



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)**

Transparente Offenlegung der gesamten Standardisierten Bewertung zum geplanten 2. S-Bahn Stammstreckentunnel

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, bis zum 15. Dezember 2015 die gesamte Standardisierte Bewertung zum 2. S-Bahn Stammstreckentunnel dem Landtag offen zu legen und der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

In mehreren Schriftlichen Anfragen an die Staatsregierung hatte Prof. Dr. Michael Piazolo, MdL, bereits versucht Klarheit insbesondere zu den Umsteigezeiten beim geplanten 2. S-Bahn Stammstreckentunnel zu bekommen. Nachdem die Staatsregierung in ihren Antworten darauf trotz Nachfrage schlüssige Informationen schuldig geblieben ist, wurde das Planungsbüro Viereg Rössler GmbH beauftragt eine Studie zur Bewertung der bislang abgegebenen Antworten zu erstellen.

Diese Studie legt nahe, dass einige Angaben zu den angewandten Verfahren entweder unvollständig oder sogar fehlerhaft sind. Eine substantielle Verifikation der Angaben der Staatsregierung und Abgleich mit gegenteilig lautenden Ergebnissen aus einer Studie der Viereg Rössler GmbH ist jedoch nur bei Offenlegung der gesamten Standardisierten Bewertung zum geplanten 2. S-Bahn Stammstreckentunnel möglich.

Denn vor allem die seitens der Staatsregierung gemachten Aussagen zu den Auswirkungen der verlängerten Umsteigezeiten stehen in erheblichem Widerspruch zu Berechnungen, die die Viereg Rössler GmbH in einer Studie für die Bürgerinitiative Haidhausen angefertigt hat. Nach diesen würde der 2. S-Bahn Stammstreckentunnel in seiner gegenwärtigen Ausplanung nicht nur einen wirtschaftlichen Nutzen kleiner Faktor „1“ erzielen, sondern sogar einen negativen Nutzen kleiner „0“.

Damit wäre eine Förderung des Projekts durch Mittel des Bundes etwa aus dem GVFG-Programm wie auch eine Finanzierung aus Haushaltsmitteln des Freistaats sowie kommunalen Finanzmitteln nicht möglich. Über 20 Jahre nach Beginn der Planungen für eine Ertüchtigung des S-Bahn-ÖPNV in der Metropolregion München stünde damit Bayern wieder einmal „alternativlos“ vor den Scherben einer gescheiterten Verkehrspolitik. Öffentlich nachprüfbar und belastbare Zahlen zur Planung dieses Milliarden-Euro teuren Großprojekts sind deshalb überfällig und müssen umgehend nicht nur den Mitgliedern des Landtags sondern vor allem der auch mit ihren Steuergeldern dafür haftenden interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.