



## **Pressemitteilung des Arbeitskreises Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum zur Auswahl Münchens als deutscher Kandidat für die Olympischen und Paralympischen Spiele**

München, den 28. September 2026

### **Infrastruktur durch Olympia – statt nur Infrastruktur für Olympia!**

Der DOSB hat München als deutschen Kandidaten für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2036, 2040 und 2044 ausgewählt. In München werden mit der Bewerbung große Hoffnungen auf den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur verbunden. Um diesen Hoffnungen gerecht zu werden, muss der Ausbau der Infrastruktur für die Olympischen Spiele richtig geplant werden.

Dazu AAN-Sprecher Berthold Maier: „Bei einer klugen Auswahl der ÖPNV-Projekte werden sie nicht nur während der Olympischen Spiele sinnvoll genutzt, sondern bringen dauerhaft Nutzen für die Münchnerinnen und Münchner. Es muss heißen „Infrastruktur durch Olympia“ und nicht „Infrastruktur ausschließlich für Olympia“.

So ist die Verlängerung der U4 vom Arabellapark in die SEM Nordost nur dann sinnvoll, wenn dort auch die maximale Bebauungsvariante (30 000 neue Einwohner) realisiert wird. Das lässt sich mit der Planung des Olympischen Dorfes im SEM-Gebiet kombinieren. Die Verlängerung der U4 über die SEM Nordost hinaus zur Messestadt würde bestenfalls während der Olympischen Spiele einen überschaubaren Nutzen stiften. Sonst hat diese Strecke ein viel zu geringes Fahrgastaufkommen und trägt auch nicht zur Erschließung vor Ort bei, da zwischen der SEM Nordost und Riem kein Zwischenhalt geplant ist.

Ein Bau des ersten Teilstückes der U9 (= U29) kann einen Beitrag zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Münchner U-Bahn sowohl während als auch nach den Olympischen Spielen leisten.

Nun sind aber – auch mit Zuschüssen von Bund und Land – die Planungs- und Baukapazitäten begrenzt. Wenn die U29 und die U4 gebaut werden, wird sich die Fertigstellung der U5 nach Freiam von Anfang / Mitte der 2040er Jahre in Richtung 2050er Jahren verschieben. Hier muss der Stadtrat eben eine Entscheidung treffen, welches Projekt ihm wichtiger ist.“

#### Olympia-Tram: schnell und kostengünstig

Angesichts der aktuellen finanziellen Lage Münchens ist es unverständlich, warum das Potential der Tram nicht stärker genutzt wird.

Dazu AAN-Sprecher Matthias Hintzen:

„Die Olympia-Tram kann eine attraktive Erschließung der Wettkampfstätten und des Olympischen Dorfes bereitgestellt werden:

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.

Pro investiertem Euro bringt die Tram – bezogen auf die Vermeidung von Autoverkehr und CO2 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. Und in vielen Fällen ist die noch höhere Kapazität der U-Bahn eben nicht erforderlich. München machte vor 60 Jahren den Fehler, vor lauter Euphorie über die Olympischen Spiele den Ausbau der Tram zu vernachlässigen und das Netz Jahr(zehnte)lang auf Verschleiß zu fahren. Daran leidet die Münchner Tram noch heute – zu wenig Ausweichgleise und Wendeschleifen, fehlende Tangenten, mangelhafte Haltestelleninfrastruktur (z.B. die zu schmalen Treppen zur U-Bahn am Sendlinger Tor). Das darf sich nicht wiederholen.

Mit freundlichen Grüßen

Berthold Maier  
AAN-Sprecher