte Louis damals ein Glas Bier verlangt, hätte man sicher gleich den ganzen Münchner Olympiapark nach ihm benannt. Ich kehre dem Norden den Rücken zu und spaziere nach Hause. Der Süden leuchtet. Der Süden leuchtet in München wieso. München ist ja gewissermaßen der Süden. Ein sonnen-

DAS IST EIN BLICK, WIE ES IHN NUR EINMAL IN DER LANDESHAUPTSTADT GIBT. KEINE LIEBFRAUENTÜRME, KEIN KARWENDELGEBIRGE, KEINE ZUGSPITZE, KEIN BLAUWEISSGERAUTETES UND KRACHLEDERNES, NICHTS, WAS DAS MASS HÄLT, NICHTS VON DER ÜBLICHEN THEATINERKIRCHENDRALLHEIT UND MARIENPLATZLIEBLICHKEIT UND VIKTUALIENMARKTSMIRSANMIRHEIT. NEIN, NACH NORDEN GEWENDET SIEHT ES IN MÜNCHEN NICHT ZÜNFTIG AUS, SONDERN ZUKÜNFTIG.

verwöhnter Zauberberg'esker Luftkurort. Hier beschatten sich die Menschen auch gerne mal die Augen vor lauter Licht. Die Zukunft liegt oft unter vorgehaltenen Händen begraben. In China gelten Karpfen übrigens als Symbol für finanziellen Erfolg und bestandene Prüfung. Es kommt immer auf den Standpunkt der Betrachtung an. Und auf die Sichtbarkeit des Betrachteten. Doch ob die Prüfung noch bevorsteht oder der Erfolg schon hinter uns liegt, das wissen vermutlich nicht einmal die östlichen Orakel.



METROPOLE GEGEN METROPOLIS? URBANITÄT ALS POSTULAT* *BAZON BROCK*

Spätestens seit Fritz Langs Film ist der Begriff „Metropolis“ negativ besetzt. Er kennzeichnet den Lebensraum von Menschen, der durch technische Funktionalität bis in die Sphäre des Privaten beherrscht wird: technische Funktionalität und nicht Rationalität, wie man bis in unsere Tage immer wieder leichtfertig behauptet. Eine folgenschwere Verwechslung; denn die innere Logik der Technik, deren Gefüge von Gesetzmäßigkeiten, ist nichts anderes als die Fortsetzung der inneren Logik der Natur. Die technische Funktionalität war so erfolgreich, weil sie auch bloß natürlich ist, gewalttätig auf den Überlebenskampf gerichtet, ziellos und inhuman. Die romanischen Kulturen haben das immer gewusst. Ihre Städte als ‚Terra murata‘ waren ein gegen die Natur ausgegrenzter Bezirk, in dem nicht die Natur des Menschen herrschen sollte, sondern rationale Konzepte des Sozialen.

Die Künste und Wissenschaften, das Recht und die Architektur, die Sitten und das Handwerk, die Verwaltung und der Handel folgten jenen Konzepten der Rationalität als Beherrschung und Überwindung der Natur, auch der Natur des Menschen; denn der natürliche Mensch ist bloß ein Affe, ein Wolf oder ein Schaf. Den romanischen Kulturen war deshalb jede Anbetung der Natur, wie sie die germanischen Völker entwickelten, völlig fremd. Ein Naturbegriff, wie ihn die Engländer und die Deutschen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts hervorbrachten, blieb Franzosen, Italienern und Spaniern verschlossen – Gott sei Dank.

Heute, seit die fünfte industrielle Revolution (Dampfmaschine, chemischer Dünger, Elektrizität, Telefonie, Elektronik) den gesamten Globus überzieht, sieht die Sache allerdings anders aus. Die alten Metropolen des utopischen Humanismus wurden in das weltweite Metropolis verwandelt, in die zeitgemäßen Verwüstungen der sich selbst überlassenen Natur des Menschen. Die Natur ist ein gleichwertiges und gleichgültiges Gefüge von Abhängigkeiten aller Lebensformen als totale Funktionalität. Das eben ist Metropolis auch: Es kennt keine Zentren der Höherentwicklung, keine ausgegrenzten Bezirke als Tempel, in denen Gott und Geist sich manifestieren; in Metropolis sind alle Programmatiken gleichwertig; der Zugang zu allem ist jedermann jederzeit umstandslos als abstraktes Recht gewährt.

Metropolis ist überall, und das heißt, dass heute der Provinzialismus überall ist. Willkür der lokalen Machthaber: Das genau heißt Provinzialismus. Das aus Geistlosigkeit, Fantasielosigkeit strikt funktional bestimmte Eigeninteresse, das keine übergeordneten Konzepte der Rationalität anerkennt – das ist der Provinzialismus. Kritik durch Rationalität brutal mit dem Hinweis auf funktionalistische Sachzwänge abzuschmettern – das heißt Provinzialismus. Die Ideologie des Provinzialismus heißt in Städtebau und Lebensformen „Regionalisierung“ und „Autonomie“: Die Schafe beanspruchen Autonomie in ihrer Weideregion, die Wölfe und Affen in der jeweils ihrigen. Das ist die Naturalisierung der Kultur zur technischen Zivilisation von Metropolis. Wir haben die Natur nicht mit der technischen Funktionalität zurückgedrängt oder gar zerstört, sondern wir

haben ihr erst zur völligen Durchschlagskraft verholfen. Deswegen verträgt sich der vor allem in Deutschland erfolgreiche Imperativ „Zurück zur Natur“ ganz ausgezeichnet mit dem technologischen Imperialismus.

Wenn man unter Natur die Lebensvoraussetzungen der Menschen versteht, müsste der Slogan der zukünftigen Entwicklung heißen: „Vor an zur Natur“. Unsere humane Rationalität hat eine Natur erst zu schaffen, wie Gott einst die Welt schuf. Nur so werden wir aus den Klauen einer blindwütigen Evolution entrinnen. Das aber bedeutet, die zweite Natur der technischen Zivilisation genauso zu bekämpfen und zu beherrschen wie die erste. In den technisch zivilisierten Wüsten von Metropolis sind an vielen Orten Metropolen (als ‚Terra murata‘) aufzurichten, aber diese Lebensräume humaner Rationalität inmitten weltweit herrschender Zivilisationswüsten werden ganz anders aussehen müssen als die alten Metropolen.

Was heute Öffentlichkeit genannt wird, heißt in den klassischen Definitionen von Kultur der Stadt Urbanität. In Lewis Mumfords Studie über die Kultur der Stadt von 1938 wird mit vielen Belegen deutlich gemacht, worin Urbanität besteht. Die alte ‚Urbanitas‘ bezeichnete in erster Linie ein gutes Benehmen in der Gemeinschaft der Menschen; diese Gemeinschaft hatte Urbanität, wenn die Gemeinschaft von Formen humaner Rationalität in Recht und Sitte, in Verwaltung und Handwerk, in Handel und sozialen Ritualen geprägt war. ‚Urbanitas‘ als ein solches menschenwürdiges Benehmen wurde zur Kennzeichnung der Städte, weil in den Städten dieses menschenwürdige Benehmen eine größere Chance hatte, sich zu entfalten, als außerhalb der Städte. Die Städte wurden zu Metropolen der humanen Rationalität. Der Metropolenbewohner lebt nicht in erster Linie in Ziegelsteinen, Marmor, Glas und Stahl, sondern in der Architektur des menschlichen Geistes, deren Fundamente jenes menschenwürdige Verhalten bildet, das Urbanität definiert.

Kulturgeschichtler, Stadtsoziologen, Sozialpsychologen und Stadtplaner gingen leider in den vergangenen hundert Jahren zu selbstverständlich von dem Gedanken aus, dass sich Urbanität als rationales menschenwürdiges Verhalten durch entsprechende Planungs- und Baumaßnahmen erzwingen lasse. Die Konzepte der Gartenstädte oder die der Trabantenstädte, die Konzepte der Stadtkernentflechtung von Wohnen und Arbeiten waren sicherlich gut gemeint, und sie dürfen auch in Zukunft nicht als totale Misserfolge abgeschrieben werden. Wir müssen aber für die Zukunft der Metropolen in Metropolis lernen, dass Urbanität nicht durch Architektur und Stadtplanung hervorgerufen werden kann, sondern dass Urbanität in einer entsprechenden Nutzung von Architekturen besteht, wie auch immer die aussehen mögen. Urbane Architektur der Metropolen erzieht uns nicht zu menschenwürdigem Verhalten, zum guten Benehmen unter Kontrolle der Rationalität durch die Kraft der Ausstrahlung von Formen und Materialien; urbane Architektur führt uns die Verpflichtung auf humane Rationalität beständig vor Augen, wenn diese Architektur selber die Kraft zur symbolischen Repräsentanz rationaler Imperative hat.

Natürlich ist der Einwand berechtigt, dass im elektronischen Metropolis der Zukunft es immer schwerer werde, die Imperative der humanen Rationalität noch zum Ausdruck zu bringen, sie zu gestalten. Wenn die Straßen in Metropolis zu Flugschneisen werden oder zu einem Geflecht vernetzter Datenstationen und personaler Computer, wenn die Plätze zu Bildschirmen werden und die Gärten zu TV-Studios, dann bleibt für die symbolische Repräsentanz, die ja immer materiell vergegenständlicht werden muss, kaum noch eine der bisher üblichen Realisationsformen. Aber weil gerade in Metropolis alles Design unsichtbar ist und alle entscheidenden Wirkungskräfte weder ertastet, gehört, geschmeckt, gerochen noch gesehen werden können, ist es um so wichtiger, die Imperative der Rationalität im urbanen Verhalten zu manifestieren, also nicht in den technisch rational gestalteten Dingen selbst, sondern im Umgang mit ihnen, dem Gebrauch, den wir von ihnen machen.

Sicher ist, dass wir lernen müssen, dass Urbanität, wie andere kulturelle Leitvorstellungen, nicht in Handlungsanleitungen für die Erzwingung wünschbarer Formen von Gemeinschaften umgesetzt werden dürfen; sie sind vielmehr Vorstellungen, anhand derer wir die je konkret gegebenen Lebensformen und Lebensbedingungen zu beurteilen, d. h. zu thematisieren und zu problematisieren vermögen. Sie repräsentieren ein utopisches Potenzial der Kritik, vor allem der Kritik an Behauptungen, irgendwelche Lebensformen und Lebensbedingungen seien so geschlossen und dicht, dass jedermann sich nur noch der Strömungsdynamik des Lebens zu überlassen brauche, um sich zu entfalten und zu entwickeln. Die kulturellen Leitvorstellungen können, wie die Geschichte lehrt, schwerlich so verwirklicht werden, dass wir ihrer im bloßen selbstverständlichen Lebensvollzug teilhaftig würden. Diese Leitvorstellungen dürfen tatsächlich nur Vorstellungen sein, denn nur solange vermögen sich Mitglieder einer Gemeinschaft gleichermaßen auf sie zu beziehen. Erst in dieser gemeinsamen Hinwendung nutzen wir die kulturellen Leitvorstellungen als ‚tertium conjunctionis‘, also zur Begründung von Gemeinsamkeit. Menschen brauchen nun einmal Begründungen für ihr Handeln, vor allem wenn sie gemeinsam handeln. Solche Begründungen als Rechtfertigungen sind billig zu haben. Ob diese Legitimationen allgemein anerkannt werden oder nur partiell – was aus ihnen architektonisch abgeleitet wird (zumeist als Katastrophe), kann nicht rückgängig gemacht werden, indem man gegenläufige Begründungen und Handlungen nachschiebt; (es ist ja ohnehin klar, dass alle nur das Beste wollten und dass sie sich deshalb in jedem Handeln als Planen und Verwirklichen gerechtfertigt sehen). Wenn es zur Katastrophe gekommen ist, ziehen sich alle auf die tatsächlich richtige Feststellung zurück, die Konsequenzen eines Handelns seien für niemanden in vollem Umfang absehbar; wieso wird aber dann immer noch geplant, als sei das möglich? Eben drum erfüllen die kulturellen Leitvorstellungen ihren Zweck nur dann, wenn wir aus ihnen eine prinzipielle Kritik unseres Handelns als Verhältnis von Planen und Verwirklichen entwickeln.

Der Verfasser dieses Essays begründet seine Vermutung, dass die Zukunft wahrscheinlich sei, durch die Erfahrung, dass in den zurückliegenden 120 Jahren, also seit dem Beginn der Lebensreform-Bewegung, der Gartencity-Planung, der Aussteigerkulturen etc., immer wieder die gleichen Fragen nach Sinn und Erfolg von Stadtplanung gestellt und auf gleiche Weise beantwortet wurden. In den Archiven des Deutschen Werkbunds, der gerade 100 Jahre alt geworden ist, finden sich dafür schlagende Beweise. Bazon Brocks Überlegungen zum Urbanismus wurden vor 25 Jahren geschrieben, ohne dass man behaupten könnte, sie seien auch nur teilweise gegenstandslos, überholt, großväterlich, trüb und langweilig. Ist diese immergleiche Aktualität ein Zeichen dafür, dass die westlichen Gesellschaften auf der Stelle treten, dass keine der Forderungen bisher erfüllt wurde oder dafür, dass die Autoren derart umfassend argumentierten, dass ihre Ausführungen noch weitere Jahrzehnte Gültigkeit beanspruchen dürfen? Die Antwort von Bazon Brock lautet: Die Ideologie des Fortschritts, vornehmlich von radikal-jugendlichen Newcomern postuliert, setzt nicht so sehr auf das Entwickeln von völlig neuen Aspekten und Bewertungsmaximen, sondern auf das Vergessen und das mutwillige Ausblenden (‚damnatio memoriae‘) der alten Auffassungen und Positionsbestimmungen, so dass den jungen Fortschrittlern ihre Vorstellungen als nie da gewesene Neuheiten erscheinen müssen. Warum wird das als ein Erfolg gewertet? Ganz einfach: Bedürfnisse müssen artikuliert und diskutiert werden – sie können nicht durch irgendeine probate Lösung gelöscht werden, weil sie dann als Antriebskraft wegfielen. Daraus folgt, dass wir Stadtplanung und Entwicklungsstrategien als Verfahren zu bewerten haben, die uns interessanten Gesprächsstoff liefern, an Stelle fundamentalistisch-totalitärer Behauptungen von definitiv beglückenden Lösungen für unsere Probleme.

////////////////////////////////////

Folgende Doppelseite:
Silvia Winefoet, Worauf wartet Deine Zukunft?, 2008

Situation und eine neue substantielle große freie Arbeit.

(Peter 41, 12.04.08) Ich könnte zwischen 30 und 35 habe ich

begriffen, dass ich aufhören muss zu warten, weil nichts

kommt. Alexander 47, (20.04.08) Ich warte auf nichts!

Ich bin glücklich so wie ich bin. Yvonne 33, (19.04.08)

man geimpft Ich warte auf größeren beruflichen Erfolg,

man sp eine wirtschaftlich komfortablere und konstantere

KÜNSTLER- UND AUTORENVERZEICHNIS**Atelier Van Lieshout**

1995 vom niederländischen Künstler Joep van Lieshout in Rotterdam gegründetes international anerkanntes Künstlerkollektiv, das mobile Häuser und funktionale Skulpturen entwirft. Slave City, eine „dystopische Metropolis“; ist eines der aktuellen Projekte.

Karin Bergdolt

Studium der Bildhauerei bis 2003 als Meisterschülerin bei Prof. Nikolaus Gerhart. Bayerischer Kunstförderpreis 2007. Seit der Installation und Aktion Ich wähle meinen Arbeitsplatz selbst, Grenzstation Oberjoch, Deutschland-Österreich 1998, kreisen ihre Arbeiten um das Thema Nutzung und Gestaltung von Raum. 2002 Gründerin der Initiative P.L.A.N., eine Maßnahme zur gedanklichen und der sinnlichen Umgestaltung von Ort und Raum.

Gerhard Berz

Langjähriger Leiter des Bereichs GeoRisikoForschung der Münchener Rück und Honorarprofessor für Meteorologie an der Ludwig-Maximilians-Universität München. Mitglied in vielen internationalen Organisationen zu Klimaschutz und Katastrophenvorsorge. Publikation u.a. Wetterkatastrophen und Klimawandel 2005

Bazon Brock

Professor für Ästhetik und Kunstvermittlung an der Bergischen Universität Wuppertal, Forschungsschwerpunkte im Bereich der Entwicklung einer Neuronalen Ästhetik. Mitglied der Forscher-Familie bildende Wissenschaftler. Publikationen u.a. Zukunft ohne Herkunft 2007, Design als Konzept einer universalen Zivilisation 2007

Wolfgang Czisch

Ehrenamtlicher Stadtrat 1973-96, Koreferent des Planungsreferates 1984-96, Stadtbereichsleiter Süd der Münchner VHS (a.D.), Programmausschussvorsitzender des Münchner Forums

Hildegard Denninger

Geschäftsführerin des Vereins BISS – Bürger in sozialen Schwierigkeiten e.V., Initiatorin der Ausstellung Architektur der Obdachlosigkeit 2003 in der Pinakothek der Moderne, 2008 ausgezeichnet für ihre Arbeit bei BISS mit dem Bundesverdienstkreuz.

Beate Engl

Lebt und arbeitet in München. Studium an der Akademie der Bildenden Künste München bei Prof. Olaf Metzel (Meisterschülerin 2001), an der School of the Arts Institute Chicago und an der Bauhaus Universität Weimar (MFAPublic Art 2004). Neben kuratorischen und kollaborativen Projekten fokussiert ihre künstlerische Praxis auf ortsspezifische Installationen und konzeptionelle Arbeiten.

Martin Fengel

Geboren, lebt und arbeitet in München. Fotograf und Künstler, 2004 Bayerischer Kunstförderpreis für Bildende Kunst, zahlreiche internationale Ausstellungen u.a. 2005 Favoriten, Städtische Galerie im Lenbachhaus, 2008 Ausstellung im Fotomuseum München

Dirk von Gehlen

Redaktionsleiter von jetzt.de, dem jungen Magazin der Süddeutschen Zeitung, das sich seit Beginn des Jahres in dem neuen Ressort grün mit modernem Umweltschutz befasst (crossmediales Angebot verbindet eine Community von 125.000 Nutzern mit zwei wöchentlichen Zeitungsseiten, u.a. dienstags die lokale jetzt.muenchen-Seite)

Peter Haimerl

Studio für Architektur, lebt in München. Seit 1998 städtebauliche Forschungsprojekte und Lehraufträge u.a. an der HBK Braunschweig, darin werden Szenarien und verbesserte Infrastrukturen für ganze Stadtregionen sowie völlig neue Planungsmethoden basierend auf Comuterprogrammen entwickelt, die auch in Realisierungsprojekte einfließen. Teilnahme an der Architekturbienale in Venedig 2004 und 2008.

Elisabeth Hartung

Kuratorin und Kunstwissenschaftlerin, kunst-buero. Projekte in den Grenzbereichen zwischen Bildender Kunst und anderen Disziplinen, 2008 Kuratorin des Programms zur zeitgenössischen Kunst Münchens am Wittelsbacherplatz anlässlich 850 Jahre München

Michael Hirsch

Philosoph und Politikwissenschaftler, lehrt in München und Frankfurt Politische Theorie und Ideengeschichte, in Stuttgart Ästhetische Theorie. Veröffentlichungen u.a.: Die zwei Seiten der Entpolitisierung. Zur politischen Theorie der Gegenwart, Stuttgart 2007; Herausgabe mit V.J. Müller und N. Schaffhausen, Adorno. Die Möglichkeit des Unmöglichen 2003

Ralf Homann

Künstler und Autor. Er studierte Bildhauerei in München und war bis 2007 Professor an der Bauhaus-Universität Weimar; seitdem arbeitete er in Stockholm, New York, Montreal und Berlin. Er mag schöne Städte.

Hermann Knoflacher

Studium Bauingenieurwesen, Mathematik und Geodäsie. 1970 bis 1983 Leiter des Instituts für Verkehrswesen im Kuratorium für Verkehrssicherheit, seit 1975 Vorstand des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Wien

Jörg Koopmann

Lebt und arbeitet in München, Fotograf und Künstler. 1997 Gründung des glossy Fotoforums mit Martin Fengel. 2001 Förderpreis der Stadt Münchens für Fotografie. Schwerpunkte: u.a. Bildjournalismus und Reisefotografie für internationale Magazine

Patricia London Ante Paris

Studium an der Akademie der Bildenden Künste München bei Daniel Spoerri. Zahlreiche Preise und Stipendien u.a. DAAD oder Förderpreis der Stadt München und internationale Ausstellungen. Lebt in München. Seit Juni 2005 Herausgeberin der Zeitschrift The Apfele Land. 2008 Herausgeberin des digitalen Kunstmagazins tbilisiDEEPART in Tiflis.

Gerhard Matzig

Seit 2000 Leitender Redakteur der SZ, betreut u.a. die Themengebiete Architektur, Urbanismus und Design. 1997 und 2002 Kritikerpreis der Bundesarchitektenkammer, 2006 COR-Preis Design

Elisabeth Merk

seit Mai 2007 Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München, zuvor Professorin für Städtebau und Stadtplanung an der Hochschule für Technik in Stuttgart. Von 2000-2006 Leiterin des Fachbereiches Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Halle/Saale, weitere Stationen waren Regensburg, München, Florenz

Gisela Müller

Lebt als freie Autorin in München, schreibt Prosa und „nomadische“ Texte. Publikationen u.a. Mein Ort ist das Fehlen eines solchen 2005 und VER/ORTEN 2005.

Armin Nassehi

Seit 1998 Professor für Soziologie an der Ludwig-Maximilians-Universität München. Arbeitsgebiete: Kulturosoziologie, Politische Soziologie. Publikationen u.a.: Geschlossenheit und Offenheit 2003; Der soziologische Diskurs der Moderne Suhrkamp 2006)

Dorothea Parker

Architektin und Stadtplanerin, schreibt über Architekturthemen, lebt und arbeitet in München

Amandus Sattler

Mitinhhaber des Münchner Architekturbüros Allmann Sattler Wappner. Seit 2005 Lehrauftrag Architektur & Städtebau, Akademie der Bildenden Künste, München. Projekte: u.a. Herz Jesu Kirche, Audi terminal, Pasing Arcaden und Haus der Gegenwart

Wolfgang Seiler

Naturwissenschaftler und international renommierter Klimaforscher. Honorar-Professor an der Universität Augsburg. Bis 2007 Direktor des Institut für Meteorologie und Klimaforschung. (IMK-IFU) des Forschungszentrums Karlsruhe. Mitglied in ver-

Impressum

Dieses Magazin erscheint anlässlich der Ausstellung *Zukunft: München* in der Reihe *Zukunft findet Stadt*, die vom 06. Juni bis zum 17. Juli 2008 in der Rathausgalerie in München gezeigt wird. Die im Magazin abgedruckten Artikel oder Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Herausgeberin dar.

Herausgeberin:	Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Idee/Projektleitung:	Anne Hogeback, Dina Straße
Redaktion:	kunst-buero München, Elisabeth Hartung, Lisa Hörstmann
Gestaltung:	HOELZL BRUSSIG I HundB, München
Druck:	Weber Offset, München
Photographie:	Jörg Koopmann, München
	Seiten 12-13 alle Abbildungen von Wolfgang Seiler
	Seiten 28-31 alle Fotos von Wolfgang Czisch
	Cover: Miroslaw Andrzej Oslizlo
Kunstbeiträge:	Atelier van Lieshout (S. 44), Karin Bergdolt (S. 8), Martin Fengel und Andreas Neumeister (S. 54), Beate Engl und Ralf Homann (S. 24), Patricia London ante Paris (S. 40), Tim Wolff (S. 34), Silvia Wienefoet (S. 60)
Architekturanimation:	Peter Haimerl (S. 18)