

3. Der Tunnel soll direkte Verbindungen von Überlandzügen ermöglichen

Richtig ist: Durch den geplanten Tunnel können keinerlei derzeit verfügbare Regionalzüge fahren! Die Planer gehen davon aus, dass zu diesem Zweck zukünftig eigene Züge neu entwickelt werden. Wer soll das zusätzlich zu den 2 Mrd. für den Tunnel bezahlen und warum wird der Tunnel nicht für vorhandene Züge geplant?

4. Der Tunnel soll die heutigen Hauptumsteigepunkte entlasten und das Verbindungsangebot erweitern

Richtig ist: Durch den geplanten Tunnel werden die heutigen Umsteige-Nadelöhre Hauptbahnhof und Marienplatz zusätzlich belastet und es wird keine einzige zusätzliche Umsteigemöglichkeit zur U-Bahn oder Straßenbahn geschaffen. Der 2 Mrd.-Tunnel bringt keinerlei Netzerweiterung und erschließt keinen einzigen neuen Haltepunkt!

5. Ein S-Bahn-Ausbau ohne Tunnel ist nicht möglich

Richtig ist: Für den weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes ist sicherlich eine Entlastung der Stammstrecke erforderlich. Das ist aber nur eine Maßnahme neben vielen anderen, insbesondere dem Ausbau und der Engpassbeseitigung auf den Außenstrecken. Wenn zuerst eine zweite Stammstrecke in der teuersten Form, nämlich als 2 Mrd.-Tunnel gebaut werden soll, dann sind alle anderen notwendigen Maßnahmen aus finanzielle Gründen um Jahrzehnte verschoben. Somit verhindert der Tunnel die Erreichung des eigentlichen Ziels!

WIR FORDERN DAHER:

Stopp des Planfeststellungsverfahrens und Überarbeitung der Planung, bevor wie bei Stuttgart 21 Murks genehmigt wird, der dann nicht mehr geändert werden kann!

weitere & aktuelle Infos

www.tunnelaktion.de

Verantwortlich: Bürgerinitiative S-Bahntunnel Haidhausen
Walter Heldmann, Haidhauserstraße 18, 81667 München



TUNNEL BLICK

03_2011

DIE WAHRHEIT ÜBER DIE 2. S-BAHN-STAMMSTRECKE! BEHAUPTUNGEN DER POLITIK IM VERGLEICH ZU DEN TATSÄCHLICHEN PLANUNGEN ZUM TUNNEL

1. Der Tunnel verbessert die Zuverlässigkeit

Richtig ist: Bei einem Störfall im 1. Tunnel können bestimmte Linien den 2. Tunnel gar nicht benutzen (d.h. z.B. die Linien von Holzkirchen und Kreuzstrasse würden im Störbetrieb weiterhin nur ab/bis Giesing fahren!). Da ca. 80 % der Störungen auf den Außenstrecken entstehen, ist eine nennenswerte Verbesserung bei der Pünktlichkeit nicht zu erwarten.

Im Gegenteil: Durch die vorgesehenen Express-S-Bahnen, welche auf den Außenästen ohne eigenes Gleis verkehren, ist aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede eher eine Zunahme von Störungen zu befürchten!

2. Der Tunnel verbessert das Fahrplanangebot

Richtig ist: Trotz 2 Mrd.-Tunnel kein allgemeiner 10Minuten-Takt, was das ursprüngliche Planungsziel war!

Im Gegenteil: Massive Verschlechterungen in Form von neuen Umsteigezwängen, da der 2. Tunnel wichtige Innenstadtstationen nicht bedient und Taktausdünnungen folgen: 35 Stationen würden die Direktverbindung zu wichtigen Innenstadthaltepunkten wie Donnersberger Brücke, Hackerbrücke / Wiesn, Stachus, Isartorplatz / Deutsches Museum und Rosenheimer Platz / Gasteig verlieren. Für 20 Stationen käme es in der Hauptverkehrszeit zu Taktverschlechterungen (vom 10- auf den 15-Minuten-Takt bzw. vom 20- auf den 30-Minuten-Takt), 32 Stationen würden in der Spätverkehrszeit nur mehr im 30-Minuten-Takt bedient werden!

Standpunkt und Ziele der Bürgerinitiative

- 1.** Der Bau einer zusätzlichen **Entlastungsstrasse** zur bestehenden Stammstrecke in München **ist notwendig**.
- 2.** Die Tunnelpläne unter Haidhausen lehnen wir auch deshalb ab, weil sie verkehrlich falsch sind. Sie führen zu **massiven Verschlechterungen** für viele Fahrgäste und zu **keiner Verbesserung bei der Pünktlichkeit**.
- 3.** Die Kosten sind zu hoch, die Wirtschaftlichkeit ist nicht gesichert und der Bau würde die Finanzierung anderer **wichtiger Verkehrsprojekte in München und Bayern kannibalisieren**.
- 4.** Aus diesen Gründen lehnen wir die vorliegende Tunnelalternative grundsätzlich ab. Eine zehnjährige Bauzeit und die Zerstörung eines ganzen Stadtviertels **stehen in keinem Verhältnis zu dem in Aussicht gestellten Nutzen**.
- 5.** Die **Alternativen**, wie Südring, City-Tunnel, Verknüpfung U4/U5 oder Kombinationen daraus sind in jeder Hinsicht wesentlich **besser, schneller und kostengünstiger** zu realisieren.
- 6.** Wir fordern eine **zukunftsträchtige Lösung**, die für das gesamte Münchner Schienenverkehrssystem eine Optimierung, auch für die Außenbereiche darstellt.
- 7.** Der **zweite Tunnel** ist nur eine **unbefriedigende Lösung für das S-Bahn-Problem allein** und liefert keinen Beitrag zur Lösung aller anderen Schienenverkehrsprobleme im Raum München.

Wir fordern deshalb die Staatsregierung und die Landeshauptstadt auf, die 2. Stammstrecke im Kontext der Gesamtsituation des Schienenverkehrsknotenpunktes München unter Berücksichtigung von S-Bahn, Regional- und Fernverkehr sowie der Flughafenanbindung und der Vernetzung mit der U-Bahn zu lösen.

8. Zweck der Bürgerinitiative ist die kritische Begleitung der Planungen, um die Realisierung der Tunnelpläne, auch zu Gunsten eines größeren verkehrlichen Nutzens, zu verhindern

9. Im Blickpunkt stehen für uns auch der schonende, verantwortungsbewusste Umgang mit dem Bürgervermögen und die Sicherung der Lebensqualität in den vom Bau betroffenen Gebieten.



Unterstützen Sie uns indem Sie diese Informationen weiterverbreiten!