



'Wir dürfen nicht Getriebene sein' 'In München können wir es uns nicht leisten, gar nichts zu machen.'

Verkehrsminister Martin Zeil will mehr mit den Gegnern der zweiten Stammstrecke und der dritten Startbahn am Flughafen sprechen - um eine Eskalation der Proteste zu verhindern

Herr Zeil, mit der dritten Startbahn und der zweiten S-Bahn-Stammstrecke sind Sie für zwei umstrittene Großprojekte zuständig. Fürchten Sie eine Eskalation wie in Stuttgart?

Wir haben hier schon einiges besser gemacht. Die Chancen sind also sehr gut, dass sich die Situation hier nicht so zuspitzt und verhärtet.

Was wurde denn bitte in Sachen Flughafen getan?

Wir haben sehr früh das Umland in verschiedensten Gremien einbezogen, in das Flughafenforum, den Nachbarschaftsbeirat. Es gibt für die Lasten den Umlandfonds - und einen ständigen Dialog mit den betroffenen Gemeinden. Eine sehr vorausschauende Strategie.

Kritiker sagen: Alibi-Veranstaltungen.

Jemand, der unmittelbar betroffen ist vom Flughafen, der im Extremfall sogar umziehen muss - für den ist es natürlich schwer. Da bin ich Realist. Daher gilt: Auch wenn die Entscheidungen für solche Projekte rechtsstaatlich einwandfrei und mit demokratischen Mehrheiten getroffen wurden, darf man sie nicht einfach durchziehen. Die Welt ändert sich ständig, schon deshalb muss man immer wieder den Dialog suchen, die Entscheidung begründen und die Menschen mitnehmen. Das ist hier in vorbildlicher Weise geschehen.

Nun ja, der frühere Finanzminister Kurt Faltthäuser hat die Startbahngegner schlicht als Krakeeler bezeichnet.

Das darf man nicht tun. Die Wortwahl ist nicht angemessen. Auch in der Politik sollte der Ton die Musik machen.

Und wie wollen Sie den Protesten gegen die zweite Stammstrecke begegnen?

Auch da haben wir einiges getan: Es gibt zwei weitere Gutachten, die Alternativen ausloten - das hätten wir nicht unbedingt machen müssen. Wir haben die Planungen aktualisiert und konnten so im Münchner Stadtrat wie im Landtag einige Zweifler überzeugen. Was jetzt kommen muss, ist eine sehr offene und transparente Kommunikationsstrategie. Hier müssen wir das Signal auf Grün stellen - das ist ein gemeinsames Anliegen von Oberbürgermeister Ude und mir. Und die Grundzüge dieser Strategie habe ich vergangene Woche mit der Bahn vereinbart.

Wie soll das aussehen?

Es soll etwa ein festes Bürgerbüro geben, wo sich die Bürger informieren können. Ich könnte mir zum Beispiel vorstellen, dies in einem S-Bahn-Wagen unterzubringen, der in München unterwegs ist, insbesondere in den am meisten betroffenen Stadtteilen. Dort sollen die Leute früh und fortlaufend über die Planungen und die nächsten Schritte unterrichtet werden, auch über Themen wie mögliche Entschädigungen. Die Bürger dürfen nicht das Gefühl haben, dass ihnen Informationen vorenthalten werden. Schließlich bauen wir die S-Bahn-Strecke ja nicht aus Selbstzweck, sondern für die Menschen. Und wir dürfen nicht Getriebene sein - so wie das zuletzt in Stuttgart passiert ist. Ich will auch ein breites Bündnis von Befürwortern schmieden, mit Gewerkschaften und Wirtschaftsverbänden zum Beispiel. Das alles wollen wir in den nächsten Wochen festzurren und ab Frühjahr 2011 umsetzen.

Wollen Sie eine unabhängige Stelle schaffen oder eine von Bahn und Freistaat betriebene?

Das müssen wir mit den Partnern, mit der Bahn und der Stadt, noch besprechen - ich hätte es gerne so unabhängig wie möglich. Damit die Leute ein Höchstmaß an Vertrauen aufbauen können. An der Spitze sollte eine Persönlichkeit stehen, die ebenso vertrauenswürdig wie unabhängig ist.

An wen denken Sie da?

Die Gedanken sind frei. Aber für Namen ist es noch zu früh.

Heiner Geißler hätte ab Weihnachten wieder Zeit...

Wenn wir vorausschauend agieren und die Menschen mitnehmen, dann brauchen wir keinen Schlichter.

Kann diese Person dann auch Planungen und Bauarbeiten beeinflussen oder gibt sie den Bürgern nur Informationen?

Das Planfeststellungsverfahren läuft unabhängig, dabei bleibt es selbstverständlich. Aber dort sind die Betroffenen ja bereits einbezogen, weil dort ihre Einwendungen geprüft werden. Mir geht es eher darum, Ängste abzubauen, in Haidhausen zum Beispiel wegen der Baustelle: Wie kann man die Kinder auf den Spielplätzen vor Lärm schützen, wie älteren Menschen ihre gewohnten Fußwege belassen? Bei diesen Fragen darf man nicht nur reden, sondern muss auch handeln.

Und Sie glauben, dass Sie, wenn Sie jetzt ein rollendes Info-Büro haben, später keine Wasserwerfer brauchen?

Mit Widerständen muss man immer rechnen, aber wir wollen mit den Bürgern reden und sie überzeugen. Ich denke hier nicht in Freund-Feind-Kategorien und an Wasserwerfer denke ich schon gar nicht. Härter vorgehen sollten wir nur gegen die Grünen, die sich hier sehr widersprüchlich verhalten: Einerseits für den öffentlichen Personennahverkehr, andererseits immer gegen die konkreten Projekte sein. Nur weil es einem ins politische Kalkül passt.

Viele Kritiker stoßen sich an den immensen Kostensteigerungen bei Großprojekten. Was macht Sie denn so sicher, dass die zweite Stammstrecke nur 1,63 Milliarden Euro kosten wird?

Selbstverständlich bleiben bei einem Projekt, das sich bis 2017 hinzieht, die Kosten nicht auf dem Stand von 2009. Wir rechnen also eine gewisse Kostensteigerung rein - es wird aber keine Kostenexplosion geben.

Unterm Strich steht welche Summe?

Wir haben in unseren Berechnungen einen vorsichtigen Kostensteigerungsfaktor von drei Prozent pro Jahr berücksichtigt

. Am Ende wird eine Summe für Bau- und Planungskosten von rund zwei Milliarden Euro stehen.

Wegen Stuttgart 21 sagt Ihr FDP-Ministerkollege in Baden-Württemberg, Ulrich Goll, die Menschen seien wohlstandsverwöhnt und dächten nur an sich. Teilen Sie diese Einschätzung?

Es gibt solche Tendenzen. Auch ich sehe manches mit Sorge. Denn wir dürfen im globalen Wettbewerb den Anschluss nicht verlieren. Hätten die Generationen vor uns so gedacht, dann hätte Bayern diesen Aufschwung nie genommen. Ohne den Flughafen und den Ausbau der S-Bahnen - nicht nur in München, sondern auch in Nürnberg - stünde Bayern heute nicht da, wo es ist: an der Spitze. Auf der anderen Seite sind die Menschen bei den Themen Umweltverträglichkeit und Kostensteigerungen sensibler und wachsamer geworden. Deshalb sind wir verpflichtet, die Skeptiker immer wieder zu überzeugen und ihnen zu vermitteln, warum diese Projekte notwendig sind. Den Kritikern in München sage ich: Was wir uns gar nicht leisten können, ist, dass wir überhaupt nichts machen. Ähnliches gilt für Energieleitungen. Ohne

leistungsstarkes Stromnetz werden wir gegenüber dynamischeren Regionen zurückfallen.

Für mehr Öko-Strom braucht es neue Hochspannungsleitungen, die sind so beliebt wie Pickel am Morgen. Graut Ihnen vor der Auseinandersetzung?

Nein, die Leute lassen sich durchaus von Argumenten überzeugen. Das habe ich beim Streit über die Errichtung eines neuen Gaskraftwerks in Haiming in Ostbayern festgestellt.

Bayern bekommt also in den nächsten Jahren flächendeckend Bürgerbüros?

Nein, das nicht. Ich bin ja selbst ein wandelndes Bürgerbüro. Wir führen diesen Dialog nun offensiv - und fangen bei der zweiten Stammstrecke damit an.

Interview: Kassian Stroh

und Marco Völklein

Quelle: [Süddeutsche Zeitung](#)

[Nr.260, Mittwoch, den 10. November 2010 , Seite 2](#)

[Fenster schließen](#) 