

Linke Nummer

Verkehr Vergangene Woche hing die schwarz-rote Regierung am seidenen Faden. Ein nächtlicher Deal rettete die Pkw-Maut, das Lieblingsprojekt der CSU.

Die Ministerpräsidenten der Union diskutierten bereits eine Weile mit Angela Merkel über die Pkw-Maut und die Abstimmung im Bundesrat am nächsten Tag. Da wurde es Horst Seehofer zu bunt. „Wenn das Ding morgen nicht läuft“, ranzte der bayerische Ministerpräsident, „gibt es keinen Grund, sich an andere Vereinbarungen zu halten.“

Für einen Moment wurde es still. Jedem im Raum der Landesvertretung Sachsen-Anhalt in Berlin war klar, was Seehofer mit „anderen Vereinbarungen“ meinte: den mühsam ausgehandelten Kompromiss zu den Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern. Wenn der kippt, das wussten alle, steht es schlimmstenfalls auch schlecht um das Berliner Regierungsbündnis. „Ein weiteres Verschleppen der Maut durch die Länder hätte das Ende der Großen Koalition bedeuten können“, sagt ein Teilnehmer.

Kein anderes Gesetz hat die Große Koalition so beschäftigt wie die Ausländer-Maut der CSU. Merkel war dagegen, die SPD sowieso, sie verärgerte die Nachbarn und brachte die EU gegen Deutschland auf. Am Ende hätte sie dann auch noch beinahe dafür gesorgt, dass die Regierungskoalition auseinanderflog. Denn am Donnerstagabend vergangener Woche sah es für einen kurzen Moment so aus, als würde das Lieblingsprojekt der CSU im Bundesrat erst einmal gestoppt.

Dass die Länderkammer das Paragrafenwerk tags darauf schließlich passieren ließ, war das Ergebnis eines schamlosen nächtlichen Geschachers. Am Ende rettete ausgerechnet das rot-rot-grün regierte Thüringen das CSU-Prestigeprojekt. Seine Zusage an die Christsozialen ließ sich Linken-Ministerpräsident Bodo Ramelow allerdings teuer bezahlen: Im Gegenzug soll eine wichtige Eisenbahnstrecke in seinem Land schneller ausgebaut werden.

Dass ausgerechnet ein Sozialist das Vorhaben der Sozialistenfresser retten musste, liegt vor allem an der SPD. In der Partei ging es auch deshalb chaotisch zu, weil ihr ein strategisches Machtzentrum fehlt. Eigentlich waren sich Parteichef Martin Schulz und Vizekanzler Sigmar Gabriel ei-



Ministerpräsidenten Seehofer, Ramelow: Aus dem Holz des Ultrapragmatikers geschnitzt

nig, dass die unselige Maut endlich den Weg ins Gesetzblatt finden sollte. Die SPD hatte schon in den Koalitionsverhandlungen vor mehr als drei Jahren die Zusage gegeben. Zwar unter Bedingungen, aber die waren nun erfüllt. Vor allem Gabriel war klar, dass Seehofer ein Nein im Bundesrat als Kriegserklärung verstehen würde.

Entsprechend nervös war die Stimmung, als sich die Spitzen der Koalition am Mittwoch vergangener Woche im Kanzleramt trafen. Eigentlich stand das Thema Maut gar nicht auf der Tagesordnung, aber die Union trieb eine Frage um: „Läuft das am Freitag?“ Gabriel und Kanzlerkandidat Schulz versicherten, alles sei geklärt, niemand müsse sich wegen der Abstimmung im Bundesrat Sorgen machen.

Das allerdings war eine Fehleinschätzung. Diverse SPD-regierte Länder kündigten an, das Gesetz in den Vermittlungsausschuss zu schicken – was die Möglichkeit eröffnet hätte, die Verabschiedung des Gesetzes zu verschleppen. Vor allem NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft, der im Mai eine Landtagswahl ins Haus steht, wollte sich nicht den Vorwurf gefallen lassen, das Projekt durchzuwinken. Die Zusage von Gabriel und Schulz war ihr herzlich egal.

Entsprechend irritiert war Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, der sich im Auftrag von Seehofer nun schon seit Jahren müht, die Maut einzuführen. Er hat dafür Abgeordnete bearbeitet, Gutachten verfassen lassen und EU-Vertreter umschmeichelt. Nun bestand die Gefahr, dass das Projekt auf den letzten Metern doch noch irgendwie scheitert. Er nahm den Hörer in die Hand und telefonierte.

Nur einen mautskeptischen Regierungschef aus Berlin, Brandenburg oder Schles-

wig-Holstein musste Dobrindt auf seine Seite ziehen. Der Minister setzte seine Hoffnungen vor allem auf Michael Müller, den Regierenden Bürgermeister von Berlin.

In den vergangenen Monaten war Dobrindt erstaunlich still geblieben, wenn Meldungen über den Berliner Panneflughafen die Runde machten. Dobrindt hoffte, Müller würde sich nun erkenntlich zeigen und der Maut zum Durchbruch verhelfen. Doch zum Ärger des CSU-Mannes wollte Müller davon nichts wissen. „Der braucht Dobrindt nicht mehr anzurufen“, heißt es nun im Verkehrsministerium.

Als sich am Donnerstagabend die Ministerpräsidenten von Union und SPD zu ihren jeweiligen Vorbesprechungen für den Bundesrat trafen, gab es noch keine Lösung. In der Runde der SPD-Regierungschefs im Untergeschoss der Landesvertretung Nordrhein-Westfalens flogen die Argumente hin und her. Schließlich sickerte per SMS durch, dass Seehofer beim Treffen der Union den gesamten Länderfinanzausgleich zur Disposition gestellt hatte, falls die SPD sich querstelle.

Den Genossen war klar, dass es nun um mehr ging als nur um die Maut. Nun musste eine halbwegs gesichtswahrende Lösung her. Teilnehmer berichteten, dass der SPD-Fraktionsvize im Bundestag, Carsten Schneider, gegen 22 Uhr die Idee aufbrachte, man könne im Gegenzug doch etwas von Dobrindt fordern.

Der Abgeordnete hat seinen Wahlkreis in Thüringen, und deshalb hatte er auch ein konkretes Projekt im Kopf: den Ausbau der sogenannten Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Weimar und Gößnitz. Schneider nahm Kontakt zum Erfurter Ministerpräsidenten Ramelow auf. Auch der fand die Idee verlockend, sich

ein CSU-freundliches Votum versilbern zu lassen.

Trotzdem blieben die Mehrheitsverhältnisse unklar, die SPD-Runde ging ergebnislos auseinander. Bis spät in die Nacht bemühte sich Gabriel, diverse sozialdemokratisch regierte Länder von der Anrufung des Vermittlungsausschusses abzuhalten. Auch Dobrindt telefonierte, fragte, machte Angebote, köderte. Umgekehrt stellten die Länder Forderungen, die – je nach Sichtweise – mal angemessen, mal unverschämt waren.

Die vielversprechendsten Gespräche entwickelten sich mit Thüringen, weil es dort eine konkrete Vorstellung gab. Das Land hatte Dobrindt ursprünglich gar nicht auf seiner Rechnung, weil er eine rot-rot-grüne Regierung selbst in optimistischen Stunden nicht zum potenziellen Unterstützerkreis für seine Ausländer-Maut zählte.

Doch Thüringen zeigte sich nun konstruktiv. Am Freitagmorgen gegen 7.30 Uhr signalisierte der Erfurter Staatskanzleichef Dobrindt, er möge sich umgehend bei Ministerpräsident Ramelow melden.

Nachdem beide telefoniert hatten, ließ der Verkehrsminister in aller Eile von seinen Beamten klären, was er konkret zusagen könne. Schließlich gab er Ramelow sein Wort, das Eisenbahnprojekt schneller voranzutreiben. Der Thüringer Ministerpräsident vermerkte der Form halber, dass er die Maut nach wie vor ablehne, aber der Europäische Gerichtshof darüber befinden solle. Dann sagte er Dobrindt zu, allerdings nur vorläufig.

Deshalb war die Konstruktion nach wie vor fragil. In der Besprechung der Unionsseite um 8.30 Uhr herrschte noch Unsicherheit. Die Runde ging mit der Losung auseinander: Entweder es klappt, oder es würde eine beinharte Auseinandersetzung mit der SPD geben.

Es war bereits kurz vor halb zehn, wenige Minuten vor Beginn der Sitzung des Bundesrats, als Dobrindt auf dem Flur im Ostflügel des Gebäudes wartete. Wenige Meter entfernt beriet die Thüringer Delegation ihr finales Votum. Nach zwei Minuten stand fest: Das Land wollte den Vermittlungsausschuss nicht anrufen. Damit hatte sich der jahrelange Kampf des Verkehrsministers für die Maut ausgezahlt.

Der eigentliche Protagonist fehlte an jenem Freitag in Berlin allerdings: Bodo Ramelow. Er hatte einmal mehr bewiesen, aus welchem Holz er geschnitzt ist – dem des Ultrapragmatikers. Ramelow hat nicht nur die CSU glücklich gemacht, sondern mit dem zugesagten Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke in Thüringen auch einen späten Sieg im Sinne von Lenin erkämpft. Der hatte einst erklärt: „Kommunismus – das ist Sowjetmacht plus Elektrifizierung des ganzen Landes.“

Sven Böll, Horand Knaup, Wolf Wiedmann-Schmidt