



PRO BAHN, Schwanthalerstr. 74, 80336 München

An die
Damen und Herren
der Presse

PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.
Schwanthalerstr. 74
80336 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

München, 15. Januar 2003

Pressemitteilung

Zur vertiefenden Machbarkeitsstudie 2. S-Bahn-Tunnel / Wurden die wichtigen Fragen geklärt?

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur morgigen Vorstellung der vertiefenden Machbarkeitsstudie zum 2. S-Bahn-Tunnel erinnert der Fahrgastverband PRO BAHN an wichtige Fragen, die bisher unbeantwortet sind:

1. Basieren die Überlegungen bezüglich Machbarkeit und Fahrgastzahlen für einen zweiten Tunnel auf einem Modell für ein Betriebsdurchführung? Die Verteilung der Züge auf 2 Tunnel, die Integration ins bestehenden Netz und die Betriebsführung an den Verknüpfungsstellen der beiden Stammstrecken, insbesondere am Ostbahnhof, blieben bisher unklar.
2. Wie wird der zweite Tunnel mit dem Verkehrsknoten Ostbahnhof verknüpft? Bisher gab es hier keine befriedigenden Antworten. Ein Auslassen dieses wichtigen Knotens, so daß Pendler aus dem Umland nach Leuchtenbergring erst in der Innenstadt die S-Bahn verlassen können, überzeugt jedenfalls nicht.
3. Wie können Züge aus dem 2. Tunnel am Ostbahnhof enden? Für aus dem Norden einfahrende S-Bahnen existiert keine Wendeanlage und es ist nicht erkennbar, wo dafür Platz wäre.
4. Wie soll der Ostbahnhof den Zusatzverkehr aufnehmen? Unter anderem, weil angeblich ein Umbau des Ostbahnhofs dadurch entfiel, soll dem zweiten Tunnel der Vorzug gegenüber dem Südring gegeben werden. In Störfällen und sogar im Normalbetrieb hat sich der Ostbahnhof aber immer wieder als großes Nadelöhr erwiesen. Ohne einen Umbau des Ostbahnhofs (oder eine von PRO BAHN abgelehnte Umfahrung) wird auch ein zweiter Tunnel die Probleme insbesondere bei Störungen nicht lösen.
5. Wie können die U-Bahn-Linien 3/6 die durch den zweiten Tunnel prognostizierte Mehrbelastung verkraften? Welche weiteren Baumaßnahmen sind am Umsteigebahnhof Marienplatz notwendig?

6. Wie wird die in der Planung bislang vollkommen unzureichenden Umsteigequalität verbessert? Dazu gehören kurze Fußwege am Hauptbahnhof, gute Erreichbarkeit des Trambahn-Knotens Stachus und gute Erreichbarkeit des Knotens Ostbahnhof.
7. Wie groß werden die zu überwindenden Höhenunterschiede von der Oberfläche zu den Tunnelbahnhöfen sein? Dieser Faktor und eine damit zusammenhängende Abhängigkeit von Rolltreppen und Aufzügen beeinflusst die Gesamtreisezeit, die Reisequalität und die Betriebskosten.
8. Ist weiterhin geplant, den zweiten Tunnel nicht mit allen wichtigen Nahverkehrsachsen zu verknüpfen? Beispielsweise bedeutet ein S-Bahn-Tunnel ohne einen Halt im Bereich Max-Weber-Platz einen Verzicht auf wichtige Umsteigeverbindungen. Die S-Bahn lebt aber davon, direkte Anbindungen an die Hauptachsen des innerstädtischen ÖVs zu haben.
9. Wie hoch sind die Kosten für die Umstellung der Strecke vom Ostbahnhof nach Giesing vom Links- auf den Rechtsbetrieb?

PRO BAHN verweist darauf, daß diese Fragen mehrfach gestellt wurden und bislang nicht beantwortet wurden. Hintergrundinformationen dazu gibt es im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/>. PRO BAHN wird an obigen Fragen die vertiefende Machbarkeitsstudie S-Bahn messen.

Verantwortlich und für Rückfragen der Redaktion:

PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Andreas Barth, stellv. Vorsitzender,
<aba@muenchen.pro-bahn.de>