

München-Region-Bayern

Der Weiterbau verzögert sich um einige Jahre

Die S-7-Verlängerung wäre der erste Ausbau des S-Bahn-Netzes seit 1998 wenn sie denn kommt

München . 442 Kilometer lang ist derzeit das Streckennetz der Münchner S-Bahn, und wenn es nach den Kommunalpolitikern im Kreis BadTölz-Wolfratshausen geht, dann sollen es bald 9,2Kilometer mehr werden. Die geplante Trasse von der jetzigen Endstation der S7 in Wolfratshausen bis in die 23000-Einwohner-Stadt Geretsried wäre die erste echte Verlängerung seit dem Ausbau der S1 zum Flughafen 1998. Doch bis die neun Kilometer Gleis über die grüne Wiese gelegt sind, wird es noch mindestens zehn Jahre dauern. Seit den ersten Ausbausvorschlägen wird dann mehr als ein halbes Jahrhundert vergangen sein.

Gesprochen wird über das Projekt beinahe schon, seit das S-Bahn-Netz 1972 in Betrieb ging. Damals nahmen die Planer noch an, dass sich das nach dem Krieg gegründete Geretsried binnen Kurzem zu einer Trabantenstadt mit 50000Einwohnern entwickeln würde. In einer ersten Machbarkeitsstudie war davon 1992 längst keine Rede mehr. Die zwei folgenden Jahrzehnte vergingen mit Raumordnungsverfahren, Kosten-Nutzen-Berechnungen, Planfeststellungsverfahren und viel politischem Streit. Denn nach mehrmaligem Nachrechnen ergab die bisher letzte Kosten-Nutzen-Analyse 2009 doch noch bei der zweiten Nachkommastelle, dass das vom Wolfratshausener Ehrenbürger und Geretsrieder CSU-Mitglied Edmund Stoiber dezent angeschobene Projekt mit Zuschüssen von Bund und Land gebaut werden darf.

Aber nicht alle Wolfratshausener wollten die S7 bis in die aufstrebende Nachbarstadt fahren sehen . schon gar nicht über den geplanten Bahnübergang an einer viel befahrenen Staatsstraße. Davon erwarteten sie sich den völligen Zusammenbruch des Verkehrs in ihrer Stadt. Sie trugen ihren Politikern per Bürgerentscheid auf, alles gegen die Planung zu unternehmen. Doch die Millionen für den geforderten Gleistunnel hätten die Planer in ihrer Kosten-Nutzen-Rechnung gar nicht mehr untergebracht. Erst als Horst Seehofer 2013 in Wolfratshausen ein Wahlversprechen abgegeben hatte und nachdem seine Getreuen Alexander Dobrindt und Joachim Herrmann Seehofers Intimfeind Peter Ramsauer sowie den zögerlichen Martin Zeil (FDP) als Verkehrsminister in Bund und Land abgelöst hatten, fanden sich Geld und Gesetze für einen Wolfratshausener Tunnel. 27Millionen Euro Mehrkosten tragen nun zu je einem Drittel Bund, Bayern und die Bahn, 17Millionen benötigte Herrmann dem Kreis und den Städten ab. Dass diese nach Preisen von 2009 geschätzten Summen sehr viel höher ausfallen werden und dass auch die Gesamtkosten auf bis zu 250 Millionen Euro steigen dürften, haben die Stadt- und Kreisräte einkalkuliert, als sie die Ausgaben vor Kurzem genehmigt haben.

Damit kann die S7 nun verlängert werden, doch das seit 2011 laufende Genehmigungsverfahren für den Tunnel wird bis mindestens 2018 dauern. Frühestens 2020 könnte der auf fünf Jahre geschätzte Bau beginnen. Möglich würde dadurch irgendwann sogar ein Zehn-Minuten-Takt für die S7 . aber nur mit einer zweiten Stammstrecke in München. Erste Vorschläge dazu soll es ebenfalls bereits 1973 gegeben haben. Matthias Köpf

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Dienstag, den 25. August 2015, Seite 29