

Artikel publiziert am: 12.03.10

Datum: 13.03.2010 - 09.18 Uhr

Quelle: <http://www.merkur-online.de/lokales/nachrichten/martin-zeil-interview-der-tunnel-steht-koalitionsvertrag-670412.html>

Martin Zeil im Interview: "Der Tunnel steht im Koalitionsvertrag"

München - Der Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels steht auf der Kippe. In der CSU, bei den Grünen, auch bei der FDP regt sich Widerstand. Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) kann das kaum recht sein. Er kämpft weiter für die Röhre.



© mw

Funkt „SOS“: Martin Zeil will die Reihen in der Koalition für den wankenden zweiten Tunnel schließen.

[Herr Zeil, gegen den Bau des zweiten S-Bahn-Tunnels regt sich heftiger Widerstand. Fürchten Sie um das Projekt?](#)

Ich habe von Anfang an klar gemacht, dass wir nach vielen, vielen Jahren der Planungen jetzt zu einer Entscheidung kommen müssen. Wir haben alle möglichen Alternativen gründlich untersucht – den Südring, den Nordtunnel light. Alle haben schlechter abgeschnitten. Das Ergebnis ist eindeutig. Jeder, der jetzt entscheidet – im Stadtrat und im Landtag – muss wissen: Es gibt nur diese eine Lösung oder auf Jahre oder möglicherweise Jahrzehnte gar nichts.

[Die CSU droht abzuspringen. Ist die Koalition im Landtag gefährdet?](#)

Diese Frage stellt sich für mich nicht. Ich habe viele Gespräche geführt und sehe eine sehr gute Chance, dass eine große Mehrheit der CSU-Fraktion zustimmen wird. Darauf setze ich. Deshalb lautet mein Appell: Die Staatsregierung muss in dieser wichtigen Frage handlungsfähig sein! Schließlich haben wir den Bau der Stammstrecke auch im Koalitionsvertrag von FDP und CSU niedergelegt.

[Auch die FDP im Stadtrat ist gegen den Bau der zweiten Stammstrecke. Sind Sie sauer auf die Kollegen?](#)

Das ist nicht meine Art. Mir war wichtig, dass sich alle Münchner Abgeordneten der FDP im Landtag einstimmig hinter diese Konzeption gestellt haben.

[Gibt es Verkehrspolitiker unter den Münchner FDP-Abgeordneten?](#)

Nein, nicht im engeren Sinne.

Wie weit sind Ihre Finanzierungsgespräche mit dem Bund fortgeschritten?

Uns ist klar gesagt worden: Umso schneller die bayerische Position klar ist, desto schneller können die Gespräche zum Abschluss gebracht werden. Der Bundesverkehrsminister steht dem Projekt sehr wohlwollend gegenüber. Wir wollen heuer noch die Finanzierungsvereinbarung abschließen. Es geht ja auch um die GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, d. Red.), die 2019 auslaufen. Wir setzen zudem auf Sondermittel aus der Olympia-Bewerbung.

Eine Anhörung im Landtag zeigte, dass es sehr schwer werden dürfte, den Tunnel bis 2018 fertigzustellen. Wie können Sie dann auf Sondermittel hoffen?

Das stimmt nicht. Das ist nur so ausgelegt worden. Die Gutachter haben klar gesagt, dass wir durch abschnittsweises Bauen rechtzeitig fertig werden können. Natürlich kann heute keiner eine Garantie dafür abgeben. Aber das Projekt erfüllt alle Voraussetzungen dafür, es bis 2018 zu schaffen. Bei einem Nordtunnel wären wir frühestens 2023, wahrscheinlich sogar erst 2025 fertig.

Wollen Sie denn dann in Abschnitten des Tunnels zu bauen beginnen, wenn in anderen – insbesondere in Haidhausen – noch keine Planfeststellung, also eine Genehmigung vorliegt?

Wenn wir den Bau beschließen, dann kann man nicht auf das langsamste Glied in der Planungskette warten. Juristisch ist das möglich, und es ist ja nicht das erste Mal, dass der Staat so ein Projekt realisiert.

Falls die Finanzierung des Tunnels scheitert, haben Sie dann einen Plan B?

Was wir ausgearbeitet haben, ist ja schon der Plan B zu dem berühmten Plan A, der sich nicht realisieren hat lassen . . .

. . . der Transrapid.

Genau. Jetzt ist das Zeitfenster offen. Wenn wir erst in den nächsten Jahren anfangen, wird es sicher nicht einfacher. Das ist auch der Grund, warum ich so dränge.

Ihre Kollegen der Rathaus-FDP drängen lieber zu einem Sofortprogramm auf den Außenästen, das einen Zehn-Minuten-Takt ermöglichen soll . . .

Das springt alles zu kurz. Wir sehen doch heute schon, wie überlastet die Stammstrecke ist. Deswegen wird uns so ein Minimalprogramm nicht weiterbringen, sondern eher zurückwerfen.

Ihre Vorgänger haben zehn Jahre an dem Projekt geplant, es wurde bisher aber nichts daraus. Können Sie sagen, warum es ausgerechnet jetzt in der Finanznot klappen soll?

Der Prozess ist ja bisher immer wieder unterbrochen worden, nicht zuletzt wegen der Planungen für den Transrapid. Noch nie waren wir so weit wie jetzt: Wir haben ein in sich geschlossenes Konzept mit festen Nutzungsziffern. Es wäre ein ganz schlechtes Zeichen, wenn das Ganze jetzt kurz vor der Realisierung wieder umgeworfen wird.

Interview: Matthias Kristlbauer