

„Vor dem Kollaps“ 2030 ganztags Hauptverkehrszeit in München (SZ vom 8.2.2018)

Am 7.2. 2018 fand vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof die Fortsetzung der mündlichen Verhandlungen wg. „2. Münchner S-Bahn Stammstrecke PFA 3 (neu)“ statt. Gegenstand der Verhandlungen war wieder die Prüfung, ob zentrale Planungsziele erreicht werden, sowie die Prüfung der Trassen- und Variantenwahl, um den faktischen Nutzen des Projekts und damit auch seine Wirtschaftlichkeit zu ermitteln, die einen Einsatz staatlicher finanzieller Mittel rechtfertigen würden. Die Kläger stellten dazu zahlreiche Beweisanträge.

Wie Diplom-Kaufmann Thomas Kantke am 7.2.2018 erläuterte, gilt bei der Bahnplanung grundsätzlich: Fahrplan vor Organisation vor Beton. Um die Wirtschaftlichkeit eines Projektes wie der 2. Stammstrecke bestimmen zu können, wird, so Thomas Kantke, die Verkehrsleistung die das Projekt liefert, über ein anerkanntes Verfahren quantifiziert, und zu den Baukosten ins Verhältnis gesetzt. Dies ergibt den sogenannten Nutzen-Kosten- Faktor.

Im Grunde nicht anders, als wenn Sie beim Einbau einer neuen Heizung in Ihrem Haus Angebote per Kostenvoranschlag einholen. Sie vergleichen die Leistungen mit den dafür aufzuwendenden Kosten und entscheiden anhand dessen, ob und welche Heizung Sie kaufen.

Rein von der Logik her ist es also erforderlich, dass die Leistung, die Wärmeleistung bei der Heizung bzw. das Betriebskonzept für die 2. Stammstrecke, (auf deutsch der Fahrplan) eine bekannte Größe ist. Sonst ist dieses Verfahren sinnlos. Weil Sie nur mit einer fixen Zahl im Zähler entscheiden können, ob sich die Planung rechnet oder nicht, wie Herr Oser von der Bayerischen Eisenbahn Gesellschaft bei anderer Gelegenheit zu sagen pflegt. Und ob bei steigenden Baukosten im Planungsverlauf, wie das üblicherweise der Fall ist, die magische Eins unterschritten wird, unterhalb derer ein Einsatz von Steuermitteln durch den Bayerischen Staat nicht mehr rechtmäßig ist.

Das war bei der 2. Stammstrecke bereits 2010 unter Wirtschaftsminister Zeil soweit. Die Zahl im Nenner war erheblich gestiegen, der NKF sank unter die kritische Größe. Dann kann man sagen: „Scheiß, wir schauen, dass wir einen höheren Nutzen generieren“, aber an und für sich kann man Planung und den ganzen NKF-Zirkus dann auch lassen und sagen, wir wollen die DB-Projektbau-Heizung, weil sie besser in unseren Keller passt.

Nur, ich würde davon abraten, sich einen in 40 Meter Tiefe liegenden Tunnel von Leuten bauen zu lassen, die nicht logisch denken können. In sozialen Zusammenhängen ist das möglich und fällt nicht weiter unangenehm auf, wie die bayerischen Wähler immer wieder belegen. Aber die Natur verzeiht keine Fehler.

Jedenfalls, nach der wunderbaren Nutzenvermehrung durch die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft unter Wirtschaftsminister Zeil stieg der NKF wieder über Eins, trotz der auf 3,8 Milliarden gestiegenen Kosten. -- Zumindest auf Seiten des Vorhabenträgers und der DB Projektbau.

Laut Gutachten von Vieregg und Rössler www.s-bahn-ausbau.de liegt der NKF nach der Umplanung von 2010 nicht unter Eins sondern unter Null. Das heißt, die 2. Stammstrecke ist ein Schadensfall. Sie führt nicht zu einer Entlastung der Straßen vom Autoverkehr. Im Gegenteil die S-Bahn verliert durch längere Fahrzeiten und Umsteigen an Attraktivität und ihre Fahrgäste werden lieber wieder mit dem Auto fahren wollen. Was in München so auch nicht mehr geht. Scheint gerade „Thema des Tages“ (SZ vom 8.2.2018) zu sein.

Monika Naggl, Beirätin

Verein der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau

www.s-bahn-ausbau.de - info@s-bahn-ausbau.de