



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

# Pressemitteilung des AAN im Münchner Forum

(Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum)

München, den 4. Dezember 2016

Pressemitteilung zum geplanten Betriebskonzept des S-Bahn Tieftunnels

## Teures Sammelbecken für Störungen aus ganz Oberbayern

Im aktuellen Sachstandsbericht für den bayerischen Landtag zur 2. Stammstrecke München sind auch einige Aussagen zum geplanten Betriebskonzept enthalten. Dieses Betriebskonzept ist im Rahmen einer erneuten Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt worden.

Die bisherige Erkenntnis, dass den hohen Kosten des Tieftunnels ein sehr bescheidener Nutzen gegenübersteht, wird durch diese neue Untersuchung bestätigt. Dazu AAN Sprecher Berthold Maier: „Anstatt das S-Bahn Angebot massiv zu erweitern – was in München dringend geboten ist – werden Regional-S-Bahnen z.B. nach Landshut und Mering untersucht. Dies ist das Eingeständnis, dass der Tieftunnel für den S-Bahnausbau keinen Nutzen hat: Aufgrund der hohen Tunnelkosten bleibt kein Geld für den Ausbau der Außenstrecken übrig. Dieser Ausbau ist aber für ein besseres und vor allen Dingen störungsfreies Angebot bei der S-Bahn erforderlich. Anstatt dies zuzugeben, werden Regional S-Bahnen ins Gespräch gebracht. 60.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag werden prognostiziert. Angesichts der heutigen Fahrgastzahlen der Münchner S-Bahn von über 800.000 Fahrgästen pro Werktag kann das nur als schlechter Witz auf Kosten der Fahrgäste bezeichnet werden. Fast vier Milliarden Euro Kosten für nicht einmal zehn Prozent mehr Fahrgäste.“

Durch dieses Betriebskonzept wird ein wesentliches Versprechen der Tieftunnel-Befürworter gebrochen. Ursprünglich sollte durch den Tieftunnel die Münchner S-Bahn zuverlässiger werden. Dazu Matthias Hintzen vom AAN: „Durch die Verlängerung der S-Bahnen weit über die heutigen Endpunkte hinaus werden die Verspätungen des Regionalverkehrs noch stärker als heute auf den S-Bahnverkehr übertragen. Die versprochene Verbesserung der Zuverlässigkeit der S-Bahn wird so ins Gegenteil verkehrt.“ Ein weiterer kritischer Punkt ist hier die geplante Bahnsteiglänge im Tunnel. Dazu Matthias Hintzen: „Auf den meisten Regionalzugstrecken sind 300 Meter Zuglänge möglich. Im Tunnel wären maximal 200 Meter möglich, also ein Drittel weniger. Somit würde eine künftige Verbesserung des Regionalzugangebots gezielt verbaut werden. Und dafür sollen dann fast 4 Milliarden Euro ausgegeben werden. Das ist beim besten Willen nicht mehr nachvollziehbar.“

Mit freundlichen Grüßen

Berthold Maier  
AAN Sprecher