

26.10.2016

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

wir bitten um Veröffentlichung folgender Presseinformation:

BN fordert Kehrtwende trotz Finanzierungsvereinbarung beim Tieftunnel

Ein Ausstieg wäre besser

"Der Bau des Tieftunnels hat das Potential, zu einer der größten verkehrspolitischen Fehlentscheidungen der Nachkriegszeit in München zu werden. Die gravierenden Fehler in der Struktur des Münchner Nahverkehrs löst der Tieftunnel nicht. Wir brauchen den Ausbau zu einem flexiblen ÖPNV Netz. Die Fixierung auf die Innenstadt ohne Querverbindungen zwischen den einzelnen Linien wird betont. Wie schon in den letzten zehn Jahren, wird der Tunnel auch in Zukunft alle anderen viel notwendigeren Maßnahmen im Münchner öffentlichen Nahverkehr blockieren", kommentiert Christian Hierneis, Vorsitzender des BUND Naturschutz (BN) in München.

Dass der öffentliche Nahverkehr in München massiv ausgebaut werden muss, ist unbestritten. Seit Jahren setzt sich der BN deshalb für alternative Lösungen ein, der oftmals genannte S-Bahn Südring ist hier nur eine Maßnahme aus einem ganzen Bündel an dringend notwendigen Investitionen. Der geplante zweite S-Bahntunnel hingegen kann diese dringend benötigte Verbesserung nicht erbringen, da er die überlastete zentrumsorientierte Linienstruktur nur zementiert. Wichtiger sind beim S-Bahn-Ausbau neue Prioritäten zugunsten überfälliger Tangentialverbindungen und ebenfalls überfälliger und schnell zu realisierender Verbesserungen im Außennetz.

Eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs lässt sich dauerhaft nur erreichen, wenn Maßnahmen in der Fläche von Dachau bis Aying, von Milbertshofen bis Freiham und nicht nur im Münchner Stadtzentrum umgesetzt werden. Mit der Finanzierungsvereinbarung zum Tieftunnel sind hingegen weitere zehn Jahre Stillstand zu befürchten, obwohl gleichzeitig die Zahl der Einwohner stetig steigt.

Dazu stellt Dieter Kubisch vom Landesarbeitskreis Verkehr des BN fest: s Jetzt ist noch Zeit, den Fehler des zweiten S-Bahn-Tieftunnels fast ohne Haltestellen in der Innenstadt zu korrigieren. Je mehr Geld erst einmal sinnlos vergraben ist, desto schwieriger wird der Ausstieg. Das Ergebnis kann nur heißen: Ausstieg trotz Finanzierungsvereinbarung sofort und Einstieg in eine sinnvolle Verkehrsplanung für die ganze Region mit dem S-Bahn-Südring!"



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

Kreisgruppe München
Pettenkofenstr. 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

Vorsitzender:
Christian Hierneis







Spendenkonto:
Postbank München
BLZ: 700 100 80
Konto: 185 50 800
BIC: PBNKDEFF
IBAN:
DE68 7001 0080 0018 5508 00

Vereins-Reg. Nr.: 834
Amtsgericht München

Die vernünftige Lösung:

-  Die existierende Alternative mit wesentlich geringeren Kosten und Bauzeiten aber mit hohem Nutzen für Fahrgäste und das gesamte Nahverkehrssystem in München ist der schon heute von Laim bis zur Isarbrücke viergleisige Eisenbahn-Südring! Sein Ausbau zum S-Bahn Südring würde drei neue Umsteigepunkte zur U-Bahn am Heimeranplatz, Poccistraße und Kolumbusplatz schaffen, zusätzliche Stadtviertel würden mit der S-Bahn verbunden, viele Reisewege verkürzt.
-  Mit dem Ausbau des S-Bahn Südrings und der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke ist ein 10-Minutentakt auf allen S-Bahnlinien möglich!

Die grundlegenden Fehler des geplanten zweiten S-Bahn-Tieftunnels:

-  Der zweite Tunnel direkt neben der ersten Stammstrecke verfestigt die fatale Konzentration des S-Bahn-Verkehrs auf das Stadtzentrum mit der Folge der zusätzlichen Überlastung der verbundenen U-Bahnlinien. Die wichtigsten europäischen Großstädte wie z.B. Berlin, London, Paris oder Wien verfügen über bestens ausgebaute Ringlinien, die München bisher völlig fehlen. Durch die zusätzliche Konzentration auf die Innenstadt würden sowohl der öffentliche als auch der Straßenverkehr weiter in den Kollaps getrieben.
-  Mit der Verfestigung der sternförmigen Schnellbahn-Linienstruktur wird eine polyzentrische Stadtentwicklung auf Jahrzehnte verhindert und das wirtschaftliche Wachstum der Region behindert.
-  Der 2. S-Bahntunnel mit seinem überhöhten Finanzierungsbedarf schafft keine neuen Verbindungen. Er blockiert sogar wichtige ÖPNV-Projekte in München und in der Region, ja sogar in ganz Bayern für die nächsten 20 Jahre.
-  Der Freistaat hat nicht 500 Mio. an Ausgabenresten gebunkert, sondern ganz Bayern musste unter nicht zur Bestellung von Zügen aufgesparten Regionalisierungsmitteln leiden, weil der Freistaat weniger Geld für Zugbestellungen ausgegeben hat, als ihm tatsächlich zur Verfügung stand!
-  Für alle Fahrgäste der durch den zweiten S-Bahntunnel führenden Linien wird die Münchner Innenstadt erheblich schlechter erreichbar, da die Halte am Hirschgarten, Donnersberger Brücke, Hackerbrücke, Stachus, Isartorplatz und Rosenheimer Platz ersatzlos entfallen und die Umsteigewege am Hauptbahnhof durch die enorme Tieflage (40 Meter !) und am Ostbahnhof durch Tieflage und weite Entfernungen extrem Benutzer unfreundlich sind.
-  Der geplante Tieftunnel bringt durch die mit ihm geplante Einführung eines generellen 15-Minuten Taktes bei der S-Bahn auf allen derzeitigen Linien mit 10 Minuten-Takt spürbare Verschlechterungen für die Fahrgäste.

Ansprechpartner für Rückfragen:
BUND Naturschutz, Kreisgruppe München
Martin Hänsel, stellv. Geschäftsführer
Tel. 089 / 51 56 76 0