

# Zweiter Stammstreckentunnel

## Kosten: 3,1 Milliarden - Nutzen: Null

Die erwarteten Kosten für den Bau des 2. Tunnels der S-Bahn-Stammstrecke steigen unaufhörlich. Auf 3,1 Milliarden Euro belaufen sich die Schätzungen der DB AG mittlerweile.

**Großer Dissens herrscht bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Tunnelprojekts: während die Bayerische Staatsregierung mit einem positiven volkswirtschaftlichen Effekt rechnet, befürchtet der Verein der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau auf dreißig Jahre gerechnet einen volkswirtschaftlichen Schaden von 8,6 Milliarden Euro.**

§Deshalb fordern wir die Staatsregierung auf, die Klärung der Nutzen-Kosten-Rechnung in einem öffentlichen Verfahren zu veranlassen.ö, heißt es am Ende der Pressemitteilung der Haidhauser Bürgerinitiative vom 19.07.2015. Denn unterschiedlicher könnten die volkswirtschaftlichen Bewertungen des Tunnelprojekts momentan nicht ausfallen. Auf der einen Seite hat die Firma Intraplan im Auftrag der Bahn einen positiven Nutzen durch schnellere Verbindungen errechnet, die täglich rund 600 000 Fahrgastminuten einsparen. Ganz anders die Studie, die die Haidhauser Bürgerinitiative beim Planungsbüro Vieregge und Rößler in Auftrag gegeben hatte: Auf Fahrzeitverlängerungen in Höhe von 391 000 Fahrgastminuten war die Studie gekommen, die die BI bereits im Januar dieses Jahres vorgestellt hatte. Damals wurden Vieregge und Rößler von Intraplan kritisiert, weil sie sich auf Zahlen von 1998 und von 2002 berufen hatten. Allerdings war weder von der Staatsregierung, der Bahn, dem MVV noch von Intraplan aktuelles Zahlenmaterial zu erhalten. Nun ist es der BI gelungen, trotzdem an aktuelle Zahlen zu kommen, die aber die Planungen für einen zweiten Stammstreckentunnel noch schlechter wegkommen lassen. Auf verlängerte Fahrtzeiten in Höhe von 700 000 Fahrgastminuten pro Tag beläuft sich das Ergebnis der Neuberechnung von Vieregge und Rößler. Damit ein Verkehrsprojekt auf öffentliche Gelder, in

diesem Fall auf Bundesgelder hoffen kann, muss in der Nutzen-Kosten-Analyse mindestens der Faktor 1,0 gegeben sein. Dieser Faktor wäre laut Vieregge und Rößler nicht nur unterschritten, er läge bei Null.

§Selbst wenn der Tunnel gebaut würde, wäre es volkswirtschaftlich sinnvoller, ihn nicht zu benutzen. Die langen Zugangswege würden für die Fahrgäste längere Reisezeiten bedeuten und zu einer Abwanderung von der S-Bahn zum PKW führenö, so die BI in ihrer Presseerklärung vom 19. Juli. Um das Planungsdebakel greifbar zu machen, hat die BI die Reisezeitverluste, die zusätzlichen Betriebskosten und die Annuitäten der aktuell 3,1 Milliarden Baukosten zusammengerechnet: so ergäbe sich auf eine Laufzeit von 30 Jahren gerechnet ein volkswirtschaftlicher Schaden von 8,6 Milliarden Euro.

Selbst wenn man die Zahlen von Intraplan und der DB AG aus dem Jahr 2012 zu Grunde legt, wäre laut BI durch die jüngste Kostensteigerung der Nutzen-Kosten-Koeffizient von 1,23 auf 0,8 reduziert und die Förderfähigkeit dahin.

Durchaus hilfreich für die Transparenz der Tunneldebatte wäre natürlich die Offenlegung aller Zahlen und Berechnungswege. Doch auch die parlamentarische Anfrage im Bayerischen Landtag des Fraktionsvorsitzenden Michael Piazzolo von den Freien Wählern im März dieses Jahres, die 20 Fragen zu Details der Fahrzeitberechnung beinhalteten, blieb komplett unbe-

antwortet. Was die Staatsregierung mit dieser Verdunkelungspolitik bei einem öffentlichen Bauprojekt bewirken will, dürfte bis auf weiteres ihr Geheimnis bleiben.

Im Münchner Stadtrat scheint sich hingegen die Meinung durchgesetzt zu haben, dass derjenige verlassen ist, der sich auf Projekte der Deutschen Bahn verlässt. Denn jüngst fiel die Entscheidung, die U4/ U5 bis Pasing zu verlängern. Diese Ost-West-Verbindung, die ziemlich parallel zur Stammstrecke verläuft, könnte dann zumindest zu einer gewissen Entlastung des innerstädtischen S-Bahn-Verkehrs führen. Die momentan auf 547 Millionen Euro bezifferten Baukosten wären dann wesentlich besser als beim S-Bahn-Tunnel investiert.

M.W.