

Für München und die Region

Die Bayerische Staatsregierung hat ein Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München beschlossen. Zentrales Element ist die **2. Stammstrecke**. Das Fahrplankonzept der 2. Stammstrecke ermöglicht deutliche Angebotsverbesserungen für die Fahrgäste: **S-Bahnen verkehren dann ganztägig im 15-Minuten-Grundtakt und zusätzliche Express-S-Bahnen im 30-Minuten-Takt.**

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit werden die **S-Bahnlinien** auf zwei Stammstrecken aufgeteilt. Die Stationen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen – Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof – sind mit allen Zügen erreichbar. In Laim und am Leuchtenbergring kann zwischen den S-Bahnen am gleichen Bahnsteig barrierefrei umgestiegen werden.

In der Startphase verkehren neben dem 15-Minuten-Grundtakt **Express-S-Bahnen** auf den Linienästen nach Mammendorf, Herrsching und Ebersberg. Die Linienäste nach Petershausen, Holzkirchen, Wolfratshausen und Kreuzstraße verbleiben zunächst im 20-Minuten Takt. Dieser wird bei den Ästen Richtung Petershausen und Holzkirchen zu den Hauptverkehrszeiten auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.

Langfristig ermöglicht die 2. Stammstrecke auch **Direktverbindungen** aus der Region jenseits des heutigen S-Bahn-Systems in das Zentrum von München. Mit der 2. Stammstrecke wird zudem eine wesentliche Voraussetzung für eine schnellere **Anbindung des Flughafens** geschaffen.



Mit freundlicher Unterstützung
des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes
www.mvv-muenchen.de



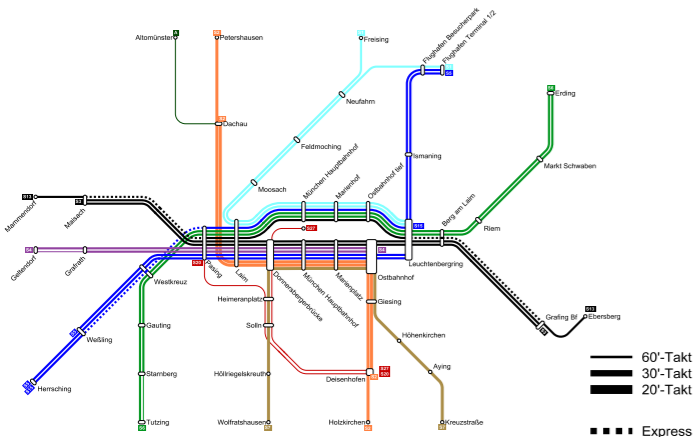
Bahnknoten München – heute die Zukunft gestalten!

Die Metropolregion München zählt zu den Wachstumszentren in Deutschland. Täglich befördert allein die **Münchner S-Bahn** rund 800.000 Fahrgäste und legt im Jahr über 20 Millionen Kilometer zurück. Die direkte Verknüpfung der Städte und Umlandgemeinden an die Münchner Innenstadt hat nicht zuletzt zur Dynamik der gesamten Region beigetragen.

Nach 40 Jahren stößt das S-Bahn-System an Kapazitätsgrenzen. Die Bayerische Staatsregierung hat daher Anfang 2010 ein Entwicklungskonzept für den **Bahnknoten München** beschlossen. Kernstück bildet die **2. Stammstrecke**. Mit Taktverdichtungen und Express-S-Bahnen kann der steigenden Nachfrage im Schienenpersonenverkehr auch künftig Rechnung getragen werden.

Natürlich wirft ein bedeutendes innerstädtisches Infrastrukturprojekt viele Fragen auf. Aus berechtigten Fragen werden schnell einmal **Legenden**. Einige Legenden haben wir hier aufgegriffen und den vorhandenen Fakten gegenübergestellt. Der QR-Code führt Sie direkt zu wichtigen Informationen rund um die 2. Stammstrecke. Wir möchten alle Bürgerinnen und Bürger herzlich dazu einladen, sich über die 2. Stammstrecke zu informieren.

Unter www.2.stammstrecke-muenchen.de finden Sie eine ausführliche Übersicht zur Bauplanung, den technischen Herausforderungen des Projektes und den Maßnahmen zum Schutz von Mensch, Umwelt und Kulturgütern. Für Rückfragen steht Ihnen das Kommunikationsteam 2. Stammstrecke München gerne zur Verfügung.



Herausgeber

Deutsche Bahn AG

Bayerisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie

Kommunikationsteam
2. Stammstrecke München
www.2.stammstrecke-muenchen.de
Tel. +49 98 1308-22991
E-Mail: 2SBSS@deutschebahn.com

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Juni 2013

2. Stammstrecke München Sieben Legenden und die Realität



Legende 1:

Es muss häufiger umgestiegen werden. Am Hauptbahnhof auch noch auf komplizierten Wegen.

Realität:

Die Stationen der 2. Stammstrecke wurden so gewählt, dass entsprechend der Verkehrsnachfrage die meisten Fahrgäste nicht zur bestehenden Stammstrecke umsteigen müssen. Falls doch, dann ist dies in Laim und am Leuchtenberg auf dem selben Bahnsteig möglich. Im Hauptbahnhof verbinden zehn Schnellaufzüge und zahlreiche Fahrtreppen Bahnsteige und Empfangshalle. In den Zwischengeschossen gibt es direkte Übergänge zu den U-Bahnen. Zusätzlich kann der Bahnsteig über einen Eingang in der Schützenstraße erreicht werden.

Legende 2:

Bau und Betrieb der 2. Stammstrecke gefährden die Münchner Frauenkirche.

Realität:

Eine Expertengruppe aus Vertretern des Erzbischöflichen Ordinariats, der TU München, der Obersten Baubehörde und der Deutschen Bahn widmet sich seit 2005 der baulichen Sicherheit der Frauenkirche. Ein lasergestütztes System überwacht seitdem jede Bewegung des Doms. Viele Erkenntnisse wurden gewonnen. Auch die: Der Tunnel wird die Münchner Frauenkirche nicht gefährden.

Legende 3:

Der Südring ist die bessere Alternative zur 2. Stammstrecke.

Realität:

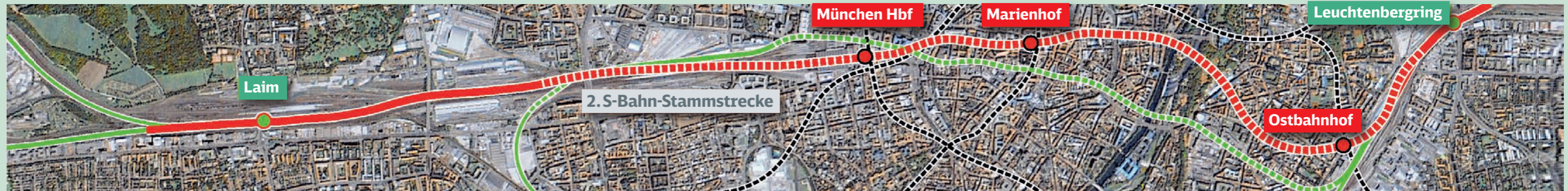
Die verkehrliche Wirkung des Südrings wurde in der Vergangenheit in verschiedenen Gutachten untersucht. Der Südring wird gegenüber der 2. Stammstrecke den Fahrgastwünschen weniger gerecht. Auch die Steigerung der Leistungsfähigkeit im gesamten S-Bahnnetz fällt mit dem Südring geringer aus. Zudem führt der oberirdische Trassenverlauf zu weiteren Konflikten: Höherer Flächenbedarf, mehr Verkehrslärm und Einschnitte in den sensiblen Naturraum der Isarauen.

Legende 4:

Das Sicherheitskonzept ist im Brandfall unzureichend.

Realität:

Die 2. Stammstrecke wird nach den neuesten Sicherheitsvorschriften gebaut. Dazu gehören unter anderem brandhemmende Materialien, Löscheinrichtungen, sichere Fluchtwege und separate Angriffswege für die Feuerwehr. In Deutschland befördern U- und S-Bahnen auf mehr als 650 Kilometern Tunnelstrecke viele Millionen Fahrgäste täglich sicher und zuverlässig.



Legende 5:

Das Geld für den Tunnelbau wäre in vielen kleinen Verbesserungen effektiver investiert.

Realität:

Ohne zusätzliche Kapazitäten der Stammstrecke ist der Ausbau des S-Bahnangebotes einschließlich der Express-S-Bahnen nicht möglich. Mit beiden Stammstrecken können bis zu 54 Züge pro Stunde in jeder Richtung die Münchner Innenstadt erreichen. Damit lässt sich Mobilität in der Metropolregion München ökologisch sinnvoller gestalten. Zusätzlich zur 2. Stammstrecke hat die Bayerische Staatsregierung ein 13-Punkte-Sofortprogramm für Verbesserungen im Nahverkehr mit 870 Millionen Euro beschlossen.

Legende 6:

Der Tunnel bringt nur Wenigen Vorteile.

Realität:

Nahezu jeder S-Bahn-Nutzer profitiert von der 2. Stammstrecke. Bereits im Startkonzept sind die Verbesserungen deutlich spürbar: Auf vielen S-Bahnlinien wird künftig ganztägig im 15-Minuten-Takt gefahren und Expresszüge verbinden schnell und bequem die Region mit der Münchner Innenstadt. Auch im Störfall kann durch die erweiterten Kapazitäten flexibler reagiert werden.

Legende 7:

Für eine schnelle Flughafenbindung hat der Tunnel keinen Nutzen.

Realität:

Die 2. Stammstrecke schafft eine wesentliche Voraussetzung für eine schnellere Flughafenbindung über die Strecke der S8. Zusammen mit dem geplanten Streckenausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen soll der Express den Münchner Hauptbahnhof mit dem Flughafen in nur 23 Minuten verbinden.



Weiterlesen auf:
www.2.Stammstrecke-muenchen.de

Für Rückfragen steht Ihnen das Kommunikationsteam 2. Stammstrecke München gerne zur Verfügung.