

Münchner Stadtgespräche



Stadt.

*Die Zukunft des
urbanen Lebens*

**Ausgabe
Münchner
Klimaherbst**



LEBEN

Gentrifizierung: Wie sich
München wandelt



NATUR

Ausgleichsflächenregelung



ESSEN

Regional und Bio!



MÜNCHEN AGENDA 21

Die Stadt im Blick

Klimaherbst zur Zukunft des urbanen Lebens

Die Antwort auf die Frage, wie wir leben wollen, scheint zunächst simpel - gut natürlich. Doch die Stadt, in der wir leben, verändert und entwickelt sich permanent weiter. Von E-Mobilität über Carsharing bis hin zum urbanen Gärtnern kann eine Stadt gerade in Zeiten des Klimawandels an Lebensqualität gewinnen.

Gründe genug, dass sich die Stadtgesellschaft aktiv mit dem Großstadtleben der Zukunft befasst. Die Bildungsreihe Klimaherbst widmet sich heuer dem Leitmotiv Stadt, Jahresthema der UN-Weltdekade „Bildung für eine nachhaltige Entwicklung“. Aktivitäten zu fokussieren, Partner zu aktivieren und unterschiedliche Perspektiven öffentlich zu diskutieren - das haben die über 50 beteiligten Organisationen mit ihrem Programm im Blick.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: 75 Veranstaltungen verschiedenster Formate laden zum Mitdenken, Mitreden und Mitmachen ein. Gegliedert in die Bereiche Debatten, Leben in der Stadt, Grün, Kunst und Jung in der Stadt spiegelt der Klimaherbst im fünften Jahr seit seiner Gründung die Vielfalt der Münchner Stadtgesellschaft besser wider als je zuvor. Nicht nur zum Zuhören sind

Münchnerinnen und Münchner eingeladen. Direkte Beteiligung ist erwünscht, zum Beispiel beim Schreibwettbewerb für Schülerinnen und Schüler oder bei Führungen durch gewachsene Stadtviertel, die umgestaltet werden.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München fördert die 17-tägige Veranstaltungsreihe aus Mitteln des Agenda-Topfes und ist Kooperationspartner einiger Veranstaltungen. Am Mittwoch, 5. Oktober findet der Auftakt mit Bürgermeister Hep Monatzeder und Referent für Gesundheit und Umwelt Joachim Lorenz im Alten Rathausaal statt. Der Soziologieprofessor Armin Nassehi und der Architekt David Wegener werden über die Planbarkeit lebens-

werter Städte und die kontinuierliche Neugeburt von Stadtkulturen durch Kooperation und Beziehungsnetze sprechen.



Der Münchner Klimaherbst sucht Antworten auf die Frage, wie wir zukünftig leben wollen.

Text: Alexandra Heitz
Referat für Gesundheit und Umwelt
Fotos: Michael Nagy
Presseamt München



Stadt. Die Zukunft des urbanen Lebens

MÜNCHNER
:KLIMA
HERBST

Münchner Klimaherbst
5. bis 21. Oktober 2011
Programmübersicht:
www.klimaherbst.de

- Wie urban ist die Welt? Auftaktabend im Alten Rathausaal (Marienplatz 15), Mittwoch, 5.10., 19 bis 21 Uhr, Eintritt frei

Veranstaltungen zum Leben in der Stadt (Auswahl):

- Familien-Wohnen im Ballungsraum München - Fachgespräch mit Stadtplanerinnen, Stadtplanern und Bauträgerunternehmen über Wohnkonzepte für Familien in der Stadt. Bauzentrum München, Willy-Brandt-Allee 10, Montag, 10.10., 16 bis 18:30 Uhr
- Neue Allianz von Mietern und Vermietern? Die Sanierung älterer Gebäude ist unverzichtbar, um den Energieverbrauch zu senken und regenerative Energien zu nutzen.

Das Fachgespräch zeigt Möglichkeiten einer besseren Zusammenarbeit zwischen Mietparteien, Vermieterinnen und Vermietern und der Hausverwaltung.

Bauzentrum München, Willy-Brandt-Allee 10, Dienstag, 11.10., 16 bis 18:30 Uhr

- Bürgerengagement goes Wohnzimmer - Im eigenen Viertel Klimaschutz-Ideen finden und umsetzen. Dazu laden die vier Münchner Klimawerkstätten interessierte Nachbarinnen und Nachbarn in Schwabing, Giesing, Neuhausen und Pasing/Laim ein. Mehrere Orte (www.klimawerkstaetten.de), Donnerstag 20.10., 19 bis 21 Uhr (Anmeldung erforderlich)
- Move:me - Filmfestival für mobile Evolution - Zum Abschluss des Münchner Klimaherbstes bietet das Filmfestival der Mobilität von morgen eine Plattform. Veranstalter ist Green City e.V. mit Unterstützung des Referats für Gesundheit und Umwelt. Neues Gabriel, Dachauer Str. 16, Mi./Do. 19./20.10., ab 19 Uhr, Fr. 21.10., ab 18 Uhr, danach Abschlussparty.

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

München zählt zu den lebenswertesten Großstädten der Welt. Jede Menge Grünflächen, ein reiches Kulturangebot, Freizeitmöglichkeiten noch und nöcher und der Wirtschaft geht es trotz Finanzkrisen beständig gut. „Was will man mehr?“, möchte man da fragen.

Doch freilich hat auch die bayerische Landeshauptstadt empfindliche Stellen, die gerade im Hinblick auf die Zukunft genauer beleuchtet werden sollten. Ein solches Thema ist etwa der immer knapper werdende Wohnraum und die damit verbundenen hohen Mieten. Die Münchner Stadtbaurätin Prof. Dr. Elisabeth Merk erklärt im Interview, wie sie die Herausforderungen der Münchner Städtebauplanung meistern will. Der Leitartikel des Stadtsoziologen Dr. Detlev Sträter dreht sich um den modernen Begriff „Gentrifizierung“ und zeigt auf, dass sich diese Entwicklung schon heute in München beobachten lässt. Außerdem haben wir die fünf größten Fraktionen im Stadtrat gefragt, wie sie sich unsere Stadt im Jahre 2050 vorstellen.

Doch auch wir Bürger können zu einer höheren Lebensqualität in der Stadt beitragen, wenn wir klimabewusster leben. Etwa den guten Münchner Nahverkehr und den Carsharing-Anbieter STATAUTO nutzen oder am besten mit dem Fahrrad fahren. Dann könnte München künftig nicht nur „Radlhauptstadt“ Deutschlands, sondern ganz Europas werden, wie Peter Kappel vom ADFC vorschlägt.

Auch eine bewusste Ernährung ist aktiver Umweltschutz: Beim Einkauf entscheiden wir, wie weit die Tomate vom Strauch bis auf unseren Teller reisen muss und ob ein Schwein die Sonne gesehen hat, bevor es als Schnitzel neben den Pommes landet. Mit regionalen und biologischen Lebensmitteln leisten wir sogar drei wertvolle Beiträge zur Verbesserung der Lebensqualität hier und weltweit: Wir verringern unseren klimatischen Fußabdruck, schonen Äcker und Flüsse vor Pestizidverseuchung und graben der industriellen Landwirtschaft, die Menschen, Tiere und Ressourcen ausbeutet, das Wasser ab.

Eine inspirierende und bereichernde Lektüre wünscht

Katja Bachert



04



12



16

Inhalt

- | | |
|--|--|
| <p>04 Der Preis der Weltstadt
Gentrifizierung: Wie sich München wandelt</p> <p>07 München der Zukunft
Visionen der fünf größten Fraktionen im Stadtrat</p> <p>10 Optimieren statt maximieren
Stadtbaurätin Prof. Dr. Merk im Interview</p> <p>12 Ist Naturzerstörung ausgleichbar?
Über die Ausgleichsflächenregelung in München</p> <p>14 Richtig sanieren
Modernisierungskonzepte sparen Energie, Geld und Zeit</p> <p>15 Sapporo nach dem 11. März
Wie unsere japanische Partnerstadt den GAU erlebte</p> | <p>16 Regional und bio!
Bewusste Ernährung beginnt beim Einkauf</p> <p>18 Mehr als nur Konsum
Bauer sucht Verbraucher: Investition in Nachhaltigkeit</p> <p>20 Unsere Radlhauptstadt, Teil 1
Der Appell eines Fahrradlobbyisten</p> <p>21 Unsere Radlhauptstadt, Teil 2
Umfrage unter FahrradfahrerInnen in der Innenstadt</p> <p>22 Ein Auto für alle
Interview mit Olaf Rau, Geschäftsführer von STATAUTO</p> <p>24 Impressum, Kontakte, Termine</p> |
|--|--|



Der Preis der Weltstadt

München wächst. Keine andere Metropole Deutschlands zieht Besserverdienende und Investoren so magisch an wie die bayerische Landeshauptstadt. Doch die Popularität hat einen Preis: Gentrifizierung.

München ist zweifellos eine lebenswerte Stadt. München ist auch eine wirtschaftlich prosperierende Stadt, mit wissens- und forschungsintensiven Branchen, mit vielfältigen Berufen bei vergleichsweise geringer Arbeitslosigkeit. Die Wirtschaft ruft nach Arbeitskräften. Diese brauchen bezahlbare Wohnungen, ebenso wie Münchnerinnen und Münchner, die innerhalb der Stadt umziehen, weil junge Menschen eigenständig leben wollen, weil aus Paaren junge Familien werden. Ein vielfältiger Ausdruck des demografischen und sozialen Wandels in den Quartieren der Stadt.

Aber es geschieht mehr: Wer durch die Stadt geht, spürt und sieht, dass sich das Gesicht Münchens signifikant verändert. Und dies mit wachsendem Tempo. Vieles davon wird als positiv empfunden, etwa wenn Häuser modernisiert, Plätze neu gestaltet oder Schulen, Kindergärten, Kinder- und Jugendtreffs, Sportplätze den heutigen

Ansprüchen entsprechend hergerichtet werden. Viele Veränderungen halten jedoch nicht, was sie versprechen. Sie greifen tief in gewohnte Lebensabläufe ein: Bezahlbare Wohnungen werden immer knapper, Kosten für Haussanierungen – so notwendig sie oft sind – werden auf die Mieter umgewälzt, und Modernisierungen von Investoren häufig als Mittel zur Vertreibung der alteingesessenen Bewohner genutzt, damit Miet- in Eigentumswohnungen umgewandelt werden können. Nicht zuletzt mutiert das Wohnumfeld zur Fremde, wenn beliebte Treffpunkte mir nichts dir nichts aus dem Quartiersleben verschwinden.

So funktioniert Gentrifizierung

Das System dahinter heißt Gentrifizierung. Das Wort war bis vor kurzem nur Stadtforschern, Geografen und Soziologen bekannt. Inzwischen ist es in aller Munde. Dabei ist der Begriff, der vom englischen Wort „gentry“ stammt und übersetzt so viel wie

niederer Adel bedeutet, die wissenschaftliche Bezeichnung für die immobilienwirtschaftliche Aufwertung und des forcierten sozialen Wandels von Stadtteilen.

In München können wir beobachten, wie ein Stadtviertel nach dem anderen umgekrempelt wird: Zuerst waren Schwabing und die Maxvorstadt dran, dann Haidhausen, das Gärtnerplatz- und das Glockenbachviertel, dann die Isar- und Ludwigsvorstadt. Jetzt der zweite Ring um die Innenstadt: die Au, Untergiesing, das Dreimühlenviertel, dahinter Sendling und das Westend, auch in Thalkirchen zeichnen sich schon erste Tendenzen ab. Und in der Maxvorstadt beginnt der Prozess bereits von neuem.

Dabei wird deutlich: Gentrifizierung ist nicht mehr die Ausnahme, sondern die Regel. Sie ist städtischer Mainstream und längst zum Leitmotiv der Stadtentwicklung erkoren (A. Holm). Dieser Prozess wird im Wesentlichen davon getragen, dass gut und besserverdienende Schichten gewachsene

Stadtquartiere für sich entdecken, in denen bislang Bewohner mit niederen Einkommen und sozialem Status beheimatet sind. Beschleunigt wird das Ganze durch das Auseinanderdriften der Münchner Stadtgesellschaft: Sie spaltet sich auf in eine wachsende Armutsschicht einerseits und eine wachsende Schar von Gutverdienenden andererseits. Auch die Mittelschicht dazwischen gerät unter ökonomischen und sozialen Druck, sie wird dezimiert. Der soziale Kitt der Stadtgesellschaft bröckelt.

Kapital erobert Wohnraum

Eine straffe Durchkapitalisierung der Stadt im Interesse potenter Geld- und Immobilienbesitzer nimmt ihren Lauf. Die beschleunigte kapitalgetriebene Stadtverwertung ist eine unmittelbare Folge der inzwischen hegemonialen Ideologie des „Neoliberalismus“: Er huldigt „den Märkten“ und produziert mit steuerpolitischen Instrumenten privaten Reichtum und öffentliche Armut. Die seit Jahren andauernde Finanzkrise hat Kapitalanlegern die Risiken des Finanzkasinos vor Augen geführt. Seitdem suchen sich weltweite Kapitalanleger jetzt neue Anlage-Sphären. Der Geldadel schichtet seine Vermögenswerte nun in vermeintlich sicheren Immobilienbesitz um. Und wo wird dieser Besitz besser verzinst als in Städten wie München mit höchsten Miet- und Bodenpreisen. Das Wettrennen um die fettesten Immobilienbrocken hat längst begonnen.

Wiederholt sich die Geschichte?

Seit 1918 – also nunmehr fast 100 Jahren – haben wir das allgemeine und demokratische Wahlrecht. Bis dahin war das Wahlrecht an den Besitz von Grund und Boden geknüpft: Nur wer Eigentum besaß, konnte mitentscheiden. Anfang des letzten Jahrhunderts betraf dies in München nur fünf Prozent der Einwohner; 95 Prozent der Münchnerinnen und Münchner besaßen kein Wahlrecht.

Und wie wird heute Stadtentwicklung in München betrieben? Im Grunde fast wie zu Zeiten vor dem allgemeinen Wahlrecht. Eine kleine Schar von Investoren und Geldanlegern nimmt Einfluss darauf, was, wo und wie gebaut wird. Sie entscheidet mit, wer in den Stadtvierteln leben kann – und wer nicht.

Wenn Wohlhabende mit ihrem sozialen Status in ein traditionelles Wohnviertel ziehen, erwarten sie von ihrem neuen Wohnumfeld, dass es all das bietet, was ihrer Gehaltsklasse entspricht. Das verändert die Leistungsangebote, die Nachbarschaftskontakte und das Sozialklima im Quartier.

Die Zukunftsfähigkeit der Boom-Town München wird sich – nicht nur, aber auch – an der Regulierung des Wohnungssektors bemessen. Ein Dach über dem Kopf zu haben, ist ein fundamentales Lebensrecht. Wohnen zu können, bedeutet physische und soziale Sicherheit. Wohnungen sind die Lebensorte der Menschen; sie genießen besonderen Schutz. Aber der Wohnungssektor ist umkämpft: Mieter (Wohnungsbesitzer) haben ein Interesse daran, ihre Wohnungen angemessen nutzen zu können; Wohnungseigentümer sehen in ihren Wohnungsbeständen eine Quelle für Profit, Miete ist die Verzinsung des eingesetzten Finanzierungskapitals. Ein Mietshaus ist beides – für den Mieter lebensnotwendig, für den Eigentümer der Garant, dass sein Immobilien-Anlagevermögen angemessen verwertet wird.

Aber es ist auch festzuhalten, dass es in München noch eine große Zahl von Hauseigentümern gibt, die in sehr sozialer Weise daran interessiert sind, dass ihre Hausbewohner sich in ihren Wohnungen wohl fühlen und sie deshalb auch mit ihren Mieterforderungen zurückhaltend sind. Aber diese Hauseigentümer sterben aus.

Darum geht es: Um die Bestimmung der Konfliktlinie zwischen einerseits den Nutz- und Gebrauchswertinteressen der Bewohner an ihren Wohnungen und andererseits den Verwertungsinteressen von Kapitalanlegern, die in Häuser und Grundstücke investieren und daraus Zinsen und Gewinne erwarten. Die begriffliche Spanne zwischen Wohnungs-Versorgung und Wohnungsmarkt verdeutlicht die unterschiedlichen Interessen.

Wenn man Wohnungsversorgung ausschließlich als Wohnungsmarkt begreift, ist der Tunnelblick zwischen Angebot und Nachfrage auf eine möglichst hohe Rendite gerichtet. Man gewinnt den Eindruck, dass die Immobilienwirtschaft nicht mehr die Wohnungsversorgung der Gesamtbevölkerung im Auge hat, sondern ihre Hauptaufga-



Münchens 24 Stadtviertel: Am höchsten sind die Mieten im dicht besiedelten Zentrum.



Geschäftsleute im U-Bahnhof Marienplatz: Viele Menschen ziehen für den Job nach München.

be darin sieht, einer vermögenden Klientel von Betuchten und Kapitalanlegern den roten Teppich in die Innenstadt und von dort die attraktiven innerstädtischen Quartiere auszurollen und sie dort mit angemessenem Wohnraum zu versorgen.

Was tun? Natürlich ist zuerst die Stadtpolitik und die planende Verwaltung gefragt. Sie haben einige Instrumente in der Hand, mit denen der Umwälzungsprozess der Stadt etwas entschleunigt werden kann:

- Erhaltungssatzungen können für Stadtquartiere erlassen werden, in denen die gewachsenen sozialen und kulturellen Strukturen und Versorgungsnetze durch Spekulation von Zerstörung bedroht sind.
- Hier kann die Stadt ein Vorkaufsrecht wahrnehmen oder androhen, wenn Immobilienverkäufe zu unerwünschten sozialen Folgen führen würden.



Wohnen morgen: Seit 2007 existiert das Stadtquartier Ackermannbogen in Nord-Schwabing.



Wohnen gestern: Die Kutscherhäuser in der Birkenau sollen bald abgerissen werden, Be- und Anwohner kämpfen für den Erhalt.

- Für den gesetzlich vorgesehenen Wiederverkauf der Immobilie nach ein paar Jahren kann die Stadt Sozialklauseln definieren. Damit sozial orientierte Hauskäufer, wie (ehemals Gemeinnützige) Wohnungsunternehmen oder Genossenschaften, bevorzugt und meistbietende Spekulanten abgeschreckt werden.

Doch darüber hinaus ist das Instrumentarium der Stadt im Grunde sehr begrenzt. Ein gesetzlich zu fixierendes Umwandlungsverbot, wie es die Stadt München seit Jahren fordert, wird von der Landtagsmehrheit abgeblockt. Dies zeigt umso mehr, was benötigt wird:

- ein wirksames Eingriffsinstrumentarium, um spekulatives Kaufen und Bauen und die Zerstörung von bezahlbarem Wohnraum zu unterbinden,
- ein soziales und kommunalisiertes Bodenrecht, um spekulative Gewinne abzuschöpfen oder gar nicht erst entstehen zu lassen,
- mehr und bessere Instrumente, um genossenschaftliches und gemeinwohlorientiertes Wohnen durchzusetzen und zu verbreitern und um zeitgemäße Wohnmodelle umzusetzen.

Wohnraumbeschaffung ist Aufgabe des Gemeinwesens

Billiger Wohnraum wird benötigt, aber die Immobilienwirtschaft ist offensichtlich nicht in der Lage, günstigen Wohnraum zu schaffen. Deshalb brauchen wir ein wohn-

raumschaffendes wirtschaftspolitisches Segment, das günstige Wohnraumversorgung als Infrastrukturpolitik, als eine kollektive Aufgabe des Gemeinwesens begreift. Eine effektive Wohnraumversorgung muss organisatorisch anknüpfen an dem, was es schon einmal gab: am Sozialen Wohnungsbau – als eine öffentliche Aufgabe infrastruktureller Versorgung, bevor diese von der ersten schwarz-gelben Bundesregierung mittels Steuergesetzgebung Ende der 1980er Jahre zerschlagen wurde. Bei dieser Aufgabe sollten auch Wohnungsgenossenschaften, kommunale und private, aber sozial orientierte Wohnungsunternehmen und private Baugruppen – mit öffentlicher Unterstützung – mithelfen.

Aber das allein wird nicht ausreichen. Warum sollte man nicht einmal kommunalpolitisch innovative Wege beschreiten? Ideen gäbe es dazu – Zitat:

- „Die Verteilung und Nutzung des Bodens wird von Staats wegen überwacht. Missbräuche sind abzustellen.“
- „Steigerungen des Bodenwertes, die ohne besonderen Arbeits- oder Kapitalaufwand des Eigentümers entstehen, sind für die Allgemeinheit nutzbar zu machen.“

Diese Sätze stehen nicht im Programm einer systemüberwindenden Partei, sie stehen auch nicht im Kommunistischen Manifest. Diese Sätze stehen in Art. 161 der Bayerischen Verfassung, gültig seit 1946; das

Grundgesetz enthält in Art. 15 Ähnliches. Bevor sich die Politik immer wieder darauf beruft, sie könne nichts tun, ihr seien die Hände gebunden, wäre es doch eine lohnende und äußerst zukunftssträchtige politische Innovation, wenn diese Verfassungsgebote für die kommunale Planung und Stadtentwicklung operationalisiert werden könnten.

Großstädte sind Innovationsräume, sind wirtschaftliche, soziale und kulturelle Labore der Zukunft. München hat die Chance, sich als Alternative zur Perspektivlosigkeit des neoliberalen Mainstreams zu profilieren: als „Modellregion für soziales Zusammenleben in einer integrierten Stadtgesellschaft“, so wie es das Projekt „Zukunft München 2030“ bereits vor Jahren vorgeschlagen hat.

In einem Experimentierfeld für sozial-integrative Zukunftsmodelle für ein selbstbewusstes und solidarisches „Gutes Leben“ könnten Visionen eines bürgergesellschaftlichen Zusammenlebens erprobt und umgesetzt werden – gewiss eine bessere Alternative als eine sich in arm und reich sozialräumlich aufspaltende Stadtgesellschaft. Allerdings: Man muss es wollen und auch tun.

Text: Dr. Detlev Sträter

Dipl.-Soziologe, wissenschaftlicher Mitarbeiter am IMU Institut München, stv. Programm Ausschuss-Vorsitzender beim Münchner Forum

Fotos: Fotolia, Thomas Mottner/Münchner Forum

München der Zukunft

München zählt zu den lebenswertesten Großstädten der Welt. Damit dies auch so bleibt, müssen Themen wie Verkehr, Wohnungsmangel, die Erhaltung von Grünflächen aber auch Kinderbetreuung und Bildung mit dem steten Wachstum und den steigenden Anforderungen in Einklang gebracht werden. Die fünf stärksten Fraktionen im Stadtrat verraten ihre Vision vom München der Zukunft.

Interviews: Katja Bachert, Fotos: Fotolia, SPD, Bündnis 90/ Grüne-rosa Liste, CSU, Die Linke, FDP



Alexander Reissl, Fraktionsvorsitzender SPD

1. Wie sieht Ihre Vision einer nachhaltigen Stadtentwicklung von München für die Jahre 2020 und 2050 aus?

Nachhaltigkeit ist für uns Ziel bei Umwelt, Energie, bei Finanzen und Wirtschaft, bei Bildung, Sport und Gesundheit, beim Wohnungsbau, bei sozialen Belangen und der solidarischen, toleranten Stadtgesellschaft.

2020 wird die nördliche Isar im Stadtgebiet renaturiert sein. Durch die Ausbauoffensive der kommunalen Stadtwerke werden wir bis 2020 einen Großteil und bis 2025 den gesamten Energiebedarf Münchens regenerativ erzeugen. Der Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen ist gedeckt, es wird deutlich mehr Ganztagsklassen geben, alle Sportanlagen werden saniert sein, München hat weiterhin eine niedrige Arbeitslosenquote.

Durch die zweite S-Bahn-Stammstrecke wird die Stadt vom Verkehr deutlich entlastet. Die Tram- West- und Nord-Tangenten sind in Betrieb, die Süd-Tangente ist in Planung. Der oder die Oberbürgermeister/in ist

von der SPD, ebenso die Stadtratsmehrheit.

2050 werden nur noch Elektrofahrzeuge unterwegs sein. Es gibt genügend bezahlbaren Wohnraum, den wir zusammen mit der Metropolregion geschaffen haben. Die Stadt ist durchzogen von Grünzügen.

Die Luftqualität hat sich deutlich verbessert. Der Radverkehrsanteil hat sich auf 25 Prozent erhöht. Das ÖPNV-Netz ist maximal ausgebaut. Dank der nachhaltigen SPD-Politik ist die Stadt schuldenfrei, investiert aber nach wie vor kräftig in die Infrastruktur und die Bildung.

2. Wo besteht Ihrer Meinung nach dringender Handlungsbedarf?

Beim ÖPNV müssen Freistaat und Bund zu einer Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke kommen, damit das wichtigste Verkehrs- und Ökologieprojekt des Jahrhunderts gebaut werden kann. Das Umland wie die privaten Bauträger müssen sich mehr in den Bau von bezahlbaren Wohnungen einbringen.

3. Wie wollen Sie diese Ziele realisieren?

Bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke werden wir auf die Einhaltung der Zusagen pochen. Den Freistaat werden wir weiterhin drängen, ein Umwandlungsverbot von Miet- in Eigentumswohnungen zu beschließen. Mit dem Umland und privaten Bauträgern sind Lösungen für die Wohnraumproblematik, beispielsweise höhere Nutzungsdichten entlang der Nahverkehrsverbindungen, zu finden.



Siegfried Benker, Fraktionsvorsitzender Bündnis 90/Die Grünen – rosa Liste

1. Wie sieht Ihre Vision einer nachhaltigen Stadtentwicklung von München für die Jahre 2020 und 2050 aus?

2050 ist die Stadt bis an ihre Ränder zugebaut. Aber dank der Grünen im Münchner Rathaus wurde schon früh dafür gesorgt, dass die großen Grünzüge, die Parks, der Isargrünzug mit dem Englischen Garten und die großen Heidegebiete für immer frei-



gehalten werden müssen. Es ist gelungen Ökologie, Naturschutz und Urbanität zu verbinden. Nachdem der zweite S-Bahntunnel überfüllt ist, wird jetzt als dritte Stammstrecke der Südring endlich gebaut. Der Autoverkehr, der wegen der 29. Ölkrise eh schon deutlich reduziert und größtenteils mit Elektrofahrzeugen abgewickelt wird, ist jetzt nur noch bis zum Mittleren Ring möglich – danach müssen alle in den öffentlichen Nahverkehr umsteigen.

Die Energiewende hat geklappt, das Spaßbad in OHU II ist ein beliebtes Ausflugsziel, der Forschungsreaktor wurde in ein „Museum der gescheiterten Wissenschaftsträume“ verwandelt. Baugenehmigungen gibt es nur bei nachgewiesenem Plusenergiestandard, Solaranlagen auf jedem Dach sind selbstverständlich. Das Oktoberfest hat die Zertifizierung 100 Prozent Bio erhalten. Ach ja: Die entscheidenden Weichen konnten gestellt werden, als bei den Wahlen 2014 aus rot-grün endlich grün-rot wurde.

2. Wo besteht Ihrer Meinung nach dringender Handlungsbedarf?

Eindeutig beim Verkehr. Ziel muss eine weitere Reduzierung des Individualverkehrs sein. Beim ÖPNV: Die zweite Stammstrecke muss endlich die S-Bahn entlasten – aber gleichzeitig müssen die anderen Verbesserungen bei der S-Bahn endlich kommen. Der Naturschutz muss ein höheres Gewicht bekommen. Mit dem immer noch wachsenden Zugungsdruck auf München besteht Gefahr für alles Grün, was nicht wirklich geschützt ist.

3. Wie wollen Sie diese Ziele realisieren?

Das tun wir bereits. Die Fraktion Die Grünen – rosa Liste im Münchner Rathaus arbeitet intensiv daran, Ökologie und Urbanität zu verbinden. Hier ist kein Platz um all die Initiativen für mehr Radverkehr und weniger Autoverkehr, für die Energiewende, für Naturschutz aufzuzeigen. Wir arbeiten daran, dass München auch wenn unsere Kinder groß sind eine lebenswerte Stadt geblieben ist.

Josef Schmid, Fraktionsvorsitzender CSU

1. Wie sieht Ihre Vision einer nachhaltigen Stadtentwicklung von München für die Jahre 2020 und 2050 aus?

Der Wohnraum muss durch mehr Wohnungsbau und eine verbesserte, partnerschaftliche Kooperation mit dem Umland bezahlbar bleiben. Leben und Arbeiten sollte enger zusammenrücken, damit lange Arbeitswege entfallen. Zugleich sollte mehr privates Grün neben dem öffentlichen entstehen. Auch für ausreichende Kinderbetreuung muss die Stadt sorgen. Wir müssen die Energiewende schaffen und auf den Gesundheits- und Verbraucherschutz achten.

2. Wo besteht Ihrer Meinung nach dringender Handlungsbedarf?

Ganz eindeutig beim Wohnungsbau. Die Stadt erreicht ihre eigenen Ziele nicht. 7000 Wohneinheiten sollen gebaut werden, 2009 waren es lediglich 4401. Statt 1800 Wohnungen im geförderten Wohnungsbau wurden 2010 nur 1007 fertig gestellt.

3. Wie wollen Sie diese Ziele realisieren?

Eine zentrale Forderung ist die Umstellung von der Objekt- zur Subjektförderung, eine Wohnungsbauförderung für die Bewohner, kurz: Menschen fördern statt Beton. Wir wollen prüfen, ob und wie vorhandene Büroflächen in Wohnraum umgewidmet werden können. Eine Bauflächengewinnung könnte sich durch die Durchforstung von Alt-Bauungsplänen ergeben.

Die Einhausung bzw. Untertunnelung großer Verkehrsadern könnte ebenfalls zum Flächengewinn beitragen. Eine Aufstockung um zwei Stockwerke, wo möglich und städtebaulich vertretbar, könnte mehr Wohnraum schaffen. An den ÖPNV-Knotenpunkten könnte nachverdichtet werden. Mehr



Wohneigentum für die Münchnerinnen und Münchner ließe sich durch die Förderung von Baugenossenschaften und -gemeinschaften erzielen. Eine Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren würde schneller Baurecht schaffen. Die partnerschaftliche Kooperation mit den Umlandgemeinden ist unerlässlich.

Brigitte Wolf, Die Linke

1. Wie sieht Ihre Vision einer nachhaltigen Stadtentwicklung von München für die Jahre 2020 und 2050 aus?

2020 sind demokratische Mitwirkungsmöglichkeiten verbessert. Durch Bezirksausschüsse, Bürgerhaushalte und frühzeitige Beteiligung an der Stadtentwicklungsplanung hat München zahlreiche Werkzeuge, um die drängendsten Probleme anzugehen: Armutslöhne, Kinder- und Altersarmut, Mangel an bezahlbarem Wohnraum, Ausbau des ÖPNV.

2050 nimmt München im Kreis selbstbewusster Landgemeinden und Städte ausgewählte Zentralfunktionen in der Metropolregion wahr. Sie ist in der internationalen Kooperation ein gesuchter Standort und beliebter Wohnort geblieben: Sparsamer Ressourcenverbrauch, Respekt gegenüber der Arbeitsleistung der Menschen, weltoffen und immer an positiven Entwicklungen interessiert. Alle Einwohner/innen genießen die gleichen Rechte. Nach erfolgter

Rüstungskonversion konzentriert sich die Stadtgesellschaft auf solidarischen Austausch mit allen Erdteilen.

2. Wo besteht Ihrer Meinung nach dringender Handlungsbedarf?

Im sozialen Bereich. Eine zukunftsfähige Stadtgesellschaft kann Armutslöhne nicht tolerieren, die Kinder- und Altersarmut verursachen. Ausgebaut werden muss Infrastruktur, die dem sozialen Ausgleich dient und Entwicklungschancen eröffnet: Wohnen, Erziehung, Bildung. Kriege und Umweltkatastrophen treiben Viele zur Flucht. Die Abschottungspolitik Europas führt zu zahlreichen Toten. Dies muss sich ändern, Menschenrechte gelten auch für Flüchtlinge!

3. Wie wollen Sie diese Ziele realisieren?

Die „Münchner Mischung“ erfordert ein respektvolles Neben- und Miteinander von sozialen und kulturellen Funktionen. Sie setzt voraus, dass niemand von den Chancen in



Stadt und Region ausgeschlossen werden kann. Interkulturelle Kooperation bringt Normen und Werte hervor, die das Zusammenleben in der Stadt und weltweit möglich machen. Eine für eine breite Öffentlichkeit zugängliche städtische Strategiediskussion wird den Weg weisen zu einer solidarischen Entwicklung.

Dr. Michael Mattar, Fraktionsvorsitzender FDP

1. Wie sieht Ihre Vision einer nachhaltigen Stadtentwicklung von München für die Jahre 2020 und 2050 aus?

München wird bis 2030 wachsen. Ein weiteres Wachstum bis 2050 ist fraglich angesichts des allgemeinen drastischen Bevölkerungsrückgangs in Deutschland. Um den Zuzug von ca. 150.000 Menschen zu ermöglichen, müssen wir Wohnungen bauen, vordringlich in deutlich verdichteter städtebaulich guter Qualität. Freiflächen sind sehr wichtig und müssen geschützt werden. Weitere Zersiedlung ist zu vermeiden, allein schon deshalb, um zusätzliches Verkehrsaufkommen zu verhindern.

Bis 2020 kann das bestehende System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) optimiert und durch Ergänzungen (U-, S-Bahn) ertüchtigt werden. Für den Zeitraum bis 2050 benötigt München aber zusätzliche Großinvestitionen in den ÖPNV, um in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung Kapazitäten zu schaffen. Elektromobilität

wird bei Carsharing und Zweirädern große Bedeutung gewinnen. Andere alternative Antriebe für den Individualverkehr werden das Mobilitätsbedürfnis, gerade auch einer älter werdenden Bevölkerung gewährleisten. Parkplätze für Fahrzeuge werden innerstädtisch nur unterirdisch zur Verfügung gestellt, auch um den wachsenden Anteil des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs zu ermöglichen. Durch die Nutzung elektronischer Medien kommt es zu einer deutlichen Entzerrung von Verkehrszeiten. Einkaufen wird dann endlich auch abends möglich sein. Der Prokopf-Energieverbrauch kann bis 2050 um 50 bis 80 Prozent gesenkt werden.

2. Wo besteht Ihrer Meinung nach dringender Handlungsbedarf?

Wohnungsneubau durch intelligente Verdichtung, Entideologisierung der Verkehrsdebatten und Konzentration in der kommunalen Energiepolitik auf Energieeinsparung statt europaweiten Investitionen in volks-

wirtschaftlich überteuerter Energieerzeugung sind die vordringlichsten Ziele einer vorausschauenden Politik.

3. Wie wollen Sie diese Ziele realisieren?

Im Wohnungsbau können entsprechende Planungsvorgaben helfen. Entscheidend ist aber, Überzeugungsarbeit zu leisten. Sowohl die Bevölkerung als auch die handelnden Akteure müssen „mitgenommen“ werden und den Sinn der Veränderungen verstehen.



Optimieren statt maximieren

Hohe Mietpreise, zunehmender Wohnungsmangel und schwindende Grünflächen – die Stadtbaurätin Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk spricht im Interview über die künftigen Herausforderungen des Münchner Wohnungsbaus.



Sie riefen das Projekt „Langfristige Stadtplanung“ ins Leben. Welche zentralen Punkte enthält es?

Den Prognosen zufolge haben wir in München einen Bevölkerungszuwachs von 6 bis 8 Prozent pro Jahr. Erfreulicherweise ist die Geburtenbilanz leicht ansteigend. Aufgrund des guten Arbeitsmarktes ist vor allem der Zuzug groß. Die für Wohnungsbau ausgewiesenen Flächen bieten noch für ca. 55.000 Wohneinheiten Platz. Dabei sind auch die Kasernenflächen eingerechnet, die ein großes Glück für München bedeuten.

Wir haben uns die Frage gestellt was danach passiert. Nicht weil wir wollen, dass München und Umland größer werden, sondern weil der Druck auf die Flächen steigt. Wir brauchen Strategien, um möglichst schonend gegenüber der Ressource Boden Wohnungen zu bauen und dabei den Grüngürtel von München zu erhalten. Deshalb haben wir uns auf drei Hauptstrategien konzentriert:

- Wo gibt es Gebiete in der Stadt, die man weiterentwickeln kann, z.B die ehemaligen Siemensflächen oder das Agfagelände?
- Wo ist noch Platz in den Gartenstädten und 2-3-Familienhausgebieten, z.B. Feldmoching, Trudering?
- Und wo gibt es Flächen am Stadtrand, deren Bebauung man aus ökologischer Sicht noch vertreten kann, weil sie bereits gut erschlossen sind, z. B. Freiham?

Man hört nur vereinzelt von Passivhaus-Bauprojekten. Welche Rolle spielt Ökologie im Münchner Wohnungsbau?

Es gibt sehr viel mehr als man vielleicht

wahrnimmt. Das liegt daran, dass München insgesamt viel baut. Deswegen gehen kleinere Geschichten manchmal unter. In Riem zum Beispiel gibt es eine Art städtischer Reihenhäuser mit Solarthermie, die wie Passivhäuser funktionieren. Mittlerweile gibt es sehr gute Pilotprojekte, die tolle Konzepte mit 30 bis 100 Wohnungen umsetzen. Die Fragestellung für München ist eher, wie es gelingt, aus diesen Pilotprojekten eine Art Massenapplication zu machen.

Zudem sollte man nicht dogmatisch den Bau von Passivhäusern fordern, weil wir viele Gebiete gut mit Fernwärme erschlossen haben. Die Stadtwerke verfolgen die Strategie, diese Fernwärme ausschließlich aus regenerativen Energien zu generieren.

Mein Appell lautet: Nicht maximieren, sondern optimieren! Ziel ist es, die CO₂-Kurve zu senken. Das geht nur, wenn man neben dem Neubau von Passivhäusern auch andere Maßnahmen ergreift. Wir müssen das Geld so einsetzen, dass Energiesparmaßnahmen möglichst in der Breite wirksam werden. Passivhaus, Solarthermie und Fernwärme: Wir brauchen für jedes Stadtgebiet den richtigen Mix.

Wie steht es um die energetische Gebäudesanierung bei den städtischen Liegenschaften?

Die Bestandssanierung ist ein ganz großes Thema. Die Stadt hat den Beschluss gefasst, die Dividendenausschüttung der kommunalen Gesellschaften GWG und GEWOFLAG in Höhe von 191 Mio. Euro für die energetische Sanierung der Bestände einzusetzen. Zudem brauchen wir ein

Städtebauförderprogramm des Bundes, um Fördermittel quartiersbezogen anwenden zu können. Am einzelnen Haus wird oft viel gemacht, im Rahmen des Viertels verpufft der Effekt jedoch.

Eine Schlüsselaufgabe ist es außerdem, die privaten Investoren ins Boot zu holen. Rund 50 Prozent der Münchner Immobilienbestände sind in privater Hand. Diesbezüglich würde ich mir wünschen, dass wir auf Bundesebene Möglichkeiten bekommen, um mit den Privaten beim Thema energetische Sanierung besser ins Geschäft zu kommen.

An der Müllerstraße wird das Luxusquartier „The Seven“ gebaut. Kritiker befürchten, dass sich die Gegend durch den Bau zum Nobelviertel entwickelt. Wie viele Hochpreisimmobilien braucht München wirklich?

Das Problem Münchens ist nicht, dass wir in der Müllerstraße 30 Luxuswohnungen bekommen, sondern dass die normalen Wohnungen so teuer sind und damit zum Luxus werden. Ich denke, dass ein Projekt wie in der Müllerstraße in einer Großstadt seine Berechtigung hat. Nicht wegen der Luxuswohnungen, sondern weil es ein interessantes Experiment ist, einen Zeitzeugen wie das alte Heizkraftwerk nicht einfach abzureißen, sondern daraus etwas zu machen. Zudem soll das Projekt dem Quartier etwas zurückgeben. Deshalb werden ein Nahversorger und eine Kinderkrippe einziehen, und die geplante Grünfläche wird dem ganzen Viertel zur Verfügung stehen.

Natürlich macht so ein Luxusprojekt Appetit auf mehr, deshalb müssen wir

insgesamt dagegen halten. Ich würde mir wünschen, dass die Stadt ihre eigenen Grundstücke behält und selbst bebaut.

Andererseits ist es berechtigt, dass ein solches Grundstück teuer verkauft und dann an anderer Stelle mit diesem Geld nicht nur 30 Wohnungen, sondern vielleicht sogar 300 Wohnungen gebaut werden können. Wir müssen von solchen Luxusprojekten immer einen Tribut fordern, es darf nicht nur in sich funktionieren, sondern muss dem Quartier etwas mitbringen.

Sie sagen selbst, dass Wohnraum in München immer teurer wird. Wie kann man städtebaulich entgegenwirken?

Wir haben verschiedene Instrumente: Zum Beispiel das Zweckentfremdungsverbot, das besagt, dass Wohnraum nicht zu gewerblichen Zwecken umgewandelt werden darf. Zudem haben wir das Instrument der Erhaltungssatzung nach §172 des Baugesetzbuches, nach dem die Stadtverwaltung alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpft, die Modernisierung von Altbauten so zu steuern, dass die Zusammensetzung der Bewohner erhalten bleibt. Das heißt: moderate Sanierung und kein Luxus.

Bei Neubauten machen wir viel im geförderten Wohnungsbau, im Schnitt betrifft das 50 Prozent unserer Bürger. Also nicht nur den klassischen Sozialhilfeempfänger, sondern Familien mit Kindern, die nur einen bestimmten Einkommensschnitt haben. Deshalb haben wir verschiedenen Modelle als Miet- aber auch als Eigentumswohnungen. Wir versuchen bei der Preisentwicklung den immer höheren Anforderungen des energetischen Bauens Rechnung zu tragen und die Fördergrenzen flexibler zu gestalten.

Unser bestes Instrument ist die Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN), die 1994 der Stadtrat beschlossen hat. Sie besagt, dass ein Privatmann, der ein größeres Grundstück entwickelt, bis zu 2/3 der Wertschöpfung in soziale und grüne Infrastruktur reinvestieren muss. Wir sind die einzigen in der Republik, die dieses Instrument haben und setzen es konsequent ein.

In Freiham wird ein neuer Stadtteil entstehen. Geplant sind 10.000 Wohneinheiten und Arbeitsplätze für rund 8500 Menschen. Inwiefern werden die

Themen Nachhaltigkeit und soziale Vielfalt in der Anlage berücksichtigt? Wird es ausreichend Raum für Grünflächen geben oder soll der Komplex so „funktionell“ angelegt werden, wie der vegetationsarme Arnulfpark?

Die Fläche in Freiham ist die letzte, die wir so groß bebauen dürfen, aber wir versuchen Freiham wesentlich kleinteiliger zu entwickeln, als zum Beispiel Riem. Jedoch ist es

„Im Zweifel ist es oft besser auf ein bestehendes Gebäude ein bis zwei Stockwerke draufzusetzen, als Grünflächen zu bebauen.“

schwierig, in diesen Vierteln eine Kleinteiligkeit wie in Schwabing zu generieren. Wir wollen dafür im Zentrumsbereich in den Erdgeschossigen Ladenräume einrichten, als eine Art offenes Einkaufszentrum. Und natürlich sind viele Grünflächen geplant.

Außerdem würde ich nicht sagen, dass der Arnulfpark vegetationsarm ist. An der S-Bahnstrecke vom Hauptbahnhof nach Pasing wird sich ein breiter Grüngürtel bilden, leider erkennt man das jetzt noch nicht. Der Fassbinderplatz ist auch nicht unbedingt mein Liebling. Man kann moderne Plätze minimalistisch gestalten, aber man sollte den Menschen in ihren Wohngebieten etwas Liebevollnes geben. Da müssen wir toleranter werden. In Freiham haben wir mit der Projektgruppe Agropolis zusammengearbeitet, die mehr Gartenbau und Landwirtschaft in die Stadt bringen will. Gerade in dicht besiedelten Städten kann man viel mit Dachgärten machen. Diese Idee wollen wir in München insgesamt ausbauen.

Einerseits benötigt die Stadt Wohnraum, um dem Zuzug gerecht zu werden und die Mietpreise bezahlbar zu halten. Mit zunehmender Versiegelung gehen aber wertvolle Naturflächen verloren. Das kann nicht ewig so weitergehen, schließlich hängt die Lebensqualität Münchens zu großen Teilen von den „grünen Lungen“ ab.

Sie können sich vorstellen, dass das keine leichte Aufgabe ist. Wir wollen nicht zwingend nachverdichten. Aber im Zweifel ist es oft besser auf ein bestehendes Gebäude ein bis zwei Stockwerke draufzusetzen,

als Grünflächen zu bebauen. Das Problem ist, dass die Bürger das nicht immer verstehen, deshalb brauchen wir dringend einen gesellschaftlichen Dialog. Denn was bringt es, wenn die Bevölkerung nicht hinter unseren Konzepten steht? Jeder will, dass die Stadt Wohnungen baut, aber bitte nicht da, wo man selbst wohnt oder wo freie Flächen sind. Deswegen wird das wohl ein Dauerthema bleiben. Natürlich hat die

Finanzkrise dazu geführt, dass Immobilien in München noch begehrter sind. Das macht uns große Sorge.

Künftig wollen wir auch mit dem Umland stärker in Diskussion treten, denn das Bevölkerungswachstum betrifft nicht nur die Stadt München sondern die gesamte Metropolregion. Mein Ziel wäre ein regionales Flächenmanagement, in das die großen Städte wie Augsburg oder Rosenheim einbezogen werden, natürlich ohne in die Planungshoheit der Kommunen einzugreifen.

Im März nächsten Jahres werden wir unsere Untersuchungsergebnisse zur „Langfristigen Siedlungsentwicklung“ in einem Kongress vorstellen, zu dem wir auch die Vertreter der Europäischen Metropolregion München EMM einladen sowie Experten aus anderen Ländern, die solche Entwicklungen schon mitgestaltet haben, wie etwa aus Finnland oder den Niederlanden.

Interview: Katja Bachert

Fotos: eevas/terra.nova,

Referat für Stadtplanung und Bauordnung



Ist Naturzerstörung ausgleichbar?

Für jede neu bebaute Grünfläche muss laut Bundesnaturschutzgesetz Ersatz geschaffen werden. Doch driften Theorie und Praxis oftmals auseinander. Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. beleuchtet die Münchner Umsetzung kritisch und liefert Verbesserungsvorschläge.



Der Flächenverbrauch ist in Bayern und München eines der größten Umweltprobleme. Jeden Tag werden bayernweit rund 160.000 Quadratmeter Freifläche als Siedlungs- und Verkehrsfläche zugebaut. In der bayerischen Landeshauptstadt München verschwanden nach offiziellen Zahlen zwischen 1994 und 2006 täglich 900 Quadratmeter unter Beton und Asphalt. Gerade in einer boomenden Stadt wie München sind Natur und Landschaft ständig von Baumaßnahmen bedroht.

Grünflächen sorgen für gesunde Lebensbedingungen

Dabei werden aus Sicht des Bund Naturschutz (BN) Grün- und Freiflächen immer bedeutender, weil sie den Menschen gesunde und attraktive Lebensbedingungen sowie gut erreichbare Möglichkeiten zur Erholung und Freizeitgestaltung bieten. Zudem leistet Natur in der Stadt einen Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt von Pflanzen und Tieren sowie zum klimatischen Ausgleich und zu natürlichen Wasser- und Stoffkreisläufen im Siedlungsbereich.

Der Gesetzgeber regelt den Schutz von Natur und Landschaft im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), aber auch im Baugesetzbuch. Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungsfähigkeit und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können (§ 14, Absatz 1 BNatSchG).

Der Verursacher eines Eingriffs wird dazu verpflichtet, vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen zu unterlassen und nicht vermeidbare durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch Geldzahlung zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Die Kompensation in Form des Ausgleichs meint die unmittelbare Nähe zum Eingriffsort, der Ersatz sieht einen gelockerten Zusammenhang im Naturraum vor. Durch räumliche und zeitliche Entkopplung von Eingriff und Ausgleich kann die Stadt eine Sammelausgleichsfläche, ein so genanntes Ökokonto einrichten. Mit der

naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung hat der Gesetzgeber das Verursacherprinzip in der Gesetzgebung verankert. Das heißt, dass der Bauherr für alle Maßnahmen, die bei einem Eingriff die Natur schädigen können, verpflichtet ist, diese Schädigungen zu vermeiden oder zu minimieren.

Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft

Das städtische Planungsreferat muss in der Bauleitplanung prüfen, ob für bauliche Eingriffe in Natur und Landschaft ein Ausgleich erforderlich ist. Allen bayerischen Gemeinden steht dazu mit dem „Leitfaden Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ seit zehn Jahren eine Handlungsanleitung des Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Verfügung. Die notwendigen Ausgleichsflächen sind entweder im Freiflächengestaltungsplan oder in einem gesonderten Ausgleichsflächenplan darzustellen. Ebenso müssen notwendige Pflegemaßnahmen zur Erhaltung dieser Flächen festgelegt werden. Die im Rahmen eines Bauvorhabens notwendigen Ausgleichsflä-

chen werden vom Planungsreferat an das Landesamt für Umwelt gemeldet und bayernweit im Ökoflächenkataster erfasst.

Die Anwendung der Eingriffsregelung führt zu unterschiedlichen Ansichten zwischen den Vorhabensträgern bzw. den städtischen Planern einerseits und dem BN andererseits. Aus Sicht des BN ist ein Eingriff in Natur und Landschaft nie vollständig ausgleichbar, aus Sicht des Vorhabensträgers kosten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen immer (zu) viel Geld. Alle Bemühungen des BN im Rahmen der Planungsbeteiligungen haben das Ziel die geplanten Eingriffe in ihrer Umweltwirkung zu minimieren und verbleibende Wirkungen auszugleichen. Deshalb sollten die Ausgleichsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort und bereits vor der Bauphase umgesetzt werden.

Da rund 65 Prozent der Fläche Münchens bereits bebaut sind, verbleiben nur ca. 35 Prozent Freiflächen, die als Ausgleichsflächen geeignet sind und aufgewertet werden können. Für den BN müssen mit der Ausweisung von Ausgleichsflächen folgende Ziele erreicht werden:

- Erhalt der wertvollsten Lebensräume: kartierte Biotop, Naturschutzgebiete, Natura-2000-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete
- Erhalt überlebensfähiger Populationen von wildwachsenden Pflanzen und Tieren
- Der naturschutzfachliche Ausgleich soll möglichst ortsnahe erfolgen
- Wiederherstellung eines die Stadt überschreitenden Biotopverbunds

Die Stadt München hat mit der Einrichtung eines Ökokontos auf städtischem Grundbesitz dafür gesorgt, dass Ausgleichsflächen vor den Eingriffen entwickelt sind. Im Gebiet des ehemaligen Niedermoors „Eschenrieder Moos“ wurde das erste Münchner Ökokonto entwickelt. Dieses reicht zwischen der Bahnlinie München – Augsburg und der Stuttgarter Autobahn von Lochhausen bis zur westlichen Stadtgrenze. Eine ökologische Untersuchung konnte nach drei Jahren 349 Tier- und Pflanzenarten nachweisen, von denen 30 Prozent aus naturschutzfachlicher Sicht bedeutsam sind.

Neben diesem Ökokonto gibt es mehrere Ausgleichsflächenpools für große städtische Baumaßnahmen, z.B. in der Messestadt Riem, im Vorfeld des Nymphenburger Parks und auf der Langwieder Heide (siehe

Bild). Insgesamt wurden im Rahmen der städtischen Bauleitplanung 262 Hektar Ausgleichsflächen geschaffen. Ortsansässige Landwirte, das Baureferat und die Stadtgüter München übernehmen Herstellung und Pflege von ökologischen Ausgleichsflächen.

„Es gibt keine Tabuflächen für eine Bebauung! Selbst der Bau eines Gewerbegebiets im Nymphenburger Schlosspark wäre möglich.“

Dabei werden landwirtschaftlich genutzte Flächen naturschutzfachlich aufgewertet, Magerrasen- und Feuchtflächen hergestellt und Feldgehölze gepflanzt.

Außer den Ausgleichsflächen aus der städtischen Bauleitplanung gibt es noch Flächen, die für Straßenbaumaßnahmen oder den Bahnausbau notwendig wurden.

Was ist an der Eingriffsregelung in München zu verbessern?

1. Für viele Vorhabensträger und die meisten Stadträte gibt es in München keine Flächen, die von jeglicher Bebauung freigehalten werden. Selbst Flächen, die für den Naturschutz von bayernweiter Bedeutung sind, werden überbaut, wie Anfang des Jahres im Aubinger Gleislagertopogesehen. Im hochwertigen Biotop werden nun Tennisplätze und eine elf Meter breite LKW-Straße errichtet. Die gesetzliche Eingriffsregelung macht jede Naturzerstörung ausgleichbar. Es gibt keine Tabuflächen für eine Bebauung! Selbst der Bau eines Gewerbegebiets im Nymphenburger Schlosspark wäre möglich. Deshalb fordert der BN die Ausweisung und Darstellung von Flächen, für die jegliche Bebauung verboten ist.

2. Ferner fehlt aus Sicht des BN die ausreichende Kontrolle der Ausgleichsflächen, da die Stadt zu wenig Personal dafür hat. Es

wird kaum kontrolliert, ob die Vorhabensträger ihrer Pflicht der Schaffung und Pflege der Ausgleichsflächen nachkommen.

In München ist der Trend zur Versiegelung ungebrochen. Flächensparen ist daher das Gebot der Stunde. In wenigen

Jahren wird München kaum noch Flächen zur Stadtentwicklung haben. In seiner langfristigen Siedlungsentwicklung schätzt die Landeshauptstadt München (Beschluss vom 28.10.2009), dass das Siedlungsflächenpotenzial sich von heute knapp 2000 Hektar auf 250 Hektar dramatisch verringern wird.

Kompakt, urban und grün

In den letzten Jahrzehnten sind durch die enorme Flächeninanspruchnahme in München erhebliche Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft, aber auch für die Erholungsfunktion und das Siedlungsumfeld des Menschen entstanden. Das Münchner Siedlungsleitbild „kompakt, urban, grün“ braucht eine stärkere Berücksichtigung der grünen Komponente bei kompakten Siedlungsbereichen. Nur so können genügend Erholungsflächen für Bevölkerung, wertvolle Böden, Wasservorräte und eine vielfältige Biodiversität gesichert werden.

Während Sie diesen Artikel gelesen haben, wurden in München schon wieder zehn Quadratmeter wertvoller Boden überbaut!

Text: Dr. Rudolf Nützel

Geschäftsführer beim Bund Naturschutz e.V.

für Stadt und Landkreis München

Foto: Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN)

Infos zum BN in Bayern

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) verfolgt das Ziel, die natürlichen Lebensgrundlagen von Menschen, Tieren und Pflanzen vor weiterer Zerstörung zu bewahren und wiederherzustellen. Er setzt sich für einen umfassenden und nachhaltigen Natur- und Umweltschutz ein, indem er zum Beispiel die Stadtpolitik und -verwaltung und die Münchner Bevölkerung auf Missstände im Umweltbereich hinweist und umweltpolitische Forderungen erhebt. Im Rahmen der Beteiligung an Planungsverfahren engagiert sich der BN, indem er unter anderem fordert, alle geplanten Eingriffe in ihrer Umweltwirkung zu minimieren und verbleibende negative Wirkungen auszugleichen.

Richtig sanieren

Isolierfenster, eine neue Heizung oder ökologische Baumaterialien – die meisten Altbauten werden nach und nach für die Zukunft fit gemacht. War nachhaltiges Sanieren vor einigen Jahren noch ein ausgefallenes Credo, besteht heute ein gesellschaftlicher Konsens, dass Gebäude möglichst energieeffizient sein sollen. Gründe des Klimaschutzes, die Aussicht auf finanzielle Förderung bei der Modernisierung, ansteigende Öl- und Gaspreise und die Wertsteigerung des Gebäudes sprechen dafür.

Die technische Entwicklung bei Baustoffen und Systemlösungen aber ist rasant, die Anforderungen an Architekturbüros, Handwerks- und Bauunternehmen werden immer größer und der Angebotsdchungel für Eigenheimbesitzerinnen und -besitzer immer dichter. Ob Wärmepumpe, Kessel-Erneuerung oder Hanf als Baustoff – wer seine vier Wände umgestalten möchte, muss sich erst einmal einen Überblick verschaffen und auch hinterfragen, welches Vorhaben für die Immobilie geeignet ist. Denn unter ökologischen Aspekten mag die Solaranlage Hausbesitzerinnen und -besitzern gut zu Gesicht stehen, doch nicht jedes Dach eignet sich dafür.

Wer ein Sanierungskonzept aufstellt ist gut beraten, besteht ein Gebäude doch aus vielen Einzelkomponenten, wie Dach, Außenwand

Mit einem vernünftigen Modernisierungskonzept können Wohnungs- und Hausbesitzer bei der energetischen Sanierung nicht nur viel Energie, sondern auch Zeit und Kosten sparen.

und Fenster, die, richtig modernisiert, im Zusammenspiel hohe Einsparung an Energiekosten erzielen können. Gerade wenn langfristig und Schritt für Schritt saniert werden soll, ist ein abgestimmtes Gesamtkonzept hilfreich. Es spart Ärger, Zeit und Kosten. Steht beispielsweise die Fassadendämmung an, sollten auch die Fenster überprüft werden – sonst muss das Handwerksunternehmen im Zweifel mehrmals anrücken.

Mehr noch: Passen die Dämmwerte von Fassade und Fenster nicht zusammen, wird Schimmel der perfekte Nährboden bereitet. Sanieren ist immer mit der Steigerung des Wohnkomforts verbunden, zu der spätestens im Alter auch die Barrierefreiheit zählt. Wer heute modernisiert, sollte im Innenraum etwa bei Türen oder im Bad über mögliche Veränderung für die Zukunft nachdenken.

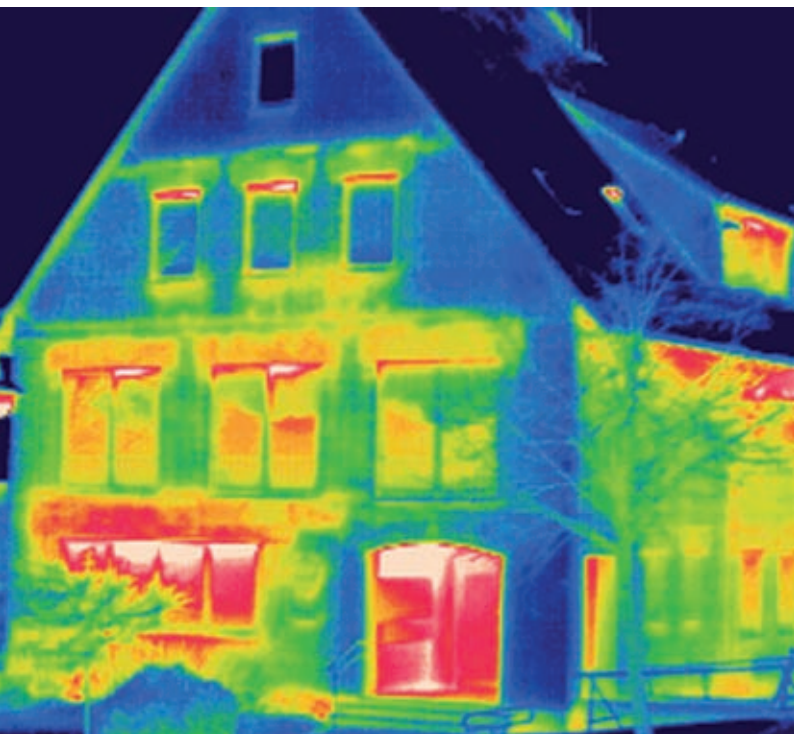
Kostenfreie Beratungsstellen helfen weiter

Orientierungspunkte über die Mindestanforderungen der energetischen Sanierung bieten Regelwerke wie beispielsweise die Energieeinsparverordnung (EnEV). Energetische Standards, darunter der Energieausweis oder die Verpflichtung, ein Lüftungskonzept auszuarbeiten, sind hier vom Gesetzgeber zusammengefasst.

Doch auch Kommunen engagieren sich für den sparsameren Umgang mit endlichen Ressourcen – und sie schütten Fördermittel aus. In der Landeshauptstadt ist der „Münchner Qualitätsstandard 3.0“ eine Richtschnur, um die größtmögliche Einsparung an Energie zu erzielen. Wer den Kriterienkatalog einhält, kann je nach Umfang und Größe des Bauvorhabens Fördermittel zwischen 300 und 50.000 Euro abschöpfen. Auch hier zeigt sich, wer gut beraten ist, kann Kosten sparen und sich Zuschüsse sichern.

Einen ersten und individuellen Überblick, was bei der energetischen Gebäudesanierung entscheidend ist, liefert das Bauzentrum München (Willy-Brandt-Allee 10, Telefon 089/54 63 66 0). Von der Frage nach dem idealen Dämmstoff über den Einsatz regenerativer Energieträger bis hin zur Beurteilung von Sanierungskonzepten gibt es neutrale Tipps, wie gute Qualität zu einem vernünftigen Preis verwirklicht werden kann.

Über 90 mehrheitlich kostenfreie Beratungsangebote dienen als Hilfestellung die Betriebs- und Unterhaltskosten langfristig zu senken, Fördermittel richtig zu kombinieren und den Sanierungsdchungel zu lichten – denn die Energiewende spielt sich auch im eigenen Haushalt ab.



Mit Wärmebildern können Bausachverständige den Energieverlust eines Hauses sichtbar machen.

Text: Katrin Zettler

Referat für Gesundheit und Umwelt

Foto: Michael Pils



Sapporo nach dem 11. März

Seit 1972 verbindet München und Sapporo eine Städtepartnerschaft. Wir fragten in der japanischen Metropole nach, wie sich der Super-GAU im AKW Fukushima vor Ort auswirkte.

Das gewaltige Erdbeben, das am 11. März Japan erschütterte, über 15.000 Menschen das Leben kostete und im AKW Fukushima zum Super-GAU führte, war in Sapporo nur leicht zu spüren. Sapporo liegt auf Hokkaido, der nördlichsten der vier Hauptinseln Japans. Die Stadt ist mit etwa 1,9 Mio. Einwohnern die fünftgrößte Stadt Japans. Die ungewöhnlich lange Dauer des Bebens ließ viele Menschen sofort den Fernseher einschalten. Denn in Japan, wo starke Erdbeben häufig vorkommen, werden Informationen zu Stärke, Ursprung und Tsunamigefahr auf allen Kanälen einblendet.

Im Falle des Erdbebens am 11. März begannen sofort Sondersendungen zu den katastrophalen Auswirkungen des Bebens und schon bald wurde klar, wie kritisch die Lage im AKW Fukushima ist. Viele Menschen fürchteten einen Super-GAU und Erinnerungen an Tschernobyl wurden wach.

Doch schnell bemühte sich ganz Japan, den Krisengebieten Unterstützung zukommen zu lassen. Die Stadt Sapporo organisierte Lieferungen von Hilfsgütern und konnte bereits am 13. März 1500 Decken sowie 20.000 Einheiten Dosenbrot in die Krisengebiete schicken. Auf Hokkaido stationierte Einheiten der Selbstverteidigungsstreitkräfte rückten in die am stärksten betroffene Region Tohoku aus, um bei den Bergungs- und Aufräumarbeiten zu helfen. Neben diesen und vielen anderen Hilfsmaß-

nahmen sammelten die Bürger Sapporos aktiv Spenden, beinahe in jedem Supermarkt wurden Sammelbüchsen aufgestellt.

Die schlimmsten Szenarien zur Ausbreitung radioaktiver Strahlung blieben glücklicherweise aus, so dass im gut 600 km entfernten Sapporo keine erhöhte Strahlung gemessen werden konnte. Indirekt war die Stadt jedoch sehr wohl von den Auswirkungen der Katastrophe betroffen. Sapporo verfügt über keine große Industrie und ist daher stark vom Tourismus abhängig. Doch nach den schrecklichen Ereignissen blieben besonders ausländische Touristen fern, so dass der Uhrenturm, eines der ältesten Gebäude und Wahrzeichen der Stadt, mehrere Wochen wie ausgestorben schien.

Inzwischen ist in Sapporo wieder der Alltag eingeleitet. Im Juni fand wie geplant das berühmte YOSAKOI-Soran Tanzfestival statt, an dem auch Tanzgruppen aus dem benachbarten Sachalin (Russland) sowie aus Taiwan teilnahmen. Außerdem kamen im Juli das Münchner Ehepaar Friedrich Edelman (ehemaliger Fagottist der Münchner Philharmoniker) und Rebecca Rust (Cellistin) für mehrere Benefizkonzerte nach Sapporo und im Sommer verwandelte sich der im Zentrum der Stadt liegende Odori-Park wie jedes Jahr in einen großen Biergarten. Die Planungen für den 10. Weihnachtsmarkt, der erstmalig 2002 anlässlich der 30-jährigen Städtepartnerschaft zwischen München und Sapporo stattfand, sowie für das

weltberühmte Schneefestival laufen ebenfalls auf Hochtouren.

Verunsicherung herrscht jedoch auch in Sapporo weiterhin vor. Zum einen wegen der noch nicht ausgestandenen Krise am AKW Fukushima, zum anderen wegen der Ungewissheit bezüglich japanischer Lebensmittel. Die Stadt begegnet dem, indem sie aktuelle Daten zur Hintergrundstrahlung im Internet veröffentlicht und mit anderen Städten in Vergleich setzt: Dabei wird gezeigt, dass Sapporo derzeit eine niedrigere Hintergrundstrahlung als Hong Kong aufweist; selbst München hat im Durchschnitt eine höhere Hintergrundstrahlung als Sapporo. Auch Daten zu landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie der umliegenden Seen weisen keine erhöhten Messwerte auf, weshalb Lebensmittel aus Hokkaido derzeit als bedenkenlich eingestuft werden können.

Anm. d. Red.: Offizielle Messdaten in Japan waren bislang nicht sehr vertrauenswürdig. Wir raten unseren Freunden in Sapporo, Messungen von unabhängigen NGOs als Bewertungsgrundlage heranzuziehen.

Text: Christian Fietzeck

Koordinator für internationale Beziehungen in Sapporo im Rahmen des JET-Programms

Foto: Sapporo City

Links: www.welcome.city.sapporo.jp/english
www.city.sapporo.jp/city/english/index.html



Regional und bio!

Wer sich nicht nur gesund ernähren möchte, sondern bei der Ernährung auch auf Klimaschutz achtet, fühlt sich selbst im Bioladen nicht immer gut aufgehoben. Märkte bieten eine gute Alternative, doch auch hier ist nicht alles so „regional“, „bio“ und „saisonal“ wie es scheint. Ein Erfahrungsbericht.

Regional“ ist das Zauberwort der Zukunft, mit ihm verbinden wir ein Stück Heimat und heile Welt. Gerade in der von Skandalen gebeutelten Lebensmittelindustrie verspricht uns das kleine Wörtchen Sicherheit, Qualität und Frische. Und ganz nebenbei unterstützen wir mit regionalen Produkten unsere Landwirte und schützen durch kürzere Transportwege die Umwelt. Laut des Marktforschungsunternehmens Dialego greifen von 1000 befragten Bundesbürgern weit mehr als die Hälfte bewusst zu regionalen Lebensmitteln.

Das weiß auch die Lebensmittelindustrie und macht sich die Vorliebe der Deutschen zunutze. Markennamen, wie „Gutes aus der Region“ und „Unsere Heimat“ sprießen wie Pilze aus dem Boden. Sie sollen dem Kunden suggerieren, es handele sich um regionale Produkte. Doch wo liegt eigentlich diese „Heimat“ und wo hört „regional“ auf? Allgemeingültige Anforderungen an regionale Lebensmittel gibt es nicht. Oft wird ein Produkt zwar in der Region verarbeitet

und abgepackt. Die Rohware wurde jedoch zuvor aus den verschiedensten Winkeln der Erde herangeschafft. Nicht einmal bei der Münchner Weißwurst können wir uns sicher sein, woher ihr Fleisch tatsächlich stammt und wo die Wurst hergestellt wurde.

Auf der Suche nach regionalen Lebensmitteln in München

Natürlich wollen auch die Münchner regionale Produkte. Besonders beliebt sind Obst, Gemüse, Eier und Fleisch. Also klemme ich mir den Einkaufskorb unter den Arm und radle zu einem der 31 Wochenmärkte in München. Der Wochenmarkt am Rotkreuzplatz ist gut zu erreichen. Jeden Donnerstag von 10 bis 19 Uhr bieten rund 20 Händler ihre Waren an. Die Sonne scheint, der Duft von frischem Obst und Gemüse liegt in der Luft und überall schaue ich in freundliche Gesichter – wenn das kein hübsches Fleckchen Heimat ist. Doch Moment mal, was sehe ich da: Käse aus Frankreich, Papaya aus Brasilien und Avocado aus Peru.

In der Tat, die Münchner Wochenmärkte sind zwar ein sehr schönes und kundennahes Verkaufsmodell, ein Synonym für Regionalität sind sie jedoch nicht unbedingt. Oberste Priorität bei der Standvergabe hat ein möglichst breites Angebot. Regionale Produkte spielen eine eher untergeordnete Rolle. Von insgesamt 138 Händlern bieten gerade einmal 20 ihre eigenen Produkte auf den Wochenmärkten zum Verkauf an.

Münchner Bauernmärkte

Auf der Suche nach Regionalität sollte man daher lieber einen der elf Münchner Bauernmärkte besuchen. Die Märkte am Schwabinger Fritz-Hommel-Weg und auf dem Mariahilfplatz in der Au waren 1989 die ersten. Mittlerweile bieten bayerische Betriebe auf Bauernmärkten von Obermenzing im Nordwesten bis Ottobrunn im Südosten ihre eigenen Erzeugnisse an. Gemüse, Wurst, Gebäck, Öl, Blumen und Seifen – die Produktpalette ist ebenso groß wie der Einfallsreichtum der Landwirte. Die Be-



Der Wochenmarkt am Rotkreuzplatz bietet frische Produkte, doch nicht alles ist „regional“ oder „bio“.

dingung an die Standbetreiber: Mindestens 90 Prozent der Produkte müssen aus eigener Erzeugung und Herstellung stammen. Nur 10 Prozent Zukauf ist erlaubt. Außer in den Wintermonaten, wenn auf den bayerischen Äckern kaum noch etwas wächst, dürfen die Bauern auch bestimmte Obst- und Gemüsesorten aus Italien und Spanien anbieten.

Regionale Produkte sind kein Allheilmittel

Doch wer nun glaubt, mit dem Einkauf regionaler Produkte auf dem Bauernmarkt alles richtig gemacht zu haben, der täuscht sich. Ganz so einfach ist es leider nicht.

Da wäre zum Beispiel die Frage nach der Produktionsweise. Nur sechs von 60 Landwirten auf den Münchner Bauernmärkten verkaufen zertifizierte Bio-Ware und wirtschaften nachweislich ohne künstlichen Dünger und Pflanzengifte. Und welches Verkehrsmittel wählen Sie für Ihren Besuch auf den Bauernmarkt? Denn für den Klimaschutz ist nicht nur bedeutend woher die Ware kommt, sondern auch wie der Kunde zur Ware gelangt. Wer mit dem Auto zum Bauernmarkt fährt, macht die hervorragende

CO₂-Bilanz einer regional angebauten Tomate komplett zunichte.

Hier kann die Ökokiste Abhilfe schaffen. Mit 100 Prozent Bio-Produkten befüllt, wird sie einmalig oder als Dauerbestellung direkt vor die Haustür geliefert. Nach Wunsch bekommt der Kunde ausschließlich saisonale Produkte aus der Region oder ein erweitertes Angebot an Obst und Gemüse auch von weiter her. Die Ökokiste ist ein bequemes und ökologisch sinnvolles Konzept, das sich immer größerer Beliebtheit erfreut. Allein in München werden etwa 10.000 Haushalte pro Woche mit der grünen Kiste beliefert – Tendenz steigend.

Mit zunehmender Globalisierung und Industrialisierung wird die Welt komplexer und unser Angebot an Lebensmitteln ist schier unendlich geworden. Dabei ist regional kein Allheilmittel sondern eine von vielen Produkteigenschaften, die es zu berücksichtigen gilt. Kaufe ich den Bio-Apfel aus Neuseeland, der nach 23.000 Kilometern den Weg zu mir gefunden hat, oder bevorzuge ich einen konventionellen Apfel vom Bauern nebenan und unterstütze damit das Versprühen von Pflanzengiften? Meide ich

exotische Früchte wie Mangos und Kiwis und versuche die kleine Sünde mit Fahrrad statt Auto, Tasche statt Plastiktüte und Fair-Trade zu kompensieren?

Die Antwort ist klar: Am besten sollte man biologisch angebaute Produkte aus der Region kaufen!

Bewusste Kaufentscheidungen

Im Zweifel müssen wir als Verbraucher eine verantwortungsvolle Kaufentscheidung treffen, im vollen Bewusstsein der komplexen Zusammenhänge und Auswirkungen unseres Handelns. Die Stadt der Zukunft wird von Menschen gestaltet, die nachdenken, die Bescheid wissen, die abwägen, die Verantwortung übernehmen und die auch mal bereit sind auf den Apfel aus Neuseeland oder die Erdbeeren im Winter zu verzichten.

Text: Verena Schmitt

Fotos: Fotolia,

Verena Schmitt

Links: www.muenchen.de (Wochenmärkte)

www.muenchner-bauernmaerkte.de

www.oekokiste.de



Eine bessere Welt pflanzen

Das Buch „Urban Gardening“ handelt vom Gärtnern als politisches Statement und befasst sich mit der Frage: Woher kommt das Essen und wie wird es produziert?

Die Autoren wollen zeigen, wie man beim Gärtnern eine neue Beziehung zur Natur aufbauen kann, die Städtern oftmals abhanden gekommen ist. Wie viel Spaß es macht, sich wieder auf das Naheliegende zu konzentrieren, welcher Mehrwert durch Kooperationen zwischen Stadtgärtnern und Bauern entsteht und wie man durch Versorgungsstrukturen mit geringeren

Distanzen zu einer besseren globalisierten Gesellschaft beitragen kann.

„Urban Gardening“ ist keine Anleitung für den perfekten Schrebergarten, sondern ein Buch für politisch Aktive, für Stadtentwickler, alte und neue Gärtner. Ein Buch, das Lust macht, sich für mehr Nachhaltigkeit zu engagieren – und zwar jetzt!

Christa Müller (Hrsg.): Urban Gardening. Über die Rückkehr der Gärten in die Stadt. oekom 2011, 349 S., Gebundene Ausgabe, ISBN 978-3-86581-244-5, 19,95 Euro





Mehr als nur Konsum

Wer weiß, wie ökologische Lebensmittel hergestellt werden, weiß auch ihren Wert zu schätzen. Durch eine Verbindung zwischen Landwirt und Verbraucher kann echte Nachhaltigkeit entstehen.

Immer mehr Landwirte wehren sich gegen die Abhängigkeit von Massenproduktion und Subvention. Sie wollen nicht länger nur anonyme Produzenten sein, sondern eine direkte Beziehung zu ihren Kunden aufbauen und pflegen. Gerade Bauern, die aus Überzeugung ökologisch arbeiten, freuen sich über Kunden, die sich für ihre Arbeit interessieren und an ihren tagtäglichen Herausforderungen teilhaben. Die Direktvermarktung im Hofladen oder über Ökokisten ist ein Schritt in diese Richtung. Eine weitere Möglichkeit, die immer mehr Hersteller und Verbraucher in Anspruch nehmen, ist die direkte Beteiligung.

In guten wie in schlechten Zeiten

Denn lösen sich die Grenzen zwischen Konsument und Produzent auf, werden aus

Konsumenten so genannte „Prosumenten“. Der entscheidende Unterschied: Während es dem Verbraucher vorrangig um seinen persönlichen Vorteil geht, trägt der Prosument eine Mitverantwortung und einen Teil des Produktionsrisikos. Denn auch wenn uns der herkömmliche Handel dies weis machen möchte, kann ein einseitiger Vorteil für Verbraucher und Händler auf Kosten der Hersteller niemals nachhaltig sein!

Eine wirklich ökologische Landwirtschaft unterliegt natürlichen Einflüssen und die Natur hält sich nicht an standardisierte EU-Normen. Wer keine Gewächshauslandschaften und Tierfabriken, keine geschmacklosen Normgurken und wässrigen Hochglanzäpfel will, kann sein Gewissen langfristig nicht einfach durch das Bezahlen der höheren Preise für „Bio“- oder „fair“ gehandelte Produkte beruhigen, sondern sollte einen

aktiven Beitrag leisten, um die regionale ökologische Landwirtschaft zu unterstützen.

Vielfalt statt Einfalt

„Die fortschreitende Spezialisierung löst immer mehr Zusammenhänge auf“, weiß auch Christian Hiß, der Gründer der Regionalwert AG in Eichstätt. Auf einem Bauernhof groß geworden, erkannte er früh die negativen Auswirkungen von Spezialisierung und Industrialisierung in der Landwirtschaft. Bilderbuchhöfe mit Weide und Acker, Kühen, Schweinen und Hühnern sieht man auch im Schwarzwald fast nirgendwo mehr. Stattdessen Maisfelder soweit das Auge reicht. Denn hoch subventioniert und wenig arbeitsintensiv rentiert sich Einfalt schlichtweg mehr als Vielfalt.

Das war einer der Gründe für Christian Hiß, 2009 die Bürger-Aktiengesellschaft

Regionalwert AG ins Leben zu rufen. Sein Bestreben, Höfe ohne Nachfolger und Jungbauern ohne Höfe zusammen zu bringen, findet viel Anklang: Schon im Oktober 2010 musste die AG eine Kapitalerhöhung vornehmen. Um Kreisläufe zu schließen, beteiligt sich die AG auch an einer Käseerei, einer Himbeerplantage, einem Catering-service und einem Naturkostladen. Nach spätestens vier Jahren muss jeder Betrieb ökologisch bewirtschaftet werden.

In seinen Vorträgen weist Christian Hiß darauf hin, dass Landwirtschaft, die sich nicht aus ökonomischen Gründen spezialisieren muss, sehr viel mehr tut, als nur Lebensmittel zu erzeugen. Erhalt und Pflege von Landschaft, Traditionen und Wissen ist in den Verbraucherpreisen nicht enthalten.

Die Aktionäre legen ihr Geld genau deswegen in der Regionalwert AG an und erwarten statt einer finanziellen Rendite einen anderen Gewinn. „Für uns ist es nicht interessant, nur hochverzinsliches Geld irgendwo hinzulegen. Für uns ist es interessant, Geld dort hinzutun, wo es in einem größeren Kontext sinnvoll angelegt ist“, erklärt eine Aktionärin ihre Motivation in die Regionalwert AG zu investieren.

Die Regionale Wirtschaftsgemeinschaft in München

Eine weitere Möglichkeit zeigt die Regionale Wirtschaftsgemeinschaft ReWiG München seit Anfang dieses Jahres. Die Mathematikerin Anna-Lisa Schmalz hat das Konzept der Regionalen Wirtschaftsgemeinschaft gemeinsam mit ihrem Mann Tim Reeves entwickelt. „Wenn ein von Menschen gemachtes System nicht funktioniert, muss man die Regeln so verändern, dass es funktioniert“, sagt Schmalz.

Jahrelang hat sie sich mit den Themen Geld und Wirtschaft auseinandergesetzt, offensichtliche Fehler analysiert und bereits bestehende Alternativen studiert. Aus diesen Studien entstand das Konzept der Regionalen Wirtschaftsgemeinschaft mit seinen Teilbereichen Genossenschaft, Genussrechte und Tauschgemeinschaft. Für sich gestellt, sind diese Einzelbereiche nichts Neues, doch ihre Kombination bietet ganz neue Möglichkeiten.

Da ist zum einen die Firmenform einer klassischen eingetragenen Genossenschaft,

einem „Zusammenschluss von Personen, die sich nach den Prinzipien von Selbsthilfe, Selbstverantwortung und Selbstverwaltung gemeinsam unternehmerisch betätigen“.

Neue Werte für neues Wirtschaften

Die Genossenschaft gibt Genussrechte heraus, eine Art „kleiner Aktien“, die von immer mehr Unternehmen genutzt werden, die eine direkte Beteiligung wünschen. Das Geld wird von der ReWiG in zukunftsfähige Unternehmen investiert.

Eine Rendite ist vertraglich festgelegt, steht aber nicht im Vordergrund. Alle Unternehmen werden nach Kriterien geprüft, die sich an die Gemeinwohl-Ökonomie von Christian Felber anlehnen. Hier stehen ökonomische, ökologische und soziale Kriterien gleichwertig nebeneinander. Denn eine alternative Wirtschaftsform bedarf auch anderer Werte. Geld und Gewinnmaximierung dürfen nicht mehr alleiniger Bewertungsmaßstab sein.

So kann ein Ökobauer seinen Hofladen ausbauen, ein neues Gewächshaus kaufen oder seinen Kuhstall erweitern, ohne dass er dafür einen teuren Kredit aufnehmen muss. Gleichzeitig gewinnt er neue Kunden, denn wer sich auf diese Art finanziell an einem Unternehmen beteiligt, nimmt auch emotional an dessen Wohlergehen teil. Und diese persönliche Komponente ist mindestens ebenso wichtig, wie die finanzielle Unterstützung.

Geld ist ein guter Diener, aber ein schlechter Herrscher

Daneben bietet ReWiG auch eine Tauschgemeinschaft mit eigener Komplementärwährung an. Der so genannte „Realo“ ist vergleichbar mit bereits bestehenden Regionalwährungen wie dem REGIO oder dem Chiemgauer. Mit ihnen soll der Realo jedoch nicht konkurrieren, vielmehr strebt die Regionale Wirtschaftsgemeinschaft auch hier Kooperationen an. Die Besonderheit des Realo ist, dass seine Deckung nicht aus einem Gegenwert in Euro besteht, sondern aus Sachwerten der beteiligten regionalen Betriebe. So kann er bei einer fortschreitenden Inflation stabil bleiben und sich über einen eigenen Umrechnungskurs sogar positiv zum Euro entwickeln.



Blümchen vor Gewächshaus: Beim Biobauern darf auch wachsen, was keinen Ertrag bringt.



Lebewesen statt Lebensmittel: Draußen fühlen sich Kühe wohler als im Massentall.

Freilich besteht auch bei der Beteiligung an einem regionalen Landwirtschaftsbetrieb das Risiko eines Investitionsausfalls. Doch spätestens seit der jüngsten Finanzkrise wissen wir, dass es keine risikofreien Geldanlagen gibt.

Und ungeachtet dessen besteht der Sinn einer Beteiligung in der regionalen ökologischen Landwirtschaft nicht im finanziellen Gegenwert, sondern in der Gewissheit einen Beitrag zur nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen zu leisten.

Tim Reeves, der Co-Autor des Konzeptes drückt es so aus: „Zukunftsfähig handeln und wirtschaften, das bedeutet für mich, dass wir uns über die Konsequenzen unseres Tuns freuen können.“

Text: Britta-Marei Lanzenberger
Vorstand der ReWiG
(Regionale Wirtschaftsgemeinschaft)

Fotos: ReWiG

Link: www.rewig-muenchen.de

Unsere Radl

München gilt als Deutschlands Fahrrad-Metropole. Doch in Sachen Infrastruktur besteht Verbesserungsbedarf. Der Appell eines Fahrradlobbyisten:

Die Doppel-Olympiastadt München wird es (vorerst) nicht geben. Und jetzt? Im Sportlerjargon heißt es, nach Niederlagen solle man den Mund abwischen, weitermachen, seine volle Konzentration auf neue Ziele richten. Europas „Radhauptstadt“ wäre so ein Ziel. „Deswegen wollen wir nicht nur die Nummer 1 in Deutschland bleiben. Wir wollen an die Spitze der europäischen Metropolen“, verkündete auch Hep Monatzeder anlässlich des Starts der Münchner Kampagne „Radhauptstadt“.

Und dieser Titel wäre aller Ehren wert. Denn es geht dabei nicht um die Meisterschaft einiger Bewegungs- und Frischluftenthusiasten. Unter der Prämisse des allgemeinen Klimawandels, des begrenzten Raums, begrenzter Ressourcen und all zu hoher Feinstaub- und NOx-Belastung (Stickstoffdioxid), ist das Fahrrad wesentlicher Baustein eines zukunftsfähigen Stadtverkehrs und einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Der Titel „Radhauptstadt“ Europas wäre ein wichtiger Kontrollpunkt für die Stadt auf ihrem Weg hin zu einer ökologischen, wirtschaftlich und sozial zukunfts- und leistungsfähigen Metropole. Kompakt, urban, grün.

Umweltbewusstsein, Spaß und Eigennutz

Tatsächlich nimmt die Stadt das Thema Radverkehr schon heute ernst. Zahlreiche Verbesserungen im Radverkehrsnetz sind sichtbar, die Früchte der Arbeit messbar. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen steigt. Auch der Tenor stimmt: Umweltbewusstsein, gepaart mit Spaß und Eigennutz. Natürlich können beinahe hundert Jahre fehlgeleiteter Verkehrspolitik nicht in wenigen Jahren umgekehrt werden.

Dennoch hat für die Stadt ein Wettlauf mit der Zeit begonnen: Umweltkrisen häufen sich. Immer größere Gesellschaftsteile sind betroffen, ihre Belastungstoleranz nimmt deutlich ab. Geringe Umweltbelastung wird als wertvolles Gut wahrgenommen. Schon jetzt steigen immer mehr Münchner um aufs Fahrrad. Doch ist die Stadt auf diese Entwicklung nicht vorbereitet, droht München der Titel „Staustadt Europas“, mit allen Konsequenzen. Deutscher Meister sind wir in dieser Disziplin übrigens schon. Denn wo sollen die Radler fahren, wenn sich ihre Zahl, wie prognostiziert, verdoppelt? Wie kann deren Sicherheit gewährleistet werden, wenn es an Raum und Übersichtlichkeit fehlt? Auch die Belastungstoleranz der Radfahrer hat ihre Grenzen. Viele werden wieder vom Sattel steigen, wenn Infrastruktur und Wertschätzung nicht stimmen.

Wer für die Zukunft plant, darf folglich nicht den heutigen Standard zur Planungsgrundlage machen, sondern muss in größeren Di-



Und welches ist meins? Mangels Stellplätzen parken die Radler an der U-Bahnhaltestelle Odeonsplatz querbeet.

mensionen denken: Fahrbahnbegleitende Radwege müssen so breit sein, dass ein gefahrloses Überholen möglich ist. An Kreuzungen müssen Aufstellbereiche für Radfahrer vor dem Kraftverkehr eingerichtet werden, für ein gefahrloses Abbiegen, für eine bessere Sichtbarkeit. Weg mit der Angst gemeinsamer Verkehrsführung von Kraft- und Radverkehr. Vermeintliche Gefahr fördert das Verantwortungsbewusstsein und mindert die tatsächliche Gefahr. Der Mittlere Ring darf keine Tabuzone bei der Neuausrichtung des Radverkehrs bleiben. Straßenbahn, U- und S-Bahnzüge müssen ganze Waggons ohne Sitze anbieten, damit Fahrräder, Anhänger, Kinderwägen, Rollstuhlfahrer in ausreichender Zahl transportiert werden können. Auch für die jetzt im Test befindlichen Anhänger bei Linienbussen muss diese Option angedacht werden. Die Mitnahme eines Fahrrads darf für den Fahrgast keine Mehrkosten bringen. Es darf keine zeitlichen Beschränkungen geben.

Die Liste ist hier noch lange nicht zu Ende. Abstellanlagen, Parkhäuser, Fahrradstationen etc. Aber auch in einer Zeitschrift ist der Raum begrenzt. Was die Stadt zu leisten vermag, wenn sie nur wirklich will, ist in ihrem Bidbook für Olympia 2018 nachzulesen. Beeindruckend dabei ist nicht nur die eigene finanzielle Potenz. Beeindruckend ist vielmehr die Fähigkeit quer durch alle politischen Parteien und Ebenen, alle Gesellschaftsschichten und unter Bekämpfung erheblicher Widerstände an einem Strang zu ziehen. Erneut sollte die Stadt Wirtschaft und Gesellschaft in ein Boot holen, damit dem Radverkehr in Zukunft ein seinem Wert entsprechender Anteil am Stadtverkehr zukommen kann.

Text und Foto: Peter Kappel

1. Vorsitzender ADFC München e.V.

hauptstadt

Lust und Frust liegen beim Radeln in München nah beieinander. Zu diesem Ergebnis kommt eine Umfrage der Münchner Stadtgespräche unter Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern in der Innenstadt:

Es gibt immer mehr Radfahrer in München, alleine in den letzten vier Jahren stieg die Zahl von zehn auf 14 Prozent. Viel Positives wird mit dem Drahtesel verbunden: Man ist draußen, sieht etwas von der Stadt, spart sich den Sport und die MVV-Gebühren. Zudem ist das Rad auf Kurzstrecken das schnellste Verkehrsmittel und das ökologischste obendrein.

Lob für die Radstadt

Die „Radlstadt“ München wird von den Pedalisten sehr gelobt. Als echtes Plus empfinden viele, markierte Einbahnstraßen in der Gegenrichtung befahren zu dürfen. Auch die Zahl der Fahrradwege und die Qualität der Isar-Radlwege ernten Anerkennung.

Gegenseitige Rücksichtnahme halten die oft als Radl-Rambos titulierten Öko-Mobilen für besonders wichtig. Fast alle Befragten äußern den Wunsch, dass jeder Verkehrsteilnehmer, also Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger, mehr aufeinander Acht geben sollten. Nicht wenige fordern sogar mehr Fahrradkontrollen, vor allem die Überprüfung der Beleuchtung.

Doch scheiden sich bei diesem Thema die Geister: Denn einige Radler fühlen sich schon jetzt von der Polizei drangsaliiert. „Ich habe zum Beispiel Strafe gezahlt, weil ich in der Innenstadt auf einmal nur noch 5 km/h fahren darf. Ich finde das übertrieben, den Studenten das Geld aus der Tasche zu ziehen“, sagt Lou, 30. Der Ausdruck Radl-Rambo ist meiner Meinung nach Blödsinn“, findet Maria, 48, „Radler sind auch nicht rücksichtsloser als Autofahrer oder Fußgänger. Problematisch ist, dass Radler einen Zwischenstatus haben. Für die Fußgänger sind sie zu schnell, für die Autos zu langsam.“

Wermutstropfen: Luftbelastung und Unfallgefahr

Vor allem zwei Wermutstropfen trüben den Radelspaß: Die Luftbelastung, die den Gesundheitseffekt und die Freude am „Straßensport“ ebenso mindert wie die hohe Unfallgefahr. Gerade Langstreckenradler, die Entfernungen von mehr als fünf Kilometern zurücklegen, sind eher unzufrieden mit der vorhandenen Infrastruktur. Je länger die Strecke, umso höher ist oftmals die Fahrgeschwindigkeit und umso größer sind die Gefahren.

Im Speziellen bemängeln viele die Koordination zwischen Autofahrern, Fahrradfahrern und Fußgängern: Rechtsabbiegende Autofahrer sind für schnelle Radfahrer genauso ein Problem, wie Fußgänger, die urplötzlich den Fahrradweg überqueren. „In ein paar Jahren kommen die E-Bikes, dann werden die Radlwege überhaupt nicht mehr ausreichen, weil die Infrastruktur für die Geschwindig-

keit von Elektrofahrrädern gar nicht gemacht ist“, gibt Christoph, 39, zu bedenken.

Einigkeit herrscht darüber, dass die meisten Fahrradwege zu schmal sind, vor allem viel beradelte Strecken wie die Leopold- oder die Sonnenstraße sind zu eng und damit gefährlich. „Die Radfahrer werden halt immer mehr und die Radwege bleiben gleich, das ist teilweise schon problematisch“, meint Aloisius, 59. Auch die Luftverschmutzung ist ein Thema. So kritisiert Dietmar, 40: „Von der Umweltzone merkt man nichts. Die Luft ist durch die vielen Autos total verpestet.“ Sowie die zu kurzen Grünphasen bei einigen Ampeln.

Stefanie, 40, und ihrer Tochter Maja, 5, erging es erst kürzlich mit dem Fahrrad-Anhänger so: „Ich bin losgefahren als es grün wurde, aber die Grünphase war so kurz, dass ich mit dem Anhänger auf einer zu kurzen Verkehrsinsel zwischen einer bimmelnden Trambahn und Autofahrern stand“.

Unser Fazit

Im Großen und Ganzen sind die Münchner mit ihrer „Radlhauptstadt“ zufrieden. Viele ihrer konstruktiven Vorschläge würden die Verkehrssituation jedoch deutlich verbessern und damit für eine nachhaltigere Mobilität in München sorgen. Vor allem die höheren Geschwindigkeiten, die durch modernere Fahrradtechnik möglich sind, sollten künftig in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Denn klar ist: Je mehr Menschen vom Auto aufs Fahrrad umsteigen, desto höher wird die Lebensqualität in unserer Stadt.



„Radwege werden von Autofahrern angelegt, das merkt man.“ Christoph (39)



„In der Leopoldstraße sollte man die Radwege ein bisserl verbreitern“. Aloisius (59)

Ein Auto für alle

Olaf Rau, Geschäftsführer des Münchner Carsharing-Unternehmens STATT-AUTO, erklärt seine Skepsis gegenüber Mitbewerbern aus der Automobilindustrie, wieso Elektroautos heute noch keinen Sinn machen und weshalb STATT-AUTO gegen den Agrosprit E10 Stellung bezieht.



STATT-AUTO wurde 1992 gegründet. Was waren die Beweggründe?

Mein Vorgänger Jürgen Tesch, der leider im Juli verstarb, wollte einen sozialen Betrieb ins Leben rufen, der benachteiligten Personen ermöglicht, sich für den Arbeitsmarkt zu qualifizieren. Das Modell Carsharing war zu Beginn nur Mittel zum Zweck: Innerhalb von zwei bis drei Jahren wurde STATT-AUTO so groß, dass der soziale Betrieb realisiert werden konnte.

Und heute?

Inzwischen hat STATT-AUTO etwa 10.000 Teilnehmer und ca. 400 Autos an fast 100 Stationen in München. Früher hatten wir knapp 1000 Neuverträge pro Jahr, 2010 waren es doppelt so viele. Das Unternehmen ist nach wie vor ein sozialer Betrieb. Von 45 Mitarbeitern sind ca. zwei Drittel Langzeitarbeitslose, die in den Bereichen Fuhrparkmanagement, Fahrzeugpflege und Verwaltung arbeiten.

Wie kann man sich den typischen STATT-AUTO-Teilnehmer damals und heute vorstellen?

Das kann man schwer vergleichen, unsere Teilnehmer haben ganz unterschiedliche Nutzerprofile. Es gibt aber ein paar Merkmale, die sich nicht geändert haben: Über 70 Prozent unserer Kunden haben einen

akademischen Abschluss und der Altersdurchschnitt liegt nach wie vor bei 35 bis 55 Jahren. Die meisten Teilnehmer fahren ÖPNV und Fahrrad, STATT-AUTO nutzen sie als Ergänzung. Um diese Kombination zu unterstützen, haben wir für MVG-Abo-Kunden vergünstigte Einstiegsbedingungen. Seit zwei, drei Jahren wird Carsharing auch im gewerblichen Bereich eingesetzt. Meist von Unternehmen, die ihre Flotte nicht erweitern möchten. Manche Firmen schaffen ihren Fuhrpark sogar ganz ab und machen alles mit uns.

Gemeinnützige Einrichtungen wie der Alpenverein, der Kreisjugendring und auch das Umweltinstitut München nutzen STATT-AUTO schon immer, die Nachfrage ist aber auch in diesem Bereich gestiegen.

Warum die gestiegene Nachfrage?

Vermutlich ist Carsharing mehr in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt. Laut der jährlichen Statistik des Bundesverband CarSharing (bcs) geht es den anderen deutschen Carsharing-Unternehmen genauso. Das Wachstum ist also kein München-spezifisches Phänomen.

Spielt das gestiegene ökologische Bewusstsein eine Rolle?

Nein, das glaube ich nicht. In den Anfangsjahren war der ökologische Aspekt ein

wichtiges Argument für Carsharing. Und für einen Teil unserer Kunden spielt dies immer noch die Hauptrolle.

Im Vordergrund stehen heute aber meiner Meinung nach wirtschaftliche Aspekte. Viele können oder wollen sich kein eigenes Auto mehr leisten. Carsharing hat aber definitiv ökologische Effekte: Ein STATT-AUTO-PKW ersetzt 5-10 Autos auf der Straße und reduziert damit den PKW-Bestand.

Inzwischen steigen auch neue Anbieter ins Geschäft ein. BMW, Mini und Sixt bieten unter dem Label „DriveNow“ Carsharing-Autos an, ein weiterer Carsharer heißt Zebramobil. Befürworter argumentieren, dass dadurch mehr Leute auf ein eigenes Auto verzichten können. Kritiker befürchten, dass das Angebot eher zum vermehrten Autofahren anregt. Wie sehen Sie das?

Ich bezweifle, dass diese neue Form des Carsharing einen positiven Effekt für die Stadt hat. BMW sagt in seiner Presseerklärung ganz klar, dass man neue Kunden an die Marke heranführen möchte. Ökologische Aspekte spielen, wenn überhaupt, wohl nur eine untergeordnete Rolle.

Kritisch sehe ich die minutliche Abrechnung ohne die Berücksichtigung der gefahrenen Kilometer. Zudem ermöglichen die flexiblen Parklizenzen „One-Way-Fahrten“,

man kann also am Hauptbahnhof in ein Auto steigen und es am Harras abstellen. Meine Vermutung ist, dass diese Form des Carsharings den öffentlichen Nahverkehr kannibalisiert. Der Juppy fährt einfach lieber mit dem schicken Mini als zwei Stationen mit dem Linienbus.

Aber das wird sich ja zeigen. Die Stadt München hat versprochen, nach zwei Jahren mit der Evaluation zu beginnen. Diese soll unabhängig sein und nicht den Betreibern überlassen werden. Dabei wird sich schon herausstellen, ob die Öffnung des Carsharing-Marktes nachweislich zu einer Reduzierung des Privat-PKW-Bestandes führt. Vermutlich werden bis dahin noch weitere Anbieter hinzukommen. Die Anzahl der Lizenzen ist noch längst nicht ausgeschöpft. Das KVR hat etwa 1200 Lizenzen zu vergeben. BMW hat etwa 300, die Bahn hat 100 und Zebromobil hat etwa 30. Da ist also noch viel Luft nach oben.

STATTAUTO bietet in Kooperation mit der Deutschen Bahn neuerdings das ähnlich flexible Carsharing-System Flinkster an. Inwiefern unterscheidet sich dieser Service zu Ihrem bisherigen Angebot?

Die einzige Neuerung für unsere Kunden ist, dass die Flinkster-PKW keine festen Stellplätze haben. Ansonsten läuft auch die Buchung zu gleichen Konditionen und wie gehabt über Internet oder Telefon. Eine Viertelstunde vor Fahrtantritt bekommt man eine SMS, wo genau der Flinkster steht. Wichtig war uns dabei, dass Flinkster auch den gekoppelten Zeit- und Kilometerarif hat, um den Kunden einen Anreiz zu geben, möglichst wenig zu fahren.

Das Lizenzmodell, in dem wir uns mit Flinkster bewegen, erlaubt jedem Auto nur in einem bestimmten Bereich zu parken. Man muss das Auto also in den Lizenzbereich zurückbringen, in dem man es abgeholt hat. Wer nur von A nach B möchte wird sich also kein Auto bei uns leihen, sondern eher den ÖPNV nutzen.

Zudem steht für unsere Teilnehmer der praktische Nutzen klar im Vordergrund. Einen BMW-1er würde bei uns niemand mieten, da er deutlich weniger Platz bietet als einer unserer Kombis. Das interessiert keinen von unseren Kunden.

Spiele ökologische Gesichtspunkte bei Zusammenstellung Ihres Fuhrparks eine Rolle?

Ja, sogar die Hauptrolle. Alle unsere Autos haben die grüne Feinstaubplakette. Außerdem sind Verbrauch und CO₂ entscheidend bei der Anschaffung. Auch die Kriterien des blauen Engels, die sehr streng sind, konnten wir, wie ich denke, gut erfüllen. Auf die Vergabe des Siegels warten wir im Moment. Es gibt natürlich immer noch ein paar Fahrzeuge in der Flotte, die nicht ganz so ökologisch sind. Aber ein 9-Sitzer-Kleinbus hat einfach einen höheren Verbrauch.

Was halten Sie von Hybrid- und Elektroautos?

Hybrid ja, Elektro nein. Seit ein paar Monaten haben wir fünf Toyota Auris Hybrid. Unsere ersten Erfahrungen sind positiv und die Kunden begeistert. Jedoch muss man zugeben, dass sich nur bewusste Kunden für einen Hybrid entscheiden, da er auch Nachteile hat. Wegen der hohen Anschaffungspreise kostet der Wagen so viel wie ein Kombi, obwohl er kleiner ist. Zudem ist der Kofferraum durch das Batterie-Pack deutlich eingeschränkt. Bei der Bedienung gab es wider Erwarten keine Probleme. Etwas gewöhnungsbedürftig ist höchstens, dass man das Auto beim Anfahren nicht hört.

Und das Tanken?

Ist kein Problem, weil es Vollhybrid-Autos sind. Das heißt, beide Motoren sind miteinander verbunden, man merkt als Fahrer gar nichts davon. Den Akku muss man nicht separat wie bei einem Elektromotor aufladen, weil er sich selbst auflädt, sobald der normale Motor läuft. Ähnlich wie man es von der Lichtmaschine kennt. Erfahrungen zum Verbrauch haben wir noch nicht wirklich. In der Stadt ist er aber besonders sparsam, da hier öfter der Elektromotor läuft.

Weshalb die strikte Ablehnung von Elektroautos?

Reine Elektroautos machen aus mehreren Gründen noch keinen Sinn: Sie sind zu teuer, die Infrastruktur fehlt, die Akkus sind noch zu schwer und zu groß und ohne den flächen-deckenden Ausbau erneuerbarer Energien ist die Klimaneutralität nicht gewährleistet. Im Winter kommt das Thema Heizung hinzu: Bei herkömmlichen PKW läuft die Heizung über die Abwärme des Motors, im Elektroauto müssen Sitz-, Raum- und Scheibenheizung über den Akku versorgt werden, was die Kilometerreichweite des Autos fast um die Hälfte reduziert.

Der Schlüssel zu mehr Ökologie auf der Straße heißt WENIGER Auto zu fahren und nicht bisherige Autos durch Elektroautos zu ersetzen. Wenn man das Geld, das jetzt für die Forschung von Elektroautos ausgegeben wird, in Kampagnen zum weniger Autofahren, stecken würde, wäre wahrscheinlich mehr gewonnen. Denn auch wenn diese Strom aus 100 Prozent erneuerbaren Energien tanken würden, ist die Produktion und Entsorgung der Akkus noch extrem umweltunfreundlich. Das sehen viele Leute nicht.

Wie stehen Sie zum Agrosprit E10?

E10 ist kompletter Unsinn. Agrosprit ist weder klimaneutral, noch ist es vertretbar, dass Ackerflächen zum Anbau von Treibstoff, statt für Lebensmittel benutzt werden und so das Hungerproblem auf der Welt angeheizt wird. Deshalb sind wir bei STATTAUTO ganz klar gegen Agrosprit! Leider kommen wir nicht umhin, unseren Kunden zu sagen, dass unsere Autos E10 prinzipiell vertragen, da manche Tankstellen im Superbereich nur noch E10 anbieten.

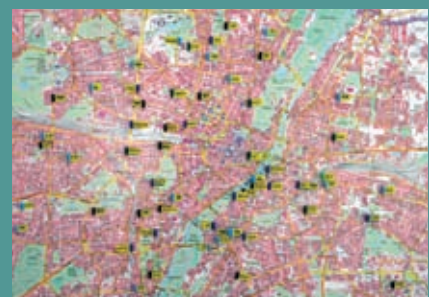
Interview: Katja Bachert
Fotos: STATTAUTO



Infos zu STATTAUTO

Mit rund 4000 Stationen in München ist STATTAUTO eine komfortable und günstige Alternative zum eigenen Auto.

Wo die nächste Station in Ihrem Viertel ist, sowie alle Informationen zu Konditionen, PKW-Auswahl und Verfügbarkeit finden Sie im Internet unter: www.stattauto-muenchen.de





Kontakte

Referat für Gesundheit und Umwelt

Öffentlichkeitsarbeit
Bayerstr. 28a, 80335 München
oeffentlichkeitsarbeit.rgu@muenchen.de
www.muenchen.de/rgu
Tel.: 089-233-47 524
Fax: 089-233-47 508

Ökologisches Bildungszentrum

Martin Ehrlinger
Englschalkinger Str. 166
81927 München
Tel.: 089-93 94 89 60
Fax: 089-93 94 89 81
mail@oebz.de

Bürgerstiftung

Zukunftsfähiges München

Klenzestraße 37/Rgb.,
80469 München
Tel.: 089-202 38-111
Fax: 089-202 38-113
mail@bszm.de
www.bszm.de
www.lifeguide-muenchen.de
www.sinn-muenchen.de

Regelmäßige Information über Agenda-Termine im kostenfreien Newsletter bei:

www.muenchner-stadtgespraeche.de



Termine

Sa., 8. Oktober, 16-21 Uhr

Münchens Strategien für Klimaschutz und Stadt-Klima

München hat sich ehrgeizige Klimaschutz-relevante Ziele gesetzt. Laut den Kritikern bleiben die Akteure jedoch oft hinter den eigenen Ansprüchen zurück. Für Transparenz sorgt die Podiumsdiskussion mit Fachleuten aus Politik, Planung, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft.

Diskutiert wird außerdem die Frage der sozialen Nachhaltigkeit. Was hält die Stadt zusammen?

Ort: Gasteig, Black Box, Rosenheimerstr. 5
Anmeldung unter: 089/48006220

Eintritt: 10 Euro,

www.gasteig.de

Di., 11. Oktober, 19-21 Uhr

Kein Brot für die Welt

Angesichts wohl gefüllter Regale in unseren Supermärkten kaum vorstellbar - aber die Zeiten einer gesicherten Welt-ernährung gehen zu Ende. Durch Klimawandel, Verlust der Bodenfruchtbarkeit, durch industrielle Monokulturen und die Anfälligkeit der Gentech-Pflanzen kehrt der Hunger in die Welt zurück. Es ist eine radikale Herausforderung, der sich Städte, die sich nicht aus „eigener Kraft“ ernähren können, stellen müssen. Referent Dr. Wilfried Bommert ist Agrarwissenschaftler, Journalist und Leiter der WDR-Umweltredaktion.

Ort: Evangelische Stadtakademie,
Herzog-Wilhelm-Str. 24

Anmeldung unter: 089/5490207

Eintritt 7 Euro

www.evstadtakademie.de

Mi., 19. Oktober, 19-20.30 Uhr

100% Ökostrom im deutschen Stromnetz

Unabhängige Studien und Szenarien zeigen, dass auf dem Strommarkt eine hundertprozentige Versorgung mit erneuerbaren Energien möglich ist. Der überwiegende Anteil der deutschen Bürger wünscht sich einen solchen Umstieg schnell. Die Referentin Trudel Meier-Staude erläutert, warum wir in Deutschland noch keine Vollversorgung mit nachhaltigen Energieformen haben und was dies mit dem bestehenden Strommarkt zu tun hat.

Ort: Ökologisches Bildungszentrum,
Englschalkinger Str. 166

Anmeldung unter: 089/93948961

Eintritt 6 Euro

www.oebz.de

Impressum



Herausgegeben vom Umweltinstitut München e.V.

Anschrift für Verlag, verantwortliche Redaktion und Anzeigenverantwortlichen:
Umweltinstitut München e.V.

Verein zur Erforschung und Verminderung der Umweltbelastung
Landwehrstr. 64a
80336 München

Tel.: (089) 30 77 49-0

Fax: (089) 30 77 49-20

E-Mail: a21@umweltinstitut.org

Internet: www.umweltinstitut.org

Redaktion Katja Bachert, Christina Hacker
(verantwortlich für Redaktion und Anzeigen)

**Gestaltung
Druck** Katja Bachert, Julian Schmidt
ulenspiegel druck gmbh
Birkenstraße 3
82346 Andechs

**Anzeigen
Versand
Auflage** Es gilt die Anzeigenliste 2005
Klebeck und Partner, Kolbermoor
12.000

100% Recyclingpapier

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Verfasserin/des Verfassers und nicht in jedem Fall die der Redaktion wieder.

Zitieren erwünscht, bitte mit Quellenangabe!

Titelbild: Fotolia, Julian Schmidt

Bilder diese Seite: Michael Nagy, ReWiG

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe:

23.01.2012

Unterstützen Sie die Agenda-Zeitung!
Schalten Sie eine Anzeige oder spenden Sie an folgendes **Spendenkonto:**

Umweltinstitut München e.V.
Bank für Sozialwirtschaft München
BLZ 700 205 00 - Konto 88 311 01

Stichwort AGENDA 21

Mit freundlicher Unterstützung der



Landeshauptstadt
München

**Referat für Gesundheit
und Umwelt**

Dieses Heft kann im Internet unter der Adresse
www.muenchner-stadtgespraeche.de als pdf-
Datei heruntergeladen werden.