



S-Bahn kommt nicht in Fahrt

Die Verlängerung der S 7 droht zu scheitern, weil die bisherigen Planungen zu teuer sind

Von Dominik Hutter

Die Verlängerung der S-Bahnlinie 7 nach Geretsried steht möglicherweise vor dem Aus. Das schon seit vielen Jahren diskutierte Projekt hat bei der obligatorischen Nutzen-Kosten-Untersuchung so schlecht abgeschnitten, dass eine Finanzierung sämtlicher bislang vorliegender Varianten ausgeschlossen ist. Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) fordert nun von der Deutschen Bahn, kostengünstigere Modelle zu entwickeln. Man dürfe die Streckenverlängerung im Interesse der Region nicht vorzeitig verlorenggeben. Die örtlichen Politiker halten jedoch trotz der verfahrenen Situation an der mit Abstand teuersten Planungsvariante fest - einer Untertunnelung von Teilen Wolfratshausens.

Die Bahn will nun bis Mai Vorschläge erarbeiten, wie die Nutzen-Kosten-Analyse doch noch ein akzeptables Ergebnis liefert. Diese Berechnung, offiziell standardisierte Bewertung genannt, zählt zu den berüchtigtsten Stolpersteinen in der Nahverkehrsplanung - auch der zweite S-Bahn-Tunnel durch die Münchner Innenstadt war einst mit Pauken und Trompeten durchgefallen und wird daher aktuell umgeplant. Die Untersuchung vergleicht die Kosten eines Projekts mit dessen volkswirtschaftlichem Nutzen - wozu insbesondere die Zahl der Umsteiger vom Auto auf den ÖPNV gehört. In einem bereits gut ausgebauten und attraktiven Nahverkehrssystem wie dem MVV ist es jedoch schwierig, zusätzliche Fahrgäste in einer nennenswerten Größenordnung anzulocken. Das macht die Realisierung neuer Projekte zunehmend kompliziert. In Zahlen ausgedrückt, muss der Nutzen-Kosten-Quotient stets über eins liegen.

Im Falle der S 7 haben die Experten den mageren Wert von 0,85 ermittelt - und das bei der preisgünstigsten Variante. Dies bedeutet, dass jedem Euro, der in die acht Kilometer lange Strecke investiert wird, nur ein Nutzen von 85 Cent gegenübersteht. Der Bund darf daher schon qua Gesetz nichts zu dem 118-Millionen-Projekt zuschießen, und der Freistaat will es mit Verweis auf die verantwortungsbewusste Verwendung von Steuergeldern nicht. Noch schlechter sieht die Rechnung aus, wenn man den Wünschen des Landkreises und der Kommunen nach einer Untertunnelung der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen folgt. Dann steigen die Kosten nochmals um 40 Millionen Euro. Und der Nutzen-Kosten-Wert sinkt auf traurige 0,60.

Der in den vergangenen Jahren ohnehin ins Stocken geratene Ausbau der Münchner S-Bahn muss damit erneut einen Rückschlag verkraften. Auch mit dem wichtigsten Projekt, der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, will es seit geraumer Zeit nicht recht vorangehen. In drei Monaten wird nun die Genehmigung für zwei Bauabschnitte erwartet, das Verfahren für den neu geplanten dritten Abschnitt östlich der Isar wird erst im zweiten Halbjahr eingeleitet. Immerhin hat die Röhre inzwischen einen Nutzen-Kosten-Wert von 1,25 erreicht und gilt damit als förderwürdig. Beim viergleisigen Ausbau der S 8 bis Buchenau sind dagegen erhebliche Kostenreduzierungen notwendig. Grund - wieder einmal: der schlechte Kosten-Nutzen-Quotient.

Quelle: Süddeutsche Zeitung

