



Pressemitteilung des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum zur Finanzierung des S-Bahn-Tieftunnels

München, den 8. April 2025

Kostensteigerung beim S-Bahn-Tieftunnel München – bekanntes Fass ohne Boden, neue schlechte Vorschläge, es zu füllen

Wieder einmal hat die Deutsche Bahn AG Kostensteigerungen beim S-Bahntieftunnel in München – diesmal um rund zwei Milliarden Euro – auf aktuell prognostizierte Gesamtkosten von ca. 9,4 Milliarden Euro bekannt gegeben. Auch wenn diese Ankündigung im April erfolgt, besteht keine Gefahr der Verwechslung mit einem verspäteten Aprilscherz: Die mehr oder weniger regelmäßigen Kostensteigerungen sind inzwischen fast schon offensichtlich eine bayerische Tradition, und den S-Bahn-Fahrgästen ist angesichts der nicht enden wollenden Probleme bei der Münchner S-Bahn sicher nicht zum Lachen zumute.

Um die erneute Kostensteigerung finanzieren zu können, kam der Vorschlag auf, dafür Mittel aus dem Klima- und Transformationsfond (KTF) zu verwenden.

Dazu AAN-Sprecher Berthold Maier: „Die Mittel aus dem Klima- und Transformationsfons sind dafür gedacht, zukunftsfähige Maßnahmen zum Klimaschutz zu finanzieren, und nicht Löcher zu stopfen, die die Bayerische Staatsregierung mit dem Bau des Tieftunnels selbst gegraben hat. Die Staatsregierung hatte vor rund zwei Jahrzehnten die Wahl, den S-Bahn Südring auszubauen und das Netz für einen 10-Minuten-Takt zu ertüchtigen. Anstatt in München möglich zu machen, was es in Berlin seit gut 90 Jahren gibt – einen Takt 10 auf der S-Bahn – ließ die Bayerische Staatsregierung lieber den Tieftunnel jahrelang planen und schließlich auch bauen, der aber nach den vorliegenden Planungen nur einen 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn ermöglichen soll. Aber es steht dem Freistaat ja frei, den klimaschädlichen Straßenbau zu reduzieren und diese Mittel für den S-Bahn-Ausbau zu verwenden.“

AAN-Sprecher Matthias Hintzen ergänzt: „Sicherlich gibt es ÖPNV-Projekte, bei denen eine Finanzierung aus dem Klima- und Transformationsfonds sinnvoll sein kann – das müssen dann aber neue Projekte sein, wie z.B. die Münchener Stadt-Umland-Bahn zur Verbesserung vor allem der tangentialen Verkehre um München herum. Aber generell müssen der ÖPNV-Ausbau und der Betrieb durch die reguläre Finanzierung des Bundes und des Landes sichergestellt sein. Und wenn es der Freistaat mit dem Klimaschutz ehrlich meinen würde, würde er die Landeshauptstadt München beim Bau der Trambahn-Nordtangente durch den Englischen Garten unterstützen, anstatt hier immer wieder Gründe gegen den ÖPNV-Ausbau vorzuschieben.“

Mit freundlichen Grüßen

Berthold Maier
AAN-Sprecher