

N I E D E R S C H R I F T

über die 53. Verbandsversammlung des
Regionalen Planungsverbands München am 24.06.2008
im Bürgerhaus Unterschleißheim

- Öffentlich -

Tagesordnung

Begrüßung durch den Verbandsvorsitzenden
Erster Bürgermeister Dieter Hager

Bericht des Geschäftsführers

1. Verlängerung der Zweckvereinbarung zwischen dem
Regionalen Planungsverband München und dem
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
2. Neuwahl des Verbandsvorsitzenden und
seiner beiden Stellvertreter

Rede des neugewählten Verbandsvorsitzenden

3. Bestellung der Mitglieder des Planungsausschusses
und ihrer Stellvertreter

Ein Verzeichnis der vertretenen Verbandsräte liegt der Niederschrift als Anlage bei.

Sitzungsdauer

14:20 bis 15:20 Uhr

Der Vorsitzende, Erster Bürgermeister Hager eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Er bedankt sich bei den Kollegen, der Geschäftsstelle und Breu für die gute Zusammenarbeit.

Bericht des Geschäftsführers

Breu „Vielen Dank Herr Hager. Auch ich möchte mich bei Ihnen für die vergangenen 2 Jahre herzlich bedanken. Aus meiner Sicht war die Zusammenarbeit immer gut. Obwohl es schwierige Themen gegeben hat, ich spreche das nicht mehr an, sie haben es schon angesprochen. Herzlichen Dank für Ihr Engagement in dieser Zeit.

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, Herr Hager, meine sehr verehrten Damen und Herren. Ich möchte Sie sehr herzlich begrüßen als neu und wiedergewählte Bürgermeister und Landräte. Dem einen oder anderen von Ihnen wird der Satz bekannt vorkommen, weil er schon heute Vormittag bei der Sitzung des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum anwesend war. Vielen Dank, daß Sie ausgeharrt haben und auch dem Regionalen Planungsverband die Ehre geben. Es sind jetzt heute Nachmittag noch mehr Bürgermeister und Landräte anwesend als heute Vormittag. Einen solchen Zulauf, wenn ich das sagen darf, hatten wir noch nie. Ich freue mich sehr darüber.

Die wesentlichen Inhalte und großen Kapitel des Regionalplans: die Siedlung, der Freiraum, die Wirtschaft, der Verkehr, sind in den letzten Jahren neu bearbeitet, erarbeitet und grundlegend geändert worden. Die kommunale Bauleitplanung in der Region München, auch etwas Positives in meinen Augen, stimmt zu fast 100 % mit den Zielen des Regionalplans überein. 100%-Zahlen sind gefährliche Zahlen und wir erreichen sie auch nicht ganz. Lediglich 3 Planverfahren im Jahr 2007 von 474 – da musste man regionalplanerische Bedenken erheben. Das ist auch der Grund, warum wir hier in der Region München nicht sagen, die Regionalplanung ist dann erfolgreich, wenn sie verhindern kann. Das wäre ein Holzweg. Es ist genau anders herum – ein Regionalplan, der von vornherein in die kommunalen Planungen eingeht und Berücksichtigung findet, ist die beste Regionalplanung.

In den nächsten Jahren gibt es eine Fülle von Themen, die uns auf der fachlichen Ebene beschäftigen werden, und ich möchte mich auf die fachliche Ebene konzentrieren. Wenn Sie an die zentralen Orte denken (Neufestlegung wegen der demographischen Entwicklung), wenn sie an das Ziel zum Einzelhandel im Landesentwicklungsprogramm denken – hier liegen die Vorschläge des Regionalen Planungsverbands München schon lange auf dem Tisch.

Lassen Sie mich heute zwei Themen ansprechen, die in den nächsten Jahren anstehen, die aus regionalplanerischer Sicht für die Lebensqualität und die wirtschaftliche Attraktivität der Region München entscheiden sind:

Das erste ist, und ich weiß, dass ich mit diesem Thema hier nicht nur Beifallsstürme ernten werde, das Thema natürliche Lebensgrundlagen. Jetzt ist das Landschaftsentwicklungskonzept für die Region München fertig, ein fachliches Naturschutzkonzept des Freistaats Bayern. Und aus diesen Worten hören Sie schon heraus, dass der Regionale Planungsverband dieses fachliche Konzept nicht ungeprüft übernehmen will und wird, sondern sich daraus wie aus einem Steinbruch bedienen soll. Diese naturschutzfachlichen Inhalte müssen mit den anderen Interessen der Region – Verkehr, Wirtschaft, Siedlung, Freiraum – abgestimmt, abgewogen werden. Und erst dann wird das Kapitel B I natürliche Lebensgrundlagen von Ihnen verabschiedet werden können.

Dabei gibt es ein Topthema, das Thema Grünzüge und Klima. Wenn ich vorher gesagt habe „keine Beifallsstürme“, dann nehme ich an, dass das beim Thema Grünzüge der Fall ist. Die Grünzüge hier in der Region München stehen unter großem Druck. Selbst wenn es gelungen ist, sie überwiegend von größerer Bebauung und Infrastruktur freizuhalten, so gibt es doch immer wieder Begehrlichkeiten. Niemand weiß das besser als Sie, wenn ich das anmerken darf. Das ist natürlich auch verständlich, weil der Grund und Boden in den Grünzügen in der Regel wesentlich billiger ist, als wenn er im Siedlungszusammenhang läge.

Was hat das mit dem Klimawandel zu tun? Der Klimawandel wird uns hier in Oberbayern und der Region München nicht besonders negativ treffen. Nach den Prognosen werden die Temperaturen um etwa 2 – 3 % steigen. Wir hätten wahrscheinlich mehr sogenannte Starkregenereignisse und heftige Winde. Ich persönlich habe nichts dagegen, wenn's ein bisschen wärmer wird, d. h. auch im Winter weniger Energie für Heizung aufzuwenden. Wir bekommen also bestenfalls ein Klima so wie in der Toskana, nur mit sehr viel mehr Wasser im Sommer als dort. Das heißt aber auch, dass die Temperaturen im Umland von München um die 2 ½° C ansteigen werden, die sie in der Stadt München schon immer höher sind als im Umland. Das Umland wird temperaturmäßig so wie die Stadt München. Man sieht auch, dass man in der Stadt München gut leben kann, also es besteht da keine Sorge. Was passiert in der Stadt? In der Stadt wird es noch wärmer. Wir brauchen, um die ganze Region zu durchlüften, um für ein bisschen frische Luft in der Region zu sorgen, freie Flächen, die tatsächlich frische Luft transportieren. Die wesentliche oder eine der wesentlichen Funktionen der Grünzüge ist die Klimafunktion. Sie wird wegen dieser Temperatursteigerungen wichtiger und deshalb sollten Sie – ich bitte Sie, sich darauf zu einigen – die Grünzüge besser und stärker zu schützen als das jetzt geschieht. Das ist eine Anpassungsleistung an das, was uns klimamäßig bevorsteht.

Das hat nichts mit einer Bevormundung von Kommunen zu tun. Ich weiß, dass dieses Argument immer kommt. Aber die jetzigen Grünzüge sind in langwierigen Besprechungen und Verhandlungen mit den einzelnen Gemeinden in ihrem Zuschnitt fest-

gelegt worden. Also frisches Klima in die Region München, das fördert die weichen Standortvorteile der Region, das fördert die Wirtschaftskraft. Nicht alle Regionen haben solche Grünzüge. Verkehr, Unternehmen, Universitäten, Kultur und Autobahnen haben alle, aber nicht unsere schönen Grünzüge.

2. Thema: Es wird angesichts steigender Energie- und damit auch Mobilitätskosten natürlich immer schwieriger und auch unsinniger, „in der Pampa“ zu siedeln. Mobilität und Siedlung müssen verzahnt werden, ohne die kommunale Planungshoheit zu beeinträchtigen. Eine solche Verzahnung fordert rein aus fachlichen Gründen schon einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Und dabei möchte ich auch ein Projekt ansprechen – nur ein Projekt – mit dem steht und fällt die langfristige Attraktivität der Region im ÖPNV. Ich meine die zweite Stammstrecke für die S-Bahn in München. Das ist wohlgerne kein Münchner Projekt. Das ist ein gesamtregionales Projekt. Sowohl die Münchner wie das Umland haben das höchste Interesse daran. Warum, das möchte ich Ihnen kurz aus meiner Sicht darlegen.

Die jetzige Kapazität der S-Bahn ist ausgereizt, Sie merken das alle bei Störungen. Sie können nicht aufgefangen werden. Die Region wächst aber nach wie vor einwohnermäßig, wirtschaftsmäßig. Wenn es nur gelingen soll, einen erheblichen Anteil des Zuwachses an Verkehr auf den ÖPNV zu bringen, dann braucht man also einen Ausbau des ÖPNV, man braucht den zweiten Tunnel, der jetzt ein Nadelöhr darstellt, durch das der Verkehr nicht mehr laufen kann.

Seit vielen Jahren (und das wäre ein Projekt, mit dem es gelänge, den ÖPNV zu verbessern) setzt sich der Regionale Planungsverband für das Express-S-Bahnsystem ein. Und zwar nicht nur zum Flughafen. Auf fast allen Außenästen könnte es installiert werden. Ich nehme mal als Beispiel die S8 im Westen. Von der Endhaltestelle Geltendorf fährt bis Fürstenfeldbruck eine S-Bahn, die hält an jedem Haltepunkt. Und von Fürstenfeldbruck rauscht sie weiter durch bis zur Stammstrecke und hält dann erst wieder an den Haltepunkten. Gleichzeitig fährt in Fürstenfeldbruck ein Zug los, in dem man auch einen Sitzplatz finden kann, das finden Sie nämlich jetzt in Fürstenfeldbruck nicht mehr. Die zweite Stammstrecke ist deshalb notwendig, und der zweite S-Bahntunnel, damit die Menschen im Umland dorthin gelangen können, wo sie hinwollen. Das ist der Hauptbahnhof und der Marienplatz. Das ist nicht der S-Bahn-Südring. Der S-Bahn-Südring ist eine Umleitungsstrecke, ein Bypass in München selbst, aber aus gesamtregionaler Sicht keine Lösung für dieses Problem. Es bedient eben nicht die Haltepunkte, wo der meiste Verkehr aufläuft, das ist eben die Umsteigebeziehung am Hauptbahnhof und am Marienplatz.

Also ist die zweite S-Bahnstammstrecke die Mutter aller Express-S-Bahnen. Ohne den zweiten Tunnel braucht man über eine Erweiterung des S-Bahnsystems nicht mehr nachdenken.

Zum Schluss, sehr geehrte Damen und Herren, liegt mir eines noch sehr am Herzen. In Fachkreisen der Regionalplanung, der Raumordnung wird immer wieder und nach wie vor

vorgeschlagen, sogenannte Verwaltungsregionen einzurichten, bzw. sie werden eingerichtet, z. B. Stuttgart, Hannover, Mecklenburg-Vorpommern. Ähnliche Diskussionen gibt es auch in Schleswig-Holstein. Der Werkzeugkasten solcher Überlegungen besteht aus Gebiets- und Funktionalreformen, z. B. neue Riesenlandkreise. Die dann verbunden sind mit einer Fülle von staatlichen Aufgaben, die diesen Landkreisen übertragen werden. Der Staat, auf bayerisch gesagt, spatzet sich ab. Solche Reformen sind verbunden damit, dass bisher kreisfreie Städte eingekreist werden und ihre Kreisfreiheit und entsprechende Planungshoheit verlieren. Sie sind verbunden mit einem Ersetzen der kommunalen Zusammenarbeit in Planungsverbänden, die die kommunale Planungshoheit respektiert, durch neue politische Ebenen. Stellen Sie sich vor, zwischen den Bezirken und den Landkreisen noch eine politische Ebene. Da weiß man schon gar nicht mehr, wann man den Wahltermin dafür ansetzen soll.

Dahinter steht eine zentralistische Sicht, sie vernachlässigt die kommunalen Kompetenzen auf Gemeindeebene und hält überhaupt von einer kleinräumigen Struktur nichts. Und mir fällt sehr auf, dass diese Reformen derzeit vor allem in Gebieten diskutiert werden, die von Bevölkerungsrückgang gekennzeichnet sind, wo die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Kommunen sehr schlecht ist, und wo vor allem die Staatsfinanzen einer desaströsen Situation ausgesetzt sind. Es ist leicht zu sehen, dass das alles in der Region München nicht zutrifft. Die Region München wird weiter wachsen für absehbare Zeit, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unserer und Ihrer Kommunen ist gut und auch die Staatsfinanzen in Bayern kann man nicht gerade als schlecht bezeichnen.

Dagegen berücksichtigt das bayerische und Münchner Modell der Regionalplanung die Interessen der Kommunen. Sie selbst bestimmen die Ziele des Regionalplans, natürlich im Rahmen der Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms.

Und selbstverständlich hat diese kommunalfreundliche Regionalplanung auch eine fachliche Kehrseite. Dabei ist Voraussetzung, dass die selbstgewählten Ziele nicht nur gute Wünsche darstellen, sondern ein fachlich anspruchsvolles Programm beschreiben. Ich meine, das ist der Fall, aber man kann natürlich darüber streiten. Und zweitens, dass sich die Kommunen an ihre selbst gesetzten Ziele auch im Einzelfall halten. Das ist meistens der Fall.

Sehr geehrte Damen und Herren, der berühmte bayerische Philosoph Hannes Burger hat seinen Festvortrag zum 30jährigen Jubiläum des RPV im Jahr 2003 überschrieben und dabei auf Seneca zurückgegriffen, „Der eigenen Planung zu gehorchen ist Freiheit“. Nutzen wir, nutzen Sie diese Freiheit! Vielen Dank.“

Der Vorsitzende dankt Breu für die Ausführungen. Er berichtet von einer Reise mit den Bürgermeisterinnen nach Südtirol. Bei der Vinschgauer Bahn werde den Fahrgästen – im Gegensatz zur S-Bahn - ein gewisser Komfort geboten: an jedem Einstieg befinde sich ein Entwerter, nicht nur auf dem Bahnsteig. In jedem Zug sei mindestens 1 Fahrkartenautomat, so dass auch noch während der Fahrt eine Fahrkarte gelöst werden könne. Behindertenge-

rechte, blitzblanke Toiletten seien in den Zügen eine Selbstverständlichkeit. Er regt an, dass auch in der S-Bahn diese Einrichtungen geschaffen werden.

TOP 1 Verlängerung der Zweckvereinbarung zwischen dem Regionalen Planungsverband München und dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

Breu erläutert die Inhalte der Drucksache 06/08 und bittet, dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Abstimmung: einstimmig angenommen.

TOP 2 Neuwahl des Verbandsvorsitzenden und seiner beiden Stellvertreter

Der Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit fest. Von 4.472 satzungsgemäßen Stimmen sind insgesamt 3.883 vertreten - nämlich 921 Stimmen kreisangehöriger Gemeinden, 1.173 Stimmen aus den Landkreisen, LH München 1.789.

Der Vorsitzende verweist auf die Drucksache 07/08 und bittet gleichzeitig um die Bildung eines Wahlausschusses.

Aus der Mitte der Verbandsversammlung wird folgender Wahlausschuss gebildet:

- | | |
|--------------------------------------|------------------|
| 1. Bürgermeister Brilmayer/Ebersberg | als Wahlvorstand |
| 1. Bürgermeister Mayr/Zorneding | als Beisitzer |
| 1. Bürgermeister Englmann/Aschheim | als Beisitzer |

Gegen die Nominierung werden keine Einwände erhoben.

Brilmayer bittet um Vorschläge für das Amt des Verbandsvorsitzenden und seiner beiden Stellvertreter.

Als Verbandsvorsitzender wird OB Ude, als 1. Stellvertreter LR Fauth und 1. Bgm. Schneider zum 2. Stellvertreter vorgeschlagen.

Weitere Vorschläge ergehen nicht.

Heute stellen wir fest, dass die Konfliktlinien ganz anders verlaufen zwischen Rauchern und Nichtrauchern, zwischen Anwohnern und Autofahrern, zwischen Radlern und Nichtradlern, zwischen Fußballfans und Fußballmuffeln – in diesen Wochen ganz besonders. Wir haben schon Konflikte, aber die Konfliktlinie verläuft nicht zwischen Stadt und Umland, sondern sie verläuft zwischen verschiedenen Gruppierungen der Gesellschaft, die sich gelegentlich in die Quere kommen, durchaus mit Lärmproblemen, mit Emissionsproblemen, mit finanziellen Konkurrenzen. Aber das Verhältnis Stadt – Umland ist entspannter, soweit ich zurückblicken kann, denn je. Und das ist eigentlich eine glänzende Voraussetzung für eine einvernehmliche Arbeit auch in den kommenden zwei Jahren, um die es zunächst geht.

Dass die Region München beste Zukunftsaussichten hat, braucht man wirklich nicht mehr sagen, weil's jeder weiß. Und im Zusammenhang mit den Münchner 850-Jahr-Feiern vielleicht schön öfter anhören musste, als ihm wirklich lieb ist. Trotzdem dürfen wir es als Arbeitsgrundlage schon noch feststellen. Die gesamte Region ist gut aufgestellt und das macht die folgende Zahlenreihe besonders deutlich. Hier lebt 1/5 der bayerischen Bewohner, aber auch 1/4 der Beschäftigten und sie erwirtschaften fast 1/3, über 30 % jedenfalls, des bayerischen Bruttoinlandsproduktes. Also, wenn 1/5 der Bevölkerung fast haargenau 1/3 des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet, dann sind die wirtschaftlichen Verhältnisse hier schon besser und die Produktivität höher als im sonstigen Bayern.

Die Hauptthemen, die uns in der Region zu schaffen machen, haben natürlich mit diesen Wachstumschancen und diesen Wachstumssprüngen zu tun. Ich meine die Themen Infrastruktur - die muss halt bei wachsenden Bevölkerungszahlen laufend mitwachsen – und ich meine den Wohnungsbau, der auch mit einer zusätzlichen Nachfrage zu tun hat, während wir eigentlich in ganz Deutschland mit schrumpfenden Bevölkerungszahlen zu tun haben. Obwohl ich Präsident des Deutschen Städtetags bin und damit gewisse Einwirkungsmöglichkeiten habe, gelingt es im Städtetag nicht mehr, Wohnungsbau auch nur auf die Tagesordnung zu setzen, weil allenfalls Fragen der Abbruchkosten noch von übergreifendem Interesse sind. D. h., wenn ich das Thema stelle, welche Bundeszuschüsse es für Wohnungsabriss gibt, dann schießen die Arme in die Höhe. Das ist ein wichtiges Thema, das müssen wir mal erörtern, nicht nur in Ostdeutschland, sondern auch in weiten Teilen des Ruhrgebiets und anderen strukturschwachen Gebieten. Aber wenn ich Wohnungsneubau und etwa steuerliche Anreize für den Wohnungsneubau thematisieren möchte, dann heißt es gleich, damit soll ich mich mit dem Kollegen Schuster aus Stuttgart unterhalten, sonst interessiert das niemand. Dessen müssen wir uns bewusst sein - das betrifft ja nicht nur die Stadt, sondern das unter Nachfrageexplosionen ebenfalls leidende oder jedenfalls betroffene Umland – wir werden keine bundesgesetzlichen Hilfen zu erwarten haben, weder in Form von steuerlichen Anreizen wie der Einfamilienhauszulage, noch als Bundeszuschüsse zur Ankurbelung des Wohnungsbaus. Dieses Thema gilt als Sonderthema der Region München und einiger ganz weniger Wachstumsregionen wie Stuttgart oder Frankfurt mit Taunusgebiet und allenfalls Düsseldorf und engerer Einzugsbereich und ist damit nicht von gesamtdeutschem Interesse. Dennoch meine ich, müssen wir es schaffen, beim Wohnungsbau das allgemeine Bewusstsein wieder zu stärken, dass er erforderlich ist und zwar möglichst schnell, weil sonst die erhöhte Wohnungsnachfrage wieder zu einem

Mietanstieg führt, der ja schon einmal in früheren Boomjahren eigentlich das hauptsächliche Stressthema der gesamten Region gewesen ist.

Zunächst aber zur Infrastruktur. Dort haben wir, so denke ich, eine Vielzahl voll gemeinsamer Themen. Ich denke an die Realisierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke und ich bedanke mich bei Herrn Breu für die Formulierung, die werde ich in meinen festen Wortschatz übernehmen: „Die 2. Stammstrecke ist die Mutter aller Express-S-Bahnen.“ Schöner kann man es nicht mehr sagen. Ich hoffe, man darf das honorarfrei weiterverwenden.

Wir haben dann aber auch Themen, die nicht ganz so konfliktfrei sind und die mit dem Thema Flughafen zu tun haben. Beim Thema 3. Startbahn kann ich mir gar nicht vorstellen, dass wir zu einem Konsens kommen zwischen denen, die unter der vermehrten Flugbewegung unmittelbar zu leiden haben, und das Wort „leiden“ trifft hier tatsächlich den Sachverhalt, und jenen, die ohne örtliche Betroffenheit nur an einem Wachstum des Flughafens als ökonomisches Rückgrat der Metropolregion München und als Verkehrsdrehscheibe interessiert sind. Hier ist ein wirklicher Interessenskonflikt gegeben. Es ist in meinen Augen kein Konflikt zwischen Gut und Böse, sondern es ist ein Konflikt zwischen unterschiedlicher örtlicher Betroffenheit, und wir sollten uns hier versprechen, dass wir sachlich damit umgehen, dass wir alle Gesichtspunkte, die Kommunen aufgreifen müssen, auch tatsächlich entgegennehmen und gewichten. Aber am Ende werden die Entscheidungen und Beurteilungen, nach allem was wir aus der Vergangenheit wissen, wohl unterschiedlich ausfallen.

Nicht ganz so diametral entgegengesetzt, aber durchaus auch unterschiedlich sind die Auffassungen zur Verkehrsanbindung des Flughafens. Nachdem die Transrapidpläne (wie von der Stadt München und der Nordallianz immer prophezeit) an der fehlenden Finanzierbarkeit des Transrapid jetzt endgültig gescheitert sind. Damit steht ja nur fest, was nicht kommt. Es steht noch nicht fest, was stattdessen kommt. Wir haben in der Nordallianz immer ein Bündel von Maßnahmen aufgezeigt, die möglich sind. Und ich bleibe dabei, dass wir in den jetzt kommenden Monaten das gesamte Bündel in Vorschlag bringen müssen und Vor- und Nachteile miteinander abzuwägen haben. Es gibt keine Vorwegentscheidung für eine Präferenzlösung, es gibt aber auch keinen Ausschluss einer Lösung, die man in der Vergangenheit befürwortet hat und immer noch vernünftig findet. Die Nordallianz, die sich mit dem Thema ja intensiv befasst hat und innerhalb des RPV auch hauptsächlich betroffen ist, hat sowohl die Ertüchtigung der S 1 als Möglichkeit aufgezeigt, wie auch die Ertüchtigung der S 8 wie auch die Frage eines U-Bahnanschlusses zur Debatte gestellt.

Ich bleibe bei dieser Offenheit, wenn denn nur überhaupt etwas passiert. Allerdings glaube ich zu wissen, dass eine Neubaulösung einer S-Bahn auf der Transrapidtrasse den selben Widerstand auslösen würde wie es der Transrapid getan hätte. Das halte ich jedenfalls für logisch. Und deshalb meine ich, dass wir gemeinsam dies zum Ausdruck bringen. Die Stadt München, die schon im Stadtgebiet die Betroffene wäre (die Bahnen würden ja dann an der Borstei vorbeidonnern und an der Olympia-Pressstadt), und die nördlichen Gemeinden wären tangiert, wahrscheinlich sogar gravierender als vom Transrapid. Dass wir dies in

einer Stellungnahme einmal zum Ausdruck bringen. Dann bleiben ja immer noch verschiedene Alternativen für eine Verbesserung der Verkehrsanbindung bestehen.

Ein gemeinsames Interesse sehe ich beim beschleunigten Ausbau für den europäischen Fernverkehr. München - und das ist eine Aussage für die gesamte Region – ist Schnittstelle von zwei transeuropäischen Hochgeschwindigkeitslinien. Eine haben wir im vergangenen Dezember begrüßen können, das war der TGV aus Paris, ein schneidiges Züglein kann ich nur sagen. Um sofort hinzuzufügen: in Ulm und um Ulm und um Ulm herum fährt er aber in sehr gemächlicher Geschwindigkeit. Und das halte ich eigentlich für einen der beschämendsten Sachverhalte deutscher Verkehrspolitik, dass wir internationale Hochgeschwindigkeitsstrecken haben, die dann aber im High-Tech-Land Deutschland Langsamfahrabschnitte haben, weil der Ausbau des Gleiskörpers hier noch nicht auf der Höhe der Zeit ist. Hier denke ich, ist nicht nur die Stadt gefragt, sind nicht nur die anderen Kommunen wie Stuttgart, Augsburg, Frankfurt bis runter nach Wien und Bratislava in der anderen Richtung aufgerufen, Druck zu machen, sondern die ganze Region. Denn es soll ja auch die ganze Region, ja es sollen alle Regionen längs der Hochgeschwindigkeitsstrecke von der Hochgeschwindigkeit profitieren. Dann muss die Hochgeschwindigkeit aber auch gefahren werden und darf nicht eine peinliche Unterbrechung durch Langsamfahrstrecken erfahren. Selbst die EU-Kommission hat sich schon ungehalten geäußert, wie lange es dauert, zwischen München, Mühldorf und Freilassing, hier werden bereitstehende EU-Fördermittel nicht abgerufen. Also wenn wir, glaube ich bei dem Thema Verkehrsbelastung über eines einig sind, dann ist es die wünschenswerte Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Denn mit den Belastungen der Straße haben wir alle zu kämpfen, in der Stadt wie im Umland. Dann muss aber die Schiene auch tatsächlich fit gemacht werden.

Lassen Sie mich noch ergänzen zum Wohnungsbau. Wir haben einen eindeutigen Trend, dass die Wohnungsnachfrage in der gesamten Planungsregion steigt, dass aber in ganz Bayern die Wohnungsbauzahlen zurückgehen und dass dies bedauerlicherweise auch für Stadt und Umland München gilt. Das heißt, wir haben eine richtige Schere zwischen der steigenden Wohnungsnachfrage, die gerade in konjunkturell guten Zeiten wie in diesen Monaten spürbar steigt, und einer sinkenden Neubautätigkeit, die alle erdenklichen Gründe hat – von steuerlichen bis zu privater Investitionszurückhaltung aus konjunkturellen Einschätzungsgründen. Nur mit fehlendem Bauland und fehlenden Baugenehmigungen kann man's nicht erklären. An den Kommunen liegt es nicht. Wir haben im Stadtgebiet so viel Bauland ausgewiesen wie in den Vorjahren auch. Und die Zahl der Baugenehmigungen beträgt immer noch rund um die 7.000 pro Jahr. Das hat aber nichts daran ändern können, dass die Zahl der Fertigstellungen 2007 deutlich geringer ist als im Durchschnitt der Vorjahre.

Was die künftige Siedlungsentwicklung betrifft, war der Regionale Planungsverband nicht untätig. Im Rahmen der Studie Siedlung und Mobilität wurden die Voraussetzungen für eine auf dem Umweltverbund orientierte und langfristig bezahlbare Siedlungsentwicklung der Region München untersucht und jetzt sollen die Ergebnisse in ausgewählten Gemeinden der Region vertieft untersucht werden. Ich habe hier nur den allgemeinen Appell zu unterstreichen, dass Wohnungsneubau tatsächlich eine Aufgabe der Gesamtregion ist.

Aber hier kann man konstatieren, dass das Umland, dass die Kommunen des Umlands dieser Aufgabe auch besser denn je nachkommen. So viel Wohnungsbautätigkeit etwa wie im letzten Jahrzehnt hat es in den vorangegangenen Jahrzehnten nicht gegeben. Ich sage das also ohne jeden kritischen Unterton. Wir wissen, dass der Wachstumsdruck der Bevölkerungszahlen sogar vornehmlich im Umland und gar nicht mehr im Stadtgebiet bewältigt wird, wo einfach die Grenzen des Wachstums bald erreicht sind. Zur Stunde wird gerade in Berlin entschieden, ob die Bayernkaserne verkauft wird, das wäre wieder ein Schluck aus der Pulle, dass wir auf einem militärischen Areal der Vergangenheit Wohnungsbau betreiben können. Abgesehen von solchen Umnutzungsflächen wie eben den Kasernenarealen oder früheren Bahnflächen beiderseits der Hauptbahnhofgleise ist ja der Vorrat an Reserven bald verbraucht.

Lassen Sie mich auf 3 Konfliktthemen noch kurz zu sprechen kommen.

Das erste ist der Flughafenausbau. Ich habe schon gesagt, dass es hier in der Tat noch richtig auf der Landkarte festzumachende Interessensunterschiede bis hin zu – gegensätzen gibt, die ich auch für völlig legitim halte. Man muss ja nur auf die Umgebung des Flughafens Oberpfaffenhofen schauen um festzustellen, dass die Menschen im Süden der Region und im Stadtgebiet auch nicht anders sind als die in der Nähe des Münchner Flughafens. Flugbewegungen über dem eigenen Kopf will keiner haben. Und dagegen gibt es Widerstände. Ich glaube, dass das keine Frage der ethischen Qualität ist, wie viel Opfer einer freiwillig auf sich nimmt. Ich glaube, dass jede Kommune gegen ein Übermaß eigener Opfer ist und dass halt dann der Interessensausgleich gesucht und gefunden werden muss. Wie es beim Flughafen in der Vergangenheit ja gelungen ist. Was wirklich interessant ist, ist die Frage, ob die Energiepreise, die ja in den vergangenen Monaten schon alle Prognosen und Vorstellungen früherer Jahre übersteigen, zu Einbrüchen in den Fluggastprognosezahlen führen werden oder nicht. Bislang sehe ich eine solche Entwicklung noch nicht als gesichert an. Aber das werden wir im Auge behalten, ob Energiepreise zu einer Neuprognostizierung zwingen und möglicherweise zu einer Korrektur. Wir, das sage ich jetzt für die Stadt München, haben ja nie der Projektgenehmigung oder dem Bau zugestimmt. Wir haben bislang der Durchführung der Planung zugestimmt, d. h. wir haben der Prüfung zugestimmt, dass alle Abwägungen in einem geordneten Verfahren durchgeführt werden müssen. Die Entscheidung, ob dann in der wirklichen Entscheidungssituation „ja“ oder „nein“ oder „noch nicht“ gesagt werden muss, ist eine gesonderte Entscheidung und darüber werden wir dann noch einmal auch hier im RPV in einen Dialog treten können.

Das 2. Thema sind die Einzelhandelsgroßprojekte, wo es auch kein Drinnen und Draußen gibt, sondern eigentlich bei jedem Einzelhandelsprojekt die Konfliktlinie, dass die Kommune, die es in die Welt setzen will, sich davon einiges verspricht, während die Nachbarkommunen nur die Nachteile abbekommen, nämlich den Autoverkehr und den Verlust an Kaufkraft, die man lieber in der eigenen Kommune behalten würde. Also hier werden wir es mit einem sehr differenzierten Fleckerlteppich von Interessen zu tun haben. Meine Hoffnung ist, dass wir zu rational nachvollziehbaren Kriterien kom-

men, wann Einzelhandelsgroßprojekte erforderlich sind, welche Kriterien erfüllt sein müssen, dass sie geplant werden dürfen. Es darf keine Kasuistik der Zufallsmehrheiten oder der eingesackten Bündnispartner geben, dass wir plötzlich Glaubwürdigkeitsprobleme bekommen, wann der RPV Einzelhandelsgroßprojekte befürwortet und wann nicht.

Beim 3. Thema weiß ich, wie schroff die Interessensgegensätze sind und zwar draußen mehr als in der Stadt. Ich meine das Großprojekt Autobahn-Südring. Die Stadt München bekennt sich zur Planungshoheit der betroffenen Umlandkommunen, die das für sich schon seit langem ausschließen, vollkommen unabhängig von der politischen Couleur. Wir vernehmen aber immer wieder Stimmen aus dem Norden und Osten des Planungsverbands, dass es doch eine fabelhafte Idee wäre, im Süden den Autobahnring zu vollenden, weil dann im Norden und im Osten weniger Autobahnverkehr zu beklagen wäre. Auch das möchte ich weder anprangern als St.-Florians-Prinzip noch heilig sprechen als wegweisende Strukturpolitik. Es ist Interessensvertretung, nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Ich möchte nur etwas ganz Anderes bedenken: macht es die Befürworter des Autobahn-Südrings nicht nachdenklich, dass es so still geworden ist um dieses Projekt? Meiner Meinung und auch meiner Kenntnis nach hat das sehr viel damit zu tun, dass dieses Projekt viel fragwürdiger ist, als bisher öffentlich diskutiert. Und zwar aus 2 Gründen: Wir haben ja bisher vor allem die oberirdische Streckenführung diskutiert und darauf hingewiesen, dass da teilweise schon veritable Gymnasien stehen oder andere Bauprojekte realisiert wurden, so daß althergebrachte Trassen gar nicht mehr zur Debatte stehen. Deswegen wird, wie häufig in solchen Fällen, die Tunnellage bevorzugt. Und damit kann man scheinbar allen politischen Problemen aus dem Weg gehen, indem man sie buchstäblich unterwandert. Nur hat das zwei Auswirkungen, die man bitte bedenken möge, bevor wir uns hier fürchterlich klopfen:

Erstens: Das Finanzvolumen verschlägt selbst den Erfindern der Idee den Atem. Und man bemüht sich, kein Zahlenwerk das Licht der Öffentlichkeit erblicken zu lassen. Und zweitens: So einfach ist der Tunnelbau auch wieder nicht. Wir wissen ein wenig Bescheid von der 2. Röhre. Wenn man ganz unheimlich tief runtermuss, und das ist z. B. bei einer Unterfahrung der Isar der Fall, wenn man aber da unheimlich weit hinunter muss, um ohne Störung von Grundwasserströmen die Isar zu unterfahren, dann muss man noch etwas Weiteres lesen, nämlich die zulässigen Neigungswinkel für Tunnelbauwerke, die für den Lkw-Verkehr bestimmt sind. Und dann kommt man zu einer Bautiefe, Zahlen darf ich leider nicht nennen, und zu einem Neigungswinkel, der die Befürworter merkwürdig verstummen lässt.

Also während man vor 2, 3 Jahren noch als richtige forsche Frage gestellt bekommen hat, bist Du für den Südring oder quälst Du absichtlich alle Autofahrer dieser Welt und plagst den Münchner Norden und Osten, hört man nichts mehr. Ich verfolge das sehr gründlich, man hört nirgendwo etwas. Und deshalb meine ich, wir sollten darauf bestehen, erst einmal die Machbarkeitsstudie zu bekommen und eine seriöse Kosten-

schätzung und eine technische Bauzeichnung, wie lang das Bauwerk sein muss, um störungsfrei die Isar zu unterfahren und dann sollten wir erst streiten. Das konnte man, glaube ich, beim Transrapid lernen: erst eine Planung, dann eine Kostenschätzung und zum Schluss die Entscheidung. Und keineswegs umgekehrt, das würde ich Ihnen empfehlen.

Ein weiteres Sachthema ist der Luftreinhalteplan. Ich weise darauf hin, dass der Plan von der Regierung von Oberbayern erstellt wird, dass die Stadt München aber Maßnahmen vorschlagen musste und vorgeschlagen hat. Die beiden Hauptthemen sind Transitverbot für Lkws und Umweltzone. Wobei ich gerade für mich in Anspruch nehme, dass ich schon vor Jahren darauf hingewiesen habe: es kann sein, dass sogar beide Maßnahmen zusammen weniger bringen als eine Wetterveränderung an Belastungen mit sich bringen kann. Das werden wir wahrscheinlich nächstes Jahr dann tatsächlich erleben. So gute Werte wie letztes Jahr kriegen wir nie mehr wieder, auch wenn wir noch so viele Eingriffe in den Verkehr vornehmen. Das wird dann Kritiker ganz anderer Richtung auf den Plan rufen. Bis jetzt gibt es ja nur Gerichtskläger wie diesen grünen Geschäftsträger, der an den mittleren Ring gezogen ist, damit er klagen kann. Er hat natürlich bisher nur auf mehr Maßnahmen der Kommune gedrängt. Und die öffentliche Kommentierung geht auch in die Richtung. Wenn Sie sich ein Jahr 2009 vorstellen, in dem wir den Autoverkehr mit Riesenkontrollapparat drangsaliert haben, was er alles nicht mehr darf - und dann haben wir schlechtere Zahlen als vorher? Was bei bestimmten klimatischen Bedingungen der Fall sein kann, dann wird es eine ganz anders geartete öffentliche Diskussion geben. Ich warne deshalb vor Illusionen, wir könnten mit verkehrsregulierenden Maßnahmen nach Belieben den Feinstaub rauf- oder runterdrücken – das können wir nicht. Ich denke aber, dass diese beiden Maßnahmen Transitverbot und Umweltzone für die belastetsten Gebiete trotzdem Sinn machen. Es wird relativ weniger Feinstaubbelastung geben, als wenn es diese Maßnahmen nicht gäbe. Nur ist der Ausgangswert vom Klima abhängig und deswegen schwankend. Und deswegen ist ein Vergleich aufeinander folgender Jahre sehr wenig aussagekräftig. Da bitte ich Sie dann auch um Seriosität, wenn wir die ersten Jahresergebnisse gegenüberstellen und diskutieren. Dass es mit diesen Maßnahmen relativ ein wenig besser ausschaut als es ohne sie aussähe, scheint mir gesichert. Nur ist das verdammt wenig, wenn man an die Erwartungen der Öffentlichkeit denkt, die wirklich die Hoffnung hat, jetzt werden dann auch garantiert die EU-Grenzwerte eingehalten, wenn das Handlungspaket der Regierung von Oberbayern in die Tat umgesetzt wird.

Mein letztes Stichwort ist die Frage Europäische Metropolregion München. Es freut mich sehr, dass dieser Initiative inzwischen buchstäblich fast alle Landkreise beigetreten sind. Bei der Metropolregion geht's ja nun um ein sehr viel größeres Einzugsgebiet als bei dem Planungsverband München. Wir haben hier einen Bereich von etwa 5 Mio. Einwohnern. Man kann spöttisch fast sagen, zur Metropolregion München gehört fast alles, was nicht zur Metropolregion Nürnberg gehört. Jedenfalls wollen da Winkel des Landes, in denen ich noch nie gewesen bin, plötzlich auch zur Metropolregion dazugehören. Das geht gerade im Osten sehr weit hinaus, im Süden sowieso. Also die Bereitschaft zur Mitwirkung ist vollkommen klar.

Die Frage, die mir von Umlandbürgermeistern immer gestellt wird, lautet: was bringt uns das. Dazu kann ich nur sagen, die Metropolregion hat keine Rechte, keine Kompetenzen. Sie kann Euch deswegen auch überhaupt nichts tun, sie kann Euch auch nicht überrollen oder überstimmen. Sie lebt von der freiwilligen Mitarbeit aller, die mitarbeiten wollen. Aber dann kann auch schon etwas Sinnvolles dabei herauskommen. Eine der ersten Früchte wird das Metropolticket sein, an dem der MVV arbeitet. Das wäre dann ein Tagesticket buchstäblich für die Metropolregion. Damit würde dann auch erst mal für die Bürgerinnen und Bürger greifbar als Ticket sichtbar, wie groß die Metropolregion ist und was dazugehört und welche Vorteile sich aus der Zusammenarbeit ergeben können.

Bei meinem letzten Amtsantritt habe ich hier darüber hinaus noch einer Stärkung des Regionalen Planungsverbandes bis hin zu einer demokratisch legitimierten Gebietskörperschaft das Wort geredet. Ich teile heute uneingeschränkt die Einschätzung, die Herr Breu von sich gegeben hat, dass wir hier in höchstem Maße umsichtig und vorsichtig sein sollten. Denn am allerwichtigsten ist mir in Zeiten wie diesen die Verteidigung der kommunalen Planungshoheit und Selbstverwaltung, sei es der Städte oder der kleineren Kommunen. Sie ist überall gleich elementar. Und wenn ich mich in Deutschland umschaue (Sie haben Mecklenburg-Vorpommern angesprochen) - viel schlimmer ist noch Thüringen, was heute unter diesem Schlagwort gemacht wird. Dann ist es immer Zwangsfusion von kommunalen Gebietskörperschaften, dann ist es immer Einkreisung von geschichtsträchtigen alten Städten, die aber halt Bevölkerungsverlust erleiden und es ist die Schaffung neuer Ebenen, die bürgerfern sind. Und ich mag mir überhaupt nicht vorstellen, daß wir neben Münchner Bezirksausschüssen und Stadtrat, und draußen Landkreisen und Gemeinden, Landesebene, Bundesebene, Europaebene noch eine Ebene einziehen. Wenn das gemacht werden sollte, wird es auf Kosten der unteren Ebenen gehen. Und damit wäre es ein Anschlag auf kommunale Selbstverwaltung. Und deswegen kann ich mich dafür überhaupt nicht mehr erwärmen.

Ich denke, dass wir besser beraten sind, die Probleme, die wir in der Region haben, auf dem Wege des Austausches der Argumente, des fairen Umgangs und notfalls auch einmal der Mehrheitsbildung zu lösen, aber nicht nach zusätzlichen Gremien und Zwischendecken in der Willensbildung zu rufen. In diesem Sinne freue ich mich auf die Zusammenarbeit in den nächsten 2 Jahren."

TOP 3 Bestellung der Mitglieder des Planungsausschusses und ihrer Stellvertreter

Breu erläutert die Inhalte der Drucksache 08/08. Er erklärt, dass die Mitglieder des Planungsausschusses benannt werden, d. h. nicht gewählt werden. Er informiert vom Zwischenstand und bittet um Zusendung der Meldungen aus den Landkreisen. Der Stadtrat der LH München wählt die Vertreter aus seiner Mitte. Die Landkreise, in der Regel die

Landräte, benennen ihre neun Vertreter. Und die Vertreter der kreisangehörigen Gemeinden, das sind in der Regel die Bürgermeister, benennen ebenfalls ihre neun Vertreter in den Planungsausschuss. Da die nächste Planungsausschusssitzung am 29. Juli stattfindet und die Ladungsfrist eigentlich 3 Wochen beträgt, sollten die Rückmeldungen bis spätestens 08.07.2008 eingehen. Möglicherweise werden die Einladungen zu dieser Sitzung aufgrund verzögerter Rückmeldungen verspätet versandt. Er bittet dafür um Verständnis.

Der Vorsitzende stellt fest, es gebe keine weiteren Wortmeldungen. Er bedankt sich bei den Anwesenden und schließt die Sitzung.

Vorsitzender

Protokollführerin

gez.
Ude
Oberbürgermeister

gez.
Sandner
Verw.Angestellte

Anlage

Anwesenheitsliste