## 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

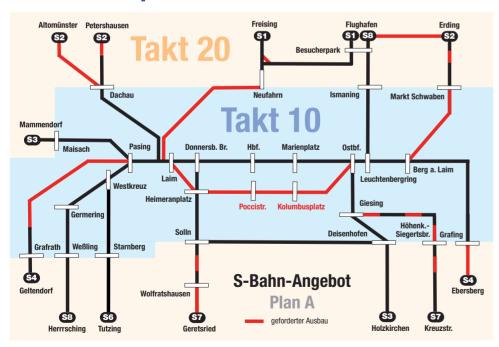
## 3. S-Bahn-Ausbau in Etappen

**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



Verantwortlich: Dominik Lypp, Aktionsbündnis S-Bahn München, c/o Bund Naturschutz in Bayern, Kreisgruppe München, Pettenkoferstr. 10a, 80336 München - Druckfehler und Irrtümer vorbehalten

## Takt 10 für alle!





Münchens S-Bahn-Planung ist in der Schieflage: Seit 2001 planen Freistaat und Bahn einen zweiten Tunnel durch die Innenstadt, doch die Finanzierung scheiterte immer wieder. Stillstand für die Fahrgäste, die auf Verbesserungen warten. Die größten Fahrgast- und Umweltverbände der Region warnen vor dem Projekt und seinen Folgen.



# Zu viele Nachteile durch Tunnelpläne:

1. Zu hohe Kosten, zu wenig Nutzen

- 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!
- Der Tieftunnel löst die Probleme nicht: Es fehlt an Direktverbindungen zu Zielen außerhalb der City. Daher müssen Pendler zu häufig Umwege fahren.
- Erst etwa 10 Jahre nach Baustart wäre der 2. Tunnel fertig. Verbesserungen sind aber viel früher nötig. Wegen der Tunnelpläne fehlt zudem das Geld für andere Ausbauvorhaben.

2. Schlechtere Takte für Pendler

- Der Freistaat will mit dem 2.Tunnel Express-S-Bahnen einführen. Die Folge: **Das Angebot wird für viele Stationen verringert** jeder 3. Zug entfällt.
- 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.
- Betroffen sind Baldham, Ebersberg, Eglharting, Esting, Freising, Geisenbrunn, Gernlinden, Gilching-Argelsried, Grafing Stadt, Gronsdorf, Gröbenzell, Harthaus, Kirchseeon, Lochhausen, Mammendorf, Neuaubing, Neugilching, Pulling, Trudering, Maisach, Vaterstetten, Zorneding allein im Startprogramm! Später würden weitere Stationen folgen.

**3.** Weniger direkte Verbindungen

- Nur 3 Halte im Tieftunnel! Rosenheimer Platz, Isartor, Stachus, Hackerbrücke, Donnersbergerbrücke und Hirschgarten wären künftig bei 5 Linien nur noch durch Umsteigen erreichbar.
- Auch auf den Außenstrecken weniger Stopps: Durch Express-Linien entstehen Umsteigezwänge mit Zeitverlusten. Anschlüsse sind nicht garantiert!
- Betroffen sind Altenerding, Aufhausen, Ebersberg, Eching, Erding, Fasanerie, Feldafing, Feldkirchen, Feldmoching, Freising, Gauting, Gräfelfing, Grafing Stadt, Grub, Heimstetten, Herrsching, Lohhof, Markt Schwaben, Malching, Mammendorf, Moosach, Neufahrn, Oberschleißheim, Ottenhofen, Planegg, Poing, Possenhofen, Pulling, Riem, Seefeld-Hechendorf, Starnberg, Starnberg Nord, Steinebach, St. Kolomann, Stockdorf, Tutzing, Unterschleißheim allein im Startprogramm! Später würden weitere Stationen folgen.

4. Neue Risiken für Pünktlichkeit

- Werden Express-S-Bahnen eingeführt, fahren schnelle und langsame Züge auf gleichen Gleisen kurz hintereinander. Verspätungen werden so direkt auf die nachfolgenden Züge übertragen.
- Betroffen sind im Startprogramm vor allem S-Bahn-Linien der Richtungen Herrsching, Ebersberg und Mammendorf. Später würden weitere Linien folgen.

# Daher: Stopp für die Tunnelpläne!

Dafür steht das Aktionsbündnis S-Bahn München:











