

München, den 23. September 2010

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

wir bitten um Veröffentlichung folgender Presseinformation:

BN veröffentlicht Einwendungshilfe gegen den Tieftunnel

Die MVG macht es vor – Auch die S-Bahn kann alle zwei Minuten fahren

Der Bund Naturschutz (BN) begrüßt die heute im Rathaus vorgestellten Bemühungen der MVG zur Kapazitätserhöhung im U-Bahn-Netz. Die Verdichtung des heutigen 2,5-Minuten-Takts zu einem Zwei-Minuten-Takt auf den U-Bahn-Stammstrecken ist aus Sicht des BN ebenso erfreulich, wie der künftig ausschließliche Einsatz von Langzügen zur Hauptverkehrszeit. Die MVG plant damit bei der U-Bahn genau den Takt einzuführen, den DB und Freistaat auf der S-Bahn-Stammstrecke im Zuge des S-Bahntiefentunnels abschaffen wollen. Dieses Konzept hat die MVG von demselben Planungsbüro erstellen lassen, das auch die S-Bahn-Betriebskonzepte im Auftrag des Freistaat erstellt hat.

Das MVG-Konzept beweist, dass ein Zwei-Minuten-Takt auf eigenen Gleisen – so wie bei der U-Bahn – funktioniert. Hätte die S-Bahn überall eigene Gleise, wäre auch der Betrieb auf der Stammstrecke viel zuverlässiger. Heute entstehen 90% aller Störungen auf den Außenstrecken und die verspäteten S-Bahnen bringen den dichten Takt auf der Stammstrecke durcheinander. Aber statt eigene S-Bahn-Gleise auf den Außenstrecken zu bauen, will der Freistaat die S-Bahnen auf zwei Tunnel verteilen. Ein Drittel aller S-Bahnen soll in den Tieftunnel umgeleitet werden, um auf der bestehenden Stammstrecke den 2,5- bis 5-Minuten-Takt einzuführen.

“Die MVG macht vor, wie man den Nahverkehr attraktiver macht. Daran sollten sich Freistaat und DB ein Beispiel nehmen. Dem Freistaat aber kommen die Engpässe der S-Bahn-Außenstrecken gerade recht, denn nur mit verspäteten S-Bahnen lässt sich ein angeblicher Bedarf für den Tieftunnel herbeireden“ so Christian Hierneis, Vorsitzender des BN in München. **„Hätte die S-Bahn überall ausreichend Gleise, gäbe es keinen Grund für eine zwangsweise Herausnahme von Zügen aus dem bestehenden Tunnel, die der Freistaat braucht, um seinen Tieftunnel zu füllen.“**

Tieftunnel sabotiert Bemühungen der MVG

Sowohl bei der U₁/U₂ als auch bei der U₃/U₆ ist der Abschnitt südlich des Sendlinger Tors am stärksten überlastet. Das heißt, hier ist der Soll-Auslas-



**Bund
Naturschutz
in Bayern e.V.**

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

Kreisgruppe München

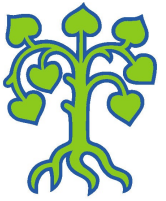
Pettenkoferstr. 10 A
80336 München
Tel.: 089 – 51 56 76-0
Fax: 089 – 51 56 76-77

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

1. Vorsitzender:
Christian Hierneis

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

Vereins-Reg. Nr: 834
Amtsgericht München



tungsgrad zur Hauptverkehrszeit überschritten. Genau für diese Abschnitte würde der S-Bahn-Südring Entlastung schaffen, was sogar die S-Bahn-Gutachten des Freistaats bestätigen. Durch den Tieftunnel dagegen würden diese beiden Stammstrecken zusätzlich belastet, da alle Fahrgäste in den Münchner Süden weiterhin nur am Hauptbahnhof und am Marienhof in die U-Bahnen umsteigen könnten. Dadurch würde die von der MVG jetzt geschaffene zusätzliche Kapazitätsreserve bei der U-Bahn sofort wieder zunichte gemacht. **„Käme der Tieftunnel, wären die U-Bahnen trotz Zwei-Minuten-Takt wieder so voll wie heute und sämtliche Bemühungen der MVG wären für die Katz“** so Matthias Hintzen vom AAN.

BN und AAN fordern deshalb weiterhin den S-Bahn-Südring, Zehn-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien und unveränderten Zwei-Minuten-Takt auf der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke. Die Planungen für den Tieftunnel müssen sofort gestoppt werden, es ist nie zu spät für die bessere und kostengünstigere Lösung.

Jeder Bürger kann Einwendung erheben

Unabhängig von den Auftraggebern haben alle S-Bahn-Gutachten bewiesen, dass der S-Bahn-Südring besser für München ist. Die DB und Freistaat haben falsche und unsinnige Vorgaben, wie Erhalt von sieben Abstellgleisen für Güterzüge an der Poccistraße oder keine eigenen S-Bahn-Gleise nach Johanneskirchen, gemacht. Dadurch wurde der Bau des S-Bahn-Südrings exorbitant teuer gerechnet und sein Nutzen für die Fahrgäste verschleiert. **„Kein Politiker würde ernsthaft fordern, dass Güterzüge dauerhaft in Wohngebieten abgestellt werden müssen oder aus Kostengründen keine weiteren Strecken eigene S-Bahn-Gleise bekommen sollen“**, so Hierneis weiter. **„Die amtlichen Vorgaben für den Vergleich S-Bahn-Tieftunnel oder Südring waren absurd. Deswegen war auch das Ergebnis absurd. Die bestehende Stammstrecke ist leistungsfähig genug. Das Münchner ÖV braucht aber dringend Tangenten wie den S-Bahn-Südring, der gleichzeitig die ideale zweite S-Bahn-Stammstrecke ist.“**

Wer sich für die bessere Lösung einsetzen will, kann bis zum 13. Oktober gegen den Tieftunnel Einwendung erheben. Die Kreisgruppe München hat deshalb auf ihrer Webseite unter www.bn-muenchen.de die wichtigsten Argumente gegen den Tieftunnel und für den S-Bahn-Südring zusammengestellt.

„Sämtliche im Erläuterungsbericht aufgezählte Ziele werden verfehlt oder gar in ihr Gegenteil verkehrt“, so Matthias Hintzen. **„Wer gegen diesen milliarden-schweren Unsinn etwas tun möchte, kann sich aus unserem Einwendungs-Baukasten diejenigen Punkte zusammenstellen, die für ihn wichtig sind.“**

Ansprechpartner für Rückfragen:

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe München
Dominik Lypp, Tel. 089 / 51 56 76 - 0