



28.11.2012

Pressemitteilung

Tieftunnelvariante als 2. S-Bahn-Stammstrecke Finanzierungskonzept behindert rasche Verbesserungen

Auf die Frage, ob es nun grünes Licht für das Milliardenprojekt gebe, sagte Seehofer am Dienstag in [München](#): "**Aus meiner Sicht ja.**"
"Das **solte** realistisch sein nach den Plänen, die wir jetzt aufgestellt haben", sagte Zeil.

Rasch umsetz- und finanzierbare Verbesserungen werden hiermit endgültig auf Eis gelegt. Der Fahrgast wird sich gedulden müssen, weitere 10 Jahre mindestens. Mehr Pünktlichkeit und ein 10-Minuten-Takt für alle rücken in weite Ferne.

Die Sicherheitsrisiken beim Bau und späteren Betrieb der 40 Meter tiefen Tunnelröhren sind nach wie vor nicht kalkulierbar. Es wird zu einer empfindlichen Taktausdünnung auf der alten Stammstrecke kommen, der 15-Minutentakt wird zwangsläufig eingeführt und im neuen Innenstadt-Tieftunnel gibt es nur zwei Haltestationen. Auch zusätzliche Umsteigezwänge müssen dann tausende von S-Bahn-geplagten Nutzer als Rückschritt hinnehmen.

Als Resultat dieser Fehlinvestition von 2,6 Milliarden Euro Steuergeldern, bis Ende der Bauzeit möglicherweise 3 Milliarden, hätte München am Ende zwei parallele Tunnels in denen zusammen nur 3 Züge mehr als heute fahren. Die Hauptursachen für die Verspätungen auf den Außenstrecken bleiben bestehen.

Es gilt noch viele Hürden auf dem Weg zum größten verkehrspolitischen Fehler im ÖPNV zu überwinden. Der Kreis der Gegner ist in den letzten 7 Jahren immer größer geworden und gemeinsam werden wir alle rechtlichen Mittel ausschöpfen um zu verhindern, dass das Erfolgskonzept S-Bahn in einem 40 Meter tiefen Tunnel begraben wird.

Noch können wir durch die bevorstehenden Wahlen hoffen, dass Politiker der neuen Generation dann zeigen, dass sie verantwortungsbewusst und maßvoll mit den Steuereinnahmen umgehen können und zum Wohle der S-Bahn-Fahrgäste und Bürger entscheiden.

Für die Bürgerinitiative
S-Bahn-Tunnel Haidhausen
Ingeborg Michelfeit