

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2026



Laut Spekulationen in einem Internet-Forum und in einem Zeitungsbericht könnten die Züge der ICE-Linie 60 von Karlsruhe kommend ab Hauptbahnhof demnächst über die Route der S8 zum Münchner Flughafen verlängert werden. Welche Auswirkungen dies auf die Stabilität des Betriebs der S-Bahn und im Flughafenbahnhof hätte, bleibt abzuwarten. Bild: E. Lauterbach

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Zug bleibt liegen – was nun? – *Seite 3*
- PRO BAHN fordert zeitnahe Verlängerung der S7 – *Seite 5*
- 6000 Unterschriften für Elektrifizierung – *Seite 6*
- Gedruckte Fahrpläne: Gezielte Werbung – *Seite 8*
- Olympiabewerbung: Potential der Tram wird ignoriert – *Seite 9*

## Kurznachrichten

### Elektrifizierung auf Eis – Planungsgelder liegen brach

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, die Planung wichtiger Elektrifizierungsprojekte sofort fortzuführen. Normalerweise wäre diese Entscheidung bei der jährlichen sogenannten „Fulda-Konferenz“ Anfang Mai zwischen Bundesverkehrsministerium, Deutscher Bahn und Eisenbahn-Bundesamt getroffen worden – doch dort wurden alle Projekte erst einmal auf Eis gelegt (PRO BAHN Pressemitteilung vom 14. Mai [https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=558](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=558)). PRO BAHN sieht das magere Ergebnis der diesjährigen Fuldarunde als ein Alarmzeichen. Einmal mehr zeigt sich: Beim Aus- und Neubau im Schienennetz droht Stillstand, da der Bund die Investitionen für diesen Bereich offenbar auch in den kommenden Jahren nur auf Sparflamme fortführen will. PRO BAHN fordert kurzfristig die sofortige Erteilung des Planungsauftrags für Nürnberg–Schnabelwaid an DB InfraGO – die 100 Millionen Euro wurden vom Haushaltsausschuss bereits vor Monaten freigegeben. Außerdem die vollständige Finanzierungsfreigabe für die Mitte-Deutschland-Verbindung und eine verbindliche Aussage des Bundes mit Zeit- und Finanzierungsplan zu allen Projekten, die in die nächste Projektphase aufrücken könnten und vor allem keine weiteren Planungsunterbrechungen.

### ICE zum Münchner Flughafen?

Am 11. Mai titelte die Online-Version des Münchner Merkur „Bahn-Sensation: ICE zum Münchner Flughafen soll bald kommen“ (<https://www.merkur.de/-94302307.html>). Bezogen wurde sich dabei auf eine Diskussion im Bahn-Internetforum von „Drehscheibe Online“, die wohl auch Aussagen von Insidern enthält. Als Startdatum wurde bereits Juli 2026 angegeben. Aus Richtung Basel–Karlsruhe–Stuttgart kommende ICE-Züge sollen über die Strecke der S8 zum Flughafen verlängert werden. Das würde tagsüber alle zwei Stunden eine ICE-Verbindung bedeuten. Eine definitive Entscheidung scheint aber noch zu fehlen. Die Belegung des zweigleisigen Flughafenbahnhofs und seiner Wendeanlage ist mit zwei S-Bahn-Linien und einer RE-Linie bereits heute recht dicht (siehe <https://muenchen.social/@elba013/116561382381790704>). Der Betrieb ist angesichts der Störanfälligkeit des S-Bahn-Systems selten unproblematisch.

### Neubaustrecke Augsburg–Ulm

Der Bundestag hat am 21. Mai die Detailplanung für die Neubaustrecke zwischen Augsburg und Ulm, mit der die Fahrtzeit von über 40 auf 26 Minuten sinken soll, freigegeben. Damit ist nun die detaillierte Weiterplanung des Projekts möglich. Bis zum ersten Spatenstich werden aber noch viele Jahre vergehen, zumal die Finanzierung bislang noch völlig ungesichert ist (<https://www.merkur.de/-94317655.html>).

## **Schwerpunktthema bei der Regionalgruppe München im Juni**

Am 22. Mai hat die DB ihren Maßnahmenplan für die Entlastung des Knotens München bekannt gegeben. Wir wollen das Thema am Freitag, dem 5. Juni ab 19 Uhr im PRO BAHN Treff Region München durchsprechen und basierend darauf eine Stellungnahme erstellen. Informationen zum Maßnahmenplan siehe <https://kurzlinks.de/ctcc> bzw. <https://kurzlinks.de/pog0>. Info und Anmeldung/Einwahldaten zum PRO BAHN Treff Region München (Videokonferenz): [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de).

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell>.

*Ein wenig beachteter Skandal*

## **Zug bleibt liegen – was nun?**

Der RE2 zwischen Hof und München ist sicher eine der bayerischen Problemlinien. Davon konnte sich auch eine Gruppe von PRO BAHNern im März bei der Rückfahrt vom Bundesverbandstag überzeugen. Zu einem ernsteren Zwischenfall kam es Anfang Mai bei Eggmühl, wo der Zug ohne Stromversorgung auf freier Strecke liegenblieb. Da es im Zug schnell zu warm wurde, öffnete ein Zugbegleiter die Türen. Und da sich keine schnelle Lösung abzeichnete, ergriffen die Fahrgäste die Initiative und liefen zu Fuß in den Ort.

Das Problem, dass bei liegengebliebenen Zügen der Fokus der verantwortlichen Unternehmen zu wenig auf der schnellen Rettung der Fahrgäste liegt, ist allerdings nicht neu. In der Vergangenheit gab es Fälle, in denen die Menschen stundenlang in stehenden Zügen ausharren mussten – häufig ohne Belüftung, Kühlung oder Heizung. Oft fallen in solchen Fällen auch die Toiletten aus.

Bei Eisenbahnunfällen und sicherheitsrelevanten betrieblichen Ereignissen ist geregelt, wann eine Untersuchung stattfindet, um Ursachen zu ermitteln und daraus gegebenenfalls Konsequenzen für den künftigen Eisenbahnbetrieb zu ziehen. Im Fall von liegengebliebenen Zügen ist das nicht der Fall. Entsprechend ist trotz zahlreicher Vorfälle keine Lernkurve zu beobachten. Die Tatsache, dass dabei über die Jahre keine Besserung eingetreten ist, und dass die Politik über die Probleme hinwegsieht, ist angesichts der Folgen für betroffene Fahrgäste ein Skandal, der das angeschlagene Image des Bahnfahrens nicht verbessert.

Die Situation wird jeweils abhängig von der körperlichen und gesundheitlichen Kondition der Betroffenen sicher unterschiedlich empfunden und bewertet. Es liegt aber oft genug eine gesundheitliche Gefährdung von Fahrgästen vor, und damit ist gerechtfertigt, auch solche Vorfälle als sicherheitsrelevant einzustufen.

Viele schwere Havariefälle von Zügen in den letzten Jahren zeigen, dass ein erheblicher Verbesserungsbedarf besteht. Daher sollte die Vorgehensweise so stan-

dardisiert werden, dass es besser möglich ist, aus Fehlern zu lernen und die notwendigen Maßnahmen sukzessive zu verbessern. Vorstellbar wären folgende Vorgaben, wobei die genannten Zeiten als beispielhaft zu verstehen sind:

1) 15 bis 20 Minuten nach Liegenbleiben eines Zuges muss klar sein, ob der Zug aus eigener Kraft weiterfahren kann, oder ob ein Abschleppen zum nächsten Punkt, an dem die Fahrgäste den Zug verlassen können sehr zeitnah möglich ist. Das Verlassen des Zuges muss auch für Fahrgäste mit Beeinträchtigungen, die beispielsweise im Rollstuhl sitzen, möglich sein.

2) Kann nach 20 Minuten die Fahrt nicht fortgesetzt werden, oder ist ein Abschleppen nicht möglich, so sind sofort die Einsatzkräfte (in der Regel eine örtliche Feuerwehr) zu informieren. Der Vorfall ist dann als Notfall einzustufen, die Gesamtleitung übernehmen die Einsatzkräfte in Zusammenarbeit mit dem Notfallmanagement der Eisenbahn.

3) Gleichzeitig ist sofort mit den Vorbereitungen einer Evakuierung zu beginnen. So schnell wie möglich sind Mitarbeiter der Eisenbahn oder Einsatzkräfte von außen an den Zug zu bringen, um die Lage zu beurteilen und, wenn möglich, mit den Menschen im Zug zu kommunizieren. Fahrzeugführer und Zugbegleitpersonal dürfen mit solch komplexen Situationen nicht allein gelassen werden.

4) Die Beurteilung der Situation vor Ort, und welche Maßnahmen nötig sind, um eine Evakuierung aller Fahrgäste durchzuführen, erfolgt durch die Einsatzkräfte in Zusammenarbeit mit dem Notfallmanagement der Eisenbahn.

5) Die Zeitspanne bis wann mit einer Evakuierung begonnen wird, sollte im Regelfall eine Stunde nach Liegenbleiben des Zuges nicht überschreiten. Dieses Ziel ist bei allen Einzelmaßnahmen zu verfolgen und sollte hohe Priorität genießen.

6) Im Zug ist vom Personal der Gesundheitszustand der Fahrgäste zu beobachten. Ältere oder vorgeschädigte Personen, die beispielsweise mit steigenden Temperaturen nicht zurechtkommen, sind den Einsatz-/Rettungskräften zu melden.

7) Ist im Zug oder in Zugteilen kein Personal, so ist den Einsatz-/Rettungskräften sobald als möglich auch unabhängig von gesundheitlichen Problemen Zugang zum Zug zu verschaffen. Ersatzweise oder temporär kann Personal der Eisenbahnunternehmen die Betreuung im Zug übernehmen.

Eine Weiterfahrt des Zuges, eventuell mit verminderter Geschwindigkeit bis zum nächsten Bahnhof, ist natürlich einer Evakuierung auf freier Strecke vorzuziehen. Bei mehreren Zugteilen kann es auch sein, dass nur ein Teil des Zuges den nächsten Bahnhof aus eigener Kraft erreichen kann. Ob Passagiere aus einem anderen Zugteil übernommen werden können, hängt von den Gegebenheiten ab. Das Umsteigen in einen zweiten Zug auf einem Parallelgleis mit Hilfe spezieller Evakuierungsbrücken ist, sofern möglich, ebenfalls gängige Praxis. Ist ein Weitertransport nur mit Bussen möglich, muss auch das so organisiert werden, dass

keine Wartezeiten von mehreren Stunden entstehen.

Weitere Einzelmaßnahmen können das Öffnen von Fenstern und Türen eines liegengebliebenen Zuges zum Zweck einer passiven Belüftung sein. Die Sicherheit der Fahrgäste darf dabei nicht gefährdet werden. Hierzu können eventuell auch einzelne Fahrgäste Verantwortung übernehmen (Personen vom Aussteigen abhalten etc.). Gelingt es nicht, eine Evakuierung binnen einer Stunde zu beginnen, so ist die Getränkeversorgung der Fahrgäste sicherzustellen.

Wichtig ist auch, eine Berichtspflicht einzuführen für den Fall, dass die zeitlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können. Dazu muss eine Stelle (zum Beispiel beim Eisenbahn-Bundesamt) geschaffen werden, die solche Vorfälle registriert und untersucht, und daraus Vorschläge und Anregungen erarbeitet. Auch wenn ein solches Ereignis meldepflichtig ist, ergibt sich daraus nicht automatisch eine Schuldzuweisung. Ergebnis muss sein, die Erfahrungen zu nutzen, um das System Eisenbahn weiter zu verbessern.

Anmerkung: Der Kern dieses Textes entstand bereits 2019 und wurde aufgrund des aktuellen Ereignisses für die PRO BAHN Post ergänzt und überarbeitet.

Presseberichte zum Vorfall bei Eggmühl: <https://www.merkur.de/-94291365.html>, <https://www.br.de/nachrichten/bayern/>, [VIkWSu, https://www.sz.de/li.3478820](https://www.sz.de/li.3478820)

Edmund Lauterbach

## **PRO BAHN fordert zeitnahe Verlängerung der S7 nach Geretsried**

Der Fahrgastverband PRO BAHN macht sich weiter für die rasche Umsetzung der Verlängerung der S7 nach Geretsried stark. Eigentlich ist das Projekt jetzt in einer Phase, in der nach erfolgter Klärung der strittigen Punkte die beteiligten Behörden das Verfahren zu Ende bringen müssten und in Kürze das Baurecht hergestellt werden sollte. Nach den Äußerungen des neuen Geretsrieder Bürgermeisters und durch das wachsende Desinteresse der beteiligten Kommunen droht das Projekt nach jahrelanger Hängepartie jedoch noch weiter ins Hintertreffen zu geraten.

Deshalb hat die oberbayerische Mitgliederversammlung am 11. April 2026 eine Resolution verabschiedet, in der die Versammlung fordert, endlich das Planfeststellungsverfahren zügig abzuschließen und anschließend mit dem Bau zu beginnen (siehe PRO BAHN Post vom Mai 2026). Die Schienenanbindung der größten Stadt des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen ist überfällig und den Fahrgästen schon lange versprochen.

Neben der Resolution hat PRO BAHN mit einer verkehrspolitischen Fahrradtour im Rahmen der Veranstaltungen zum Klimafrühling Oberland Anfang Mai vor Ort über die dringend notwendige S7-Verlängerung nach Geretsried informiert. Dabei wurde die Bedeutung der Bahnhöfe Gelting, Geretsried Mitte und Geretsried Süd für ein gutes Verkehrsangebot deutlich.

So liegt der Bahnhof Geretsried-Mitte nahe der Geretsrieder Fußgängerzone mit ihrer Geschäftsvielfalt, die viele Besucher entlang der S7 anziehen wird. Nicht nur die Pendler nach München und Wolfratshausen profitieren von der Verlängerung, durch die Erschließung von Gewerbegebieten wird die neue S-Bahn auch viele Einpendler nach Geretsried auf die Schiene bringen. PRO BAHN geht sogar noch weiter und sieht in einer optionalen Erweiterung der Strecke nach Penzberg einen hohen verkehrlichen Nutzen.

PRO BAHN fordert von der Politik, die S7-Verlängerung jetzt endlich fertig zu stellen und zu zeigen, dass auch im Süden Münchens noch sinnvolle Infrastruktur für die Bürger geschaffen werden kann.

Florian Pieper

## **6000 Unterschriften für Elektrifizierung der Strecke Mühldorf-Simbach übergeben**

Über Monate wurden Unterstützungsunterschriften gesammelt, am 30.04.2026 konnte Theresia Nüßlein, Vorsitzende des Stadtvereins Simbach am Inn, nun einen dicken Ordner damit an die beiden Bundestagsabgeordneten Stephan Mayer und Günter Baumgartner (beide CSU) übergeben. Zahlreiche Vertreter aus Politik und Wirtschaft hatten sich auf Einladung des Stadtvereins zu früher Stunde am Simbacher Bahnhof eingefunden. Theresia Nüßlein und Wilhelm Mack (Vorstand des Kundenbeirats der Südostbayernbahn, Geschäftsführer des Europa-Netzwerk-Schiene und Vertreter von PRO BAHN Inn-Salzach) erläuterten nochmals, worum es an diesem Tag ging.

Als eines der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte in Bayern soll die Bahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing (ABS 38) elektrifiziert und durchgängig zweigleisig ausgebaut werden. Gleichzeitig wird in Österreich die Mattigtalbahn aus Richtung Salzburg elektrifiziert, sie wird ab dem Fahrplanwechsel 2027/28 elektrisch bis Braunau fahren. Die Innkreisbahn von Neumarkt-Kallham nach Braunau wird bis 2029/30 folgen, mit dem Bau wurde kürzlich begonnen. Der Ausbau der die Projekte auf der deutschen und österreichischen Seite miteinander verbindenden Strecke Mühldorf-Simbach (Elektrifizierung, zusätzlicher Kreuzungsbahnhof Julbach und Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h) wurde nachträglich in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen und dem Projekt ABS 38 zugeordnet.

Während die Planungen für die bisherige ABS 38 auf Hochtouren laufen, sich 15 von 16 Abschnitten bereits im Genehmigungsverfahren befinden und als Vorausmaßnahme zwischen Markt Schwaben und Ampfing in 2025/26 die teilweise noch aus dem vorletzten Jahrhundert stammende Leit- und Sicherungstechnik durch elektronische Ausrüstung ersetzt wird, herrscht im neu hinzu gekommenen Abschnitt Mühldorf–Simbach kompletter Stillstand. Es gibt keinerlei Zeitplan, das ABS38-Team tritt auf der Stelle und wartet schon seit zwei Jahren auf den Planungsauftrag durch das Bundesverkehrsministerium.

Kurz gesagt: Österreich baut, Deutschland plant noch nicht einmal. Bundestagsabgeordneter Stephan Mayer: „Hier besteht die Gefahr, dass wir uns lächerlich machen!“ Auch PRO BAHN Bayern hat in einer Pressemitteilung zum Baustart zur Elektrifizierung der Innkreisbahn gefordert, dass Deutschland die notwendigen Planungen für eine durchgehende Elektrifizierung unbedingt voranbringen müsse ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1217](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1217)).



*Übergabe der Petition am Simbacher Bahnhof. Bild: Stadtverein Simbach*

Die DB InfraGO AG verfügt über ein leistungsfähiges Projektteam zur Planung der ABS 38 und hat sich darauf vorbereitet, auch die Elektrifizierung zwischen Mühldorf und Simbach zu planen. Wenn dies im zeitlichen Gleichklang zu den bereits beauftragten Projektbestandteilen geschehen könnte, würden erhebliche Synergie-Effekte entstehen. Darüber hinaus handelt es sich dabei um einen vergleichsweise kleinen Projektbaustein. Die Kosten für die Vorplanung liegen nach Aussage der DB InfraGO AG lediglich bei 10 bis 12 Millionen Euro.

Eine rasche Verwirklichung des Projektes liegt im allgemeinen Interesse. So kann die direkte Verbindung von Simbach nach München aufrechterhalten werden. Auch können dann die im dritten und dem Vernehmen nach auch im vierten Entwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt vorgesehenen Verbesserungen umgesetzt werden, wie eine durchgehende Regionalzugverbindung Mühldorf–Simbach–Braunau–Neumarkt-Kallham. Darüber hinaus ist der Abschnitt Mühldorf–Simbach Bestandteil der kürzesten Verbindung zwischen München und Wien, die insbesondere auf Drängen Österreichs auch im Fernverkehr genutzt werden und einen Systemhalt im Knoten Mühldorf erhalten soll.

Franz Rankl, Werkleiter von Knauf Insulation in Simbach, stellte ergänzend die Bedeutung für den Güterverkehr heraus. Knauf Insulation verfüge nach wie vor über einen Gleisanschluss und würde diesen gerne reaktivieren. „Damit könnten wir mindestens 5000 Lkw jährlich von der Straße holen. Dafür brauchen wir die Elektrifizierung“ so Rankl. Sinn mache alles jedoch nur, wenn man durchgehend elektrisch fahren könne. Weder Diesel- noch Hybridloks seien wirtschaftlich darstellbar. Dr. Thomas Bronnert, Logistikleiter der Wacker Chemie, schilderte die Probleme und Erfahrungen mit unpünktlichen Güterzügen, die sich aufgrund der unzureichenden Infrastruktur zum Teil um Tage verspäteten. Aus München war Regierungsdirektor Florian Liese vom Bayerischen Verkehrsministerium angereist. Er überbrachte Grüße von Verkehrsminister Bernreiter, dankte dem Stadtverein für das überragende Engagement und betonte die dringende Notwendigkeit der Elektrifizierung aus Sicht der Bayerischen Staatsregierung.

Schließlich wandte sich die Stellvertretende Landrätin, Edeltraut Plattner, an die Abgeordneten mit den Worten: „Die Menschen wollen, dass etwas passiert. Bitte sorgen Sie dafür, dass was vorangeht!“ Mayer und Baumgartner dankten für das „starke Signal“, das ihrem Einsatz für das Projekt Rückenwind verschafft und kündigten an, die Petition und die 6000 Unterschriften an Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder zu übergeben.

Wilhelm Mack

*Vom Lob gedruckter Fahrpläne*

## **Gezielte Werbung für ungenutzte Potentiale**

Eines Samstags in Bad Endorf: Wegen eines Unfalles musste die Strecke zwischen Freilassing und Traunstein kurzfristig gesperrt werden, der nächste RE nach München ist mindestens eine Stunde verspätet. Da zugegebenermaßen etwas leichtsinnig eher in Schönwetterkleidung hatte der Verfasser dieser Zeilen keine Lust bei heraufziehendem Regenwetter noch länger am Bahnsteig zu frieren und steigt daher auf einen Tipp anderer Fahrgäste kurzentschlossen in den nächsten Regionalbus nach Rosenheim. Der sehr nette Kontrolleur kämpft etwas

mit dem Auslesen des Deutschland-Tickets, was aber schließlich nach mehreren Anläufen gelingt.

Nebenbei macht er mich auf einige Kleinode und Sehenswürdigkeiten entlang der Route „über die Dörfer“ aufmerksam, die immerhin auch am Wochenende im Zwei-Stunden-Takt befahren wird. Es steigen auch unterwegs noch einige meist jüngere Leute zu, angesichts der nicht gerade dichten Fahrtenfolge schon erstaunlich. Die Sache scheint ausbaufähig! Nur: Wer nicht das dankenswerterweise vom MVV herausgegebene Fahrplanbuch für den Landkreis Rosenheim zur Hand hat oder in der Online-Fahrplanauskunft gezielt oder zufällig auf diese Verbindung stößt, dürfte kaum von diesem „Geheimtipp“ erfahren, obwohl es in München und Umland ein großes Fahrgastpotential für sanften (Tages)Tourismus gäbe.

Vor einiger Zeit berichtete der Münchner Merkur, dass auch die neuen Queralpen-Busse noch nicht so angenommen werden, wie erhofft. Eine Rolle mag dabei sicher spielen, dass die Anschlüsse Zug/Bus und umgekehrt nicht immer klappen, wie uns berichtet wurde. Ein anderer Grund ist meiner Einschätzung nach, dass schlicht zuwenige potentielle Fahrgäste davon wissen. Bekanntlich stellte die BEG mit der Begründung der Papierersparnis das gedruckte Bayernkursbuch ein. Das kann man nur bedingt akzeptieren: Ein Blick z.B. in die Tourist-Info's und Münchner Stadtbibliotheken zeigt, dass gedruckte Informationen schlicht unverzichtbar und für viele Angebote auch reichlich vorhanden sind. Folder für so ziemlich jedes Event vom Flohmarkt bis zur Freilicht-(Opern)Aufführung, kein möglicher Interessent wird ausgelassen. Und der ÖPNV? Eher unterrepräsentiert. Er sollte da mit spezifischen zielgruppenorientierten Informationen mehr mitmischen.

Thomas Kauderer

## *Olympiabewerbung München*

### **Potential der Tram wird ignoriert**

Am 20. Mai hat der Münchner Stadtrat dem erweiterten Bewerbungskonzept für die Olympischen Spiele zugestimmt. Die Unterlagen sollen in den kommenden Tagen beim Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) eingereicht werden, der dann Ende September bekannt geben wird, welche deutsche Stadt für die internationale Bewerbung ins Rennen geht.

Im Vorfeld der Stadtratssitzung haben der Fahrgastverband PRO BAHN und der AAN (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum) in einer Pressemitteilung gefordert, dass neben anderen Maßnahmen auch der Ausbau der Trambahn festgeschrieben wird (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20260519.html>). Dies war auch Teil der Ergebnisse einer Analyse vom

Oktober 2025, die von der Stadt München in Auftrag gegeben wurde. Die beiden Verbände haben deshalb eine Olympia-Trambahn vorgeschlagen, die den Olympiapark auf zwei Wegen mit dem Olympischen Dorf verbindet und mehrere Spielstätten anbindet.

Mit der Bewerbung um die Olympischen Spiele sind in München derzeit große Hoffnungen verbunden, den nötigen ÖPNV-Ausbau einfacher finanzieren zu können. Auch im Koalitionsvertrag der neuen Stadtratskoalition wird diese Erwartung geäußert. Aber es zeigt sich, dass es mit Geld allein nicht getan ist – notwendige Grundlage ist auch eine gute Planung. Die Kurzanalyse vom Oktober 2025 stellt explizit fest: *„Die eigentliche Chance liegt im Ausbau urbaner Infrastruktur, die auch nach den Spielen Bestand hat. Dabei gilt: kleinere, flexiblere Maßnahmen mit schneller Umsetzbarkeit sind den großen, kostenintensiven Projekten vorzuziehen. Während U-Bahn-Großprojekte langfristig ein finanzielles Risiko bergen und im Negativfall zu einer gesamtwirtschaftlichen Belastung werden können, sind überirdische Lösungen wie Tramlinien, Radschnellwege oder Parkmeilen schneller umsetzbar, kostengünstiger und mit einem geringeren Risiko verbunden.“* (Quelle: [https://www.olympiabewerbung-muenchen.com/wp-content/uploads/2025/10/MCube\\_Olympia\\_Studie.pdf](https://www.olympiabewerbung-muenchen.com/wp-content/uploads/2025/10/MCube_Olympia_Studie.pdf)).

Als ÖPNV-Projekte sind entsprechend dem Stadtratsbeschluss unter anderem ein S-Bahn-Nordring sowie die Verlängerung der U4 bis zur Messe geplant, jedoch – im Gegensatz zur Kurzanalyse vom vergangenen Jahr – keine Trambahnprojekte. Der AAN und PRO BAHN kritisieren, dass die Ergebnisse der Kurzanalyse nicht umgesetzt werden. Die Olympia-Tram böte eine attraktive Erschließung der Wettkampfstätten und des Olympischen Dorfes: Der eine Ast der Olympia-Tram führt vom Olympiapark Süd über den Englischen Garten und Johanneskirchen zum Olympischen Dorf. Im Englischen Garten würden die dortigen Reitwettbewerbe angebunden, in Johanneskirchen die S8 zum Flughafen. Der zweite Ast vom Olympischen Dorf via Maximilianstraße und Dachauer Straße nach Moosach würde die S1 anbinden.

Dagegen ist nicht nachvollziehbar, so der AAN-Sprecher Berthold Maier, welchen Nutzen die vorgesehene Verlängerung der U4 über die SEM (Städtische Entwicklungsmaßnahme) Nordost hinaus zur Messestadt haben soll. *„Die U4 zur Erschließung der SEM Nordost ist nur dann sinnvoll, wenn dort auch die maximale Bebauungsvariante (30 000 neue Einwohner) realisiert wird. Die vorgesehene Führung zur Messe verbessert aber keineswegs die Erschließung der SEM Nordost, da dort keine weiteren Bahnhöfe geplant sind. Eine Trambahn könnte dagegen das Gebiet tatsächlich mit mehreren Haltestellen erschließen und nicht nur unterqueren.“* Angesichts der aktuellen finanziellen Lage Münchens ist es unverständlich, warum das Potential der Tram nicht stärker genutzt wird.

Ein weiterer wichtiger Aspekt wird in der beschlossenen Konzeption nicht be-

rücksichtigt: Wenn sowohl die U29 als auch die U4 gebaut werden, dürften die Planungs- und Baukapazitäten nicht ausreichen, um die U5 nach Freiham bis Mitte der 2040er Jahre fertigzustellen. Mit der Fertigstellung der U5 nach Freiham wäre dann frühestens in den 2050er Jahren zu rechnen.

Die vorgesehene U-Bahn-Spange U29 zwischen der Implerstraße (U3/U6) und der Theresienstraße (U2) hält PRO BAHN dagegen ebenso für sinnvoll wie einen S-Bahn-Betrieb auf dem Münchner Nordring. Unverständlich ist dagegen, dass die in der Kurzstudie vom Oktober 2025 vorgeschlagenen kleineren und schneller umsetzbaren Maßnahmen wie die Tram nicht realisiert werden sollen.

Bleibt es bei den zum Teil wenig sinnvollen U-Bahnstrecken und wird das Potential der Tram weiterhin ignoriert, kann das Konzept, die Olympischen Spiele zur Infrastrukturverbesserung zu nutzen, als gescheitert angesehen werden. Die Spiele werden dann zu einem reinen „Schaulaufen“ teurer Maßnahmen mit teilweise nur geringem langfristigen Nutzen.

Renate Forkel

---

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über [pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnen-tenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de).

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 18 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04.

Internetversion als PDF frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

---

## Termine anderer Veranstalter

So. 07.06. So. 14.06., So. 21.06. und So. 28.06.; Bad Endorf (jeweils 9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (jeweils 8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing**. Info unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

Mi. 10.06. 18:00 Uhr (bitte geänderten Termin beachten); Freilassing, Restaurant „Weißbräu“, Bräuhausstraße 6; **Jahresmitgliederversammlung des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

---

## PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr; Videokonferenz und Präsenztermin in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München i.d.R. am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr.

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe [https://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mi. 03.06. 19 Uhr; Videokonferenz (Präsenzoption in der Geschäftsstelle in München entfällt ausnahmsweise); **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München** mit Schwerpunktthema „Maßnahmenplan der DB für die Entlastung des Knotens München“. Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 17.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 24.06. ab 19 Uhr; München, Restaurant „Il Castagno“, Grasserstraße 10 (direkt an der Hackerbrücke); **Stammtisch**.

Do. 25.06. ab 19 Uhr; Weilheim, Restaurant „Punjab“, Bahnhofsallee 4; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.29.06. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Vortrag von T. Drewes, Leiter „Autonomes Fahren DB Regio Straße“; „Autonomes Fahren – Schlüssel zur Mobilität von Morgen“; Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)

Mi. 01.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

---

## Das PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben seit November 2004. Unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp\\_archiv.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm) findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.