

Prof. Dr. Wolfgang Hesse

3. 8. 2017

Süddeutsche. Zeitung
Abt. Leserbriefe, München-Teil
Hultschiner Str. 8
81677 München

SZ vom 28.7. und 31.7. 2017: §Kritik am Projekt - Neues Gutachten zur Stammstrecke, öLinke stellt Strafanzeige gegen Verantwortliche der zweiten S-Bahn-Stammstrecke

Lieber Herr Schubert, liebe SZ-Redakteure,

endlich kommt etwas Licht in einen Skandal, der zwar im medialen Echo von Diesel-, Abgas- und Schummel-Affären fast untergeht, der es aber im unverfrorenen Umgang mit Zahlen und Fakten durchaus mit diesen aufnehmen kann: die unglaublichen Nutzen-/ Kosten-Berechnungen beim Münchner S-Bahn-Tieftunnelprojekt.

Man rekapituliere: Noch 2011 gab es ein Gutachten der von den Projektbetreibern beauftragten Fa. Intraplan, in dem bei einem Investitionsvolumen von 1.749,7 Mio. Euro ein (schon damals verdächtig schwacher) Nutzen-/ Kosten-Faktor von 1,04 ermittelt wurde.

Quelle: https://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/s-bahn-stammstrecke_nku_bahnknoten_kurzbericht_endfassung_250112.pdf

Inzwischen haben sich die Kosten nicht ó wie im Artikel kolportiert ó nur um §500 Millionen erhöht, sondern mit nunmehr 3.849 Mio. Euro weit mehr als verdoppelt (ein Zuwachs von 120 %). Ein zusätzlicher Nutzen ist dagegen nicht erkennbar ó die miserable Bilanz von ausgehebeltem 10-Minuten Takt, überlangen Zugangswegen zu den mehr als 40 Meter tiefen Stationen, Takt-Wirrwarr und Umsteigezwängen zwischen Alt- und Neu-Tunnel-Linien, abgehängtem Knoten Ostbahnhof etc. hat sich um keinen Deut verbessert.

Aber siehe da: der neue N/K-Faktor von 2016 beträgt nach wundersamen Zahlenspielen: 1,05! Ein Schelm, der dabei an die Subventionsschwelle von 1,0 denkt! Hätte sich doch bei korrektem Fortschreiben des Gutachtens von 2011 höchstens ein Faktor von 0.4 ó 0.5 ergeben können. Nicht zu reden von dem eigentlich negativen Faktor, da aller Voraussicht nach (wie im Falle von Stuttgart 21) der angerichtete Schaden den zu erwartenden Nutzen sogar übersteigen wird. Und nicht zu reden von der viel günstigeren Südring-Alternative, die in diese Nutzen-/Kosten-Untersuchungen sicherheitshalber gar nicht erst einbezogen wurde.

Wäre da nicht dringend ein §Münchner S-Bahn-Gipfelö vonnöten, bei dem endlich einmal alle diese Ungereimtheiten aufgedeckt werden, ein sofortiger Tieftunnel-Baustopp verkündet und endlich mit einem konstruktiven S-Bahn-Ausbau begonnen wird?

Mit freundlichen Grüßen

(Wolfgang Hesse)