

Zweiter S-Bahn-Tieftunnel: Mit Volldampf ins Milliardengrab!

Teil 1: Abgesang auf die Vernunft

von Dr. Clemens Pingel

Flächenbahn statt Tunnelwahn – der Plan A der Umweltverbände

Bereits im Juli 2012 hat die Münchner LINKE im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung deutlich gemacht, dass sie den Zweiten S-Bahn-Tunnel – gemeinsam mit dem VCD und der Bürgerinitiative Haidhausen – ablehnt. Als bessere Alternative forderte sie einen massiven und schrittweisen Ausbau der Schienen-Infrastruktur für den S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr im Großraum München auf der Grundlage eines Konzeptes, das die Planer Baumgartner/Kantke/Schwarz (BKS) gemeinsam mit mehreren Umweltverbänden (BN, PRO BAHN, VCD, AAN im Münchner Forum, Green City) im Januar 2012 als „Plan A“ veröffentlicht haben. Die Gesamtkosten dieses Konzeptes wurden seinerzeit auf 2,5 Mrd. Euro veranschlagt und liegen damit deutlich unter denen des Zweiten S-Bahn-Tunnels. Da sich diese Summe auf einen Zeitraum von 17 bis 18 Jahren verteilt, ergeben sich jährliche Investitionskosten von lediglich 140 bis 150 Mio. Euro (und damit weniger als beim U-Bahn-Bau in den 1980er/90er Jahren). Mit dieser vergleichsweise geringen Investitionsrate ließe sich nicht nur der Südring ausbauen, sondern auch die Außenäste der S-Bahn. Der dann mögliche 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Strecken (anstelle des amtlich geplanten 15-Minuten-Taktes) würde die Leistungsfähigkeit des Systems auch ohne neuen Tunnel auf 1,5 Millionen Personen pro Tag verdoppeln. Dies wäre die Voraussetzung dafür, dass das angestrebte Verhältnis zwischen dem Verkehr im Umweltverbund (zu Fuß, per Rad und öffentlich) und dem motorisierten Verkehr – der sog. „Modal-Split“ – von 70 : 30 im Stadt-Umland-Verkehr bzw. von 75 : 25 im Stadtverkehr erreicht werden kann. Der Plan A stützt sich auf einen (mit etwa 0,6 Mrd. Euro) maßvollen Ausbau des (Eisenbahn-) Südrings als Grundbaustein einer zweiten Stammstrecke, die mit den drei überirdischen Stationen „Heimeranplatz“, „Poccistraße“ und „Kapuzinerstraße“ optimale Netzverknüpfungen bietet und zusätzlich auch aktuelle Entwicklungsgebiete (Großmarkthallen/Schlachthofgelände und Paulaner-Gelände/Welfenstraße) erschließt.

Die Finanzierungsvereinbarung – Licht am Ende des Tunnels?

Vor gut vier Monaten, am 25. Oktober letzten Jahres, vermeldete die Süddeutsche Zeitung "**Licht am Ende des Tunnels**" und meinte damit die lange angekündigte, für die Tunnelgegner*innen letztlich jedoch überraschende Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Freistaat und der Deutschen Bahn zur Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, deren **Baukosten** aktuell auf **3,18 (3,2) Mrd. Euro** veranschlagt werden. Hinzu kommt ein **Risikozuschlag** von **660 Mio. Euro**. Auf den **Bund** entfällt ein Anteil von **1,55 (1,5) Mrd. Euro** oder 49% der Baukosten, der **Freistaat** übernimmt **1,29 (1,4) Mrd.** (40%), die **Bahn** steuert **160 (150) Mio. Euro** bei, die **Landeshauptstadt München** **113 Mio. Euro** aus dem Gesellschafterdarlehen des Flughafens; (Klammerwerte: Kosten gem. SZ vom 17.02.17). Nicht eingerechnet ist die Finanzierung der Laimer **Umweltverbundröhre** durch die Landeshauptstadt (42 Mio. Euro) sowie des neuen **Hauptbahnhofes** durch die Bahn (0,7 bis 1 Mrd. Euro).

Diese grundsätzliche Vereinbarung wurde letztlich nur dadurch möglich, dass der Freistaat Bayern den Anteil des Bundes erst einmal vorfinanziert und sich das Geld aus dem Bundestopf des „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ (GVFG) in Raten zurückholt. Die bayerische Landesregierung hofft auf eine Rückzahlung aus GVFG-Mitteln in den 20 Jahren nach **Fertigstellung des Tunnels im Jahr 2026** (20 x 75 Mio. = 1,5 Mrd. Euro).

Thomas Kantke, einer der sachkundigsten Tunnelgegner der ersten Stunde, warnt seine Mitstreiter: auf die entsprechende Zusage von **Verkehrsminister Dobrindt** zu diesem Deal könne man kaum bauen, denn das GVFG-Programm laufe „vorerst nur bis zum Jahr 2030“. Darüber hinaus stünden alle Zusagen des Bundes grundsätzlich unter Haushaltsvorbehalt. Da der Freistaat zur Finanzierung seines Anteils **Regionalisierungsmittel im Umfang von einer Milliarde Euro** heranziehen wolle, sei zudem mit einer massiven **Angebotskürzung** auch im S-Bahn-Verkehr zu rechnen, weil diese Mittel dann für die „Bestellung von Fahrleistungen“ bzw. Zugkilometern nicht mehr zur Verfügung stünden; (siehe Kasten). Beim Tag der offenen Tür im Bayerischen Landtag am 26.11.2016 habe „man“ im Gespräch ihm gegenüber eingeräumt, dass das vorgesehene Startkonzept (mit einem 15-Minuten-Takt) nicht gefahren werden könne, weil das

„rollende Material“ nicht ausreiche und die Gelder zur Bestellung der erforderlichen Zugkilometer fehlten. Dies werde man der Öffentlichkeit jedoch erst 2026 mitteilen.

Nach § 5 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) vom 27.12.93 stehen den Ländern für die „Bestellung“ von Fahrleistungen im schienengebundenen Nahverkehr sogenannte „Regionalisierungsmittel“ zur Verfügung, die aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes finanziert werden; (Kantke stellt dazu folgende Rechnung auf: „Der Freistaat bestellt jährlich 20 Millionen Zugkilometer bei der S-Bahn München. Dabei kostet ein Zugkilometer aktuell etwa 5 Euro. Mit der o.g. Milliarde, die Bayern zweckfremd für die zweite Stammstrecke verwenden will, könnte man den gesamten S-Bahn-Betrieb in München zehn Jahre lang vollständig finanzieren!“)

Oberbürgermeister Dieter Reiter zeigte sich dennoch erfreut: „Jetzt werden die Weichen für ein zukunftsfähiges und zuverlässiges S-Bahn-System gestellt“; wird er am 25.10.16 in der SZ zitiert. Gegen jede Kritik, gegen die Proteste der betroffenen Anwohner*innen und gegen jede volkswirtschaftliche und verkehrsplanerische Vernunft will Reiter, gestützt auf die Stadtratsfraktionen der SPD und der CSU einen zweiten S-Bahn-Tunnel unterhalb der existierenden S-Bahn-Stammstrecke quer durch die Münchner Innenstadt bohren lassen. Kein einziges Wort zur massiven und gerade auch in den Wochen zuvor nochmals bekräftigten Kritik der Tunnelgegner*innen, die die Münchner Linke bereits 2012 (in ihrem Wahlprogramm) wie folgt auf den Punkt gebracht hat:

„Extrem hohen Baukosten stehen erhebliche Sicherheitsrisiken und ein zweifelhafter Mehrwert für Fahrgäste und Allgemeinheit gegenüber: auf zwei nahezu parallel verlaufenden Stammstrecken fahren künftig pro Tag und Richtung insgesamt ganze drei Züge mehr als bisher, nämlich 33 statt bisher 30. Davon rollen 21 – also 9 Züge weniger – durch den bestehenden und nur 12 durch den neuen Tunnel, der lediglich zwei bzw. drei rund 40 m unter der Oberfläche liegende Haltestellen (Hauptbahnhof, Marienhof, Ostbahnhof) aufweist.“

Unbestritten ist: der zweite Tunnel lässt endlich einen stabilen S-Bahnbetrieb im Stadtzentrum erwarten; auf den Außenästen, auf denen sich S-Bahn-, Regional-, Fern- und Güterverkehr zwei Gleise teilen müssen und auf denen die weitaus meisten Störfälle auftreten, bleibt jedoch – trotz alle gegenteiligen Beteuerungen – auf Jahre hinaus alles so, wie’s ist; statt eines anforderungsgerechten 10-Minuten-Taktes wird’s nur einen **15-Minuten-Grundtakt** geben und z.T. soll es sogar beim 20-Minuten-Takt bleiben.

Heilsversprechen unter Tage – Ein Brandbrief an den Oberbürgermeister

Im Mai letzten Jahres wandte sich **Prof. Wolfgang Hesse**, Emeritus im Fachbereich Mathematik und Informatik an der Uni Marburg und einer der Wortführer der Tunnelgegner*innen, mit einem Brandbrief noch einmal an den Oberbürgermeister und die Öffentlichkeit: „Seit den 1990er Jahren werden in München sinnvolle S-Bahnprojekte durch die Phantomplanung eines überteuren und weitgehend nutzlosen Tieftunnels blockiert. Sollte er gebaut werden, so hätte dies fatale Folgen für den Öffentlichen Verkehr und die gesamte Stadtentwicklung in München:

- Kein einziger Punkt in Stadt und Region München würde zusätzlich für den ÖV erschlossen (alle drei Stationen Hbf, Marienplatz, Ostbahnhof) gibt es bereits auf der vorhandenen Stammstrecke),
- Keine neue Umsteigebeziehung würde geschaffen, sondern vielmehr bestehende Verknüpfungen durch überlange Tunnelzugänge zu den neuen Stationen erschwert,
- Für die Fahrgäste würde ein undurchschaubares, hochkompliziertes Geflecht von Linien und Zügen geschaffen, die einmal im Tunnel 1 und einmal im Tunnel 2 (mit weiten Laufwegen zwischen beiden) ankommen bzw. abfahren bzw. an vielen Stationen (Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Stachus, Isartor, Rosenheimer Platz; Anm. d. Verf.) überhaupt nicht halten. **Was hat der Fahrgast von einer „Expressbahn“, die z.B. am Orleansplatz in 40 Meter Tiefe ankommt und von der aus er mindestens 15 Minuten braucht, um in die S-Bahn nach Giesing umzusteigen?**

- *Sensible und hochfrequentierte Punkte der Stadt (Hauptbahnhof, Marienhof, Maximiliansanlagen, Ausstiegsschächte in Haidhausen und am Orleansplatz) würden durch mindestens 10-jährige Baumaßnahmen (Sperrungen, Lärm, Feinstaub, Baustellenverkehr etc.) massiv betroffen.*
- *Dringend notwendige, seit mindestens 20 Jahren überfällige Maßnahmen, die der besseren Stadterschließung dienen, würden weiter auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben. Dazu gehören der vordringliche **Ausbau des Südrings** mit neuen S/U-Verknüpfungspunkten (am Heimeranplatz, an der Poccistraße und am Kolumbusplatz), aber auch der **Ausbau des Nordrings** mit vielen neuen Verknüpfungspunkten im Münchner Norden und Nordosten“.*

„Als oberster Repräsentant der Stadt München ...“ – so Hesse weiter – „... sind Sie in besonderem Maße gehalten, Schaden von der Stadt abzuwenden. Ich appelliere an Ihr Verantwortungsbewusstsein, alle Ihnen zu Gebote stehenden Mittel einzusetzen, um die verhängnisvollen Tieftunnel-Planungen aufzuhalten, abzuwenden und München endlich zu einem sinnvollen und finanzierbaren Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs zu verhelfen.“

Unmittelbar nach der Finanzierungsvereinbarung (am 25.10.) erklärte die **Bürgerinitiative Haidhausen** (gegen den zweiten Tieftunnel) in einer Pressemitteilung: *„Die heutige Vertragsunterzeichnung zur Finanzierung des geplanten parallel verlaufenden zweiten Stammstreckentunnels ist eine für die Bauwirtschaft gewinnbringende Entscheidung, aber ohne wirtschaftlichen und kaum verkehrlichen Nutzen. Verloren ist damit jede Aussicht auf das, worauf die Fahrgäste schon lange warten, weil:*

- *man mit einem zweiten Tunnel direkt neben der ersten Stammstrecke die fatale Konzentration des S-Bahn-Verkehrs auf das Stadtzentrum verfestigt, anstatt – wie in anderen Städten dieser Größenordnung, z.B. Berlin oder Wien – auch den öffentlichen Verkehr im Sinne eines Netzes mit Ringen oder eines Schachbretts zu entwickeln.*
- *mit der Zementierung der sternförmigen Schnellbahn-Linienstruktur die Chancen zur polyzentrischen Stadtentwicklung auf Jahrzehnte vertan werden und das wirtschaftliche Wachstum behindert wird.*
- *der Tieftunnel trotz seinem hohen Finanzierungsbedarf keine einzige neue Verbindung schafft, aber die notwendigen ÖPNV-Projekte in München, in der Region und im gesamten Freistaat für die nächsten 20 Jahre blockiert“.*

Und weiter heißt es in der Pressemitteilung: *„Über den neuen Tieftunnel werden Massen von zusätzliche Pendlern am Hauptbahnhof und Marienplatz in die heute schon überlasteten U-Bahnen drängen, weil die neuen Arbeitsplätze und Wohnviertel in den Stadtgebieten und im Umland nur mit Umsteigen im Zentrum erreichbar sind. Durch die zusätzliche Konzentration auf die Innenstadt werden sowohl der öffentliche als auch der Autoverkehr weiter in den Kollaps getrieben.*

*Zahlreiche Experten aus Politik und Wirtschaft weisen seit Jahren darauf hin, dass die Tunnel-lösung der schlechteste Weg zur Entlastung der bestehenden Stammstrecke ist. **Keiner der Verantwortlichen kann sagen, das hätte er nicht gewusst.“***

Zweiter Tieftunnel ohne Alternative? – Drumherum statt mittendurch!

Demgegenüber kommentiert **Dominik Hutter in der Süddeutschen Zeitung vom 25.10.16** („Gut investierte Milliarden“): *„Natürlich werden alle Tunnelgegner die Gelegenheit nutzen und den endgültigen Verzicht auf das vermeintliche Milliardengrab fordern. Davon allerdings hätte niemand etwas. **Da es keine auch nur annähernd soweit fortgeschrittenen Alternativplanung gibt, wäre der S-Bahn-Ausbau auf Jahre, wenn nicht Jahrzehnte zum Stillstand verdammt.“***

Hier allerdings irrt der Kommentator! Eine kostengünstige und kurzfristig realisierbare Maßnahme zur stärkeren Vernetzung des Schnellbahnsystems und zur „Entlastung“ der

Stammstrecke (nicht nur im Störfungsfall) wäre die **Verlängerung der U5 von Laim nach Pasing** gewesen. Mit etwa 0,6 Mrd. Euro weitaus kostengünstiger, verkehrlich attraktiver und damit letztlich auch wirtschaftlicher als der Neubau einer zweiten Tunnelstrecke erschien den Tunnelgegner*innenn darüber hinaus der abschnittsweise **Teilausbau des Eisenbahn-Südrings**, der bereits heute gelegentlich für den S-Bahn-Verkehr genutzt wird. Ein solcher Teilausbau hätte – im Gegensatz zur Tunnelvariante – zusätzliche Direktverbindungen und Umsteigemöglichkeiten zwischen S- und U-Bahn geschaffen, erstmals die Stadtteile Westend, Sendling, Giesing und Au sowie mehrere zukunftssträchtige städtebauliche Entwicklungsflächen erschlossen und wäre so dem polyzentrischen Entwicklungskonzept der Perspektive München weitaus eher gerecht geworden.

Höchst zweifelhaft war immer die Behauptung der Tunnelbefürworter, **der Ausbau dieses bereits vorhandenen Südrings** mit insgesamt sechs Bauwerken, 2 km Stützmauern und knapp 50 km neuen Gleisen, zwei neuen Bahnhöfen und drei Bahnhofsumbauten (plus Lärmschutz) **koste annähernd genauso viel wie die zwar wenige Meter kürzere Neubaustrecke**, die jedoch zu mehr als 75% im Tunnel verläuft und drei neue, extrem aufwendige Tunnelbahnhöfe sowie zwei Bahnhofsumbauten vorsieht. Angesichts der bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Kostensteigerungen erscheint **das Gegenteil richtig** zu sein. Offensichtlich ist darüber hinaus, dass die – ursprünglich baulich einfache – Ausbauvariante im amtlichen Variantenvergleich des Jahres 2009 so „aufgeblasen“ wurde, dass die Ausbaukosten auf das Doppelte der ursprünglich veranschlagten Summe angestiegen sind. Gleichzeitig sorgt eine wenig plausible Fahrgastprognose dafür, dass das **Nutzen-Kosten-Verhältnis** unter den Faktor 1,0 absinkt und damit das Aus für diese vermeintlich unwirtschaftliche, aus Sicht der Tunnelgegner*innen aber nach wie vor bessere Variante besiegelt ist; (zum Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Kasten unten).

Immerhin ein kritischer Kommentar zur Finanzierungsvereinbarung folgt nur fünf Tage später. So schreibt **Frank Müller in der SZ-Ausgabe vom 29./30.10.16** („Heilsversprechen unter Tage“): *„Nun gibt es eine Verheißung, die sich nicht an einem kurzen, sondern an einem sehr langen Zeitraum orientiert: Zehn Jahre, dann wird alles besser. Das Jahr 2016 steht seit dieser Woche wie ein Heilsversprechen im Raum. ... Was aber machen die Münchner in diesen zehn Jahren? Weiterfahren wie bisher in einem System, das immer anfälliger wird, das jeden Tag eine gigantische Leistung vollbringt, aber nur mit Ach und Krach? Otto Normalfahrer ... steht am Bahnhof von Markt Schwaben. Seine verspätete S-Bahn ist wieder einmal kürzer als versprochen. An einen Sitzplatz wagt er nicht zu denken, immerhin kann er sich noch hineinquetschen und dicht an dicht gedrängt über die 1000 Euro Jahresgebühr fürs MVV-Abo nachdenken und über die verbuddelten Milliarden. Zehn Jahre später merkt er (..?..) vielleicht, dass der zweite Tunnel gar nicht so großartig ist. Weil dieser die problematische Sternstruktur des MVV bis in alle Ewigkeit zementiert, während sich die Autos in Ringen bewegen. ... Im Moment hilft der Stammstrecken-Beschluss ... erst einmal nur denen, die ihn getroffen haben, zu allererst Horst Seehofer. Er hat ein Thema abgeräumt. Um den Rest muss sich die Nachwelt kümmern.“*

Trickreich ins Finanzdebakel – Das Geheimnis der „Standardisierten Bewertung“

Einige Wochen vor dieser Finanzierungsvereinbarung hat das **Planungsbüro Vieregg/Rößler im Auftrag des Landtagsabgeordneten Michael Piazolo (FW)** begonnen, die **standardisierte Bewertung** des Büros INTRAPLAN aus den Jahren 2011/12 auf der Grundlage der eingangs skizzierten neuen Kostenrechnung zu aktualisieren; die entsprechende **Studie vom 4.11.16** kommt zu dem Ergebnis, dass **das Verhältnis zwischen (Netto-)Nutzen und Kosten der zweiten Stammstrecke** (ohne bzw. mit Risikozuschlag) **von 1,23 bzw. 1,04** infolge der neuerlich eingetretenen Kostensteigerung (um rund 57 bzw. 70%) auf **nunmehr 0,69 bzw. 0,5** absinkt. Abgesehen davon, dass wegen der langen Fußwege und zusätzlich notwendiger Umsteigevorgänge bereits der ursprünglich ermittelte Nutzen und damit auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis (1,23 bzw. 1,04) in Zweifel gezogen wird, bedeutet dies, dass die voraussichtlichen **Kosten der Investition** deren **Nutzen** im ungünstigsten Fall um das Doppelte übersteigen bzw. dass der erwartete Nutzen halb so groß ist, wie die Kosten der Investition; (siehe Kasten). Mit dem von Intraplan 2011/2012 ausgewiesenen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,04 (incl. Risikozuschlag) wäre das Projekt ganz knapp förderfähig gewesen.

Dementsprechend meldet die **Abendzeitung am 04.11.16**: "Freie Wähler sehen Förderung für zweite Stammstrecke in München gefährdet" und zitiert MdL Piazzolo mit der Forderung, die Staatsregierung müsse ihre Pläne überdenken, weil der Bau des zweiten Tieftunnels sich nicht rechne; (Pressekonferenz der Freien Wähler zwei Tage später). Schon **am darauf folgenden Tag (07.11.16)** meldet die SZ: „Minister (Herrmann) weist Kritik scharf zurück!“. Die Freien Wähler **„ignorieren, dass der Nutzen der neuen Strecke seit der letzten Berechnung (2011/2012) deutlich gewachsen“** sei. Nicht nur die Investitionskosten seien gestiegen, sondern – infolge der gestiegenen Fahrgastzahlen – auch die Reisezeit-Einsparungen und damit der Nutzen der Investition. Das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis bleibe somit erhalten. Laut Minister Herrmann wurde eine **neue Nutzen-Kosten-Untersuchung mit positivem Ergebnis** durchgeführt. Bislang aber habe niemand den Untersuchungsbericht gesehen oder gar prüfen können, kritisiert **Ingeborg Michelfeit** von der Bürgerinitiative S-Bahn-Ausbau Haidhausen.

Die **"Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen (des ÖPNV)"**, kurz: „Standardisierte Bewertung“, ist ein bundesweit einheitliches Bewertungsverfahren von Verkehrsprojekten bei Investitionen von mindestens 25 Mio. EUR. Dabei wird der (Netto-)Nutzen eines Projektes den zu erwartenden (Investitions-)Kosten (als jährliche Abschreibungs- und Zinsrate über den jeweiligen Investitionszeitraum) gegenübergestellt. Liegt das **Nutzen-Kosten-Verhältnis** (der sog. NK-Wert) über 1,0, darf das Projekt mit Bundesmitteln bezuschusst werden, andernfalls ist die Bezuschussung nicht zulässig, selbst wenn die Politik dies wünschen sollte. Die Landespolitik ist durch öffentlich-rechtliche Verordnungen (Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit) ebenfalls an das Ergebnis der Standardisierten Bewertung gebunden.

*Der **Netto-Nutzen** einer Investition errechnet sich aus dessen Brutto-Nutzen (s.u.) abzüglich der zusätzlich entstehenden Kosten für den Betrieb des jeweils betrachteten Systems (Betriebskosten). Die **Betriebskosten** setzen sich zusammen aus den **Unterhaltskosten** für die neue Infrastruktur und die zusätzlich erforderlichen Fahrzeuge, **die (jährliche) Abschreibungs- und Zinsrate** für die zusätzlichen Fahrzeuge sowie **die Energie- und Personalkosten**. Da sich die Unterhaltskosten für die neue Infrastruktur mit Hilfe von Prozentangaben von den Investitionskosten ableiten, führt eine Erhöhung der Investitionskosten auch zu einer Erhöhung der Unterhaltskosten, während die anderen Faktoren unabhängig von den Investitionskosten sind*

*Der **Brutto-Nutzen** basiert auf **Reisezeit-Einsparungen** (sog. „Reisezeitgewinnen“), die durch den neuen S-Bahn-Tunnel mit seinem Betriebsprogramm "6T" (sog. „Startkonzept“) gegenüber dem Bezugsfall (auch „Nullfall“ ohne zweiten Tunnel) jährlich erzielt werden. Diese Reisezeitgewinne führen zum einen zu **Zeitersparnissen** für die S-Bahn-Fahrgäste im (Prognose-) Nullfall und zum anderen entsteht ein **Verlagerungseffekt vom Pkw auf die S-Bahn**. Die reduzierten Pkw-Fahrten führen wiederum zu reduzierten Pkw-Betriebskosten, zu reduzierten CO₂-Emissionen und zu weniger Verkehrsunfällen. All diese Einzelnutzen werden in Geld bewertet („monetarisiert“) und aufaddiert.*

Auch mit mäßigen Mathematik-Kenntnissen lässt sich leicht ausrechnen, dass ein **Nutzenzuwachs von 49 bzw. 61% erforderlich** wäre, um den zwischenzeitlich eingetretenen **57- bzw. 70%igen Zuwachs bei den Investitionskosten** auszugleichen oder – anders ausgedrückt – dass der Nutzen **um 49 bzw. 61% anwachsen** müsste, wenn das ursprünglich berechnete N-K-Verhältnis (1,23 bzw. 1,04) erhalten bleiben soll.

Ein Nutzenzuwachs in dieser Größenordnung ließe sich allein durch einen entsprechenden **Zuwachs bei den Fahrgastzahlen** und dem damit verbundenen Anstieg der Summe aller eingesparten Reisezeiten (Reisezeitgewinne) erklären; **die Fahrgastzahlen sind jedoch** im Zeitraum von 2011/12 bis 2016 **nur um 20% gestiegen**, und zwar insgesamt von 700.000 auf 840.000. Alle anderen maßgebenden Parameter zur Berechnung des Reisezeitgewinns (wie z.B. die einzelnen Fahrtstrecken, die Fahrzeiten oder die Umsteigezeiten) sind trotz des höheren Investitionsaufwandes, der i.W. auf eine genauere Kostenrechnung zurückzuführen ist, konstant und haben sich im genannten Zeitraum ebenso wenig verändert wie die Folgewirkungen der zu erwartenden Verlagerungseffekte vom Pkw zur S-Bahn; (Einsparung von Pkw-Betriebskosten, CO₂-Emissionen und Verkehrsunfällen; siehe dazu nochmals Kasten oben).

Zweiter Tieftunnel und was noch? – Über den Protest hinaus

Am 22.12.16 verkündet die **Süddeutsche Zeitung** schließlich die „**Große Lösung für die S-Bahn – Freistaat plant auch Ausbau von Nordring und Sendlinger Spange**“. Innenminister Herrmann spricht von einer „epochalen, um nicht zu sagen phänomenalen Entscheidung“; (Münchner Merkur am selben Tag). Mit einer „**Durchfinanzierungserklärung**“ garantiert der Freistaat der Bahn am 21.12. nun auch offiziell, dass die **Gesamtfinanzierung des Tunnels gesichert** ist. Am 5. April 2017 soll der Spatenstich für die erste Station am Marienplatz gefeiert werden. Bei einer Bauzeit von mindestens 10 Jahren ist mit einer **Fertigstellung und Inbetriebnahme frühestens im Jahr 2026** zu rechnen. Kritiker sagen, es könne bis zu 30 Jahre dauern, bis der Bund das Geld wieder an den Freistaat zurück überwiesen hat. Herrmann geht von etwa 20 Jahren aus. Er setzt darauf, dass Bayern ab 2019 mehr Fördermittel aus dem GVFG-Topf bekommt. Andere durch GVFG-Mittel geförderte Projekte, wie die Verlängerung der S7 nach Geretsried würden nicht leiden. Auch Projekte „auf dem Land“ würden durch den Bau der zweiten Stammstrecke nicht vernachlässigt. Thema sei auch ein „**13-Punkte-Sofortprogramm**“ gewesen, das vor allem den **Ausbau der S-Bahn-Außenäste** betrifft, berichtet der Münchner Merkur. Im nächsten halben Jahr wollen Bahn und Freistaat eine Prioritätenliste für drängende Bahn-Projekte erarbeiten und sich dann nochmals zusammensetzen. Besagtes 13-Punkte-Programm sollte allerdings vor Jahren schon angepackt werden. Bisher ist lediglich die S-Bahn-Verbindung zwischen Dachau und Altomünster realisiert, die Neufahrner Kurve ist im Bau.

Kurz vor Weihnachten geben die **Münchner Grünen** zu bedenken, dass für Bayern aus dem GVFG-Topf derzeit pro Jahr etwa 55 Mio. Euro zur Verfügung stehen; die Röhre durch die Innenstadt würde also tatsächlich **den gesamten bayerischen Anteil für die nächsten 30 Jahre** beanspruchen (30 x 50 = 1,5 Mrd. Euro). So bangt Stadtrat Paul Bickelbacher nicht nur um die anstehenden U-Bahn-Projekte, wie etwa die U4 nach Engelschalking und die U5 nach Pasing, sondern auch um neue Trambahn-Tangenten, die dann wohl nicht mehr vom Bund bezuschusst werden könnten. (SZ vom 21.12.16)

Die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund, dem Freistaat und der Deutschen Bahn im Oktober letzten Jahres und die Vertragsunterzeichnung („Durchfinanzierungserklärung“) zum Jahresende hat die Tunnelgegner*innen doch einigermaßen überrascht: hatten doch alle gehofft, dass der Bund seinen Anteil auf längere Sicht nicht würde aufbringen können. Die darauf folgende Rat- und Sprachlosigkeit war wochenlang deutlich zu spüren; sie wurde erst durch einen „**Stammtisch**“ der **Bürgerinitiative Haidhausen** am 7.2.2017 durchbrochen, in dessen Mittelpunkt die Frage stand, ob und ggf. wie das drohende finanzielle und verkehrsplanerische Desaster noch verhindert werden kann; ("Das letzte Aufgebot", SZ am 09.02.). Bereits am nächsten Tag wurde eine **Petition „S-Bahn-Ausbau (ohne zweiten Tieftunnel) jetzt! Für besseren öffentlichen Verkehr (ÖV) in München und ganz Bayern“** ins Netz gestellt, die bis zum Redaktionsschluss bereits mehr als 5.000 Unterstützer*innen fand. Für den 22. Februar hatte die Bürgerinitiative Haidhausen zu einer **Protestkundgebung unter dem Slogan "NEIN zum Tieftunnel – JA zum Südring"** aufgerufen, an der etwa 250 Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. **"Wem dient die 2. Tunnelsohle? Dem Baukonzern. Der macht die Kohle"**, stand auf Transparenten und Bannern, die die Bürgerinitiative Haidhausen in die Kameras halten. Grünen-Stadtrat Paul Bickelbacher und Markus Ganserer von den Landtagsgrünen, der Landesvorsitzende der bayerischen LINKEN, Ates Gürpınar, Verkehrsplaner Thomas Kantke und mehrere Bürger brachten die Kritik der Tunnelgegner*innen in kurzen Statements noch einmal griffig auf den Punkt und kündigten an, ihren Kampf nicht aufzugeben.

Im Anschluss an diese Kundgebung sollte im Stadtbezirk Au/Haidhausen eine **außerordentliche Bürgerversammlung** zum Thema „Zweite Stammstrecke“ stattfinden, zu der sich auch **Innenminister Joachim Herrmann** und Oberbürgermeister Dieter Reiter angesagt hatte. Der OB ließ sich dann allerdings vom CSU-Fraktionsvorsitzenden Manuel Pretzl vertreten und damit eine Chance ungenutzt verstreichen, den wütenden Bürgerinnen und Bürgern Rede und Antwort zu stehen. „*Weil der Saal des Hofbräukellers nur rund 500 Leute fasst, viele Menschen aber nicht mehr in den völlig überfüllten Saal durften, stimmten die Bürger dafür, die Versammlung in einem größeren Saal zu einem anderen Termin abzuhalten*“, berichtete die Süddeutsche Zeitung am 23.2.

und resümiert: „Es ist ein letztes Aufbäumen des Widerstands gegen eine Sache, die – so wie es aussieht – jetzt nach vielen Jahren Diskussion, Planungen und Planungsänderungen durchgezogen wird. Dass die sechs noch anhängigen Klagen am Verwaltungsgerichtshof gegen den Bau der zweiten Stammstrecke erfolglos bleiben werden, davon geht sowohl Herrmann als auch der Projektleiter der Bahn, Markus Kretschmer, aus. Schließlich sind die Klagen gegen den westlichen und mittleren Bauabschnitt ausgeräumt, für zwei Drittel der geplanten Stammstrecke herrscht somit gültiges Baurecht“.

Unabhängig vom Erfolg oder Misserfolg dieser Veranstaltungen bereitet die Münchner LINKE derzeit eine **verkehrspolitische Konferenz** zum Leitthema **"Mobil in München"** vor, auf der es u.a. um folgende Frage gehen soll: **"Was bedeutet die jüngste Entscheidung für den zweiten S-Bahn-Tieftunnel in Bezug auf die Stadt- und Regionalentwicklung sowie den weiteren Ausbau der Schienen-Infrastruktur (S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr) im Großraum München?"**

Denn durchaus recht hatte **Dominik Hutter**, ein ansonsten unbeirrbarer Befürworter des zweiten Tieftunnels, wenn er in der SZ vom 25.10.16 („Gut investierte Milliarden“) zu guter Letzt noch darauf hinwies, dass „... der starke Zuzug der vergangenen Jahre in Stadt und Umland auch den letzten Skeptiker überzeugen (müsse), dass allein eine große Lösung sinnvoll ist. ... **Denn es gibt in München keine Alternative zu einem großzügigen Ausbau des Nahverkehrs.** Und es wird nicht bei den jetzigen Summen bleiben. Bei der S-Bahn gibt es abseits des Tunnelprojektes einen enormen Investitionsstau. Auch die dichteren Takte nach Eröffnung der zweiten Stammstrecke müssen bezahlt werden“.

In der nächsten Ausgabe von MitLinks (Nr. 60) dokumentieren wir eine Reihe von Vorschlägen zur Einbindung **des Eisenbahn-Süd- bzw. Nordrings in das bestehende S-Bahn-Netz**, die im Laufe des letzten Jahres von einzelnen Tunnelgegnern ins Spiel gebracht wurden und die bei den Unterstützer*innen des Plans A nicht nur ungeteilte Zustimmung fanden.