

Thema

Dit war jut!

Beseelt kehren die bayerischen Lokalpolitiker aus der Bundeshauptstadt zurück. Der Minister war da, um ihnen zuzuhören und Geld für den S-Bahntunnel will er auch noch geben

Von Heiner Efferm

Gleich hinter dem Eingang zum Haus der Deutschen Wirtschaft tritt man in eine hohe, offenbar kaum zu heizende Halle. Als Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) am Dienstagabend um 18.45 Uhr diese Halle durchschreitet und aus der Kälte durch eine Glastür in den Konferenzbereich kommt, wärmt das alleine schon die Herzen der Delegation, die aus dem Großraum München nach Berlin gekommen ist. Denn in den Tagen vor dem Parlamentarischen Abend hatte aufgrund der zögerlichen Zusagen ein blamables Szenario gedroht: OB Dieter Reiter (SPD) und seine Mitstreiter reisen mit großer Ansage nach Berlin und werden dort komplett ignoriert. Dass am Ende sogar Euphorie bei der Münchner Reisegruppe ausbrechen sollte, ist zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht abzusehen.

Der Abend im voll besetzten Franz-von-Mendelssohn-Saal verläuft nämlich anfangs zäh. CSU-Landesgruppenchefin Gerda Hasselfeldt und SPD-Staatssekretär Florian Pronold lauschen mit den anderen Gästen in den voll besetzten Reihen, wie auf dem Podium altbekannte Forderungen aus Süddeutschland erklingen: mehr Geld für Schienen und Straßen in allen möglichen Varianten. Der Moderator stellt Fragen, von denen sich eine mehr als vier Minuten wie ein Bandwurm durch den Saal frisst. Dobrindt antwortet in einem minutenlangen Monolog, wie er persönlich in der deutschen Verkehrspolitik aufgeräumt und Milliarden in alle möglichen Fördertöpfe gestopft habe.

Als die Gäste allmählich den Überblick zu verlieren beginnen, wo das Geld tatsächlich landet, wird Dobrindt plötzlich sehr konkret. Die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München sei eines der wichtigsten Verkehrsprojekte überhaupt, sagt der Minister. Auch für ihn persönlich. Ich stehe zur Stammstrecke ohne Wenn und Aber, weil sie dringend notwendig und geboten ist. Sollte diese mehr kosten als bisher geplant, wird sich der Bund beteiligen. Und weil er immer wieder gefragt werde, ob es da ein Limit gebe, wolle er klarstellen. Ich kenne kein Limit bei der Stammstrecke. Eben weil er genau wisse, dass die Menschen, die auf der Stammstrecke unterwegs sind, längst am Limit seien.

Nicht nur Oberbürgermeister Reiter zeigt sich danach verblüfft über so weit reichende Versprechungen. Auf der Fahrt nach Berlin, die ein Teil der Delegation im Bus absolvierte, hatte er noch gesagt, dass er schon über ein klares Bekenntnis des Verkehrsministers zur Stammstrecke glücklich wäre. Auf dem anschließenden Empfang mit Schnitzelchen und Hühnchen in Glasbechern ordnet er den Abend als einen möglicherweise historischen ein. So weit waren wir noch nie. Denn auch der bayerische Verkehrsminister Joachim Herrmann hatte auf dem Podium für gute Stimmung gesorgt: Wenn es nach dem Freistaat ginge, sollten die Verträge für den Bau noch im Jahr 2016 unterschrieben sein, hatte Herrmann angekündigt. Sehr zur Freude Reiters.

Auch die Münchner SPD-Chefin Claudia Tausend und ihr Bundestagskollege Florian Post (SPD) gehen davon aus, dass Dobrindt und Herrmann mit diesen Aussagen keinen Rückzieher mehr machen können. Das haben heute zu viele Zeugen im Saal gehört. Als nächsten Schritt wird nun die Bahn nach der Ausschreibung des ersten Bauabschnitts in Kürze eine exakte Kostenschätzung vorlegen. Die könnte bei knapp unter drei Milliarden für das Gesamtprojekt liegen, aber auch darüber. Dann wird verhandelt, wie die entstehende Finanzierungslücke zu schließen ist. Abhängig von den Zuschüssen, die der Bund tatsächlich zu zahlen bereit ist, wird sich zeigen, ob Minister Dobrindt ein zweites Mal das Herz der Münchner Politik wärmen kann.

Die Politiker aus der Region, die eine schlagkräftigere S-Bahn auch als Erfolg für sich sehen, fahren am Mittwochmorgen nicht ganz so wohl temperiert wie OB Reiter, aber auch nicht ohne Hoffnung nach Hause. Dobrindt hat sich zum Ausbau der A 94 nach Passau und der A8 nach Salzburg mit Hilfe von privaten Investoren bekannt. Weil es mit Staatsmitteln einfach zu lange dauern würde, sagt der Minister. Der Haushalt ist endlich. Auch die dringende Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung der Bahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing sehen sowohl der bayerische als auch der Bundesverkehrsminister. So handfest wie bei der Stammstrecke erklären sie sich aber dazu nicht.

Letztlich ist in der Delegation aus München der Tenor einhellig, dass die Aktion Busse nach Berlin ein Erfolg war. Unter diesem Slogan waren die Lokalpolitiker am Dienstagmorgen in München in den Bus gestiegen, um in Berlin für Ihre Verkehrsprojekte zu werben. Mehr als ein Bus wurde es nicht, auch weil viele lieber mit dem Zug und dem Flugzeug anreisen. Und noch mehr wählen am Mittwoch die schnelleren Verkehrsmittel für die Rückreise. Für die Rosenheimer Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer (CSU), eine der Initiatorinnen der Aktion, hat alleine die siebenstündige Anfahrt für die Region schon viel gebracht. Rein atmosphärisch. Nichts ersetzt das persönliche Gespräch. Und wann hat man sonst denn die Zeit, mit den Kollegen mal ausgiebig zu reden?

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 26. November 2015, Seite 46