



**Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus**

München, 29.01.2026

**Antragspaket besserer ÖPNV für München I:
Nicht auf die Fertigstellung der zweiten Stammtrecke warten, sondern das
Münchener S-Bahnnetz jetzt schrittweise stärken**

Antrag

Da sich die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Münchener S-Bahn kontinuierlich verschlechtert, die Fertigstellung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke aber voraussichtlich noch ein Jahrzehnt dauern wird, wird der Oberbürgermeister gebeten, sich bei der Deutschen Bahn sowie beim Freistaat für die Umsetzung von schrittweise Verbesserungsmaßnahmen im S-Bahn-Netz einzusetzen, die mit der bestehenden Infrastruktur möglich erscheinen oder vergleichsweise geringe Anpassungen der Bahninfrastruktur notwendig machen. Hierzu sind folgende Verbesserungen des S-Bahnnetzes in den Blick zu nehmen:

- Umsetzung der seit Jahrzehnten geplanten Sendlinger Spange inklusive Halt am S-/U-Bahn-Bahnhof Harras mit Umsteigemöglichkeit zur S7, zur U6, zur Bayerischen Oberlandbahn sowie zu verschiedenen Buslinien. Im Detail:
 - o Die Linie S20 soll ganztägig ab Höllriegelskreuth mit Halt am Harras nach Pasing verkehren und je nach Trassenverfügbarkeit in Richtung Westen bis nach Buchenau verlängert werden. Hierdurch soll sich auch die S-Bahn-Anbindung von Freiham über den S-Bahn-Halt Aubing verbessern. Voraussetzung für einen dauerhaft stabilen und dichten Takt ist der viergleisige Ausbau der S4 West. Dieser muss schnellstmöglich vorangetrieben werden.
 - o Eingeführt werden soll neu eine ganztägige Linie S37 von Holzkirchen über einen perspektivisch neu zu errichtenden Halt MenterSchwaige (mit Umstieg zur Tram 25), Harras und Heimeranplatz nach Pasing mit Weiterführung in Richtung Maisach zur Verbesserung der S-Bahn-Verbindungen zwischen Südosten, Südwesten und Westen der Stadt bzw. des Umlands.
- Einrichtung einer neuen S-Bahnlinie S30 von Trudering über Ostbahnhof, den zukünftigen Regionalzughalt Poccistraße nach Pasing mit Weiterführung nach

Westen, beispielsweise in Richtung Maisach als Einstiegsvariante für einen S-Bahn-Verkehr auf dem Südring. Bereits heute verkehrt die S8 bei Stammstreckensperrung auf dem Südring von Pasing zum Ostbahnhof.

- Die Verlängerung der S4 ganztags bis Haar. Die S4 bis Ebersberg in der Hauptverkehrszeit soll weiterhin beibehalten werden. Zusammen mit der S6 und der neuen S30 werden dadurch die S-Bahnstationen Berg am Laim und Trudering in einem dichten Takt ans S-Bahn-Netz angebunden und die Umsteigebeziehungen zu U-Bahn, Bus und Tram an den jeweiligen Stationen verbessert. Dies entlastet auch die stark frequentierten innerstädtischen Umsteigeknoten. Für die bestehenden und neuen Siedlungsgebiete im Bereich Trudering-Messestadt entsteht ein attraktiver S-Bahn-Takt.
- Zügige Planung und Ausbau des S-Bahn-Nordrings in Abschnitten, mit zunächst Einrichtung einer Linie S26 Röhrmoos bis Höhe Studentenstadt mit Verknüpfung mit der U6 mit Haltestellen im Bereich Lasallestraße, FIZ zwischen Schleißheimer Straße und Knorrstraße sowie Euroindustriepark mit Umstieg zur im Bau befindlichen Tram im Münchener Norden. Weiterhin soll mit Blick auf die geplante Sanierung des Allacher Tunnels auch die Führung einer weiteren Linie über den Rangierbahnhof Nord nach Olching geprüft werden.
- Einrichtung einer Linie S23 Deisenhofen über Ostbahnhof und Leuchtenbergring und je nach Trassenverfügbarkeit bis Markt Schwaben zur Verbesserung der Tangentialverbindungen im Münchener Osten.

Begründung:

Die zweite S-Bahn-Stammstrecke wird voraussichtlich irgendwann zwischen 2034 und 2037, also in einem Jahrzehnt, fertiggestellt. Nach Inbetriebnahme der neuen Strecke sind grundlegende Sanierungsarbeiten an der bestehenden Stammstrecke zu erwarten, mit mutmaßlich umfangreichen Sperrungen. Qualität, Zuverlässigkeit und Taktung des Münchener S-Bahn-Systems sind dabei schon jetzt in keinerlei Weise ausreichend für den Verkehrsbedarf in der wachsenden Metropolregion München.

Bis zur Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke ist weiterhin mit einer Reihe von Stammstreckensperrungen zu rechnen. Die Qualität der S-Bahn wird in den nächsten Jahren damit wohl eher ab- als zunehmen. Folglich braucht es dringend Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität bei der S-Bahn. Für viele der oben aufgeführten Maßnahmen bestehen bereits heute die meisten infrastrukturellen Voraussetzungen und sie benötigen – über den bereits eingeleiteten entsprechenden Ausbau der S4 West hinaus – keinen linienhaften Ausbau mit eigenen Gleisen, wie sie zum Beispiel für die sehr verspätungsanfällige S1 oder S5 Südost dringend notwendig wäre. Deshalb sollten Freistaat und Bahn diese ab sofort schrittweise in den kommenden zehn Jahren umsetzen, mit dem Ziel, die S-Bahn-Qualität dort zu verbessern, wo dies mit im Vergleich überschaubarem Aufwand machbar ist, und vor allem für Verbesserungen am Stadtrand sowie für Tangentialverbindungen abseits der belasteten Stammstrecke und des Münchener Stadtzentrums.

Der Freistaat trägt die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr in München und soll diese neben dem teuren und verspäteten Megaprojekt Stammstrecke auch wahrnehmen.

Fraktion Die Grünen/Rosa Liste/Volt

Initiative:

Dominik Krause

Paul Bickelbacher

Gudrun Lux

Sofie Langmeier

Mona Fuchs

Florian Schönemann

Christian Smolka

Felix Scroll

Anja Berger

Mitglieder des Stadtrates