





weniger Verspätungen oder gar bessere Verbindungen. Grundlage der Bewertung waren dabei die aktuellen Planungen des Freistaats und der Bahn (siehe Anlage).

**„Sendlinger Spange, Umbau des Laimer Bahnhofs, eigene Gleise für die S2 und die S4 - das alles ist plötzlich finanzierbar, würde das Monster Tieftunnel endlich beerdigt. Es stellt sich die Frage, ob das Gerede um den S-Bahn Tieftunnel nur noch ein Vorwand ist, um sich vor den wirklich sinnvollen und dringend notwendigen Maßnahmen drücken zu können“** so Hänsel weiter.

**„Beim Transrapid hatte man noch eine Finanzlücke von 250 Millionen Euro zugegeben, beim Tieftunnel gibt man zu, dass stolze 800 Millionen fehlen“,** ergänzt Matthias Hintzen vom AAN. **„Auf Bundesebene wird sich aber die Bereitschaft für ein Notopfer München in sehr engen Grenzen halten. Verschiedene Hamburger Politiker haben schon begriffen, dass der Münchner Tieftunnel ihren S-Bahn-Ausbau zum Stocken bringt. Im Hamburger Abendblatt war kürzlich zu lesen, dass München sich offenbar eine eigene „Elbphilharmonie“ zulegen wolle – nur unterirdisch und auf Bundeskosten.“**

**Ansprechpartner für Rückfragen:**

Bund Naturschutz, Kreisgruppe München  
Dominik Lypp  
Referent nachhaltige Mobilität  
Tel. 089 / 51 56 76 – 0

**Anlage:**

Bewertung der neuen MVV-Broschüre durch BN und AAN

## **Achtmal reiner Tunnelblick – MVV Unterstützung für Tieftunnel geht auf Kosten der Fahrgäste**

Nach dem Aus der Bemühungen um Olympische Spiele in München, steht jetzt auch das Milliardenprojekt Zweite Röhre auf der Streichliste. Die Befürworter des Tieftunnels gehen derzeit verstärkt in die Offensive um das unsinnige Projekt noch zu retten. Auch der MVV, eigentlich etabliert um die Interessen der Fahrgäste zu vertreten, macht bei dieser Werbeaktion mit. In seiner neuen Broschüre stellt er acht Behauptungen auf. Bund Naturschutz (BN) und Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) haben diese auf Plausibilität geprüft.

### **Behauptung 1 – „Pünktlichkeit und Betriebsqualität verbessern sich deutlich“**

Eindeutig falsch. Nach Starnberg, Fürstenfeldbruck, Neufahrn, Markt Schwaben und zum Flughafen soll pro Stunde eine S-Bahn mehr fahren als heute – aber keine zusätzlichen Gleise gebaut werden. Pünktlichkeit und Betriebsqualität werden dadurch noch schlechter. Außerdem sollen mindestens 168 Regionalexpress-Züge pro Tag (beide Richtungen) durch den Tieftunnel fahren und diese werden Störungen und Verspätungen aus Nürnberg, Ulm und Lindau mitten ins Münchner S-Bahn-Netz hineintragen.

**Fazit 1 – Pünktlichkeit und Betriebsqualität nehmen noch weiter ab.**

### **Behauptung 2– „Bei Störungen in einem Tunnel dient der andere als Bypass“**

Bei Störungen auf der Stammstrecke enden die S-Bahnen in Pasing, Giesing, am Hauptbahnhof (Starnberger oder Holzkirchner Flügelbahnhof) oder am Ostbahnhof. Von allen diesen Punkten aus gibt es sehr gute Tram- U-Bahn- bzw. Regionalbahn-Verbindungen in die Innenstadt. Der MVV behauptet aber: *„Unsere Fahrgäste werden nicht mehr vor den Toren der Stadt stranden, sondern weiter mit der S-Bahn bis in die Innenstadt fahren können.“*  
Der MVV wurde seinerzeit gegründet, um Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus mit ein- und demselben Fahrschein benutzen zu können. Wozu braucht man einen MVV, der die Existenz von U-Bahn und Tram schlicht leugnet und für den der Hauptbahnhof „vor den Toren der Stadt“ liegt?

Im übrigen gilt: Die Regionalexpreß, die den Tieftunnel befahren sollen, würden den S-Bahnen den Platz wegnehmen. Bei einer Störung passen zusätzliche S-Bahnen dann gar nicht in den Tieftunnel!

**Fazit 2 – Der zusätzliche Tunnel taugt nicht einmal als Bypass.**

### **Behauptung 3– „Die beliebtesten Bahnhöfe sind schnell erreichbar“**

Die Stationen Hauptbahnhof, Marienplatz und Ostbahnhof sind deshalb so „beliebt“, weil nur dort zu den U-Bahnen umgestiegen werden kann. Weitere Möglichkeiten zum Umsteigen in die U-Bahn gibt es nur am Stachus – und der kriegt in der 2. Röhre keinen Bahnhof. Und mit dem 2.

Tunnel wird es auch keine neuen Umsteigemöglichkeiten geben. Anstatt also Fahrgäste intelligent auf mehrere Bahnhöfe zu verteilen, schaufelt man alle Fahrgäste zuerst in die Innenstadt – um sie dann mit überfüllten U-Bahnen wieder aus dem Zentrum raus zu fahren.

„Dank der dann zusätzlich zur Verfügung stehenden Bahnhöfe verteilen sich die Fahrgäste weiträumiger.“

Statt den Fahrgästen viele, übers Stadtgebiet verteilte Umsteigeknoten (Heimeranplatz, Poccistraße, Kolombusplatz) anzubieten, schafft der MVV Fahrgäste lediglich mehr Raum zum Rumstehen an Hauptbahnhof, Marienplatz und Ostbahnhof.

„Entspanntes Ein-, Aus- und Umsteigen ist möglich.“ Der Tieftunnel wird die bereits an der Kapazitätsgrenze angelangte U3/U6 zum Bersten vollmachen.

### **Fazit 3 – Auf den Umsteige-Bahnhöfen wird das Gedränge noch dichter.**

#### **Behauptung 4– „Das S-Bahn-Angebot in der Region wird dichter“**

Nur teilweise richtig – das Angebot wird vor allem tagsüber dichter, also genau dann, wenn es keine Kapazitätsprobleme gibt (vgl. Behauptung 1). Dafür verlieren 3 von 5 Strecken (Weßling, Maisach und Grafing) den 10-Minuten-Takt und 6 von 12 Strecken (Starnberg, Weßling, Fürstentfeldbruck, Maisach, Markt Schwaben, Grafing) abends den 20-Minuten-Takt.

Mit dem 15-Minuten-Takt wird das Angebot also zur Hauptverkehrszeit und mit dem 30-Minuten-Takt im Spätverkehr jeweils um ein ganzes Drittel dünner – also genau zu den Zeiten, zu denen attraktive Takte besonders wichtig sind.

Weil dieses „dichtere“ Angebot ohne zusätzliche Gleise auf den Außenstrecken gefahren werden soll, wird letztlich die S-Bahn mit einem Tieftunnel sogar noch störungsanfälliger als heute.

### **Fazit 4 – Arme Region: Ein Drittel weniger Fahrten in der Hauptverkehrszeit.**

#### **Behauptung 5– „Es gibt direkte Expresslinien“**

Expresslinien erscheinen schön und nett, nur bringen sie genau die unter Behauptung 4 beschriebenen Taktverschlechterungen (Abschaffung des 10-Minuten-Takts) und auch neue Umsteigewenigen mit sich. Außerdem wird es langfristig lediglich zwei solcher Linien geben: Mammendorf – Ebersberg und Herrsching – Leuchtenbergring. Weitere Linien sind mangels eigener Gleise auf den Außenstrecken nicht möglich. Genau genommen ist die Express-Linie nach Ebersberg (ist) eine Mogelpackung, denn dafür sollen die bis München durchfahrenden Züge des Filzen-Express (Grafing – Wasserburg) gestrichen werden. Die heute bestehenden Expressfahrten der S2 von Markt Schwaben nach München passen nicht in dieses Konzept und entfallen. Damit bleibt tatsächlich nur eine einzige Express-S-Bahn im gesamten Netz übrig. Ein äußerst mageres Ergebnis bei dem Milliardenprojekt Tieftunnel.

### **Fazit 5 – Der zwei Milliarden teure Tieftunnel reicht für magere 1,5 Expresslinien.**

#### **Behauptung 6- „Die Verbindungen zu den Nachbarstädten in der Metropolregion werden enger“**

Enger wird es höchstens auf den Gleisen – nach Abschluss des Ausbaus München – Augsburg sind keine weiteren Gleise rund um München in Sicht. Offizielle Planung ist, Regionalexpresszüge von Lindau, Ulm und Nürnberg (via Augsburg) durch den Tieftunnel zum Flughafen zu führen. Eine Einbindung der Strecke aus Rosenheim, wie vom MVV unterstellt, ist mangels Brückenbauwerken erst gar nicht möglich.

*„Ob Landshut, Landsberg oder Pfaffenhofen: Mit dem zweiten Tunnel nimmt die Metropolregion*

*München mehr und mehr Gestalt an“: Dieser Satz ist vollkommen aus der Luft gegriffen und entbehrt jeder (Planungs-)Grundlage. Vielmehr sollen die Direktfahrten von München nach Wasserburg gestrichen werden und zwischen Landshut und München gibt es künftig zur Hauptverkehrszeit nur noch zwei statt heute drei Züge, da der dritte Zug via Neufahrner Kurve zum Flughafen geführt werden soll.*

**Fazit 6 – Abschied von der Metropolregion: Schlechtere Verbindungen nach Landshut und Wasserburg; keine Verbesserungen für Landsberg, Pfaffenhofen oder Rosenheim.**

### **Behauptung 7 – „Der Flughafen ist besser zu erreichen“**

Eindeutig falsch – dank des offiziellen Freistaat-Konzepts wird der Flughafen schlechter erreichbar sein als heute. Für die schnellere Erreichbarkeit ist ausschließlich der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen erforderlich, nicht jedoch der Tieftunnel. Eine beschleunigte S8, wie vom MVV unterstellt, ist vom Freistaat nicht vorgesehen. Stattdessen sollen Flughafen-fahrgäste die erwähnten Regionalzüge zum Flughafen nutzen.

Um am engen Flughafenbahnhof Platz für diese Regionalzüge zu schaffen, muss aber die S8 bereits in Hallbergmoos enden. Dadurch werden S-Bahn-Fahrgäste, die am Stachus, Isartor oder dem Rosenheimer Platz einsteigen, zusätzlich umsteigen und längere Fahrzeiten in Kauf nehmen müssen.

Deshalb wird die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zum Flughafen 26 und nicht 23 Minuten betragen.- genau so viel wie eine beschleunigte S8 ohne Tieftunnel benötigt.

**Fazit 7 – Trotz zwei Milliarden für den Tunnel, dauert die Fahrt zum Flughafen genau so lange wie mit einer Express-S8.**

### **Behauptung 8 – „Steigende Fahrgastzahlen tragen zum Klimaschutz bei“**

Nur dann richtig, wenn diese Fahrgäste früher mit dem Auto gefahren sind. Nun fahren aber heute schon in die Innenstadt nur 9% mit dem Auto; über die Münchner Stadtgrenze aber 70%. Da aber nur Verbindungen zu den ohnehin am stärksten belasteten Bahnhöfen verbessert, andere jedoch verschlechtert und neue Verbindungen überhaupt nicht geplant werden, wird es auch keine nennenswerten Verlagerungen vom Autoverkehr auf die S-Bahn geben können – eben weil in der Innenstadt schon heute fast alle öffentlich unterwegs sind.

**Fazit 8 – Grundsätzlich richtig, ABER mit dem Tieftunnel werden nicht viele vom Auto auf die S-Bahn umsteigen.**

### **„Auch der Bund bekennt sich klar zur 2. Stammstrecke“.**

Auch diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Dem Finanzbedarf des Tieftunnels sind nicht nur in München bereits lange geplante Ausbauten (Markt Schwaben und Fürstenfeldbruck) geopfert worden, sondern in Hamburg steht deswegen der Bau einer ganzen S-Bahn-Linie (S4 nach Ahrensburg) auf dem Spiel. Diese Perspektive hat bereits für erheblichen Unmut unter den Bundestagsabgeordneten aus dem Raum Hamburg gesorgt – auch und gerade unter Abgeordneten der CDU!

**Gesamtfazit –Für wichtige Bahnprojekte um München fehlt Geld. Der Tunnel ist und bleibt kein Aushängeschild für das selbsternannte „Bahnland Bayern“.**