



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Gisela Sengl, Florian Siekmann, Patrick Friedl, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Hans Urban, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

ÖPNV-Offensive statt Stammstrecken-Desaster

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag transparent darzulegen, wie der notwendige Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und des ÖPNV-Angebots in der Metropolregion München und in Bayern angegangen und gewährleistet werden soll, nachdem der Inbetriebnahmetermin des geplanten 2. S-Bahn-Tunnels für die S-Bahn München gegen 2040 rückt und die Tunnelfinanzierung alle gängigen Finanzierungstöcke für alle anderen größeren ÖPNV-Investitionen in ganz Bayern blockiert.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, insbesondere darzulegen:

- Wie und warum sind die Kosten für den 2. S-Bahn-Tunnel für die S-Bahn München seit 2016 explodiert?
- Wie haben Gremien mit Beteiligung des Freistaates seit der Durchfinanzierungserklärung für den 2. S-Bahn-Tunnel für die S-Bahn München 2016 das Projekt begleitet?
- Warum wurde der Haushaltsgesetzgeber von der Staatsregierung nicht fortlaufend über den Projektstand informiert?
- Welche Auswirkungen hat die Kostenexplosion des 2. S-Bahn-Tunnels für die S-Bahn München auf den Staatshaushalt?
- Welche Auswirkungen hat die Kostenexplosion des 2. S-Bahn-Tunnels für die S-Bahn München auf andere Projekte des GVFG-Bundesprogrammes (GVFG = Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) in Bayern?
- Welche Auswirkungen hat die Kostenexplosion des 2. S-Bahn-Tunnels für andere Eisenbahninvestitionsprojekte in Bayern?
- Welche Auswirkungen hat die Kostenexplosion des 2. S-Bahn-Tunnels für die S-Bahn München auf den Bahnausbau in der Region München und den Bau notwendiger netzergänzender Maßnahmen?
- Welche Möglichkeiten des Vorziehens von Projekten aus dem Programm Bahnausbau Region München gibt es?
- Welche Auswirkungen hat die Kostenexplosion des 2. S-Bahn-Tunnels auf das von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bestellte und zu bestellende Zugangebot in Bayern?

Begründung:

Zum Sommerfahrplan 1972 startete die S-Bahn München. Mehr S-Bahn wird es nach den Plänen der Staatsregierung voraussichtlich erst wieder 2040 geben – wenn überhaupt. Das wären dann 70 Jahre Stillstand! Die Ende Juni verkündete Verschiebung der voraussichtlichen Inbetriebnahme des 2. S-Bahn-Tunnels für die S-Bahn München auf das Jahr 2037 wird nicht die letzte Verschiebung bleiben. Die inzwischen auf 7,2 Mrd. Euro explodierten Tunnelbaukosten fressen die Finanzmittel für alle anderen notwendigen größeren Ausbaumaßnahmen für S-Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen in ganz Bayern auf. Bis 2040 kann der Bahnausbau in der Region München und der ÖPNV-Ausbau in ganz Bayern nicht warten. Im Gegenteil: Wir brauchen – allein schon aus Klimaschutzgründen – mehr Nahverkehr in ganz Bayern, wenn die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppelt werden sollen.