

# Forum

## Zweite S-BAHN-STAMMSTRECKE

### Zweifel am Durchbruch

'Tunnel vor dem Durchbruch' und Kommentar 'Eine Koalition ohne die Grünen', 26.Oktober:

#### Schrecken ohne Ende

Hier versteht sich eine Redaktion als Antreiber eines durchaus nicht unumstrittenen Projekts. Ist Herr Schäfer ein solcher Verkehrsexperte, dass er diese Verantwortung tragen kann? Oder geht es darum, dass man bereit ist, ein Ende mit Schrecken in Kauf zu nehmen, damit der Schrecken ohne Ende, den Herr Wiesheu 2001 angestoßen hat, endlich vorbei ist?

Mit Herrn Schäfer und Herrn Völklein kann ich mich ja vielleicht für das Jahr 2030 (sofern wir es erleben) am Marienhof verabreden. Dann schauen wir mal, ob es dann gelungen ist, die bis dahin sicherlich anfallenden drei Milliarden Euro zu verbuddeln, oder ob es doch ein paar Jahre später wird, ob man noch diskutiert, oder ob etwas ganz anderes passiert ist. Ganz sicher bin ich allerdings, dass weder irgendwelche Politiker noch Journalisten für das Desaster zur Verantwortung gezogen werden. Herr Wiesheu lebt ja auch ruhigen Gewissens auf dem Altenteil und betrachtet wahrscheinlich das von ihm ausgelöste Chaos mit mildem Lächeln aus der Entfernung. Edmund Lauterbach, Unterschleißheim

#### Dumpfes Triumphgeheul

Ihre 'Berichterstattung' über die Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke empfinde ich als substanzlosen Jubel-Journalismus. Weil schon die Fakten nicht zusammenpassen. Wenn der Haushaltsausschuss des Bundestages den Antrag eines SPD-Abgeordneten mit den Stimmen von CDU und FDP abgelehnt hat, kann doch nicht eine Spalte daneben behauptet werden, SPD, CDU und FDP hätten im Haushaltsausschuss Zustimmung signalisiert. Und warum messen Sie der angeblichen Äußerung eines unzuständigen Ministers, die dieser noch nicht einmal bestätigt hat, eine derartige Bedeutung bei? Wo ist eine Zustimmung in Sicht, wenn das zuständige Finanzministerium nur mitteilt, man prüfe noch? Von einer intelligenten Zeitung hätte ich außerdem erwartet, dass sie sich ernstlich mit der rechtlichen Zulässigkeit des Finanzierungstricks auseinandersetzt, der hier so heldenhaft ersonnen worden ist. Wie kann es sein, dass eine direkte Finanzierung haushaltsrechtlich verboten ist, der Verzicht auf einen millionenschweren Darlehensrückzahlungsanspruch aber angeblich nicht. Warum darf die Flughafengesellschaft Schienenprojekte finanzieren, die sie nicht selbst betreiben kann? Wie steht es um ein öffentliches Haushaltsrecht, das solche einfachen Umgehungen ermöglicht? Leider haben Sie aber nicht einmal die Fragen aufgeworfen, sondern sind stattdessen in dumpfes Triumphgeheul ausgebrochen. Warum eigentlich?

Warum soll ein Milliarden Ding gebaut werden, das in Gutachten nur mit Ach und Krach über die Wirtschaftlichkeitshürde gehoben werden konnte? Wie sieht die Kosten-Nutzen-Rechnung aus, wenn man zwischenzeitliche Baukostensteigerungen einrechnet? Wer trägt die Kosten, wenn das am Ende, wie zu erwarten, nicht zwei, sondern vier oder fünf Milliarden Euro kostet? Was könnte man mit diesem Geld Gutes tun für den öffentlichen Nahverkehr in und um München? Eckart Ratschow, München

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Montag, den 05. November 2012, Seite 65