

Thema

Volle Kraft wohin?

Um ihren internen Streit zu befrieden, beschließt die CSU, wieder für die zweite Röhre zu sein - wie lange der Formelkompromiss hält, ist aber fraglich

München - Tagelang bewegten sich die Wortführer der CSU in die verschiedensten Richtungen, was ihre Haltung zum S-Bahn-Ausbau in München betrifft. Nach einem mehrstündigen Krisentreffen in der Staatskanzlei scheinen sie nun zumindest wieder auf demselben Gleis unterwegs zu sein. Ob sie darauf auch eine längere Strecke gemeinsam in dieselbe Richtung fahren, bleibt aber fraglich.

Es soll nun also noch einmal geredet werden, beschloss die CSU-Runde: mit der Bahn, mit dem Bund und am Ende vielleicht gar mit dem ungeliebten Münchner Oberbürgermeister. Eruiert werden soll so, ob es am Ende vielleicht doch noch eine Chance gibt, die Finanzierungslücke des Bundes von 700 Millionen Euro durch Vorschüsse von Stadt und Land vorübergehend zu schließen.

Noch mal über alles reden, die Dinge noch einmal durchkauen - genau das hatte CSU-Chef und Ministerpräsident Horst Seehofer eigentlich mit liebevoll gedrehten Wortkaskaden bei nahezu jedem seiner Auftritte in den vergangenen Tagen ausgeschlossen. 'Theoriediskussionen' habe er satt, auf 'Placebo-Veranstaltungen' habe er keine Lust mehr, 'müßig' sei das ganze 'Theater', weil die Bevölkerung keine Reden, sondern Taten wolle. Auf einer Pressekonferenz am Wochenende redete sich Seehofer so in Rage, dass er sich selbst ermahnte: 'Jetzt muss ich ruhig bleiben.'

All das wirkte wie ein spontanes Notbremsen eines entnervten Landesvaters. In Wahrheit war es wohl eher ein sorgfältig geplanter Eklat, um seinen Konkurrenten Christian Ude (SPD) zu provozieren. Doch was Seehofer dabei nicht so klar voraussah, war der CSU-interne Protest. Am Ende führen die Parteizüge in drei Richtungen: die Münchner CSU auf Seehofer-Kurs gegen die Stammstrecke. Die Vertreter der Landkreise in der Oberbayern-CSU auf Ude-Linie für den Tunnel. Und daneben als starke dritte Kraft die Kollegen aus den anderen Regierungsbezirken, auf die die Partei besondere Rücksicht nehmen muss: die Abgeordneten aus den ländlichen Regionen, denen jeder Euro für München einer zu viel ist.

Als vor allem die Oberbayern immer aufmüppiger wurden, war klar, dass Seehofer in der Frage nicht nur als Ministerpräsident gefordert ist. Sondern auch als CSU-Chef, der den eigenen Laden zusammenhalten muss. Aus der Oberbayern-Fraktion, vertreten durch Landtagsvizepräsident Reinhold Bocklet, Ex-Sozialministerin Christa Stewens und den Fürstenfeldbrucker Landrat Thomas Karmasin, habe sich Seehofer Kritik anhören müssen, hieß es in Teilnehmerkreisen. Man erwarte, bei solchen Fragen rechtzeitig eingebunden zu werden.

Darauf reagierte Seehofer bei dem Treffen mit einer dreifachen Beschwichtigungsarbeit: Weder werde es eine Abstrafung Münchens geben noch eine Benachteiligung anderer Teile des Landes, aber auch keine Abstriche an der Entschuldung Bayerns - diesen Dreisatz habe Seehofer klagemacht, berichteten Teilnehmer. Das bedeutet im Klartext: Wenn München den Tunnel bekommt, dann nicht durch neue Schulden oder Geld, das von anderen Projekten umgeschichtet wird. Die noch offenen 350 Millionen Euro müssen von der Stadt kommen oder vom Bund übernommen werden - eine Lösung, an die bei dem Staatskanzleitreffen aber wohl keiner glaubte. 'Wir werden die Stammstrecke und ihre Finanzierung weiter untersuchen', sagte Seehofer - und notfalls 'sehen, ob wir die Finanzierungslücke anders schließen können'. Außerdem werde es rasche Detailverbesserungen am S-Bahn-Netz geben.

All das beruhigt die Lage vielleicht vorübergehend - was für Seehofer auch koalitionsstrategisch zunehmend wichtig wurde. Der Bündnispartner FDP hatte in den vergangenen Tagen immer massiver gefordert, sich an die Koalitionsbeschlüsse zu halten. Die sehen den Bau des Stammstrecken-Tunnels ausdrücklich vor. Und der Chef der Landtags-FDP, Thomas Hacker, geht schon zu CSU und SPD gleich weit auf Distanz: 'Während die einen überhastet das Totenglöcklein für den Tunnel geläutet haben und die anderen sich hinter der Position der fehlenden Zuständigkeit versteckt haben, galt für uns von Anfang das klare Bekenntnis zu diesem bedeutsamen Verkehrsprojekt.' Frank Müller

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 25. April 2012, Seite 38