



Antrag

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 Hanisch, 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)**

Ertüchtigung des S-Bahn-Netzes München I: Verlässliches, laufend aktualisiertes und öffentliches Projektmanagement der Ertüchtigungsmaßnahmen einführen und vorausschauend planen

Der Landtag wolle beschließen:

1. Hinsichtlich aller im sog. 13-Punkte-Programm der Staatsregierung beschlossenen Einzelmaßnahmen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, zu allen diesen Einzelmaßnahmen einen verlässlichen und laufend aktualisierten Projektfortschritt mit konkreten Angaben zu vorgesehenen bzw. geplanten Zielterminen für einzelne Projektabschnitte zu veröffentlichen.

2. Unabhängig von den Entscheidungen zu einer Zweiten S-Bahn Stammstrecke wird eine vorausschauende Planung bei anstehenden Baumaßnahmen an S-Bahn-Außenstrecken umgesetzt:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, bei allen Baumaßnahmen im Bereich eingleisiger S-Bahnstrecken, wie z.B. der Ertüchtigung von Bahnübergängen oder bei Brückensanierungen darauf hinzuwirken, dass Planung und Realisierung vorausschauend so gestaltet werden, dass bei einem späteren zweigleisigen Ausbau erneute Umbauten vermieden werden.

Begründung:

Das sogenannte 13-Punkte-Programm der Staatsregierung wurde bereits am 9. Mai 2012 beschlossen. Bis heute sind jedoch nur ungefähre Zeiten und Angaben für die Umsetzung der Vorhaben bekannt. Sowohl die Öffentlichkeit als auch natürlich Kommunen und Kreise und auch die bayerische Wirtschaft brauchen verlässliche Informationen um ggf. eigene Pläne und Vorhaben darauf abstimmen zu können. Eine fixierte Projektierung schafft auch nachprüfbare Fakten, inwieweit die beschlossenen Maßnahmen überhaupt voran gehen bzw. zeigt auf, wo ggf. dringend Bedarf zum Nachsteuern gegeben ist. Diese Transparenz und eine bürgerfreundliche Kommunikation der Vorhaben ist man nicht zuletzt auch den Steuerzahlern schuldig, die letztendlich für die gesamten Kosten aufkommen müssen.

Option für Zweigleisigkeit frühzeitig bei allen Maßnahmen berücksichtigen: Immer wieder sind Baumaßnahmen an den Außenast-Streckenabschnitten der S-Bahn notwendig, um z.B. Sicherheitsprobleme zu lösen oder um veraltete oder defekte Technik zu erneuern. Konkrete Beispiele dafür sind etwa die Ertüchtigung des Bahnübergangs Kaiserstraße in Neubiberg oder auch die neue Brücke der S-Bahn westlich der S-Bahnstation Perlach (Hachinger Bach). Die aktuellen Planungen und die Realisierung dort haben jedoch bislang nur eine eingleisige Strecke im Fokus!

Ohne großen Mehraufwand kann die Planung schon jetzt auch einen zweigleisigen Betriebsausbau berücksichtigen. Die Baukosten würden dadurch voraussichtlich nur geringfügig höher sein. Eine deutliche Einsparung ergibt sich im Effekt, wenn man die jetzigen Maßnahmen und den künftig sicherlich notwendigen Umbau für einen zweigleisigen Betrieb zusammennimmt. Durch eine entsprechend vorausschauende Planung lässt sich hier sicherlich viel Steuergeld sparen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass bei allen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, insbesondere bei den teils extrem zeitaufwändigen und kostenintensiven Schienenverkehrsprojekten, deutlich mehr in die Zukunft geplant werden muss, um nicht regelmäßig in einer kaum noch lösbaren Zeit-Kosten-Entwicklungsfalle zu landen. Hier gilt es deutlich vorausschauender zu handeln und auch Zeichen zu setzen, dass Problemlösungen nicht erst angedacht werden, wenn die Lage schon fast aussichtslos geworden ist.