



## **Pressemitteilung des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V und des Fahrgastverbandes PRO BAHN zur aktuellen Stadtratsvorlage zur Bewerbung um Olympische und Paralympische Spiele**

München, den 19. Mai 2025

### **Stadtrats-Vollversammlung am Mittwoch: Olympia-Tram wieder in die Planung aufnehmen - die Analysen der eigenen Verwaltung ernst nehmen**

Der Fahrgastverband PRO BAHN sowie der AAN (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum) fordern, für Olympia den Ausbau der Tram wie in der Kurzanalyse von Oktober 2025 vorgesehen umzusetzen, und dies im Stadtratsbeschluss am Mittwoch festzuschreiben. Konkret fordern die Verbände den Bau der Olympia-Tram, die auf zwei Wegen eine gute Verbindung zwischen dem Olympiapark und dem Olympischen Dorf herstellt, sowie den Bau weiterer Strecken wie in der Kurzanalyse vom Oktober 2025 vorgesehen.

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 im Auftrag der Stadt 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) S.76).

Andreas Frank vom Fahrgastverband PRO BAHN: „Die U9/U29 zwischen Implerstraße und Theresienstraße ist - ebenso wie der S-Bahn-Nordring - eine sinnvolle Maßnahme. Unverständlich ist jedoch, dass im Gegensatz zur Kurzanalyse jetzt keine Tramprojekte mehr geplant werden. Warum werden die Ergebnisse der Studie vom letzten Jahr nicht umgesetzt?

Die Olympia-Tram bietet 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 werden die dortigen Reitwettbewerbe angebunden, in Johanneskirchen kann die S8 zum Flughafen erreicht werden. Der zweite Ast führt vom Olympischen Dorf weiter via Maximiliansstraße und Dachauer Straße nach Moosach zur S1.

Wichtig bei der Auswahl der ÖPNV-Projekte ist, dass sie nicht nur während der Olympischen Spiele sinnvoll genutzt werden können, sondern dauerhaft Nutzen für die Münchnerinnen und Münchner bringen.

Dazu AAN-Sprecher Berthold Maier: „Es ist nicht nachvollziehbar, welchen Nutzen die Verlängerung der U4 über die SEM Nordost hinaus zur Messestadt haben soll. Das Einzeichnen von Linienwünschen auf dem Stadtplan ersetzt nicht die Verkehrsplanung. Die U4 zur Erschließung der SEM Nordost ist nur dann sinnvoll, wenn dort auch die maximale Bebauungsvariante (30000 neue Einwohner) realisiert wird. Die vorgeschlagene Führung zur Messe verbessert aber keineswegs die Erschließung der SEM Nordost, da dort keine weiteren Bahnhöfe geplant sind. Die U-Bahn ist hier das falsche Verkehrsmittel – eine Trambahn kann 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: Pro investiertem Euro bringt die Tram – bezogen auf die Vermeidung von Autoverkehr und CO<sub>2</sub>-Reduktion - zwei- bis dreimal so viel Nutzen wie die U-Bahn. Auf der anderen Seite ist die Tram deutlich attraktiver als der Bus und kann deutlich größere Fahrgastströme attraktiv bewältigen: Dies zeigen sowohl die Fahrgastzuwächse bei

der Tram nach St. Emmeram, als auch die langjährige Erfahrung im In- und Ausland nach der Eröffnung neuer Trambahnstrecken.

Ein weiterer wichtiger Aspekt wird in der Vorlage nicht erwähnt: Wenn die U29 und die U4 gebaut werden, reichen die Planungs- und Baukapazitäten nicht aus, die U5 nach Freiam bis Mitte der 2040er Jahre fertigzustellen. Mit der Fertigstellung der U5 nach Freiam ist dann frühestens in den 2050er Jahren zu rechnen.“

Abschließend Andreas Frank vom Fahrgastverband PRO BAHN:

„Während in der Kurzstudie im Auftrag der Stadt gut aufgezeigt wurde, dass kleinere, flexiblere Maßnahmen mit schneller Umsetzbarkeit wie die Tram den Großprojekten vorzuziehen sind, ist das leider jetzt schon in Vergessenheit geraten. Jetzt ist noch Zeit, diesen Fehler zu korrigieren, und die nötigen Tramprojekte wieder aufzunehmen. Bleibt es bei den wenig sinnvollen U-Bahnstrecken und wird das Potential der Tram weiterhin ignoriert, wird die Überlegung, die Bewerbung um die Olympischen Spiele zur Verbesserung der Infrastruktur zu nutzen, konterkariert. Damit wäre die Grundlage dafür gelegt, dass das Konzept ‚Olympische Spiele zur Infrastrukturverbesserung nutzen‘ krachend scheitert und sich die Spiele zu einem reinen „Schaulaufen“ teurer Maßnahmen entwickeln.“

Mit freundlichen Grüßen

Berthold Maier  
AAN-Sprecher

*Diese Presseerklärung gibt nur die Meinung des AAN wieder und muss sich nicht mit der Meinung anderer Arbeitskreise des Münchner Forums e.V. oder der Meinung des Münchner Forums e.V. decken.*