



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Thorsten Glauber, Eva Gottstein, Joachim Harnisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Alexander Muthmann, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer und Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Klare Zukunftsentscheidung für das Münchner S-Bahn-System

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, noch im Jahr 2015 eine eindeutige Entscheidung bezüglich des Baus eines Zweiten Stammstreckentunnels in München zu treffen und einen verbindlichen Finanzierungsplan vorzulegen, um endlich die entsprechenden Maßnahmen für eine zukunftsfähige Entwicklung des Münchner S-Bahn-Systems und des Schienennahverkehrs in ganz Südbayern in die Wege leiten zu können.

Hierbei ist die finanzielle Belastbarkeit des Freistaats Bayern zu berücksichtigen.

Begründung:

Laut einer Antwort der Staatsregierung (17/4971) vom 15. Januar 2015 „will“ die Staatsregierung 2015 über die „Durchfinanzierung und somit über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke“ entscheiden. Im Sinn einer verlässlichen und zukunftssicheren Verkehrsplanung für den Großraum München und ganz Südbayern muss dieses „will“ in ein „wird“ umgewandelt werden!

Seit Jahrzehnten wird der Bau eines zweiten Stammstreckentunnels diskutiert und angekündigt. Die prognostizierten Kosten stiegen im gleichen Zeitraum von einigen hundert Mio. Euro auf mittlerweile 3,1 Mrd. Euro an. Ein Gutachten des Planungsbüros VIEREGG-RÖSSLER vom Februar 2013 kommt sogar zu dem Schluss, dass der Tunnel bis zu 3,9 Mrd. Euro Kosten könnte.

Fakt ist: Mit jedem Jahr, in dem keine Entscheidung fällt und in dem nicht konkret geplant und gebaut wird, wird das Projekt um eine immense Summe teurer. Gleichzeitig bleiben andere, dringend notwendige Investitionen in das Münchner S-Bahn-System außen vor. Eine Express-Anbindung an den Flughafen, die Ertüchtigung der Außenäste, Modernisierungsmaßnahmen für den Fuhrpark sowie weitere Investitionen in die Gleisinfrastruktur unterbleiben wegen fehlender Mittel oder dem Verweis auf die notwendige Verknüpfung mit einer angedachten zweiten Stammstrecke in München.

Von diesem Stillstand in der Verkehrsinfrastrukturplanung in München ist ganz Südbayern betroffen. Entstehen hier Probleme, hat dies Auswirkungen auf den Nahverkehr in ganz Oberbayern und Teilen Niederbayerns sowie Schwabens. Verspätungen in München führen auch zu Problemen in Mittenwald, Passau, Ingolstadt, Augsburg oder Rosenheim. Deshalb muss nun dringend eine wegweisende Entscheidung getroffen werden, um endlich die dringend notwendigen Verbesserungsmaßnahmen in die Wege leiten zu können.

Um eine gerechte Verteilung der Lasten zu erreichen, müssen Bund und DB AG finanziell stärker mit in die Pflicht genommen werden.