

Das Aktionsbündnis S-Bahn München fordert:

1. Schluss mit den Tieftunnelplänen

Mit **weit über 2 Mrd. Euro** wäre der 2. Stammstreckentunnel **zu teuer**. Er käme für die Fahrgäste **zu spät** und hätte **zu wenig Nutzen**

2. Schwachstellen beseitigen

Weitere Ausweichgleise auf einspurigen Außenstrecken, **30 neue Züge** für mehr Platz im Berufsverkehr und als Störfall-Reserve, **Erweiterung der Knotenpunkte Laim und Ostbahnhof**, Verbesserung des Ersatzangebots bei Störungen

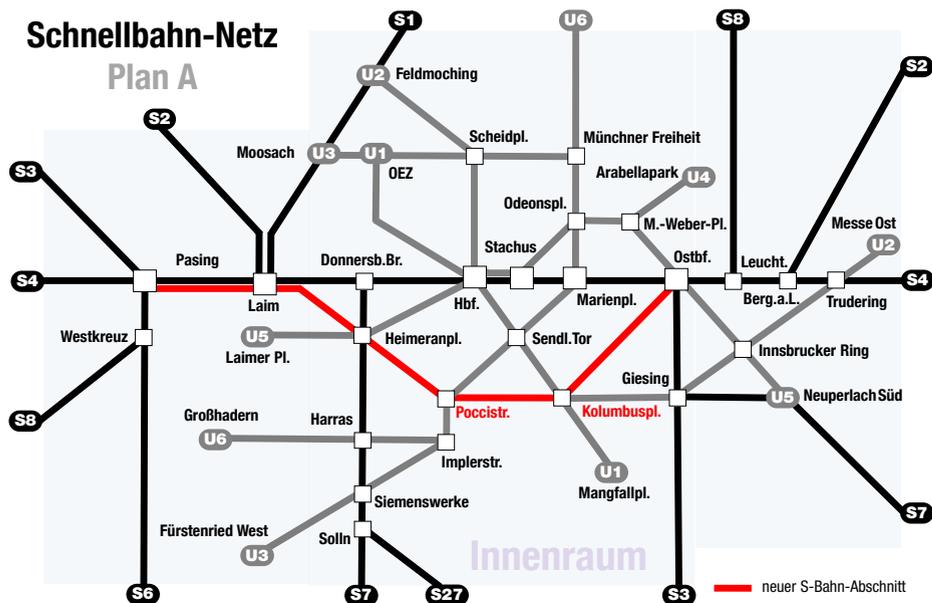
3. S-Bahn-Ausbau in Etappen

Eigene S-Bahn-Gleise für stark belastete Abschnitte, **S-Bahn-Ertüchtigung für den Südring**, Netzergänzungen (S7 Geretsried, Erdinger Ringschluss, Neufahrner Kurve u.a.)

4. Dichtere Takte

Takt 10 ganztägig im stadtnahen Bereich, **Takt 20** für alle übrigen Linienabschnitte

Unser Konzept: Der Plan A www.plan-a-muenchen.de



Takt 10 für alle!



statt Tunnelwahn!

München droht ein Finanzierungsdesaster ähnlich Stuttgart 21, wenn Bayerns CSU und FDP weiter am Prestigeprojekt des zweiten S-Bahn-Tunnels festhalten. Denn: Die Kostenprognosen für die geplante Milliardeninvestition steigen und steigen. Und: Immer wieder gerät die Finanzierung in die Sackgasse. Die größten Fahrgast- und Umweltverbände der Region warnen vor dem Projekt und seinen Folgen.



Stopp für die Tunnelpläne!

Zu hohe Kosten

- **Weit über 2 Mrd. Euro soll die zweite Tunnelstrecke kosten!** Aber wofür? Mit Inbetriebnahme würden in der Stoßzeit gerade mal 3 S-Bahnen mehr je Richtung und Stunde durch die Innenstadt fahren!
- **Große Risiken:** Der 2. Tunnel soll bis zu 45 Meter unter der Erde liegen. Bauen in dieser Tiefe ist ein Novum für München: Vergleichbare Erfahrungen fehlen.
- **Wegen der Tunnelpläne fehlt das Geld** für viele andere Ausbauprojekte im öffentlichen Nahverkehr - in München und ganz Bayern!

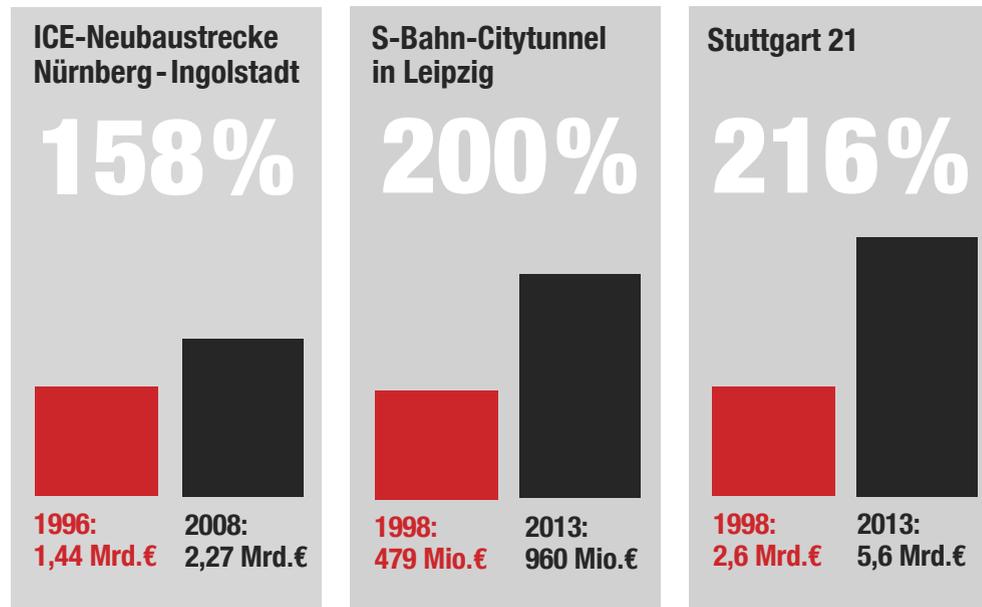
Zu wenig Nutzen

- **Der Tieftunnel löst die Probleme nicht:** Es fehlt an Direktverbindungen zu Zielen außerhalb des Stadtkerns. So müssen Pendler zu häufig Umwege fahren.
- **Erst etwa 10 Jahre nach Baustart** wäre der 2. Tunnel fertig. Verbesserungen sind aber viel früher nötig.
- **Wird an der Oberfläche gebaut,** spart das erheblich Baukosten. Vorhaben können nach Prioritäten realisiert werden und schrittweise in Betrieb gehen
- **Mit den Tunnelplänen ist häufig eine Reduzierung der Takte verbunden:** Aus dem 10-Minuten-Takt wird Takt 15, aus dem 20-Minuten-Takt wird Takt 30.

So sind 2 Mrd. Euro Steuergeld besser angelegt:

• 30 neue S-Bahn-Züge für mehr Platz im Berufsverkehr	150 Mio €
• 250 km zusätzliche Gleise	1,3 Mrd. €
• 20 neue Weichen für Ersatzbetrieb bei Störfällen	50 Mio €
• 500 neu zu elektrifizierende Gleis-Kilometer bayernweit	500 Mio €

So explodieren die Kosten bei Tunnelprojekten:



Quelle: Wikipedia. Angaben für 2013: Endkosten nur als Prognosewert, weil Projekte noch nicht beendet sind

Für eine bezahlbare Bahn!

Dafür steht das Aktionsbündnis S-Bahn München:

