



19. Juli 2015

Pressemitteilung

**8,6 Milliarden Euro
volkswirtschaftlichen Schaden verursacht der S-Bahn-Tieftunnel
Gutachten vom Januar 2015 bestätigt sich!
Nach Fertigstellung des zweiten Stammstrecken-Tunnels werden die Reisezeiten länger.**

Die aktuellen Fahrgastzahlen bestätigen, dass sich die gesamte Fahrzeit aller S-Bahn-Nutzer nicht verbessern wird. Im Gegenteil, sie verlängert sich um rund 700000 Minuten pro Tag. Hauptgrund dafür sind die Reisezeitverluste aufgrund zusätzlich notwendiger Umstiege und die langen Wege bedingt durch die extreme Tiefenlage der Tunnelbahnhöfe. Sie fressen die Gewinne des Express- und 15-Minuten-Taktes bei weitem auf. Eine Reisezeitverlängerung stellt einen negativen Nutzen bzw. Schaden im Sinne der Standardisierten Bewertung dar. Die Kosten sind höher als der Nutzen. Der Nutzen-Kosten-Wert ist kleiner als 1,0. In diesem extremen Fall sogar kleiner als 0 ! und deshalb eine Investition unwirtschaftlich.

Der zweite S-Bahn-Tunnel darf nicht mit Steuergeldern gebaut werden!

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 auf den Pkw führen.

Summiert man den volkswirtschaftlichen Schaden, das ist die Summe aus bewerteten Reisezeitverlusten, zusätzlichen Betriebskosten und Annuitäten der Investition von derzeit 3,1 Mrd. Euro über 30 Jahre, dann ergibt sich eine Summe von 8,6 Milliarden Euro.

Die Bürgerinitiative hatte im Januar 2015 eine Studie vorgelegt, die für den Zweiten S-Bahn-Tunnel einen Fahrzeitverlust von mindestens 400000 Minuten errechnete, während die von der Staatsregierung veröffentlichte und von der Firma Intraplan verfasste Bewertung einen Fahrzeitgewinn von 600000 Minuten ermittelte. Die Planer von Intraplan wiesen den Vorwurf, sie hätten falsch gerechnet, vehement zurück (SZ vom 16.01.2015, S.44). Des Weiteren wurden die alten Fahrgastzahlen von 1998, 2002 bemängelt. Neuere Zahlen wurden jedoch von MVV und Staatsregierung nicht zur Verfügung gestellt. Wir wollten Klarheit und forderten die Staatsregierung auf, die bislang geheim gehaltenen Details der Berechnung offen zu legen. Ohne Erfolg!



Auf eine gleich gerichtete parlamentarische Anfrage von Professor Piazzolo, Freie Wähler im März 2015, wurde von den 20 präzisen Fragen zu Einzelheiten der Fahrzeitberechnung keine einzige beantwortet. Allerdings ist aus einer Antwort zum Betriebsprogramm von zwei Planfällen des Zweiten S-Bahn-Tunnels ersichtlich, dass beim Tieftunnel die längeren Fußwege nicht berücksichtigt wurden.

Die nun mit aktuellen Zahlen ermittelte Fahrzeitverlängerung von 700000 Minuten steht im völligen Gegensatz zu dem in der Intraplan-Rechnung implizierten 600000 Minuten Fahrzeitgewinn! Die Studie die zu diesem Ergebnis führt ist für jedermann zugänglich und der Rechenweg nachvollziehbar.

Selbst wenn der Nutzen laut NKU von 2012 richtig wäre, hat sich durch die aktuelle Kostensteigerung der Faktor von 1,23 bereits auf 0,8 reduziert.

Im Hinblick auf den insoweit zu erwartenden negativen Faktor bei der NKU wäre das Projekt als nicht förderfähig einzustufen. Unter diesen Voraussetzungen wäre ein Antrag der Staatsregierung auf öffentliche Fördermittel nach öffentlichem Recht nicht zulässig. Das Risiko, ohne Fördermittel vom Bund dazustehen, ist einfach zu groß um es zu ignorieren. Deshalb fordern wir die Staatsregierung auf, die Klärung der Nutzen-Kosten-Rechnung in einem öffentlichen Verfahren zu veranlassen.

Für die BI Haidhausen
Dr. Walter Heldmann