

Thema

A bisserl was geht immer

Ein Verkehrssystem vor dem Kollaps, zu wenig bezahlbare Wohnungen und marode öffentliche Bauten: Im Großraum gibt es für die neue Staatsregierung einiges zu tun - die wichtigsten Punkte im Überblick

S-Bahn

Wer auch immer auf den abgewählten FDP-Minister Martin Zeil im Verkehrsministerium folgen wird - auf eine Frage wird der neue Mann (oder die neue Frau) umgehend eine Antwort finden müssen: Wie hältst du's mit dem Tunnel? Die geplante zweite S-Bahn-Stammstrecke ist nach 'Stuttgart21' das größte innerstädtische Projekt der Deutschen Bahn - und Zeil galt als ihr größter Anhänger, um des wachsenden Verkehrsaufkommens im Großraum Herr zu werden. Bei den CSU-Aspiranten, die für seine Nachfolge gehandelt werden, ist die Sache weniger klar: Markus Blume etwa, Landtagsabgeordneter aus Trudering, macht wie die gesamte Münchner CSU aus seiner Abneigung gegen das 2,4-Milliarden-Euro-Projekt keinen Hehl. **Anders dagegen sieht die Sache bei Ilse Aigner aus: Sie führt die Oberbayern-CSU - und die trommelt für die zweite Röhre.**

Auch jenseits der Tunnelfrage muss die neue Staatsregierung im Schienenverkehr so manchen Antwort auf Fragen finden, die die Verantwortlichen im Freistaat in der vergangenen Legislaturperiode vor sich hergeschoben haben. So läuft im Jahr 2017 der Betreibervertrag mit der Deutschen Bahn für die Münchner S-Bahn aus. Erklärtes Ziel der bisherigen Regierung war es, sämtliche Bahnnetze in Bayern auszuschreiben und so einen Bieterwettbewerb anzuheizen, der den Fahrgästen guten Service und dem Land günstige Konditionen beschert. Denn der Freistaat zahlt ja für den Regionalverkehr eine Menge Geld. Münchens S-Bahn allerdings dürfte als Gesamtpaket nur von einem Unternehmen allein zu stemmen sein: von der Bahn. Kleineren Anbietern mangelt es schon an der finanziellen Ausstattung dafür. Teilt man aber das S-Bahn-Netz auf und schreibt Teillösungen aus, könnten auch Bahn-Konkurrenten zum Zug kommen. Spannend wird, ob Aigner, Blume oder wer auch immer den Verkehrsbereich übernimmt, diesen Weg gehen wird. Marco Völklein

Mieten

Dass die Politik den Wohnungsmarkt im Großraum in den Griff bekommt, wird kaum jemand ernsthaft erwarten. Und doch könnte die Staatsregierung an ein paar Stellschraubchen drehen in der Hoffnung, den Preisanstieg ein klein wenig zumindest zu dämpfen. Will Horst Seehofer nicht wortbrüchig werden, muss er recht schnell das sogenannte Umwandlungsverbot durchsetzen, er hat es im Wahlkampf angekündigt. Damit würde er eine Dauerforderung von Opposition und Mietervertretern erfüllen. Das 'Verbot' ist de facto ein Vetorecht für die Stadt München, gültig auch nur in Gebieten mit Erhaltungssatzungen, wenn ein Vermieter sein Haus in Eigentumswohnungen aufteilen will. Die Stadt müsste dies jeweils genehmigen, was die Haus- und Grundbesitzer-Lobby strikt ablehnt. Zwar würde eine entsprechende Verordnung den Mietmarkt in der Stadt nicht spürbar beruhigen. Es wäre aber ein politisches Zeichen mit der Botschaft: Wir versuchen es zumindest.

Hand in Hand fordern Mieter und Haus- und Grundbesitzer, den Wohnungsbau stärker zu fördern. Da könnte der Freistaat selbst mehr Geld für die energetische Sanierung ausgeben. Der Umwelt käme das zugute und den Mietern. Denn ein Eigentümer darf die Kosten für eine bessere Wärmedämmung umlegen, was für viel böses Blut sorgt. Die Regierung sollte sich nach dem Willen von Mietern und Vermietern auch dafür einsetzen, Neubauten wieder stärker steuerlich zu fördern, in der Hoffnung auf mehr Mietwohnungen. Der Weg dorthin aber führt über den Bundesrat und ist entsprechend lang und mühsam.

Auf dem Wunschzettel der Mieterlobby stehen noch ein paar Stichworte: Die Mietpreisbremse etwa soll den Preissprung bei der Neuvermietung einer Wohnung dämpfen. Dasselbe erhofft man sich von einer Deckelung der Modernisierungumlage: Bislang darf der Eigentümer pro Jahr elf Prozent der Kosten vom Mieter verlangen, und das zeitlich unbegrenzt. Zu diesen Wünschen sagen die Haus- und Grundbesitzer: Möge dieser Kelch an uns vorübergehen. Gut möglich, dass er das tut, denn Wahlkampf ist in Bayern erst wieder in fünf Jahren. Bernd Kastner

Universitäten

Am Dienstag haben die beiden Münchner Uni-Präsidenten ihre neuen, sechsjährigen Amtszeiten angetreten. Wolfgang Herrmann von der Technischen Universität (TU) hat das genutzt, um gleich einmal den Finger zu heben. 'Als dringendstes Projekt für die neue Legislaturperiode' fordert er einen Neubau für die große Fakultät für Elektrotechnik, die derzeit noch in veralteten Gebäuden auf dem TU-Stammgelände in der Maxvorstadt angesiedelt ist. Künftig soll auch sie - wie bereits der größte Teil der TU - auf dem Campus in Garching sitzen, wo auch die Kollegen von Mathematik, Physik und Informatik beheimatet sind. Ein Neubau, so viel ist sicher, würde deutlich mehr als 200 Millionen Euro kosten. Herrmann begründet das Ansinnen mit dem Wachstum der TU: Vor fünf Jahren hatte sie 23000 Studenten, für das kommende Wintersemester rechnet man mit 34000 Studenten. Zu den Fakultäten mit dem größten Andrang zähle eben jene für Elektrotechnik.

Platzmangel und teils veraltete Gebäude sind auch für die Leitung der Ludwig-Maximilians-Universität (LMU) die Hauptsorge. Auch dort gibt es ein Großprojekt für die nächsten Jahre: die Neugestaltung des bisher von der Tiermedizin genutzten Areals an der Königinstraße, direkt am Englischen Garten. Dort will die LMU die auf, je nach Zählweise, fünf bis sechs Standorte verteilte Physik-Fakultät bündeln. Die schon teils verlagerte Tiermedizin soll komplett nach Oberschleißheim. Auch dieses Projekt würde einen stattlichen dreistelligen Millionenbetrag verschlingen.

Ein Thema, das alle Hochschulen umtreibt, ist, wie es mit den Kompensationsmitteln für die weggefallenen Studiengebühren weitergeht. Mit der bisherigen Summe von 1 Millionen Euro pro Jahr können sie ganz gut leben. Allerdings verlangen sie, dass eine neue Regierung nicht auf die Idee kommt, diese Mittel zu kürzen.
Sebastian Krass

Kultur

ber Arbeitsmangel kann der neue Kunstminister sicher nicht klagen. Auch wenn sein Vorgänger Wolfgang Heubisch (FDP) begonnen hat, den lähmenden Sanierungsstau in den Museen aufzuarbeiten, bleibt noch genug zu tun. Zwar sind die überfälligen Renovierungen für das Haus der Kunst und die marode Archäologische Staatssammlung eingeleitet, das notwendige Geld bewilligt, doch die Neue Pinakothek wartet noch auf einen entsprechenden Bescheid. Dort sind vor allem die Asbest-Altlasten - neben den obligaten Klima-, Sicherheits- und Beleuchtungsproblemen - schwer kalkulierbar. Die Kostenschätzungen für die immer wieder angekündigte Renovierung liegen bei 7 Millionen Euro. Auch das Völkerkundemuseum hofft auf die Sanierung der Säle im Obergeschoss, wo derzeit die unrestaurierten Fresken einfach verhängt sind. Am hinteren Ende der Instandsetzungsliste rangieren bislang das Zentralinstitut für Kunstgeschichte und die durch Wassereinbrüche bedrohten Bestände der Graphischen Sammlung an der Katharina-von-Bora-Straße.

Das 'Kunstareal', dieses Konglomerat von weltweit bedeutenden Sammlungen, das sich vom Königsplatz im Süden bis hoch zur Kunstakademie am Siegestor erstreckt, hat übrigens auch noch immer keine erkennbare Identifikation. Von verbindenden Wegeführungen und Hinweistafeln war bereits häufiger die Rede. Heubisch träumte anfangs sogar von einem großen unterirdischen Depot für die Pinakotheken am Königsplatz. Gedanken machen muss sich der neue Minister auch über einen Nachfolger von Klaus Schrenk. Der Generaldirektor der Staatsgemäldesammlungen geht 201 in den Ruhestand.

Etwas entspannter ist die Lage an den Theatern. Die Generalsanierung am Gärtnerplatz läuft gerade, die Intendantenposten sind alle besetzt. Nur wie künftig der Marstall genutzt werden soll, ist noch völlig unklar.
Sabine Reithmaier

Startbahn

Noch mindestens bis in den November hinein wird vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof über die geplante dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen verhandelt. Und auch wenn die Richter im Dezember oder spätestens im Frühjahr 2014 ein Urteil fällen werden, dürfte der Verhandlungsmarathon noch nicht beendet sein. Denn die unterlegene Seite dürfte danach weiterziehen zum Bundesverwaltungsgericht nach Leipzig. Dort allerdings wird höchstens die Revision des Münchner Entscheids möglich sein. Das heißt: Auf eine eigene Beweisaufnahme, auf Augenscheintermine im Erdinger Moos oder Gutachtenvorträge werden die Leipziger Richter verzichten. Mehrere Monate wird die Revision dennoch mindestens dauern.

Aber Zeit haben die Protagonisten ohnehin - auch die Staatsregierung. Die steht zwar nach wie vor hinter dem 1,2-Milliarden-Euro-Projekt und hat im Sommer gegen den Widerstand der Ausbaueegner die Startbahn im Landesentwicklungsprogramm belassen. Das Nein der Stadt München, das die Gegner im Bürgerentscheid im Juni 2012 erzwungen hatten, steht aber nach wie vor. De jure war es zwar nur ein Jahr lang bindend politisch aber haben sich alle Münchner Parteien, inklusive der CSU, klar positioniert: Man werde sich auch über die Bindungsfrist hinaus an den Bürgerentscheid halten. Selbst wenn der Flughafen und die neue CSU-Regierung in ein paar Jahren einen neuen Anlauf wagen sollten - um eine neuerliche Abstimmung in München kämen sie wohl nicht herum. Anders wäre die Zustimmung der Stadt nicht zu legitimieren. Marco Völklein

Asylbewerber

700 Flüchtlinge leben derzeit in Oberbayern, bis Ende des Jahres sollen es nach den Prognosen der Regierung von Oberbayern knapp 10000 werden. Das ist kein spezifisches Münchner Problem, sondern überall in Deutschland so, wohl aber sind die Folgen hier dramatischer als anderswo. Die Erstaufnahmeeinrichtungen in München platzen aus allen Nähten - 1400 Menschen leben derzeit hier. Und auch ihre weitere Unterbringung wird täglich schwieriger.

Darum kümmert sich die Bezirksregierung, sie weist aber auch Flüchtlinge zur sogenannten dezentralen Unterbringung den Landkreisen zu. Die finden im Großraum nahezu keine uarterie - und wenn doch, dann sind sie teuer anzumieten. Die Landräte haben daher vorgeschlagen, die Verteilung nach starren uoten auf die Bezirke und weiter auf die Kreise aufzuweichen. Sprich: Mehr Flüchtlinge dorthin, wo es mehr und günstigeren Wohnraum gibt, und weniger in die Region München mit ihrer ohnehin großen Wohnungsnot. Die Sache ist politisch heikel, vermutlich deshalb ein Rohrkrepiierer. Aber sie wäre es wert, von der Staatsregierung nüchtern

geprüft und diskutiert zu werden. Denn es geht nicht nur um Entlastung auf dem Wohnungsmarkt, sondern auch um die Qualität der Unterbringung und ums Geld. Für Wohnungen und Zimmer für Flüchtlinge zahlt der Staat rund um München immens hohe Mieten - viel höher, als es in anderen Landstrichen der Fall wäre, wo wegen des Bevölkerungsrückgangs Häuser leer stehen und abgerissen werden.

Eine Prognose sei gewagt: Schon bald werden rund um München die ersten Turnhallen zu Notquartieren umfunktioniert, im Kreis Miesbach ist das bereits einmal geschehen. Wenn Schulen und Vereine diese nicht mehr nutzen können, werden sie nicht nur einen Proteststurm entfachen. Dann stellt sich auch die Frage, wie human eine solche Unterbringung ist. In der Bayernkaserne schlafen bereits Asylbewerber in einer Fahrzeughalle. Kassian Stroh

Straßen

Am Mittwoch erst stand das Thema ganz oben auf der Agenda in Berlin: Alle 16 Bundesländer forderten auf einer Sondersitzung der Verkehrsminister mehr Geld für den Erhalt der Straßen. Auch im Großraum München klagen Autofahrer immer wieder über Löcher im Asphalt. Vor allem aber sind viele Straßenbrücken marode: So kommt das Innenministerium allein in der Stadt München und den umliegenden Landkreisen zusammengenommen auf etwa 140 Brückenbauwerke, bei denen 'besonderer Sanierungsbedarf' besteht. Das geht aus einer Anfrage der SPD-Landtagsfraktion aus dem Herbst 2011 hervor. Hinzu kommen die Schlaglöcher und sonstigen Straßenschäden - auf eine Anfrage der Grünen schätzte das Innenministerium den Sanierungsbedarf bei den Staatsstraßen bayernweit auf 720 Millionen Euro. Auf etwas mehr als einem Drittel des Staatsstraßennetzes seien 'grundlegende Sanierungen' fällig. Und das sind nur die Bauwerke in der Obhut des Freistaats kommunale sind da noch nicht berücksichtigt.

Nicht nur an Straßenbrücken bröckelt der Beton, auch bei U-, S- und Trambahnen hat sich ein Sanierungsbedarf in Milliardenhöhe angestaut. Deshalb beteiligt sich zum Beispiel die Münchner Verkehrsgesellschaft an einer Kampagne des Dachverbands kommunaler Verkehrsbetriebe, um bei Bund und Land mehr Zuschüsse für Sanierungen locker zu machen.

Angesichts der knappen Kassen fordern die Grünen generell: Erhalt vor Neubau. Doch regional bedeutende Straßenneubauten stehen - abgesehen von der bereits genehmigten Isental-Autobahn - im Großraum ohnehin nicht akut an. Den Autobahnring südlich von München hat Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) eigenhändig beerdigt. Gleichwohl halten nicht wenige Politiker aus dem Umland die Verkehrsprobleme für so gravierend, dass sie sagen: In Bälde steht auch dieses Projekt wieder auf der Agenda. Marco Völklein

Olympia

Die vorerst höchste Hürde, die einer Bewerbung Münchens für die Winterspiele 2022 noch im Weg steht, sind die Bürgerentscheide in München, Garmisch-Partenkirchen sowie in den Landkreisen Berchtesgadener Land und Traunstein am 10. November. Das Land will sich in die Ja-Kampagne im Vorfeld nicht einmischen, wie ein Sprecher der Staatskanzlei sagt: 'Der Ministerpräsident hat sich in Interviews mehrfach geäußert, unsere Position ist bekannt.' Aktiv wird der Freistaat, sollten alle vier Bürgerentscheide positiv ausgehen. Er wäre - wie schon beim 201er-Anlauf - an einer neuen Bewerbungsgesellschaft beteiligt.

Ins Spiel kommt der Freistaat vor allem bei den Garantien, die gegenüber dem Internationalen Olympischen Komitee (IOC) abgegeben werden müssen. Nach dem derzeitigen Planungsstand würden die Winterspiele etwa 3,3 Milliarden Euro kosten. Sollte dabei ein Defizit auftreten, sichert sich das IOC komplett ab: Dieses trägt allein die öffentliche Hand, ganz egal in welcher Höhe. Da in Bayern Garantien mit einem Blankoscheck eigentlich verboten sind, müsste die Regierungsmehrheit wieder mit einem Olympia-Gesetz die Haushaltsordnung außer Kraft setzen. Arbeit hätte die Regierung auch mit dem Ausbau der A zwischen Rosenheim und Salzburg, sollten die Spiele nach München kommen. Beide Projekte müsste sie zusammen mit der Bundesregierung vorantreiben. Silke Lode

Konzertsaal

Kunstminister Wolfgang Heubisch ist ein glühender Kämpfer für einen neuen Konzertsaal in München. Der FDP-Politiker hatte sich nach Meinung vieler zuletzt aber ein bisschen zu sehr verkämpft für eine Idee seines Ministerialen Toni Schmid: Die neue Philharmonie soll auf die Museumsinsel und ein gigantisches Gemeinschaftsprojekt mit dem Deutschen Museum werden. Blöd nur, dass die Museumsverantwortlichen davon gar nichts halten und seit Monaten auf stur schalten.

Nun aber ist mit der FDP auch Konzertsalkämpfer Heubisch weg, dafür eine absolute Mehrheit der CSU da. Für viele Konzertsaalfreunde eine ideale Kombination: Der neue Kunstminister, etwa Ludwig Spaenle, könnte unvoreingenommen mit dem Museum verhandeln und gegebenenfalls einen ganz neuen Standort ins Gespräch bringen, einen, der keine Kompromisslösung nötig mache. Das ginge etwa am Finanzgarten an der Von-Kahr-Straße, wogegen aber die Stadt und Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) vorsorglich ein Veto eingelegt haben. Zu einer richtig attraktiven Lösung könne es nur kommen, wenn die Stadt voll mitziehe und vielleicht sogar eigene Grundstücke als Standorte in die Diskussion bringe, heißt es unter den Konzertsaalfreunden. Mit Ude, der immer noch als größter Konzertsalkritiker gilt, auch wenn er das Museumsprojekt befürwortete, sei

das aber schwer vorstellbar - weshalb der neue Kunstminister vielleicht noch eine Wahl abwarten sollte: die OB-Wahl im März. Christian Krügel

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Samstag, den 0. Oktober 2013, Seite 0