



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr



Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.

Landesverband Bayern des
Bundes für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V.

Kreisgruppe München

Pettenkoferstr. 10 A
80336 München
Tel.: 089 – 51 56 76-0
Fax: 089 – 51 56 76-77

Besuchen Sie auch unsere
Homepage:
www.bn-muenchen.de
info@bn-muenchen.de

1. Vorsitzender:
Christian Hiemeis

Spendenkonto:
Postbank München
BLZ: 700 100 80
Ktn.: 185 50 800

Vereins-Reg. Nr: 834
Amtsgericht München

München, den 26. Januar 2010

Sehr geehrte Damen und Herren
von Presse, Rundfunk und Fernsehen,

wir bitten um Veröffentlichung folgender Presseinformation:

BN untersucht Auswirkungen des S-Bahn-Tief隧nells im Umland

Tunnel für München – Streichorgie für die Region

Der Bund Naturschutz (BN) hat untersucht, wie sich der Bau des Tief隧nells als zweite S-Bahn-Stammstrecke auf die Bahnhöfe in der Region auswirkt. Entgegen den offiziellen Aussagen würde der S-Bahn-Tief隧nells laut der BN-Untersuchung den Anschluss der Region an die Großstadt München verschlechtern. Insbesondere wäre die Erreichbarkeit der Innenstadt mit einem Tief隧nells deutlich erschwert und auf vielen S-Bahnlinien würde sich der Takt verschlechtern. Damit kommt der BN zu einer grundlegend anderen Bewertung als Wirtschaftsminister Zeil und der Münchner Oberbürgermeister Ude.

Grundlage der Studie des BN in München sind die Gutachtens des Wirtschaftsministeriums und des beauftragten Unternehmens SMA. Für alle S-Bahn-Stationen hat der BN untersucht, inwieweit sich durch den Bau des Tief隧nells als zweite Stammstrecke Veränderungen ergeben. Es wurden der heutige Zustand (Anzahl der Züge pro Stunde und Erreichbarkeit der Innenstadt) mit den vorgelegten Daten des Wirtschaftsministeriums verglichen. Daraus ergeben sich klare Verschlechterungen für eine Vielzahl von Stationen und Fahrgästen.

„Insgesamt gehen 210 Direktverbindungen in die Innenstadt verloren. Damit leisten wir dem Öffentlichen Nahverkehr einen Bärendienst. Die Attraktivität der S-Bahn als Auto-Alternative steigert das sicher nicht“ so Martin Hänsel, stellvertretender Geschäftsführer des BN in München. **„Eine Investition von fast zwei Milliarden Euro sollte das S-Bahn-System stark verbessern. Statt dessen droht vielen Pendlern eine Streichorgie im Zugangebot. Für den BN gibt es daher nur eine Konsequenz: Sofortiger Stopp des unsinnigen Tunnelwahnes und stattdessen Ausbau des S-Bahn-Südringes und Ausbau der Schiene in der Region.“**

Mit einem Tieftunnel verlieren 35 Stationen ihre Direktverbindungen zu wichtigen Punkten in der Innenstadt wie Rosenheimer Platz (Gasteig), Isartor/Karlsplatz (Stachus), Hackerbrücke (ZOB und Wiesn), Donnersbergerbrücke und der erst kürzlich eröffneten Station Hirschgarten. Darüber hinaus hat die Einführung von Expresslinien negative Auswirkungen auf 14 Bahnhöfe. An diesen verkehren zukünftig in der Hauptverkehrszeit nur noch 4 statt bisher 6 Züge pro Stunde. Die Verschiebung vom 10 Minuten-Takt auf 15 Minuten-Takt bedeutet eine Reduzierung des Zugangebots um ein Drittel. Durch Aufgabe des 20 Minuten-Takts am Abend zu Gunsten eines 30 Minuten-Takts sind 32 Bahnhöfe betroffen. Geringfügige Verbesserungen an wenigen Bahnhöfen können die Benachteiligungen an vielen Stationen nicht wett machen.

Die S-Bahnen von Erding, Freising und Tutzing werden komplett durch den Tieftunnel gelegt. Fahrgäste zu den Stationen Hirschgarten, Donnersbergerbrücke, Hackerbrücke, Stachus, Isartor und Rosenheimer Platz werden zum Umsteigen gezwungen. Vor allem bei Großveranstaltungen wie z.B. der Wiesn belasten die Umsteigezwänge wesentlich mehr Bahnhöfe als bisher. Der BN warnt vor den unkalkulierbaren Risiken auf den Bahnsteigen, wenn sich Massen von Fahrgästen auf den Bahnsteigen drängen.

„Es ist unverständlich, wie die Planer auch nur daran denken können, zehntausende Fahrgäste zum Umsteigen zu zwingen, anstatt sie wie bisher auf direktem Weg zu Großveranstaltungen auf der Theresienwiese zu fahren. Wir raten deshalb allen Umlandgemeinden, nicht nur auf die vollmundigen Ankündigungen zu vertrauen, sondern die offiziellen Gutachten genauestens zu hinterfragen. Sonst droht vielen ein böses Erwachen“ so Hänsel weiter.

Nur auf den Strecken nach Herrsching, Mammendorf und Ebersberg werden Expresslinien eingerichtet. Was auf den ersten Blick als Verbesserung erscheint, stellt sich bei genauerer Analyse als Mogelpackung heraus. Gilching und Langwied werden beispielsweise dann nur noch alle 15 Minuten statt bisher alle 10 Minuten bedient, Ebersberg und Mammendorf nur noch alle 30 statt bisher alle 20 Minuten. Dies bedeutet ein um ein Drittel gekürztes Zugangebot.

Anlagen:

- Die Folgen des sog. Betriebskonzeptes 6T für jeden S-Bahnast
- Die Folgen des sog. Betriebskonzeptes 6T für das S-Bahn-Netz

Ansprechpartner für Rückfragen:

Bund Naturschutz, Kreisgruppe München
Martin Hänsel, Tel. 089 / 51 56 76 – 76