

## Tieftunnel heißt Ausstieg aus dem S-Bahn-Ausbau!

Der Tieftunnel löst kein einziges Problem der S-Bahn. Er trägt vielmehr zur Verschärfung der Probleme bei der S-Bahn bei:

### **Die S-Bahn wird noch unzuverlässiger!**

Die beiden stärkstbelasteten S-Bahnstrecken nach Geltendorf und Freising sollen weiterhin keine eigenen S-Bahngleise bekommen – ebenso wenig wie die Strecke nach Markt Schwaben – und trotzdem sollen mehr Züge fahren. Die Umstellung von 20- auf 15-Minuten-Takt auf diesen Strecken bedeutet einen noch unzuverlässigeren Fahrplan als heute schon.

### **Mehr Umsteigezwänge, weniger Direktverbindungen!**

Insgesamt 35 Bahnhöfe im Umland verlieren u.a. die Direktverbindung zur Hackerbrücke (Wiesn und ZOB), zum Stachus, zum Isartor und zum Gasteig, da deren Züge ausschließlich durch den Tieftunnel fahren sollen.

### **Weniger S-Bahnen, wenn es am vollsten ist!**

Durch die Umstellung von 10- auf 15-Minuten-Takt in den stadtnahen Umlandgemeinden während der Hauptverkehrszeit auf den Strecken nach Maisach, Weßling und Grafing wird das Angebot an 20 Bahnhöfen in der aufkommensstärksten Zeit um ein Drittel eingeschränkt. Die Expressfahrten auf den Strecken nach Herrsching, Mammendorf und Ebersberg führen an 20 Bahnhöfen zu einem Drittel weniger Angebot – genau zu den aufkommensstärksten Zeiten.

### **Schlechteres Angebot am Abend!**

Laut Betriebskonzept soll auf den meisten Strecken abends nur noch im 30-Minuten-Takt gefahren werden. Eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem heutigen 20-Minuten-Takt im stadtnahen Bereich. Hiervon sind 32 Bahnhöfe betroffen.

### **Tieftunnel blockiert weiteren S-Bahn-Ausbau!**

Die hohen Kosten für den Tieftunnel bedeuten, dass nicht in den Ausbau der Außenstrecken investiert werden kann – dort entstehen aber die meisten Verspätungen.

# Schluss mit dem Tunnelblick!

## ***Wußten Sie schon, dass...***

- ... insgesamt nur 3 Züge mehr pro Stunde durch München fahren sollen?
- ... ein echter 10-Minuten-Takt im S-Bahn-Netz nie untersucht wurde, weil eigene S-Bahn-Gleise z. B. nach Freising vom Ministerium gar nicht vorgesehen sind?
- ... das Angebot auf der alten S-Bahn-Stammstrecke um 30 Prozent gekürzt werden soll?
- ... der S-Bahn-Südring laut Ministerium pro Kilometer 20 Prozent teurer sein soll als eine U-Bahn-Strecke?
- ... ein Flughafen-Express durch den Tieftunnel ganze drei Minuten schneller wäre als über die bestehende Stammstrecke

## **Die S-Bahn braucht:**

- eigene Gleise nach Geltendorf, Freising, Markt Schwaben und Johanneskirchen damit der Fahrplan endlich zuverlässig wird
- mehr S-Bahn-Züge: bei der Tieftunnelplanung sind insgesamt nur 3 zusätzliche Züge vorgesehen
- den S-Bahn-Südring für mehr Direktverbindungen in die Stadt

Der Freistaat will unbedingt den Tieftunnel und rechnet deswegen den S-Bahn-Südring schlecht. Das hilft weder den Fahrgästen noch dem Münchner Umland!

Weitere Informationen finden Sie hier:  
[www.bn-muenchen.de](http://www.bn-muenchen.de)  
[www.muenchner-forum.de/arbeitskreise/aan](http://www.muenchner-forum.de/arbeitskreise/aan)

BN und AAN

Herausgeber: Matthias Hintzen, Herzogstr. 112, 80796 München

Druck: Eigendruck im Selbstverlag, Hausdruckerei