

DIE GRÜNE MAMBA

Zeitung der Stadtratsfraktion Die Grünen - rosa liste in München
www.gruene-muenchen-stadtrat.de

18 JAHRE GRÜNE IN DER REGIERUNGSVERANTWORTUNG WIE GRÜN IST MÜNCHENS ZUKUNFT?

Seit 18 Jahren sind die Grünen in München in der Regierungsverantwortung, 12 Jahre davon gemeinsam mit der rosa Liste. Nach einer so langen Zeit – und vor allem vor einer Wahl, nach der das rot-grüne Bündnis fortgeführt werden kann – ist es an der Zeit zu fragen, wo die Grünen diese Stadt verändert haben. Wo merkt man dieser Stadt an, dass die Grünen mitregieren? Was hat sich nach 1990 verändert, welche Erfolge kamen in der letzten Legislaturperiode dazu? Was gibt es noch zu tun?

Der größte Erfolg der Grünen in München besteht darin, die strukturkonservative Mehrheit im Stadtrat nachhaltig aufgebrochen zu haben – und dementsprechend strukturkonservative Ent-



Wird es für eine Neuauflage reichen? Rote und Grüne unterzeichnen im Mai 2002 den Koalitionsvertrag. Von links nach rechts: Hep Monatzeder, Helmut Schmid, Christain Ude, Siegfried Benker, Gertraud Burkert und Lydia Dietrich.

Was drin ist

	Seite
Klimaschutzbilanz.....	3
Alles Multikulti oder was?.....	5
Deutschlands	
kinderfreundlichste Stadt!?.....	7
Der Münchner Weg in	
der Bildungspolitik.....	9
Trippelschritte zur	
Verkehrswende.....	13
Verkehrspolitische Fazit	
von Jens Mühlhaus.....	15

scheidungen verhindert oder zumindest thematisiert zu haben. Als die Grünen in die Regierungsverantwortung kamen, war ein „Weiter so wie schon immer“ die Maxime von SPD und CSU. Staus auf den Straßen? Also noch mehr Straßenbau und zwar überall! Zu wenige Parkplätze? Her mit Tiefgaragen und noch mehr Stellplätzen! Zu viele Flüchtlinge? Der damalige OB Kronawitter ließ sie in Bunkern des Katastrophenschutzes unterbringen und beschwerte sich über teure lebensnotwendige Operatio-

nen für kranke Flüchtlinge. Radfahren? Eine Sache für notorische Zukunftsverweigerer. Erneuerbare Energien? Interessieren nur leicht verwirrte Ökos. Diese Schilderung ist nur wenig übertrieben. Mit der Übernahme der Regierungsverantwortung in einem rot-grünen Bündnis gelang es erstmals in der Millionenstadt München, das Steuer langsam aber stetig umzulegen. Und nach 18 Jahren ist selbst ein so unbeweglicher Tanker wie eine Millionenstadt erkennbar auf dem Weg in eine

andere, eine grünere Moderne.

Um bei besagten Beispielen zu bleiben: Die Grünen konnten eine ganze Reihe von Straßenprojekten verhindern – wer vermisst sie heute noch? Erst ein denkbar knapper Bürgerentscheid zwang uns dazu, drei Tunnel am Mittleren Ring zu bauen. Eine Stellplatzbeschränkungssatzung hat das Parkproblem in der Innenstadt spürbar entspannt. München hat eine vorbildliche Flüchtlingspolitik – genauer: München hat durch die Unterstützung vielfältiger Maßnahmen und der Einrichtung eines Flüchtlingsamtes (heute: Wohnen und Migration) eine eigenständige kommunale Flüchtlingspolitik eingerichtet. Soziale Problemlagen die sich öffentlich zeigen, werden nicht mehr mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen weggeräumt, sondern in einem Zusammenspiel von Sozial- und Ordnungsrecht bearbeitet. Und es ist inzwischen deutlich geworden, dass das Fahrrad in einer Großstadt wirklich ein Verkehrsmittel der Zukunft sein wird.

Die Beispiele sind beliebig fortzusetzen: Grüne haben den Einstieg in neue Kohlekraftwerke im letzten Augenblick verhindert, Integration wird als Aufgabe von MigrantInnen und Mehrheitsbevölkerung auf gleicher Augenhöhe angesehen, kleine, alternative, andere Kultur hat in München ihren Platz, wir wachen über die Bürgerrechte, wo andere gerne wegsehen.

Ökologie und Moderne

All dies zusammen hat das Gesicht und das Gefühl dieser Stadt verändert. All dies zusammen zeigt, dass wir diese Stadt umgesteuert haben. Die Metropolen von morgen müssen Ökologie und Moderne verbinden, genauso wie soziale Solidarität trotz des Auseinanderdriftens der Stadtgesellschaften. Wir nehmen für uns in Anspruch, den Tanker München in ökologisches Fahrwasser gebracht zu haben, auf Nachhaltigkeit im Maschinenraum zu achten und darauf, dass es in der dritten Klasse ebenso viele Chancen gibt am Bordleben teilzunehmen wie in der Luxusklasse.

Und keiner sollte denken, dass wäre auch ohnedie Grünen alles gekommen! Was passiert, wenn wir die SPD nicht mit Vereinbarungen zügeln können, sieht man mustergültig am Bau der 3.

Startbahn am Flughafen München: Da liegen sich CSU und SPD wieder in den Armen – und die CSU wirbt leidenschaftlich darum, die wirklich wichtigen Infrastrukturentscheidungen doch endlich wieder mit ihr zu treffen. Nichts macht deutlicher als solche Entscheidungen, wie ernst die großen Parteien es mit der Ökologie meinen, wenn es eine Mehrheit gibt, die in alten Gewässern dümpeln kann: Dann ist das Wohl der Stadt angeblich nur mit mehr, höher, weiter, schneller zu erreichen – Wachstumsfetischisten aller Volksparteien, vereinigt euch!

Aber in einem anderen Fall wiederum waren die Grünen auch bei einem großen Infrastrukturprojekt erfolgreich: Der Stadtrat wehrt sich gegen den Transrapid. Wer glaubt, dass dies auch bei einer anderen Konstellation im Rathaus der Fall wäre?

Multikulti funktioniert nicht von selbst

Die Grünen haben diese Stadt geprägt – und wollen es weiterhin tun. Die Stadtgesellschaft hat sich in den letzten Jahrzehnten dramatisch verändert. Wir leben in einer multikulturellen, multireligiösen und heterogenen Stadtgesellschaft mit unterschiedlichsten Subkulturen und Kulturen. Die Grünen sind wie keine andere Partei mit dieser Vielfalt groß geworden und können sie bearbeiten. Unser Ziel ist es, die Vielfalt einer Großstadt zu erhalten, ohne dass die Stadtgesellschaft zerfällt. Das kommt nicht von selbst, sondern ist das Ergebnis aktueller und differenzierter Politikkonzepte.

Wir wollen auch das alte Motto „Stadtluft macht frei“ nach wie vor ernstnehmen. Spätestens nach dem 11. 9. 2001 gibt es einen politischen Reflex, Vielfalt, Unangepasstheit und Heterogenität durch Überwachungs- und Ordnungsmaßnahmen kontrollieren zu wollen. Wir sind der Ansicht, dass der Kontakt der Menschen untereinander



Auch das ist sechs Jahre her: Die Fraktion am Tag der Vereidigung

gestärkt werden muss - und nicht die Kontrolle über die Bewohner einer Stadt. Wer beim Thema Bürgerrechte und Kontrolle des öffentlichen Raumes nicht genau hinschaut, wird nicht bemerken, wie sich die Stadtgesellschaft schleichend verändert. Wir wollen hier sehr genau hinsehen.

Ernstgemeinte Ökologie wird es auch in Zukunft nur mit starken Grünen geben. Trotz Klimawandel und Feinstaubbelastung, trotz belasteter Lebensmittel und zunehmender Umweltkrankheiten: Der Tendenz, Ökologie als Luxusthema einzuordnen, ist überall spürbar: Seien es Mehrkosten (die sich später amortisieren) für guten Wärmeschutz bei Häusern, seien es Mehrkosten für ökologisches Essen in Kindergärten und Schulen, seien es Mehrkosten für ökologische Auflagen in Firmen und bei Bebauung von Grundstücken: die Einsicht, dass eine Großstadt in Zukunft ökologisch sein muss, wenn sie lebenswert bleiben will, ist schnell dahin bei SPD und CSU, wenn es auch anders geht.

18 Jahre in der Regierungsverantwortung haben uns davon überzeugt, dass Ökologie keineswegs in allen Parteien angekommen ist und umgesetzt wird. Im Gegenteil: Nie waren wir so wertvoll wie heute.

Siegfried Benker

Auf den folgenden Seiten zeigen wir eine Bilanz Grüner Stadtratspolitik der letzten sechs Jahre: Erfolge, aber auch Niederlagen und noch unerledigte Baustellen.

DER GRÜNE MOTOR FÜR DEN KLIMASCHUTZ

München ist Energiespar-kommune und Solarhauptstadt unter den Großstädten. Das ist ein toller Erfolg. Dennoch war es in den letzten Jahren ein schwieriges Unterfangen, in München ambitionierten Klimaschutz auf den Weg zu bringen.

Zwar hat die Stadt nach dem Beitritt zum Klimabündnis 1991 die richtigen Weichen gestellt und erste Maßnahmen eingeleitet. Vorbildlich war hier vor allem die Politik des Referates für Gesundheit und Umwelt mit dem Förderprogramm Energieeinsparung, das dieses Jahr auf unser Betreiben hin erheblich aufgestockt wurde, dem Bauzentrum, das zu einem wichtigen Multiplikator für den Energiebereich geworden ist, und dem erweiterten Klimaschutzprogramm mit seinen Fachforen und innovativen Projekten. Das Baureferat setzt seit 2004 den Stadtratsbeschluss um, beim Neubau städtischer Gebäude die Energieeinsparverordnung um 15 % zu unterschreiten (ohne Fernwärmebonus). Ferner wurden 1000 städtische Gebäude hochenergetisch saniert. Die Stadtwerke GmbH und das Planungsreferat verharteten dagegen bis vor kurzem auf der ökologischen Kriechspur. Erst die Studie des Ökoinstituts „Kommunale Strategien zur Senkung des CO₂-Ausstoßes um 50 % am Beispiel Münchens“ markierte im Jahr 2004 den Beginn einer Wende.

Der Bericht des Weltklimarates im Januar diesen Jahres hat dann alles verändert. Der Klimawandel ist endlich auch in den Köpfen der SWM und des Planungsreferates angekommen. Überraschenderweise wurde unser Antrag „Energieeinsparung bei den städtischen Wohnungsbaugesellschaften“ positiv beschieden (vgl. Artikel Wohnen). Doch angesichts der weiter steigenden Energiepreise kann das nur ein Anfang sein. Wir bauen jetzt Häuser für die nächsten 50 Jahre. Um die Energiewende zu schaffen und das ehrgeizige Ziel der Bundesregierung von 40 % CO₂-Reduktion bis 2030 zu erreichen, genügt eine zehnpromtente Unterschreitung der jetzigen Energieeinspar-

verordnung bei weitem nicht. Wir müssen jetzt Häuser bauen, die hochwertig gedämmt sind bis zum Passivhausstandard und mit Fernwärme und/oder Erneuerbaren Energien versorgt sind.

SWM auf neuen Wegen

Auch die Stadtwerke München haben sich endlich bewegt - aber auch nur, weil sie 2006 unbedingt in ein Kohlekraftwerk investieren wollten. Als Gegenleistung konnten wir die Selbstverpflichtung heraushandeln, den Anteil der Erneuerbaren Energien bei der Eigenstromerzeugung bis 2020 zu erhöhen.

Im Frühjahr kam uns dann die Klimawandeldebatte entgegen. Weiter in Kohle zu investieren, war nach längerem Druck von unserer Seite auch für die SPD klimapolitisch nicht mehr zu vertreten. Außerdem konnten wir mit einer Studie der Energy Watch Group die doch sehr begrenzten weltweiten Kohlereserven belegen. Der Druck auf die SWM wurde so groß, dass sie von weiteren Kohlebeteiligungen Abstand nehmen mussten. Ein großer Erfolg mit kleinem Wermutstropfen, denn die Beteiligung am Steinkohlekraftwerk Herne konnten wir nicht verhindern. Als Ausgleich für den dadurch verursachten CO₂-Ausstoß werden die SWM ab 2008 ein Klimaschutzpaket zur Energieeinsparung und -effizienz bei SWM-Kunden in der Höhe von 10 Mill. • für 10 Jahre auflegen.

Viel ist seit dem Beschluss letztes Jahr noch nicht passiert. Das Ökoinstitut hat eine Potenzialanalyse zu den Erneuerbaren Energien vorgelegt. Doch wahrscheinlich ist diese schon wieder obsolet, denn der hohe Biomasseanteil wird nicht haltbar sein, da die Bauern angesichts der hohen Lebensmittelpreise zur Zeit wenig Bereitschaft haben, in Energiepflanzen zu investieren, und auch der Holzmarkt im Umland erschöpft ist. So werden die SWM wahrscheinlich doch eine stärkere Beteiligung an Windkraft- und Solaranlagen anstreben.

Sabine Krieger

BIO FÜR ALLE

Geiz ist geil – das gilt für die meisten Menschen auch beim Einkauf von Lebensmitteln. Billig geht immer noch vor Qualität, schnell immer noch vor frisch. Die konventionelle Landwirtschaft ist in Deutschland immer noch dominierend - doch der ökologische Landbau, das einst so zarte Pflänzchen, hat kräftige Triebe entwickelt. Bio ist in. Das zeigt vor allem der Boom der Bioläden, die in den letzten Jahren an vielen Ecken Münchens aus dem Boden geschossen sind. Dazu haben sicher auch Krisen wie BSE, Gammelfleisch etc. beigetragen. Immer mehr Verbraucher wollen wissen, was sie essen. Ökologische Produkte haben sogar Einzug bei Lidl und Aldi gehalten. Und doch bleibt Bio eine Nische. Das Bewusstsein, dass eine vielseitige Ernährung wichtig für die Gesundheit ist und ökologische Lebensmittel weniger Schadstoffe enthalten, ist noch zu wenig verbreitet. Wir müssen vor allem Kinder an das richtige Essen heranführen. In der Kindheit wird der Grundstein für die spätere Ernährung gelegt.

Deshalb ist es ein wichtiger Erfolg der Grünen, dass die städtischen Kindertagesstätten in den nächsten 3 Jahren den Anteil ökologischer Lebensmittel auf 50 % erhöhen werden. Auch der auf unsere Initiative gefasste Beschluss zur Biostadt München ist wegweisend, denn in diesem Rahmen wird mit Kooperationspartnern daran gearbeitet, den Anteil ökologischer Lebensmittel aus dem regionalen Wirtschaftsumfeld zu erhöhen. Dazu gehört auch die Beratung und Unterstützung unterschiedlichster Akteure über Ökoanbieter, Zertifizierungssysteme oder ökologische Produkte, von Kochteams bis zu den Eltern. Seit 2006 ist München Bio zertifiziert und immer mehr Gaststätten und auch städtische Kantinen bieten Bioprodukte an.

Aber die Stadt muss ihre Vorbildfunktion ausweiten. Das gilt für die städtischen Krankenhäuser, aber auch für Schulen, städtische Empfänge und Feste. Denn ökologische Lebensmittel sind nicht nur gesünder als konventionelle, sie leisten auch einen erheblichen Beitrag zum Natur- und Klimaschutz.

Sabine Krieger

KOMMUNALE DASEINSVORSORGE

Wir Grüne haben immer großen Wert auf den Erhalt der kommunalen Daseinsvorsorge gelegt. Wir wollen die Versorgung der Münchner Bevölkerung mit öffentlichen Gütern nicht privaten Anbietern überlassen, auf die die Stadt keinerlei Einfluss mehr hat.

Stadtwerke

Nur wenn z.B. die Stadtwerke (SWM) in kommunaler Hand sind, kann der Stadtrat bei Qualität und Preisgestaltung wichtiger öffentlicher Güter mitreden. Im Gegensatz zu privaten Energieanbietern halten die SWM ihre Preise stabil, im deutschlandweiten Vergleich gehören sie in allen Sparten - ob Gas, Strom oder Wasser - zu den güns-

tigsten Anbietern - und das zu einer hohen Qualität. Auch profitiert die ganze Stadt von den Gewerbesteuerzahlungen und Gewinnausschüttungen der SWM. Und die erst kürzlich beschlossene Bildungsstiftung der Stadtwerke wird mit einem Gesamtvolumen von 20 Mio. • Bildungsprojekte fördern. Zielgruppe sind insbesondere Kinder und Jugendliche mit Migrationshintergrund. (Zur ökologischen Bilanz der SWM s. S. 3).

Städtisches Klinikum

Ein anderer wesentlicher Bestandteil der kommunalen Daseinsvorsorge ist das städtische Klinikum. Für seinen Erhalt haben wir Grüne uns in den letzten

Jahren vehement eingesetzt und sämtlichen Bestrebungen der CSU nach Privatisierung eine Absage erteilt.

Das städtische Klinikum München hat 2005 eine umfassende Strukturreform erlebt: die Eigenbetriebe wurden in eine GmbH zusammengefasst. Diesen Prozess haben wir Grüne von Beginn an aktiv

mitgestaltet und hohe Standards bei der Versorgung der PatientInnen aber auch bei der Nachhaltigkeit durchgesetzt.

Notwendig wurde diese Strukturreform durch das neue Vergütungssystem über die Fallpauschalen, die Krankenhäuser mehr denn je zwingen, wirtschaftlich und effizient zu agieren. Das bedeutet auch, die Verweildauern von PatientInnen zu reduzieren, was wiederum zu geringerem Bettenbedarf und letztendlich auch zu geringerem Personalbedarf führt.

Dennoch haben wir großen Wert darauf gelegt, dass das Klinikum hohe Qualität anbietet, denn nur mit einem hochwertigem Leistungsangebot und reduzierten Kosten wird es im harten Wettbewerb überleben können.

Heute, zwei Jahre nach der Umstrukturierung, steht das Klinikum wirtschaftlich gut da. Die Defizite konnten massiv reduziert werden, während die Ziele der Grünen, hohe Qualität in Medizin und Pflege, spezifische Angebote für Menschen mit Migrationshintergrund, Beachtung des Gender Aspektes bei der medizinischen und pflegerischen Versorgung und ökologische Standards bei Sanierung und Energieverbrauch, zum Teil bereits verwirklicht wurden.

Lydia Dietrich



In München gehören die Stadtwerke noch der Stadt - ein entscheidender Vorteil, wenn es um energiepolitische Weichenstellungen geht.

BESCHÄFTIGUNGSPOLITIK

Die Arbeitslosenquote liegt in München gerade mal bei 5,7 % - kein schlechtes Zeugnis für die rot-grüne Beschäftigungspolitik. Überwiegend sind Personen arbeitslos, die schwer in den Arbeitsmarkt zu integrieren sind. Gründe dafür sind ein schlechter oder gar kein Bildungsabschluss, Probleme beim Wiedereinstieg nach der Elternzeit oder zusätzliche Handicaps wie psychische Erkrankungen.

Wir Grüne haben uns daher für spezielle Fördermaßnahmen und Arbeitsförderungsprojekte stark gemacht. Mit dem Münchner Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramm haben wir

rund 26 Mio. • u.a. für Arbeitsförderungsinitiativen, Jugendsonderprogramme, spezifische Programme zur Integration von MigrantInnen und Existenzgründerprogramme für Frauen bereitgestellt. Der Erfolg - eine hohe Vermittlungsquote in den 1. Arbeitsmarkt - gibt uns Recht.

Darüber hinaus sind die Grünen die einzigen politischen Vertreter im Rathaus, die die Chance der europäischen Beschäftigungspolitik für München erkannt haben. Neue Lernmethoden haben im Rahmen von EU-geförderten transnationalen Projekten in München dazu geführt, dass Personen, die bisher

nur schwer vermittelbar waren über zielgerichtete und umfassende Qualifizierung dauerhaft in den Arbeitsmarkt integriert werden konnten. Die transnationalen Partnerstädte gehen diesen Weg weiter, die großen Fraktionen im Stadtrat haben diesen Weg für München erst einmal blockiert. Hier bedarf es noch viel hartnäckiger grüner Überzeugungsarbeit, denn Langzeitarbeitslose haben trotz einer niedrigen Arbeitslosenquote auch in München jede Förderung verdient.

Lydia Dietrich

ALLES MULTIKULTI – ODER WAS?

Auch eine Grüner Erfolg: Dass die CSU heute „Integrationspolitik“ buchstabieren kann

Ob das Zusammenleben von Menschen aus unterschiedlichen Kulturen, von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund gelingt, hängt entscheidend davon ab, wie sich die Kommunalpolitik dieses Themas annimmt.

Sicherlich sind für ein friedliches Zusammenleben, das nicht nur ein Nebeneinanderherleben ist, immer die Menschen vor Ort – am Arbeitsplatz, in der Freizeit, im öffentlichen Raum, in Schulen und Kindergärten – verantwortlich. Doch gutes Zusammenleben benötigt auch Rahmenbedingungen und Strukturen, die dieses Zusammenleben ermöglichen und fördern.

Eine Reihe von Kritikern – vor allem aus anderen Parteien – gefällt sich in der Behauptung, die Grünen wären einer völlig unrealistischen Multikulti-Seeligkeit verfallen und würden die anstehenden Probleme überspielen. Der multikulturelle Ansatz sei gescheitert, und eine selbstbewusste Leitkulturdebatte angesagt. Doch das Leitbild der Grünen ist längst nicht mehr eine unbestimmte multikulturelle Gesellschaft, sondern eine sich immer wieder neu definierende multikulturelle Demokratie, in der die Werte des Grundgesetzes Maßstab für alle hier lebenden Menschen sind.

Sicher gab es auch bei den Grünen besonders liebevolle Gemüter, die gehofft hatten, eine multikulturelle Gesellschaft käme ganz von alleine, da alle doch die gegenseitige Bereicherung durch Zuwanderung erkennen und herbeisehnen müssten. Die Politik der Grünen Stadtratsfraktion war jedoch immer an sozialen Tatsachen orientiert und sich der Herausforderungen bewusst, die Zuwanderung mit sich bringt. Wir haben sinnvolle Integrationsmaßnahmen schon zu einem Zeitpunkt gefordert, als die CSU beim Thema Zuwanderung immer nur von Ausgrenzung und Abschottung sprach. Und die SPD beschränkte sich beim Thema „Zuwanderung“ damals noch auf ordnungsrechtliches Herangehen bei Flüchtlingen, und ihre Integrationspolitik auf langjährig hier lebende Arbeitsmigranten. Dass Zuwanderung eine soziale

Tatsache mit weitreichenden Konsequenzen ist, wurde von CSU und SPD geleugnet, solange es nur irgendwie ging.

Mit der – von den Grünen erzwungenen – Debatte um ein Zuwanderungsgesetz mussten sich die anderen Parteien zum ersten Mal nicht nur ordnungsrechtlich, sondern auch integrationspolitisch mit den Themen auseinandersetzen, die die Grünen durch die jetzt 18 Jahre andauernde Regierungsbeteiligung im Stadtrat immer wieder auf die Tagesordnung gesetzt haben. Die Abwehrhaltung, die die Realitäten der Zuwanderung nicht zur Kenntnis nehmen wollte, ist gescheitert – die Probleme sind da und verlangen nach Lösungen:

Integration durch Sprache und Bildung

Was auf kommunalpolitischer Ebene im Bereich der Sprachkurse und Bildung an Schulen und Kindereinrichtungen möglich war, wurde von den Grünen angeregt und in vielen Fällen auch umgesetzt.

Armut bei MigrantInnen

Diese Frage wurde von uns intensiv als bisher unbewältigtes Problemfeld der Zukunft bearbeitet. Gerade bei den alten Migranten über 65 Jahre – hierzu wurde von den Grünen eine vielbeachtete und intensiv diskutierte Studie in Auftrag gegeben – ist dies ein Problem, auf das wir auch auf kommunaler Ebene reagieren müssen: durch die interkulturelle Öffnung der Altenhilfeeinrichtungen, sei es der Alten- und Service-Zentren oder der stationären Altenpflege.

Arbeitslosigkeit von MigrantInnen

Intensiv haben wir uns der Arbeitslosigkeit besonders der jungen Migranten ohne Schulabschluss angenommen. Bei der Diskussion um die Fortentwicklung der sozialen Dienste haben wir immer eine Balance zwischen geöffneten Regeldiensten der Sozial-

verwaltung und Spezialdiensten für einzelne Ethnien angestrebt.

Religiöse Vielfalt

Die Grünen haben sich von Anfang an für die Moschee am Gotzinger Platz ausgesprochen. Nicht weil wir der Ansicht sind, dass eine Kommune Gotteshäuser fördern sollte, sondern weil nach einem halben Jahrhundert Zuwanderung Gleichbehandlung nötig ist. Auch Muslime dürfen Gotteshäuser an herausgehobener Stelle haben. Wo die CSU die Muslime gerne in Hinterhöfen behalten möchte, damit nicht eine Moschee als Sinnbild von Gleichberechtigung und bleibender Zuwanderung sichtbar wird, stehen wir zum Recht der Muslime, sich in der Stadt zu zeigen. Wir sind immer dafür eingetreten, dass die Moschee ein offenes Haus wird und sich nicht vom Stadtteil und der Mehrheitsgesellschaft abkapselt.

Seit vielen Jahren unterstützt die Stadt Organisationen, die speziell Migrantinnen in prekären und gefährdenden Lebenszusammenhängen Hilfe anbieten. Die Grünen haben als einzige Konsequenzen aus der Pfeiffer-Studie gezogen, die seit Jahren die Kriminalitätsbelastung von Jugendlichen aus verschiedenen Herkunftsländern untersucht. Aufgrund unserer Initiativen unterstützt die Stadt ethniespezifischen Vereine, die sich um türkische, albanische und irakische Jugendliche kümmern. Erst erst vor kurzem wurden sie deutlich besser ausgestattet.

Grüne Initiativen waren es auch, die die Lage der Flüchtlinge in München in den Blickpunkt gerückt und verbessert haben. So ist z.B. die Situation von MigrantInnen ohne Aufenthaltsstatus („Illegale“) aus der Migrationsdebatte nicht nur in München nicht mehr wegzudenken.

Eine-Welt-Haus

Auch das Eine-Welt-Haus geht auf eine Initiative der Grünen zurück – ein Haus, in dem über 80 verschiedene Gruppen – Migrantinnenorganisationen, Exilgruppen, Gruppen von Deutschen und AusländerInnen – eine Heimat gefunden haben. Mehr als 70.000 Menschen ha-

ben dieses Angebot im letzten Jahr wahrgenommen.

Die Grünen arbeiten daran, MigrantInnen nicht immer nur als Feld für die soziale Arbeit wahrzunehmen oder auf der anderen Seite als Folklore. Integration muss von seiten der Mehrheitsgesellschaft auch bedeuten, dass die MigrantInnen in allen Bereichen der Stadtgesellschaft ankommen – und ankommen können. Deshalb haben wir auch beantragt, genauer anzusehen, wie sich die kulturellen Einrichtungen der Stadt für MigrantInnen öffnen können. Hier soll keine simple „Quote“ von Bedeutung sein, sondern schlicht die Frage: Was machen diese Einrichtungen, um die 33 % der Stadtbevölkerung mit Migrationshintergrund zu erreichen?

Dass die Stadt München beim Thema Migration und Integration bundesweit führend ist, ist ein Verdienst der Grünen. Während die anderen Parteien noch auf Abwehr waren, haben wir uns längst mit den Problemen beschäftigt. Jetzt sind wir schon längst einen Schritt weiter. Eine funktionierende und friedliche multikulturelle Stadtgesellschaft kommt nicht von selbst. Das wissen wir – und wie es scheint, setzt sich die Erkenntnis so langsam auch bei den Konservativen durch – auch das ist ein Erfolg von uns Grünen.

Siegfried Benker

SOZIALPOLITIK: MODERN UND BASISORIENTIERT

Sozialpolitik ist ja eigentlich die Domäne der SPD – aber im Laufe der letzten Jahre haben Die Grünen entscheidend dazu beigetragen, die Sozialpolitik in München zu modernisieren und ganz eigene Schwerpunkte gesetzt.

Dass München eine eigenständige Flüchtlingspolitik hat, können die Grünen auf der Haben-Seite verbuchen. Wir haben die interkulturelle Öffnung aller Verwaltungseinheiten zu einer Selbstverständlichkeit gemacht. Wir haben in der Politik für Wohnungslose einen Paradigmenwechsel eingeleitet, indem jetzt mit einer äußerst differenzierten Herangehensweise alles getan wird, um eine Abgleiten von Menschen in die Obdachlosigkeit zu verhindern. Und wenn es doch passiert, wird an einer möglichst raschen und passgenaueren Vermittlung in angemessenen Wohnraum gearbeitet. Deswegen wurde ein eigenes kommunales Wohnungsbauprogramm (Kompro B und C) ins Leben gerufen.

Die Grüne Handschrift ist auch in der Jugend- und Kinderarbeit zu sehen: Basketball um Mitternacht, interkulturelle Öffnung der Kindereinrichtungen, Mädchen und Jungenbeauftragte, Ausbau der Partizipationsmöglichkeiten von Jugendlichen.

Sehr früh haben wir das Problem wachsender Armut nach der Einführung von Hartz IV aufgegriffen und ein Frühwarnsystem bei Stromsperrungen ebenso installiert wie Notmaßnahmen bei extremer Armut und Überschuldung. Sozialtickets für Bedürftige wurden verbilligt – eine Marktuntersuchung wird nun feststellen, welche Art von Sozialticket die Armen in München wirklich brauchen.

Als Grüne stehen wir zur basisorientierten Regionalisierung der Sozialen Arbeit in München (Regsam) und zur Subsidiarität: Wir versuchen möglichst viele kleine und freie Träger einzubinden, wenn Aufgaben zu verteilen sind. Dass die soziale Landschaft Münchens einmalig und bundesweit vorbildhaft ist, können sich auch die Grünen mit gutem Recht auf die Fahne schreiben.

Siegfried Benker

AUFSTAND DER ALTEN GEGEN DEN TRANSPAPID



Das Volksbegehren gegen den Transrapid hat mit Bravour die erste Hürde genommen. Tausende kamen ins Rathaus, um sich in die Unterschriftenlisten einzutragen. Zeitweise war der Ansturm kaum noch zu bewältigen. Auffällig ist vor allem die Bereitschaft älterer Münchnerinnen und Münchner, gegen den Transrapid Stellung zu beziehen. Das Durchschnittsalter auf manchen Listen beträgt an die 70 Jahre! Mit diesem Thema haben die Grünen ein Alterssegment erreicht, das ihnen normalerweise verschlossen bleibt. Unser Foto zeigt den Altersrekordhalter Philipp Dörhöfer aus Obersendling, der sich mit 94 Jahren ins Rathaus aufgemacht hat, um gegen den Transrapid zu unterschreiben. Respekt, Herr Dörhöfer!

MÜNCHEN - DEUTSCHLANDS KINDERFREUNDLICHSTE STADT!?

Nach bald 18 Jahren Grüner „Regierungsbeteiligung“ haben wir durchaus Grund, stolz zu sein auf die Kinder- und Jugendpolitik in unserer Stadt. So erhielt das Büro der städtischen Kinderbeauftragten vor kurzem den deutschen Kinderpreis in der Kategorie „Kinderstadt“, weil durch ihre Projekte „im Laufe der Zeit eine andere Kultur des Miteinanders im Sinne von Kinderfreundlichkeit“ entstehen konnten.

Auch im klassischen Bereich der Kinderpolitik – nämlich den Betreuungsplätzen – braucht München sich nicht zu verstecken: Die Anzahl der Kinderbetreuungsplätze wurde enorm erhöht. Das gilt nicht nur für die Kindergärten – da war die Steigerung ja gesetzlich vorgeschrieben. Die Stadt hat das Ziel einer 90%igen Versorgung fast erreicht, in einigen Stadtteilen sogar weit überschritten. Auch für die unter Dreijährigen wurden die Krippenplätze in den letzten 10 Jahren mehr als verdoppelt – lange bevor die aktuellen Diskussionen eine breite Öffentlichkeit erreicht hatten. Schon früh wurde in München ein Projekt zur qualitativen Entwicklung der Krippenbetreuung gestartet – als die CSU diese noch entweder als Aufbewahrungseinrichtungen für sozial Schwache geduldet oder als sozialistische Kadererziehung verteufelt hat. Die rasch wachsende Nachfrage der Eltern hat gezeigt, dass unser Weg der richtige war.

Uns Grünen war es immer besonders wichtig, in München nicht nur ausreichend Betreuungsplätze vorzuhalten, sondern auch das passende Angebot für alle Kinder – sprich: wir setzen auf Vielfalt!

■ Den Schwerpunkt haben wir immer auf den Ausbau der Eltern-Kind-Initiativen gelegt, denn hier werden neue Pädagogikformen ausprobiert, von denen mittelfristig auch die städtischen Einrichtungen profitieren. Wir konnten erreichen, dass dieser Bereich jährlich um mehr als eine Million Euro ausgeweitet wurde, und die zukünftige Planung sieht sogar vor, bei Mehrbe-

darf noch mehr Gelder bereitzustellen.

■ Es war ein Grüner Antrag, der dazu führte, dass mit den early-excellence-centern und den Kindertageszentren neben der klassischen Betreuung in festen Gruppen nun auch offene Angebote vorgehalten werden und ein niederschwelliges Angebot gerade für die Eltern geschaffen wurde, die sonst vielleicht nicht den Weg zu einer professionellen Hilfe gefunden hätten.

■ In allen Kindertagesstätten mit besonders hohem Anteil von Kindern mit Migrationshintergrund gibt es in München zusätzlich eine multikulturelle Erzieherin, die nicht nur die Kinder unterstützt, sondern sich auch um die Elternarbeit bemüht und das Gesamtteam für kulturelle Unterschiede sensibilisiert.

■ Auch in der Tagespflege setzt München auf Qualität und Vielfalt. Tagesmütter und –väter bekommen bei uns eine gute Grundausbildung und immer wieder Weiterbildungsmöglichkeiten. Neu in München ist, dass wir auch Großtagespflegestellen haben, in denen zwei Tageseltern gemeinsam bis zu 10 Kindern betreuen. Um die ganze Tagespflege für die Eltern verlässlicher zu gestalten, sind wir gerade dabei, auf der einen Seite einen Springerinnenpool aufzubauen und andererseits Einrichtungen zu schaffen, in denen die Kinder betreut werden können, deren Tagesmutter oder –vater kurzfristig ausfällt.

Keine Grundschule mehr ohne Hort

Doch nicht nur bei den Kleinen wurden die Betreuungsplätze ausgebaut. Auch die Münchner Schulkinder können auf immer mehr Plätze zugreifen. In den letzten Jahren wurde in München keine Grundschule gebaut, an die nicht ein Tagesheim und ein Hort angeschlossen ist. Auch in den Bestandsbauten wird überall da, wo es möglich ist, eine Betreuungseinrichtung geschaffen. Auf Grüne Unterstützung können auch immer die Eltern rechnen, die Mittagsbetreuungen als nachschu-

lisches Angebot selbst organisieren. Die sogenannte verlässliche Halbtagschule, die uns eine ehemalige bayerische Kultusministerin versprochen hat, funktioniert nämlich nur, wenn sich die Eltern selbst darum kümmern.

Subsidiarität schafft Vielfalt

Nur weil München in der Kinder- und Jugendarbeit auf die Zusammenarbeit mit vielen freien Trägern zurückgreifen kann, gelingt es, allen ein passendes Angebot zu machen. Subsidiarität war immer Grüner Grundsatz – ein Unterschied besonders zur SPD, die doch vieles am liebsten staatlichen oder städtischen Institutionen überlässt. Wir Grüne sehen in den vielen verschiedenen freien Trägern die Garanten für die Vielfalt an Angeboten.

Nicht zuletzt auch in den Schulen. Schulsozialarbeit an Beruflichen Schulen war ein großer Erfolg der Grünen. Doch wir haben uns nicht auf unseren Lorbeeren ausgeruht, sondern immer wieder neue Aktivitäten in der Zusammenarbeit von Jugendhilfe und Schule gefordert. Im Projekt „Jade“ wird ab der 7. Klasse mit den Kindern ihre berufliche Zukunft geplant und über den Schulabschluss hinaus verfolgt.

Die Zukunft gehört den Ganztagschulen

Trotzdem können wir uns damit nicht zufrieden geben. Immer noch verlassen fast 10% jedes Jahrgangs die Schule ohne Abschluss – bei Migranten sind es fast doppelt so viele. Mit den klassischen Schulangeboten kommen wir nicht weiter, das ist bewiesen. So scheint es uns sinnvoll auf die Erfahrungen anderer zurückzugreifen.

In den nächsten Jahren wollen wir versuchen, an vielen Münchner Grundschulen eine Form von Schulsozialarbeit zu etablieren und – noch besser – Ganztagschulen einzurichten. Auch wenn sich der Freistaat noch dagegen wehrt: das ist die beste Möglichkeit, auch Kindern, die von zu Hause nicht optimal unterstützt werden, einen gu-

ten Start ins Schulleben zu bieten. München ist Deutschlands kinderfreundlichste Stadt – so stand es in der Presse, doch in der gleichen Woche konnte man auch lesen, dass Oberbürgermeister Ude sich in Schwabing/Freimann gegen den Bezirksausschuss auf die Seite der Bewohner gestellt hat, die sich massiv gegen eine Öffnung eines Jugendspielplatzes in den Sommermonaten bis 22 Uhr ausgesprochen hatten. Kleine Kinder ja - aber wehe sie werden älter! Dieses Thema beschäftigt in München fast jede Bürgerversammlung. Kinderlärm ist erlaubt, das sieht auch der Gesetzgeber so vor. Aber Jugendliche sollen sich leise und unauffällig verhalten. Alle, die ihre Jugendzeit nicht völlig verdrängt haben, wissen, dass das nicht geht. Jugendliche brauchen Platz sich zu entfalten,

Platz sich zu treffen, Platz, ihre Stadt für sich zu erobern. Da kann es nicht angehen, dass an den wenigen schönen Tagen für junge Menschen die Gehwege um 20 Uhr hochgeklappt werden.

Wir Grüne setzen uns auch dafür ein, alternative Sportmöglichkeiten für junge Menschen zu schaffen. So unterstützen wir den Wunsch der Münchner Großstadtsurfer, auch in Zukunft ein attraktives Surf-Angebot vorzuhalten. Neben Streetballanlagen und Halfpipes wollen wir Jugendlichen auch auf anderen Gebieten Entfaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum anbieten. So haben wir den Kids, die im Münchner Norden eine Extrem-Biker-Anlage errichten wollten, die Türen in die Verwaltung geöffnet. In einem wirklich einmaligen Verfahren haben die Jugendli-

chen gemeinsam mit den Fachleuten aus der Verwaltung die Anlage konzipiert und gebaut. Solche Formen von Partizipation müssen in München mehr Raum erhalten. Wir unterstützen auch die Einführung einer StadtschülerInnenvertretung damit junge Menschen echte Gestaltungsmöglichkeiten geboten und sie nicht mit einem „Scheinparlament“ abgespeist werden.

München ist eine kinderfreundliche Stadt und hat auch Ansätze, eine jugendfreundliche Stadt zu werden. Dazu braucht es Grüne Politik - eine Politik, die Selbsthilfe und bürgerschaftliches Engagement unterstützt, Kindern und Jugendlichen attraktive Freiräume bietet und Familien in ihren Bedürfnissen ernst nimmt.

Jutta Koller

GLEICHSTELLUNGSPOLITIK

Wenn Mädchen aufgrund von Gewalt-erfahrungen aus dem Elternhaus flüchten, brauchen sie eine sie schützende Anlaufstelle. Wenn Frauen berufliche Karrieren und Veränderungen planen, sind spezifische Beratungen notwendig. Ebenso brauchen Frauen spezielle Angebote, wenn es um Prävention und Beratung im Gesundheitswesen geht. Dass Frauen dies und noch anderes in München finden können, ist nicht zuletzt ein Resultat Grüner Kommunalpolitik, die dafür gesorgt hat, dass die Kürzungen bei der Haushaltskonsolidierung gemäßigt ausfielen.

Wir Grüne setzen auch auf die Gender Mainstreaming-Strategie, d.h. politische Entscheidungen und Verwaltungshandeln auf ihre Wirkung auf Frauen und Männer zu überprüfen. Dies ist deswegen von Bedeutung, weil Frauen und Männer unterschiedliche Bedürfnisse und Interessen haben. So ist mittlerweile wissenschaftlich anerkannt, dass dem Gender-Gedanke im Gesundheitswesen ein großer Stellenwert eingeräumt werden muss, da Frauen und Männer bei gleicher Grunderkrankung oftmals unterschiedliche Symptome zeigen. Darauf müssen Diagnostik und Therapie reagieren, wenn eine gute medizinische und pflegerische Versorgung gewährleistet werden soll.

Zielgruppenorientierung ist in allen politischen Bereichen gefragt, wenn

eine gerechte Verteilung der Ressourcen gewünscht ist. Um diesem Anspruch der geschlechtergerechten Verteilung von Geldern Nachdruck zu verleihen haben wir Grüne initiiert, dass Gender Budgeting im städtischen Haushaltswesen eingeführt wird. Das bedeutet, dass bei der Verteilung von städtischen Geldern die Zielgruppen Frauen und Männer getrennt berücksichtigt werden. Würden beispielsweise die Gelder im Verkehrsbereich nach Genderaspekten verteilt, müsste es logischerweise zu einer Verschiebung zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs und für Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) kommen. Grund dafür ist, dass die Zielgruppe Frauen wesentlich weniger das Auto benutzt, dafür mehr den öffentlichen Nahverkehr.

Gleichstellung von Lesben, Schwulen und Transgender

München ist für Lesben, Schwule und Transgender eine liberale Oase, was nicht zuletzt an der engagierten grünen Politik und der erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Rosa Liste liegt. So haben wir über die Notwendigkeit eines Jugendzentrums für lesbische und schwule Jugendliche nicht nur diskutiert, wir haben auch für die Um-

setzung und die Finanzierung gesorgt. In diesem Jahr wurde Diversity, das lesbisch-schwule Jugendzentrum eröffnet.

Ein Highlight lesbisch-schwulen Lebens in den letzten sechs Jahren waren unbestritten die Eurogames, das lesbisch-schwule Sportfest 2004, zu dem Tausende Sportlerinnen und Sportler aus der ganzen Welt nach München kamen. Wir Grüne haben dieses großartige Event von Beginn an tatkräftig unterstützt und dafür gesorgt, dass im Eingang zum Prunkhof des Rathauses neben Inschriften zu Turnerfesten und den Olympischen Spielen 1972 nun auch die Eurogames mit einer Inschrift versehen sind und damit das Thema lesbisch-schwules München in Stein gemeißelt wurde.

Neben den Erfolgen ist insbesondere im Bereich Aufklärung an Schulen und Personalfortbildungen noch viel zu tun, denn Ausgrenzung, Diskriminierung und Vorurteile sind auch in München Alltag für Lesben, Schwule und Transgender.

Dagegen haben wir uns immer mit aller Kraft gestellt und werden dies auch künftig tun. So haben wir die Vorwürfe massiver Übergriffe von Sicherheitspersonal gegenüber schwulen Gästen auf der Wiesen sofort aufgegriffen und umfassende Aufklärung gefordert.

Lydia Dietrich

DAS DRAMA UM DIE REFORMSCHULE

Die Reformschule sollte das bildungspolitische Erfolgsprojekt dieser Stadtratsperiode für uns Grüne werden. Doch leider sind wir immer noch meilenweit von einer Realisierung entfernt.

Nachdem die Idee Ende 2004 bei uns entstanden war, folgten sehr konstruktive Gespräche mit der SPD, die im Frühsommer 2005 ein gemeinsames Konzept hervorbrachten. Dann musste der SPD-Fraktionsvorstand sich mit der Sache befassen, was einige Monate in Anspruch nahm. Nach erster wohlwollender Akzeptanz in der SPD wollten wir das Projekt auf festere Füße stellen und führten intensive Gespräche mit dem

Lehrstuhl für Grundschulpädagogik der LMU, dem Lehrerfortbildungszentrum und dem Deutschen Jugendinstitut. Daraus entwickelten die drei Institute dann ein Konzept einer Münchner Modellschule, das durch fünf Leitziele geprägt ist: Abbau sozialer Ungleichheit, Heterogenität als Chance, Individuelle Förderung mit Sicherung der Anschlussfähigkeit, Teilhabe und Verantwortung und „Schule in der Stadt.“ Zwischenzeitlich konnten wir uns auf einem Hearing und auf zwei Fahrten zu Reformschulen (Montessorischule Potsdam und Bodenseeschule) von den spannenden Konzepten und Erfolgen unterschiedlicher deutscher Re-

formschulen überzeugen.

Doch eine Hürde hatten wir unterschätzt: Die Genehmigung durch den Freistaat Bayern. Denn eine Reformschule, wie wir sie uns vorstellen, bedarf einer besonderen Genehmigung des Kultusministeriums. Ein erstes Gespräch im Frühjahr 2006 dämpfte unsere Euphorie. Der Freistaat werde in München keine öffentliche Reformschule genehmigen, die im Widerspruch zum dreigliedrigen Schulsystem in Bayern stünde, verkündete uns Herr Denneborg, der damalige Büroleiter von Kultusminister Schneider.

Nach dem ersten Frust beschlossen wir, nicht aufzugeben. Der Oberbürgermeis-

SO SOLL DIE REFORMSCHULE AUSSEHEN:

1. Gemeinsame Schulzeit von 0-10

(eventuelle Einbeziehung der Vorschulbildung)

2. Altersgemischte Gruppen

z.B. zwei aufeinander folgende Jahrgänge.

3. Rhythmisierete Ganztagschule

mit einem Tagesablauf, der nicht von einem vorgegebenem 45-Minuten Takt bestimmt ist, sondern sich an den Ruhe- oder Bewegungsbedürfnissen der Schülerinnen und Schüler und an den Lernphasen orientiert.

4. Innovative Unterrichtsformen

fächerübergreifender Unterricht, Projektlernen, Lernen in größeren Erfahrungsbereichen z.B. Umgang mit Sachen, mit dem eigenen Körper, mit Sprache etc.

5. Individualisierung des Lernprozesses

Aufgabe von Schule ist es, jedem Kind das zu ihm passende Lernangebot zu machen und ihm bei der Konstruktion der individuellen Lernwege zu helfen.

6. Individuelle Beurteilung von Lernfortschritten

z.B. Lernentwicklungsberichte, denen viele Gespräche, Beobachtungen und Selbsteinschätzungen vorausgegangen sind, oder ein Beiblatt zu Zeugnis über Sozial- und Arbeitsverhalten.

7. Zeit für Orientierung

- in der inneren Welt der Heranwachsenden z.B. Rollenspiele, Phantasie Reisen, Konfliktraining, Gespräche, Gespräche, Gespräche, Ruhe- und Besinnungszeiten, Spiele und ähnliche „Programme“;

- in der äußeren Welt z.B. in Form von Projekten, Reisen, nationalen und internationalen Partnerschaften und Austausch, in Form von praktischer Unterstützung von sozialen Projekten und Institutionen im In- und Ausland und nicht zuletzt in verschiedenen Praktika.

8. Schule als Lebensort: - Schulleben, Gestaltung der Schule, Einbeziehung der Eltern, Schülermitbestimmung, Öffnung für und in den Stadtteil.

9. Interkulturelles Lernen

- im Sinne des sozialen Lernens: Respekt und Achtung vor anderen Kulturen, Religionen, Verhaltensweisen etc. und der eigenen Kultur etc.; Anerkennung des „Anderen“ bei gleichzeitiger Reflexion über das „Eigene.“

10. Schule für alle

für Mädchen und Jungen, ausländische und deutsche Kinder, Flüchtlingskinder, Kinder aus armen und reichen Verhältnissen, Kinder von alleinerziehenden Elternteilen und Kinder aus „vollständigen“ Familien, Kinder mit und ohne Geschwister, Kinder mit einer sog. Behinderung und Kinder ohne, verhaltensauffällige und verhaltensunauffällige Kinder...

11. Kooperative Arbeitsformen

- im Kollegium, unter den Lernenden, in der Beziehung zwischen Lernenden und Unterrichtenden.

12. Autonome Schule

- autonome Verwaltung der Geldmittel der Schule, freie Gestaltung, autonome Entscheidung bei Personaleinstellungen etc.; selbstbestimmte Realisierung der Lernziele und Entscheidung der dazu für sinnvollen Methoden.

13. Vernetzung

- Reformschulen, Betriebe, Stadtteil, Universitäten.

14. Begleitende Evaluation:

interne und externe

15. Curriculare Standards

- Festlegung von Standards, die gemeinsam von KM und den Schulen festgelegt werden sollten. Die Realisierung, d. h. Methoden und Arbeitsformen bleiben den Schulen überlassen. Das Erreichen der festgelegten Lernziele – der Standards und der selbstdefinierten Ziele – soll überprüft werden (s. Modelle in Skandinavien und in den Niederlanden).

16. Frühe und kontinuierliche Mehrsprachigkeit, in wesentlichen Bereichen – etwa Alphabetisierung – in der deutschen **und** in der Muttersprache.

ter wurde als Mitstreiter gewonnen. Er sollte ein Gespräch mit Kultusminister Schneider zur Genehmigung einer öffentlichen Reformschule in München führen. Doch bisher weigert sich das Kultusministerium mit dem Oberbürgermeister über dieses Thema zu sprechen.

Auch die 2. Bürgermeisterin Christine Strobl hat bisher nur Absagen erhalten. Ein weiteres Gespräch mit Herrn Denneborg, brachte im November diesen Jahres die Gewissheit: Der Freistaat Bayern wird keine öffentliche Reformschule für München genehmigen.

Wir bleiben entschlossen, die Reformschule in der nächsten Stadtratsperiode zu realisieren. Wenn nicht als öffentliche Schule, dann als private in öffentlicher Trägerschaft. Das kann uns der Freistaat nicht verwehren.

Sabine Krieger

DER MÜNCHNER WEG

Ganztagschulen an städtischen Realschulen und Gymnasien

Die Nachfrage nach Hortplätzen steigt in München von Jahr zu Jahr. Doch ist die reine Betreuung die Lösung für die Herausforderungen der heutigen Gesellschaft? Wir brauchen eine ganz andere Schule - eine Schule, die Zeit hat, die Kinder auch zu fördern.

Wir brauchen mehr Ganztagschulen, auch schon für GrundschülerInnen und natürlich vor allem für die HauptschülerInnen. München kann hier nur nachbessern mit Modellprojekten und Schulsozialarbeit. Die LH München kann aber an ihren eigenen Schulen Ganztagsbetrieb einführen - und das hat sie in den letzten Jahren getan.

Schon vor vielen Jahren setzte sich an den städtischen Realschulen die Einsicht durch, dass ein Ganztagsangebot oder besser natürlich die Ganztagschule die richtige Antwort auf die Anforderungen der modernen Gesellschaft ist. Zum einen natürlich um eine optimale Betreuung zu schaffen, vor allem aber um die Kinder und Jugendlichen optimal fördern zu können. Deshalb wurde an allen städtischen Realschulen die pädagogische Nachmittagsbetreuung eingeführt. Sie umfasst Förder- und Ergänzungsunterricht, Hausaufgabenbetreuung und Gesprächs-zirkel, breitgefächerte Wahlfachkurse und sportliche Aktivitäten, fächerübergreifende Projekte und freies Spiel.

Doch dies war nur der Anfang. Zum Schuljahr 2003/2004 machte sich die Ludwig-Thoma-Realschule auf den Weg, die ersten rhythmisierten Ganztagsklassen einzuführen. Hier beginnt der Tag mit einem Frühstück, der Pflichtunterricht wird durch „bewegte“

Pausen entzerrt und auf den ganzen Schultag verteilt. In der Mittagspause wird ein warmes Essen angeboten. Eine Betreuungsstunde von 15.00 - 16.00 Uhr, in der auch Hausaufgaben erledigt werden können, rundet das Angebot ab. Durch diese abwechslungsreiche Unterrichtsstruktur wird nicht nur dem altersgemäßen Konzentrationsvermögen, dem natürlichen Bewegungsdrang und dem Mitteilungsbedürfnis der Kinder in besonderer Weise Rechnung getragen. Auch der Lern- und Lebensraum Schule wird für alle Beteiligten mit ganzheitlichen Angeboten bereichert. Ein Erfolgsmodell, denn der Zulauf ist groß. Inzwischen bieten 9 der 20 städtischen Realschulen rhythmisierte Ganztagsklassen an und das Angebot soll für alle Realschulen für die 7.- 9. Jahrgangsstufe ausgebaut werden.

G8 und die Folgen

An diesem Erfolg haben sich auch die städtischen Gymnasien orientiert, als der Freistaat zum Schuljahr 2004/2005 überstürzt das achtjährige Gymnasium einführt. Wir haben damals erkannt, dass das G8 nur als Ganztagschule sinnvoll ist, denn nur dann bleibt Zeit für Förderung und Entspannungsphasen im Rahmen des langen Schultages. Wir haben uns der Herausforderung gestellt und zwar mit einigem Erfolg. Alle städtischen Gymnasien machen deshalb seit dem Stadtratsbeschluss vom 12.5.2004 ein Ganztagsangebot, das von der Ganztagsbetreuung bis zur rhythmisierten Ganztagschule (Luisen- und Elsa Brändström Gymnasium), individuell auf die Schule und die dortige Nachfrage zugeschnitten ist. In den vom Freistaat eingeführten Intensivierungsstunden in zwei Hauptfächern

werden die Klassen geteilt, sodass die Lehrerinnen und Lehrer mehr Zeit für die individuelle Förderung der Schülerinnen und Schüler haben. Die Landeshauptstadt München hat zusätzlich auf eigene Kosten noch eine dritte Intensivierungsstunde für das dritte Hauptfach eingeführt.

Da die Schülerinnen und Schüler im G8 auch ohne Ganztagschule meist über Mittag in der Schule sind, brauchte jede Schule eine Mensa und Aufenthaltsräume. Ein großer finanzieller und logistischer Kraftakt musste von der Stadt als Schulaufwandsträger geleistet werden. Die Schulen machten Vorschläge für die mögliche Unterbringung der Räume. Zum Teil mussten aber auch Neubauten geplant werden. Damit variieren die Kosten der einzelnen Schulen erheblich.

Der Freistaat schafft an - zahlt aber nicht

Ein großes Ärgernis bleibt die Finanzierung. Der Freistaat Bayern, der nach dem Konnexitätsprinzip (Wer anschafft, zahlt) eigentlich verpflichtet wäre, die vollen Folgekosten der Umstellung auf das achtjährige Gymnasium zu übernehmen, will nur Pauschalen erstatten, die die realen Kosten weit unterschreiten. In München werden bisher, nach langen Verhandlungen nur ca. 60 % der Kosten erstattet. Den Rest übernimmt die Stadt, egal ob das Land zahlen wird oder nicht. Das hat der Stadtrat beschlossen. Zum Wohle der Kinder, auf dreien Rücken der Finanzstreit zwischen Stadt und Freistaat nicht ausgetragen werden darf.

Sabine Krieger

GRÜNE WOHNUNGSPOLITIK: BEZAHLBAR, VIELFÄLTIG UND ÖKOLOGISCH

Wohnen in München ist teuer. Die durchschnittliche Mietbelastungsquote liegt bei 30-35 % des Nettoeinkommens, bei Alleinerziehenden sogar bei 40 %, und dazu kommen noch Heiz- und Nebenkosten.

Auch der individuelle Wohnflächenverbrauch nimmt weiter zu, wenn auch nicht mehr so steil. Durch den hohen Anteil an Singlehaushalten (55 %) steigt natürlich auch der Bedarf an Wohnraum. Der Zuzug nach München ist angesichts der guten wirtschaftlichen Situation der Stadt ungebremst und zusätzlich hat die Stadt in Zeiten sinkender Kinderzahlen einen Geburtenüberschuss.

München ist eine wachsende und prosperierende Stadt. Das Nachsehen haben dabei oft die Schwächeren in der Gesellschaft. 57 % der Münchnerinnen und Münchner hatten 2004 (bei 3-Personenhaushalt bis ca. 60.000 • Bruttoeinkommen) grundsätzlich Anspruch auf eine geförderte Wohnung. Der Sozialwohnungsbestand geht jedes Jahr durch Auslaufen der Bindungen oder frühzeitige Ablösungen immer mehr zurück. Immer mehr Mietwohnungen werden in Eigentumswohnungen umgewandelt. Die Folgen sind veränderte Bewohnerstrukturen und durch Modernisierungen häufig erhöhte Mieten. Damit geht weiter günstiger Wohnraum verloren.

Seit vielen Jahren versucht die rot-grüne Mehrheit dieser Entwicklung mit städtischen Wohnungsbauprogrammen und Baurechtsausweisungen entgegenzusteuern. Nicht ohne Erfolg!.

Wohnungsbauprogramme

Das Programm Wohnen in München III hat von 2001 bis 2005 jährlich ca. 6000 neue Wohnungen geschaffen, davon mit einer Investitionssumme von 296 Mio. • ca. 1.570 im geförderten Wohnungsbau. Nach der sozialgerechten Bodennutzung (Sobon) werden in den Neubauvierteln sowohl geförderte Wohnungen unterschiedlicher Förderstufen als auch freifinanzierte Wohnungen erstellt mit dem Ziel eine soziale Mischung in den neuen Wohngebieten zu erreichen. Damit hat die Stadt

erfolgreich aus den Fehlern der Vergangenheit – Hasenberg/ oder Neuperlach – gelernt.

Mit der Umsetzung eines neuen Modells zur Bekämpfung der Obdachlosigkeit - Programm KomPro B und C - wurden dem Sozialreferat langfristig 136 WE per anno mit gesicherten Belegrechtsbindungen zur Verfügung gestellt und jährlich 22 Wohneinheiten in sogenannten Clearinghäusern geschaffen. Dort werden Wohnungslose für 6 Monate aufgenommen und erhalten Hilfe bei der Abklärung ihrer Wohnperspektiven.

Der Beschluss Wohnen in München IV, der 2006 einstimmig vom Stadtrat verabschiedet wurde, wird von 2007 – 2011 jährlich weitere ca. 3500 WE schaffen - davon 1800 im geförderten Wohnungsbau.

Zweite Miete senken

Natürlich kämpfen wir Grünen nicht nur für den Erhalt und den Neubau preiswerter Wohnungen. Gerade für die „zweite Miete“ und natürlich auch für die Umwelt spielt eine hochwertige energetische Ausstattung eine wachsende Rolle. Ein schwieriges Thema im teuren München: Immer werden uns die hohen Kosten entgegengehalten. Höhere Investitionskosten erfordern hö-

here Preise, die angesichts des ohnehin hohen Preisniveaus in München nicht zu erzielen sind, so die Argumentation der Bauträger. Oder die Kosten der Sanierungen können nicht auf die Mieter umgelegt werden, so die städtischen Wohnungsbaugesellschaften. Lange Zeit liefen wir gegen Wände, doch im letzten Jahr begann der Beton zu bröckeln. Es entstanden einige Passivhäuser in Riem und am Ackermannbogen. Bisher nur in kleinem Umfang und im freifinanzierten Bereich.

Auch ein erster Erfolg unseres Antrages ist die Selbstverpflichtung der städtischen Wohnungsbaugesellschaften bei allen Neubauten und Sanierungen 10 % unter der Energieeinsparverordnung ohne Fernwärmebonus zu bleiben. Doch das ist noch lange nicht genug. Gerade die städtischen Wohnungsbaugesellschaften mit ihrem hohen Anteil an gefördertem Wohnraum müssen hier Vorbilder werden. Wie eine zukunftsweisende Wohnungspolitik aussehen kann, zeigt Frankfurt, das bei städtischen Bauten den Passivhausstandard vorschreibt. Zum Wohle der Umwelt und der Mieter, die erheblich von den niedrigeren Heizkosten profitieren.

Sabine Krieger



Das Neubaugebiet am Ackermannbogen erfüllt einige der Ansprüche, die Grüne an modernen Wohnungsbau stellen.

NATURSCHUTZ – IM ZIELKONFLIKT ZWISCHEN NACHVERDICHTUNG UND ÖKOLOGIE

München ist grüner geworden, denn Natur und Umwelt spielen in der Stadtpolitik eine große Rolle. Sie sorgen für eine hohe Lebensqualität inmitten von Beton und Verkehr.

Trotz ständiger Nachverdichtungen hat die Stadt in den letzten Jahren neue Grünflächen und Parks (Riem, Arnulfpark...) geschaffen und trotzdem viele Biotope erhalten. Insgesamt wurden in München in den letzten Jahren mehr Bäume gepflanzt als gefällt. Aus dem Entsiegelungsprogramm wurden wieder viele Flächen entsiegelt, Schulhöfe wurden begrünt und Freiflächen von Kindergärten naturnah umgestaltet.

Zur sichtbaren Erhöhung der Lebensqualität in München hat vor allem die Renaturierung der Isar beigetragen. Die Umgestaltung zur naturnahen Flusslandschaft wird mit dem letzten Bauabschnitt zwischen Braunauer Eisenbrücke und Deutschem Museum bis Winter 2008 abgeschlossen sein. Auch die

Wasserqualität hat fast Badeniveau erreicht dank der verbesserten Abwasserdesinfektion in der Kläranlage Gut Marienhof und den übrigen Kläranlagen der Isargemeinden. Die nach zähen Verhandlungen erreichte Verdopplung der Wassermenge in der Isar ist eine erhebliche Verbesserung für Fauna und Flora.

Sorgenkind Naturschutz

Doch ein Sorgenkind ist weiterhin der Naturschutz. Zwar pflegt der Landesbund für Vogelschutz im Auftrag des RGU einige Biotope, aber insgesamt hat das Thema keine Lobby im Rathaus. Bisher hat im rot-grünen Bündnis der Wohnungsbau und vor allem die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum eine vorrangige Bedeutung. In der Abwägung mit Zielen des Naturschutzes führte dabei die städtische Leitlinie „kompakt, urban, grün“ zu Wohnungsbau auf alten Kasernengeländen oder Bahnflächen (Ackermannbogen, Hauptbahnhof-Laim-Pasing), die

inzwischen zu Biotopen geworden waren. Die Schaffung von attraktivem Wohnraum in der Stadt steht häufig im Zielkonflikt mit dem Erhalt von Biotopen und Brachflächen. Gerade im innerstädtischen Bereich droht die hohe Dichte auch die letzten Naturflächen zu vernichten. Zwar müssen diese an anderer Stelle ausgeglichen werden, aber ein Ökokenntnis in Auling nützt dem Kleinklima und Artenschutz in

den innerstädtischen Gebieten herzlich wenig. So heißt es zwar oft in Bebauungsplänen, dass die Ausgleichsflächen möglichst in der Nähe sein sollten, aber faktisch ist das selten realisierbar - und das wissen auch alle Beteiligten.

Wir müssen uns in den nächsten Jahren frühzeitig dafür einsetzen, dass der Naturschutz bei Baumaßnahmen vor Ort einen höheren Stellenwert bekommt. Ausgleichsmaßnahmen sind nur die zweitbeste Lösung, zumal sie oft nicht richtig kontrolliert werden. Außerdem muss die Vernetzung und Pflege der bestehenden Naturschutzgebiete, Biotope und FFH Gebiete erheblich verbessert werden, um Natur auch in der Stadt erhalten zu können - natürlich immer in einem abgewogenen Konzept mit den Nutzungsbedürfnissen der Menschen.

Bäume leben lassen

Auch der Baumschutz ist ein schwieriges Kapitel. Zwar konnte die Baumschutzverordnung gegen den nachhaltigen Versuch der Lokalbaukommission verteidigt werden, sie wesentlicher Schutzbestimmungen zu berauben. Aber es drängt sich schon manchmal der Eindruck auf, dass die Untere Naturschutzbehörde Fällungsanträgen oft sehr schnell zustimmt. Das liegt sicher auch an der katastrophalen personellen Ausstattung der UNB, die wir bisher noch nicht verändern konnten. Auch der Gartenbau geht manchmal etwas leichtfertig mit Baumfällungen um. Als Totschlagargument dient hier immer die Verkehrssicherheit. Um hier endlich Licht in den Dschungel der Verordnungen zu bringen und mehr Möglichkeiten für den Schutz der Bäume zu finden, wird es Anfang nächsten Jahres auf unseren Antrag ein Baumschutzhearing geben. Ein Anfang, der allein den Baumschutz aber nicht verbessern kann. Wir brauchen mehr Personal und die Bereitschaft, manchmal vielleicht doch etwas genauer hinzusehen. Denn Bäume, manchmal auch nur einzelne besondere, sind ein Stück Lebensqualität in der Stadt.

Sabine Krieger



Konnte nach einer Intervention der Grünen stehen bleiben: Die Schwarzpappel an der Zwingerstraße

MIT TRIPPELSCHRITTEN ZUR VERKEHRSWENDE

Im Frühjahr 2005 beschloss die Stadtversammlung der Münchner Grünen „10 Meilensteine für die Verkehrswende,“ die in einer breit angelegten Zusammenarbeit mit den Grünen in den Ortsvereinen und Bezirksausschüssen sowie mit Beratung aus den Münchner Verkehrsinitiativen entstanden waren. Sie formulieren die wesentlichen Handlungsfelder einer ökologisch wie ökonomisch sinnvollen kommunalen Mobilitäts politik.

Misst man die Münchner Verkehrspolitik der letzten sechs Jahre an diesen Meilensteinen, so wird deutlich, dass wir von einer Verkehrswende noch weit entfernt sind, wenn auch in einzelnen Bereichen durchaus Erfolge zu verbuchen sind. Insbesondere Maßnahmen, die den Autoverkehr einschränken und den Straßenraum für Radler, Fußgänger und den öffentlichen Verkehr zurückzugewinnen, sind den anderen Parteien – v.a. dem Koalitionspartner SPD – schwer bis gar nicht zu vermitteln. Für die einzelnen Meilensteine ergibt sich folgendes Bild:

1. City-Maut für München

Die City-Maut war in den vergangenen Jahren nicht durchzusetzen. Nach wie vor halten wir sie im Vergleich zur Umweltzone für das sinnvollere Instrument, da sie den Verkehr insgesamt – und nicht nur die Schadstoffe – reduzieren und Einnahmen für den nötigen Ausbau des ÖPNV generieren kann. Die Umweltzone verursacht dagegen einen hohen Verwaltungsaufwand für einen relativ geringen Effekt, kann aber den Boden für weitergehende Maßnahmen bereiten. Angesichts der Verkehrsprobleme und der knappen Ressourcen wird die City-Maut in einigen Jahren sicher wieder aktuell werden. Das Parkraummanagement allerdings, das von Rot-Grün voran getrieben wurde, fun-

giert als „City-Maut-Light“ und ist einer der großen Erfolge in der Verkehrspolitik der letzten Jahre.

2. Pro Fußgänger

Die Förderung des Fußverkehrs wird bisher von den anderen Parteien nicht ernst genommen. Die Maßnahmen sind zu kleinteilig, zu selbstverständlich oder werden als Schikane gegen Autofahrer empfunden (z.B. das Ahnden des Gehwegparkens, fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen). Wenn wir auch einzelne Erfolge verbuchen können, wie z.B. den Fußgängertunnel unter der Kapuziner Straße entlang des Westermühlbaches oder die breiteren Gehwege an der Prälat-Zistl-Straße, so ist noch sehr viel Überzeugungsarbeit zu leisten, damit die natürlichste und gesündeste Fortbewegungsart an Bedeutung in der Verkehrspolitik gewinnt und entsprechend gefördert wird.

3. Renaissance des öffentlichen Raumes

Die Bilanz der vergangenen Jahre ist durchaus gemischt. Es sind einige schöne öffentliche Räume, insbesondere auch Grünanlagen und Spielplätze, neu geschaffen worden (z.B. Wiener Platz, Rindermarkt, St.-Jakobs-Platz, Georg-Freundorfer-Platz). Leider gibt es aber auch schreckliche Unorte wie den Willy-Brandt-Platz in Riem, auf denen sich Menschen völlig verloren fühlen. Dass die Planungen zur Verkehrsberuhigung im Pasinger Zentrum so weit gediehen sind, ist we-

sentlich dem Druck der Grünen zu verdanken. Das Tal und der Harras sind kürzlich zumindest planerisch weiter gekommen, andere wie z.B. der Ratzingerplatz. warten noch darauf, aus dem Dornröschenschlaf geweckt zu werden. Gescheitert sind die Grünen meist, wenn es darum ging, Straßenraum zurückzugewinnen oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchzusetzen. Für die Grünen steht der öffentliche Raum oben auf der Agenda. Die Kampagne „Platz da!“ ist ein Wahlkampf-schwerpunkt. Einige konkrete Themen werden wir in den nächsten Jahren verstärkt angehen, z.B. temporäre Straßensperrungen, ein Brückenbauprogramm zur Überwindung von Barrieren für Fußgänger und Radfahrer, vereinfachte Genehmigungen für Straßenfeste und Nahmobilitätskonzepte für die Stadtviertel.

4. Radverkehrsoffensive

Im Verhältnis zum Potenzial (das durchaus erreichbare Ziel der Grünen ist ein Anteil von 20% an allen Wegen), das der Radverkehr besitzt, ist zu wenig passiert in den vergangenen Jahren. Die Chancen wurden nicht ausreichend genutzt.

Positiv ist, dass der Ausbau der Fahrradinfrastruktur konzeptionell gut vorbereitet ist. Es gibt ein Realisierungsnetz für die wichtigsten Radrouten in München (dank der Grünen inklusive Priorisierung und grober Kostenschätzung der Maßnahmen), ein Fahrradabstellkonzept für die Stadtteilzentren, ein Konzept für den Ausbau von Bike and Ride an U- und S-Bahn-Stationen und ein Konzept für die Neubeschilderung der priorisierten Haupttrouten. Allerdings fehlt der Zeitplan und eine ausreichende Dotierung für die Verwirklichung der Konzepte. Hilfreich war die Velo-city-Konferenz, die manchen Maßnahmen einen kräftigen Schub verliehen hat.

Beim Radverkehr haben die Grünen in den vergangenen Jahren viel Hintergrundarbeit geleistet und sich an vielen Einzelmaß-



abgekämpft, für die in der Verwaltung und/oder bei der SPD erst der Boden bereitet werden musste; z.B. Radfahren gegen die Einbahnstraße, Einführung von Fahrradstraßen, mehr abmarkierte Radstreifen auf der Straße, größere und klarere Beschilderung, Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Radstellplätze, Marketing für den Radverkehr. So konnten wir, gemessen am Widerstand, durchaus Erfolge verbuchen. Eine „Radlhauptstadt“ schaut aber anders aus. Der Radverkehr wird in den nächsten Jahren ein Bereich bleiben, in dem wir dicke Bretter bohren müssen.

5. Attraktives ÖPNV-Netz

■ Die Tram

Die Renaissance der Straßenbahn hat München bisher nicht erlebt. Lediglich die Kasernentram in den Münchner Norden, die zur Erschließung der Parkstadt Schwabing nötig ist, ist begonnen. Auch die Tram ist ein Beispiel dafür, wie schwer sich die anderen Parteien mit Maßnahmen tun, die im Straßenraum dem Auto Platz wegnehmen. Die Nordtangente durch den Englischen Garten wurde von der Regierung von Oberbayern nicht genehmigt, während Gigantenstraßenbauprojekte und Flughafenstartbahnen selbstverständlich planfestgestellt werden. Hier zeigt sich deutlich die Einflussnahme der CSU auf bayerische Behörden und sogar Gerichte.

■ Die U-Bahn: Gut und teuer

Angesichts knapper Kassen wurde im U-Bahn-Bau der letzten Jahre grüne Politik beherzigt. Unrentable Außenäste wurden nicht weiter verfolgt.

■ Ausbau des Bus-Netzes

Das neue Konzept „topbus“ brachte einige Verbesserungen, aber auch Verschlechterungen, insbesondere Taktverdünnungen am Stadtrand. Positiv ist, dass der ganz große Widerstand gegen die Busbeschleunigung seitens der CSU gebrochen ist, und peu à peu Buslinien ohne große Aufregung beschleunigt werden. Durch die eingesparten Kosten kann das Busnetz erweitert werden, z.B. die Museenlinie. In der Hand der MVG und ihrer Bus-tochter, die eigenwirtschaftlich fahren müssen, ist der Busverkehr im Großen und Ganzen allerdings dem Einfluss der Stadt entzogen.

■ Angebotsverbesserungen im ÖPNV-Netz

Gemessen an Nutzplatzkilometern (Anzahl der Plätze in den Verkehrsmitteln mal gefahrene Kilometer), ist das Angebot wegen der Inbetriebnahme von U-Bahnen und dem verstärkten Einsatz von Gelenkbussen, also von größeren Fahrzeugen, in den vergangenen Jahren gestiegen. Dies bringt natürlich Verbesserungen für die Fahrgäste, deren Zahl ebenfalls gestiegen ist. Bezüglich der Taktichten, v.a. am Stadtrand, und der Fahrpreise hat sich das Angebot aber verschlechtert, so dass wir die Jubelmeldungen der MVG nicht immer nachvollziehen können.

6. Stadt-Umland-Verkehr

Während der Verkehr in München nicht so stark wächst, innerhalb des Altstadtrings sogar deutlich zurückgeht, nimmt der Stadt-Umland- bzw. Umland-Umland-Verkehr stark zu. Hier muss massiv entgegengesteuert werden, zumal sich in den letzten Jahren die Situation verschlechtert hat. Es zeichnet sich ein düsteres Bild ab: Nach wie vor gibt es keine abgestimmte und auf den ÖPNV konzentrierte Siedlungspolitik in der Region. Die teuren Planungen zum S-Bahn-Tunnel lähmen seit Jahren den Ausbau der S-Bahn, und die Stadt-Umland-Bahn ist dahingestorben. Einzig der Transrapid wird mit aller Gewalt und hohem Mitteleinsatz vorangetrieben. Der Straßenbau gilt für viele Umlandgemeinden als einziges Mittel der Verkehrspolitik. Der Stadt-Umland-Verkehr ist also das Themenfeld der nächsten Jahre.

7. Tunnel am Mittleren Ring Süd-West

Mit den Meilensteinen akzeptierten die Grünen den Bau des Mittleren Rings Südwest, der in den nächsten Jahren auch gebaut werden wird. Damit sollten aber auch alle anderen Straßenbauten im Münchner Südwesten (Verlängerung der Stäblistraße, Staatsstraße 2063-neu, Autobahnsüdring) hinfällig werden und ein Verkehrsberuhigungskonzept des umliegenden Straßennetzes angepackt werden. Die Erfahrung aus den anderen Tunnelabschnitten stimmt aber eher pessimistisch. Weder im Norden noch im Osten waren früh-

zeitige Verkehrsberuhigungen durchsetzbar. Zu den Straßenbauvorhaben außerhalb des Stadtgebietes konnten wir zwar durchsetzen, dass im Verkehrsentwicklungsplan die Zustimmung zu einer „nachrichtlichen Erwähnung“ wurde, die Verlängerung der Stäblistraße aber treiben die SPD und CSU mit vereinten Kräften voran, obwohl hier sogar die Fachleute in der Verwaltung nicht hinter der Planung stehen.

8. Straßenbau

Beim Straßenbau haben die Haushaltskonsolidierung und die Baumaßnahmen um die Allianz-Arena Gelder gebunden und wurden zu Verbündeten der grünen Politik. Es gelang uns, einige Straßen wie die Südanbindung Perlach und die Nordostverbindung weiter „zu schieben.“ Die Verlängerung der Ständlerstraße durch den Truderinger Forst wurde grün-rot beerdigt. SPD und CSU stehen aber mit der Verlängerung der Stäblistraße und der Südanbindung Perlach in den Startlöchern. Auch wird im Münchner Norden, u.a. durch BMW der Ruf nach neuen und größeren Straßen laut. Der Kampf gegen unsinnige Straßenbauprojekte wird die grüne Verkehrspolitik also noch länger begleiten.

9. Verkehrsmanagement

Die Verkehrssteuerung ist ein Bereich, in dem auf der konzeptionellen Ebene mit dem Verkehrsmanagementplan gute Voraussetzungen geschaffen wurden. Ob sich aber eine stadtverträgliche Lenkung und Dämpfung des Verkehrs in Realität durchsetzen lässt, ist noch abzuwarten. Hier müssen die Grünen in Zukunft sehr wachsam sein, ob das viele Geld, das in Telematik fließt, auch entsprechend den Zielen eingesetzt wird.

10. Mobilitätsmanagement

Die Etablierung des Mobilitätsmanagements in der Münchner Verkehrspolitik mit eigenen Stellen in der Verwaltung und konkreten, nachgewiesenermaßen erfolgreichen Projekten, ist ein wirklicher Erfolg der letzten Jahre und stößt auch über die Grenzen von München hinaus auf großes Interesse.

Alexandra Weiß

DER FORTSCHRITT IST EINE SCHNECKE

Mein verkehrspolitisches Fazit

von Jens Mühlhaus

Ich bin unzufrieden. Die großen Erfolge meiner sechsjährigen Stadtratszeit in meiner Verantwortung für die Grüne Verkehrspolitik gibt es nicht. Vielmehr dominierte der Alltagskampf auf Projektebene. Hier konnten wir einige Meilensteine auf dem Weg zur Verkehrswende setzen.

Aber: Es gibt noch keine Verkehrswende. Immer noch wird das Straßenbild dieser schönen Stadt vom Auto dominiert. Mein Ziel war immer eine neue Weichenstellung in der Verkehrspolitik: der Verminderung des Autoverkehrs zugunsten des Lebens im öffentlichen Raum, dafür soll ein Teil des Verkehrs vermieden und der notwendige Verkehr zunehmend per Rad und Öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Frische Luft und mehr Grün für alle! Dieses Ziel habe ich nicht erreicht. Eine Wende, also ein Umdenken von der autofreundlichen hin zur lebenswerten Stadt, ist weit und breit nicht in Sicht. Dafür fehlen nicht nur die notwendigen restriktiven Maßnahmen, wie etwa die Einführung der City-Maut. Es fehlen auch die großen Investitionen in die S-Bahn, in die Straßenbahn und in den Fuß- und Radverkehr.

So sind die unerfüllten Wünsche der grünen Verkehrspolitik lauter alte Bekannte: 10-Minuten-Takt bei der S-Bahn, die Trambahnrenaissance, die Radverkehrsoffensive, mehr Platz für Fußgänger. Mit diesen Wünschen bin ich 2002 angetreten, und mit diesen Wünschen trete ich 2008 wieder von der Rathaus-Bühne ab. Leider. Wir kämpfen immer noch gegen den Transrapid, gegen die Südanbindung Perlach und die Stäblistraße, die Nordostverbindung und diverse Tunnelwünsche. Neu hinzugekommen ist die 3. Startbahn, auch der Autobahnsüdring wird von den Asphalt-Freunden munter vorangetrieben. Manchmal habe ich den Eindruck, dass die Autolobby uns mit all diesen Projekten vor allem beschäftigen will, so dass wir keine Zeit für die wirklich großen und wichtigen Angriffe auf die heilige goldene Kuh selber haben.

Woran liegt es, dass wir zwar kleine Erfolge feiern dürfen, die großen Fortschritte aber auf sich warten lassen? Meine Analyse nach 6 Jahren Rathaus: Erstens. Wir sind zu schwach. Zweitens: Die CSU ist eine fast schon fanatisch ideologische Autofahrerpartei. Und drittens: Ude und seine SPD verwalten nur den Status Quo, ohne Lust und ohne Mut für einen Aufbruch in irgendeine Richtung. Und last but not least: Es gibt in München kaum kritische Öffentlichkeit für eine stärkere Einschränkung des Autoverkehrs, und eine Einschränkung des Raums für die Blechkisten ist der Beginn einer anderen Verkehrspolitik.

1. Wir sind zu schwach

Das ist offensichtlich. Eine 10-Prozent-Partei macht noch keine Verkehrswende. Und auch die Umweltinitiativen und das Grüne Klientel selber wachsen bei dem Thema Mobilität nicht über sich selbst hinaus. Mit nur acht grünen Stadträten kann halt nur einer das Thema Verkehr beackern. Und wenn der Schwerpunkt z.B. im Frühjahr 2007 der Radverkehr ist, dann kann man nicht gleichzeitig die Tram-Renaissance-Kampagne starten. Also: Mehr Grün für die Verkehrswende - mindestens zwei grüne Verkehrsexperten in den Stadtrat und eine deutliche Gewichtsverschiebung bei den Wahlen von SPD zu den Grünen. Womit die Frage beantwortet wäre, warum ich mich im Wahlkampf so stark engagiere, obwohl ich selber nicht mehr kandidiere.

2. Die Auto-CSU

Regelmäßig wirft ein schon etwas altersmüde wirkender CSU-Stadtrat Zöller uns in den Planungsausschusssitzungen vor, eine ideologische Verkehrspolitik zu betreiben, wenn wir für den Radverkehr mal wieder Selbstverständlichkeiten einfordern. Die Wahrheit ist eine andere: Fast schon fanatisch huldigt die CSU dem Auto. Vielleicht liegt das daran, dass die zwei verantwortlichen Sprecher (Zöller und Babor) immer noch die Auto-Politik der 60er Jahre im Kopf haben und vor al-



Sechs Jahre waren genug: Jens Mühlhaus hat sich entschlossen, nicht wieder für den Stadtrat zu kandidieren.

lem auch selber leben. Das ist mehr als peinlich, Fanatismus ist gefährlich. Die CSU ist also auch in diesem Politikfeld absolut regierungsunfähig und für Grüne in diesem Zustand koalitionsunmöglich.

3. Ude und seine SPD

Folge des CSU-Auto-Radikalismus ist, dass sich eine wie immer verunsicherte und uneinheitliche SPD als goldene Mitte präsentiert. Und diese Mitte ist dann der Stillstand. Trambahn-Renaissance? Aus Angst vor dem CSU-Angriff aus den Stadtteilen abgesagt. Fahrrad? Wird von Ude nur kabarettistisch in Essays abgehandelt. Transrapid und S-Bahn: Der Tanker SPD fährt erstmal grundsätzlich in die falsche Richtung los, nämlich dem „goldenen Kalb“ hinterher. Die Verkehrspolitik der SPD: 1. Nur ein teures Projekt ist ein gutes. 2. Nur nicht auffallen. Auch peinlich. Aber immerhin nicht gefährlich. Schade drum.

4. Und was will der Münchner?

Als kleine Partei können wir uns nur dann durchsetzen, wenn wir den Wunsch einer offensichtlichen Bevölkerungsmehrheit laut genug artikulieren können. Siehe z.B. demnächst beim

Transrapid. Aber die Meinung der Mehrheit der Münchner ist leider unklar. Und die Umweltinitiativen haben offenbar auch nicht die Kraft, sich dem Auto-Lobbyismus entgegenzustellen. Denn eins dürfen wir nicht vergessen: Die Phalanx aus ADAC, IHK und BMW hat ihren Sitz in München. Und diese Lobbyisten tun alles dafür, dass der Autoverkehr ungehindert weiter unsere Stadt zerschneidet und verpestet. Aber hier ist Land in Sicht: Die Energie wird teuer, und damit auch die Mobilität. Die Münchner fahren immer mehr ÖV und Rad und werden das in Zukunft immer mehr wollen. Ich sehe an dieser Stelle den silbernen Lichtstreifen am Horizont! Lasst uns diese Wünsche als politische Stellvertreter laut und rechtzeitig formulieren!

Ich habe in den vergangenen 6 Jahren noch etwas Wichtiges gelernt: Über das Arbeiten an der großen Vision darf man nicht vergessen, die vielen kleinen Erfolge zu feiern. Ich werde also weiterhin

an dem großen Ziel der Verkehrswende für München arbeiten und verbleibe getreu dem Motto: „Tue Gutes und rede darüber“ mit meinen Lieblingserfolgen der letzten 6 Jahre:

ÖV: Baubeginn der Tram 23, Beschluss Tram 19 zum Pasinger Bahnhof, Beschluss Finanzierung der Umweltverbundröhre Laim, Start der Busbeschleunigung, Transrapid-Widerstand, Widerstand gegen den 2. S-Bahn-Tunnel (auch, wenn ich meine eigene Fraktion immer noch nicht komplett überzeugen konnte - die Geschichte wird mir Recht geben).

Auto: keine Ständlerstraße, keine Nord-Ost-Verbindung, bisher keine Südanbindung und keine Stäblistraße, kein Durchbruch zur A99 im Norden, Herabstufung des Hauptstraßennetzes in der Innenstadt, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Strategische Neuausrichtung der Telematik durch Einführung eines Verkehrsmanagementplanes

Radverkehr: Radlbrücke über die Ganghofer Straße, Öffnung von über 100 Einbahnstraßen, Start eines neuen Beschilderungskonzeptes, viele, viele kleine Lückenschlüsse und Detailverbesserungen, Umwandlung von PKW-Stellplätzen usw.

Mobilitätsmanagement und weiche Maßnahmen: Der schlafende Riese wurde geweckt! Die Zukunft liegt im Informieren und Beraten und im Imagewechsel des Verkehrs. Weniger Beton, mehr Köpfchen. Geertet wird in diesem Feld in den nächsten Jahren.

GRÜNE ANLAUFSTELLEN:

Stadtratsfraktion

Bündnis 90/Die Grünen - rosa liste

Tel.: (089) 233 92 620

Fax: 089 233 92 684

presse@gruene-muenchen-stadtrat.de

www.gruene-muenchen-stadtrat.de

Fraktionsvorsitzende:

Siegfried Benker

siegfried.benker@muenchen.de

Lydia Dietrich

lydia.dietrich@muenchen.de

Büro 3. Bürgermeister

Hep Monatzeder

Tel. 233 92 482

Büroleitung:

Dr. Sylvia Franzl

www.hepmonatzeder.de

Grünes Stadtbüro:

(täglich von 15-18 Uhr)

Sendlingerstr. 47, 80331 München

Tel.: 201 44 88, Fax: 202 18 14

stadtbuero@gruene-muenchen.de

www.gruenemuenchen.de

Mitarbeiterinnen:

Annette Louis, Liane Rohen,

Petra Tuttas

Stadtvorsitzende:

Florian Vogel

flo.vogel@web.de

Anke Wittmann

Anke_Wittmann@gmx.de

Grüne Jugend München:

Tel.: 211 597 20

Judith Greif

judithgreif@gmx.de

Jakob Hahn

jakob.hahn.muc@googlemail.com

www.gjm.de

Inhaber und Verleger:
Stadtratsfraktion Bündnis 90/
Die Grünen-rosa liste
Marienplatz 8
80331 München

Redaktion:

Markus Viellvoye (verantwortl.),
Alexandra Weiß, Tassia Fouki,
Sabine Gehring, Herrad Meese.

Die Zeitung ist für Mitglieder der Münchner Grünen kostenlos.
Einzelpreis: 3 Euro.

Druck:

ulenspiegel druck gmbh
Birkenstr. 3
82346 Andechs

3. STARTBAHN

Der Bau der 3. Startbahn am Münchner Flughafen ist für uns Grüne mindestens genauso unsinnig wie die Anbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof per Transrapid. Die Argumente für den Bau der 3. Startbahn, nämlich hohe Wachstumsraten im Flugverkehr sind konstruiert, sie machen nur die ökologische Fehlentwicklung des Flugverkehrs deutlich. Die größten Zuwächse am Münchner Flughafen sind in der low-cost Sparte zu verzeichnen, auf die mittlerweile 16% der Passagiere entfallen. Diese trägt sich aber nur durch fehlende Kerosinbesteuerung und Subventionen.

Würden die verursachenden Umweltschäden in die Kosten miteingerechnet, dann würde sich jede Diskussion um eine 3. Startbahn erübrigen. Darüber hinaus ist es untragbar, dass Flugstrecken wie München - Köln, München - Nürnberg oder München - Stuttgart bis zu 20 mal am Tag bedient werden und dies mit einer geringen Personenzahl pro Flieger.

Leider haben sich sowohl die CSU als auch die SPD im Münchner Stadtrat dem Wahnsinn des immer weiter ausufernden Flugverkehrs hingegeben. Wir Grüne werden weiter gegen diesen umweltpolitischen Wahnsinn kämpfen und von den großen Fraktionen Verantwortung und Ehrlichkeit einfordern, wenn sie einerseits Klimaschutz meinen aber andererseits Klimakiller auf den Weg bringen.

Lydia Dietrich