

Haidhauser

nachrichten

Dezember 2016

Preis 1,20 Euro

42. Jahrgang

Nr. 12/2016

B 4296 E

Haidhauser Nachrichten
Breisacher Straße 12, 81667 München

Zweiter S-Bahntunnel

Noch ist das „Murksprojekt“ nicht durch

Grüne und Freie Wähler äußern heftige Kritik im Landtag am geplanten 2.S-Bahn-Stammstreckentunnel und betrachten ihn als nicht förderfähig. Die Forderung nach einer erneuten Wirtschaftsprüfung scheitert an der Mehrheit von CSU und SPD. HN stellt Anfrage an den Bundesrechnungshof.

Würden Sie viel Geld für etwas ausgeben, das schlechter ist, als das, was Sie schon haben?

Was bei jedem klar denkenden Menschen nur Kopfschütteln hervorrufen würde, geschieht gerade beim 2.S-Bahnstammstreckentunnel.

Nach wie vor sieht der zukünftige Fahrplan nur noch einen 15- bzw. 30-Minutentakt statt eines momentan üblichen 10 bis 20 Minutentaktes vor. Die stündliche Kapazität auf der Stammstrecke würde sich

von 30 lediglich auf 33 Züge erhöhen. Unter dem Strich verschlechtert sich die Situation für alle Fahrgäste, die den neuen Tunnel benutzen, weil sie wegen der großen Tiefe des Tunnels und erzwungenermaßen häufigeren Umsteigens erheblich länger unterwegs sein werden, als auf der existierenden Stammstrecke.

Um die Verschwendung von Steuergeldern zu vermeiden, wird normalerweise jedes von der öffentlichen Hand finanzierte Bauprojekt

einer standardisierten Bewertung unterzogen, die den Nutzen-Kosten-Faktor eines Vorhabens unter die Lupe nimmt. Dabei gilt, dass mindestens soviel volkswirtschaftlicher Nutzen entstehen muss, wie Geld investiert wurde. Der Faktor 1,0 ist also die absolute Untergrenze für eine staatliche Finanzierung. Spätestens seit den jüngsten offiziellen Kostenschätzungen kann diese Untergrenze nicht mehr eingehalten werden, was sowohl die Landtagsgrünen monierten, als auch Michael Piazzolo, Landtagsab-

Fortsetzung auf Seite 6



Journalisten im Einsatz – manchmal gefährlich, manchmal mit tödlichen Folgen

Zweiter S-Bahntunnel

Fortsetzung von Seite 1

Noch ist das

Bundesrechnungshof – walte deines Amtes!

Der Bund darf ein Verkehrsprojekt unter bestimmten Bedingungen mitfinanzieren. So muss „das Vorhaben u. a. nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sein. Auch die Berücksichtigung der besonderen Bedingungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist eine zwingende Bedingung für die Mitfinanzierung des Bundes. Für die Kontrolle der Bedingungen ist der in Bonn beheimatete Bundesrechnungshof zuständig. Er prüft das Verwaltungshandeln der Bundesbehörden, hat aber keine Exekutivgewalt. „Er muss durch seine Argumente überzeugen“, so der Bundesrechnungshof auf unsere Anfrage.

Ziel und Art seiner Prüfungen bestimmt der Bundesrechnungshof in eigener Verantwortung. „Bei der Auswahl seiner Prüfungsschwerpunkte nutzt der Bundesrechnungshof sämtliche Informationen, die ihm bei seiner Prüfungstätigkeit, aber auch durch Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern oder durch die Berichterstattung in öffentlichen Medien zugänglich sind“, so die Behörde.

Zum geplanten Bau des 2. S-Bahntunnels teilt der Rechnungshof mit: „Im Falle der zweiten Stammstrecke der S-Bahn München liegen noch keine prüffähigen Entscheidungen und Unterlagen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vor. Sobald diese vorliegen, wird der Bundesrechnungshof sich damit näher befassen.“

Betrachten wir diese Aussage als Einladung, den Bundesrechnungshof auf den in mehrfacher Hinsicht nicht förderfähigen Tunnelneubau hinzuweisen. In der Hoffnung, dass die Argumente des Bundesrechnungshofs die politischen Entscheidungsträger zu überzeugen, eine Mitfinanzierung des Bundes zu unterbinden.

anb



„Murksprojekt“

nicht

durch

geordneter der Freien Wähler, auf einer Pressekonferenz Anfang November ausführlich kritisierte. Belief sich der Nutzen-Kosten-Faktor in der standardisierten Bewertung von 2011/2012 noch auf 1,04, verschlechterte sich der Wert laut Piazzolo angesichts gestiegener Investitionskosten von damals rund 2 Milliarden auf aktuell 3,84 Milliarden inklusive Risikopuffer, auf nur noch 0,5. „Somit ist eine zweite Stammstrecke, wie sie jetzt geplant wird, nicht förderfähig“, sagt Piazzolo auf der Pressekonferenz und verweist auf Berechnungen der Vieregg-Rössler GmbH.

Auch die Grünen machten den Tunnel im Bayerischen Landtag zum Thema. Nichts anderes als ein „Murksprojekt“ und ein „Milliardengrab“ ist für den Grünen-Verkehrsexperten Markus Ganserer der beschlossene S-Bahn-Tunnel. Auch die Grünen sehen durch den Tunnelbau eine Verschlechterung des S-Bahnverkehrs auf die Fahrgäste zukommen.

Der Antrag der Grünen, den Tunnel einer aktualisierten Wirtschaftlichkeitsprüfung zu unterziehen, wurde am 24. November mit den Stimmen von CSU und SPD abgelehnt.

„Wenn wir das ganze Projekt beerdigen würden, fingen wir bei Adam und Eva an mit den Planungen“, sagte der CSU-Landtagsabgeordnete Eberhard Rotter. Der Nutzenkostenfaktor sei größer als 1,0. Wie dieser Faktor angesichts der

jüngsten Kostensteigerungen zustandekommen soll, erklärte Rotter aber nicht.

Dass andere wichtige Verkehrsprojekte unter dem Milliardengrab S-Bahntunnel leiden werden, ist überdies zu befürchten.

Darunter dürfte neben den vielen notwendigen und überfälligen Baumaßnahmen im Münchner S-Bahn-Netz der von etlichen Verkehrsexperten immer wieder geforderte Ausbau der größtenteils bereits vorhandenen Gleisstrecken für einen Nord- und einen Südring fallen. Noch absurder stellen sich die unrentablen Tunnelplanungen im Vergleich zu wirklich wichtigen bayerischen Verkehrsprojekten wie den viergleisigen Ausbau der Rosenheimer Strecke zum Brenner-Basistunnel oder die Elektrifizierung der Lindauer Trasse, dem zukünftigen Zulauf zum Gotthardtunnel dar.

Doch noch bleibt ein kleiner Hoffnungsschimmer. Zum einen laufen noch einige Klagen, unter anderem von der Haidhauser Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbau, die ebenfalls die mangelnde Rentabilität des Verkehrsprojekts thematisieren.

Zum anderen bleibt abzuwarten, ob gewisse Kontrollgremien den laxen Umgang der CSU mit Steuergeldern doch nicht teilen. Aktuell läuft eine Anfrage der Haidhauser Nachrichten beim Bundesrechnungshof zum Thema Tunnelkosten.

Markus Wagner



München Hauptbahnhof: Deutsche Bahn preist eigene Planung.