



zweite Stammstrecke, aber der Tieftunnel ist die denkbar schlechteste aller Lösungen. Unser Gutachten zeigt, dass die Berechnungen der Staatsregierung zum Nutzen-Kosten-Faktor zweifelhaft sind. Das ist die letzte Gelegenheit, den Ausbau der Stammstrecke zum Guten zu wenden.“

Professor Dr. Volker Stöltzing: „Im Rahmen dieses Gutachtens wurden die Standardisierten Bewertungen für den 2. S-Bahn-Tunnel in München aus den Jahren 2011 und 2016 miteinander verglichen. Dabei haben sich einigen Fragen aufgeworfen die aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht beantwortet werden können. Zu diesem Schluss kam auch ein Gutachten der Firma VIAREGG-RÖSSLER. Vor diesem Hintergrund und der im Raum stehenden Kosten von ca. 3,8 Mrd. Euro kann ich derzeit nur empfehlen, das Verfahren umgehend anzuhalten und diese aufgeworfenen Fragen und Ungereimtheiten aufzuklären. Es ist sinnvoll, im Rahmen von Sensitivitätsbetrachtungen verschiedene Wahrscheinlichkeitsszenarien was das Risiko anbelangt zu betrachten und parallel auch noch Alternativen eines solchen doch sehr fahrgastunfreundlichen Tieftunnels in die Gesamtbetrachtung miteinzubeziehen. Vor dem Hintergrund des doch sehr großen Risikos solcher Großprojekte halte ich dieses Vorgehen bei der Verwendung von Steuergeldern mehr als angebracht.“

Professor Dr. Michael Piazzolo, MdL: "Die Staatsregierung vernachlässigt seit zwei Jahrzehnten den Ausbau und die sinnvolle Weiterentwicklung des Münchner ÖPNV-Systems und lässt Hunderttausende von Pendlern sowie Münchnerinnen und Münchner buchstäblich im Regen stehen. Nun stützt sie den Bau des 2. Stammstreckentunnels zum wiederholten Mal auf zweifelhafte Berechnungen zum Kosten-Nutzen-Faktor. Immer wieder werden Gesamtkosten, Betriebskonzept, Risikopuffer und Begleitmaßnahmen neu zusammengestellt und als "Durchbruch" verkauft. Spätestens jetzt - nach der "Erschütterung" der Rechnungen durch zwei ausgewiesene Experten - gilt es, unverzüglich die Berechnungen transparent zu machen, sonst drohen ein finanzielles Desaster und weitere zeitliche Verzögerungen auf Kosten der Bürger und des Gesamtkonzeptes. Staatsminister Herrmann sollte sich weniger mit seinen Berliner Karriere träumen beschäftigen und mehr die Interessen der Nutzer des Münchner ÖPNV-Systems in den Blick nehmen. Das ist nämlich die ihm übertragene Kernaufgabe."

Dr. Walter Heldmann, Verein der Bürgerinitiative Haidhausen S-Bahn-Ausbau:
„Die Rechnung der Staatsregierung weist gravierende Fehler auf. Wenn man diese korrigiert, sinkt der Nutzen-Kosten-Faktor dramatisch auf weit unter 1. Der Tunnel darf somit nicht aus Steuergeldern finanziert werden. Selbst der offizielle Wert von 1,05 würde den Tunnel nicht rechtfertigen. Mit einer Investition von etwa 3,8 Mrd. Euro einschließlich Puffer könnte man die gesamte Münchner S-Bahn sanieren, wenn man z.B. den S-Bahn-Südring als zweite Stammstrecke ausbaut. Wir fordern deshalb einen Stopp des Verfahrens und eine objektive und öffentliche Prüfung der Förderfähigkeit.“

Ansprechpartner für Rückfragen:
BUND Naturschutz, Kreisgruppe München
Christian Hierneis, Vorsitzender
Tel. 089 / 51 56 76 - 0