Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
Die Grünen – Rosa Liste Stadtratsfraktion
Volt Stadtratsfraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
27.07.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

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

Antrag Nr. 20-26 / A 06339 von der Stadtratsfraktion Die Grüne/Rosa Liste/Volt vom 29.01.2026, eingegangen am 29.01.2026

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

in Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie, dass sich der Oberbürgermeister bei der Deutschen Bahn sowie beim Freistaat Bayern für die Umsetzung von schrittweisen Verbesserungsmaßnahmen im Münchner S-Bahn-Netz einsetzen solle.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, teilen wir Ihnen auf diesem Weg zu Ihrem Antrag vom 29.01.2026 Folgendes mit:

In Bayern ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft für die Organisation, Planung und Ausschreibung des Schienenpersonennahverkehrs zuständig. Wir haben zu den einzelnen Vorschlägen um Stellungnahmen gebeten und folgende Antworten erhalten:

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:

- *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.*

[LHM-Schutzbedarf: 2]

- *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.*

  Stellungnahme BEG:
  „S20: Langfristig ist die Stärkung der Direktverbindung zwischen Pasing und dem Münchner Süden durch eine bessere Vertaktung und Einbeziehung des Verkehrshalts Harras ein verkehrspolitisches Ziel des Freistaats. Die Umsetzung erfolgt etappenweise. Im Dezember 2025 ist die Überleitverbindung Laim (Baustufe 1a) in Betrieb gegangen. Dadurch können im Störfall und bei Bauzuständen im Bereich der Stammstrecke S-Bahnen aus Richtung Pasing zum Heimeranplatz geleitet werden, wo ein Umstieg zur U-Bahn (U4/U5) Richtung Innenstadt möglich ist. Darüber hinaus befindet sich die Baustufe 1b, also die zusätzliche Bahnsteigkante am Heimeranplatz, seit 2023 im Planfeststellungsverfahren.
  Das Vorliegen von rechtsgültigem Baurecht muss abgewartet werden.

  S37 / Halt Menterschwaige: Ein möglicher Bahnhalt an der Menterschwaige wurde im Programm "Bahnausbau Region München" (siehe hierzu: https://www.stmb.bayern.de/vum/schiene/infrastruktur/index.php) unter dem Projektname U24 untersucht. Da das Projekt ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist, wurde es von den Gutachtern zur Weiterverfolgung empfohlen. Aufgrund der Vielzahl an Projekten im Programm "Bahnausbau Region München" (29 R-Maßnahmen, 44 U-Maßnahmen) und gleichzeitig begrenzter finanzieller Mittel und Planungskapazitäten, stimmen sich die DB InfraGO AG sowie der Freistaat bzgl. der weiteren Priorisierung der Maßnahmen ab.
  Der im Antrag angeregte Linienweg einer „S37“ ist nicht Bestandteil der diesbezüglichen Angebotsplanung. Bei der Nutzen-Kosten-Betrachtung wurde ein 30-Minuten-Takt zwischen Heimeranplatz und Deisenhofen über die Großhesseloher Brücke mit Halt in Menterschwaige unterstellt.“

- *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.*

  Stellungnahme BEG:

  „Die S-Bahn-seitige Erschließung des Stadtbezirks Trudering ist mit einem durchgehenden 10-Minuten-Takt auch an Wochenenden bereits heute sehr gut. Die kurze Wendezeit der S4 am Bahnsteig des Bahnhofs Trudering ist aufgrund des

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Risikos von Verspätungsübertragungen problematisch. Auch wenn die S4 wie schon im derzeitigen Fahrplan über weite Teile des Tages das Wendegleis in Haar nutzt, kann die Bahnsteigwende eines zusätzlichen S-Bahn-Taktverkehrs wie der im Antrag angeregten „S30“ nicht in den Fahrplan mit 10 Minuten-Takt integriert werden. Ein separiertes Wendegleis steht an der Station Trudering nicht zur Verfügung.
Der Südring, über den die „S30“ laut Antrag geführt werden soll, kann im jetzigen Ausbauzustand keinen S-Bahn-Taktverkehr aufnehmen. Ein weiterer Ausbau ergab gemäß der im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ durchgeführten Machbarkeitsstudie kein auskömmliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (siehe: https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/u12_bericht_final.pdf). Allerdings soll das Thema vertieft geprüft werden.“

- *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 Münchner 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.*

  Stellungnahme BEG:
  „Das Projekt ‚Ausbau Nordring‘ wurde ebenfalls im Programm ‚Bahnausbau Region München‘ unter dem Projektname U11 eine Untersuchung gestartet. Es bestehen starke Abhängigkeiten zum Schienengüterverkehr, so dass bislang für eine S-Bahn-Linie über den Nordring nur die Nutzenseite durch die Gutachter betrachtet werden konnte. Auf der Kostenseite muss noch der erforderliche Infrastrukturbedarf konkretisiert werden. Sofern ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht wird, sollte die Maßnahme nach Ansicht der Gutachter weiterverfolgt werden. Darüber hinaus wird auf einem Teilabschnitt des Nordrings derzeit das Projekt „Anbindung BMW FIZ mit Pendelzügen“ näher untersucht. Hier soll durch einen S-Bahn Pendel zwischen Karlsfeld und der geplanten Station BMW-FIZ (optional bis zur neuen Station Euro-Industrie-Park) der Münchner Norden besser an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden. Derzeit läuft die Vorplanung bei der hierfür verantwortlichen DB InfraGO AG.“

- *Einrichtung einer Linie S23 Deisenhofen über Ostbahnhof und Leuchtenbergring und je nach Trassenverfügbarkeit bis Markt Schwaben zur Verbesserung der Tangentialverbindungen im Münchner Osten.“*

  Stellungnahme BEG:
  „Die Einrichtung einer ähnlichen Tangentiallinie Ottobrunn – Riem hat die BEG mit der S-Bahn München im Zuge der Jahresfahrplanung geprüft. Es zeigte sich, dass sie auf der gegenwärtigen Infrastruktur nicht fahrbar ist. Grund ist der sich aus der Wende von S3 und S5 am Ostbahnhof ergebende Linksbetrieb zwischen Ostbahnhof und Giesing, der in Richtung Riem unter Befahren mehrerer Weichen in den normalen Rechtsbetrieb überführt werden müsste. Hierdurch würden sich nicht auflösbare Fahrstraßenkonflikte ergeben.“

Neben den nicht auskömmlichen Regionalisierungsmitteln, welche der Freistaat für die Bestellung von Leistungen im SPNV erhält, ist aus Sicht des Mobilitätsreferats vor allem der aktuelle Zustand der Infrastruktur als das größte Hindernis bei einem weiteren Angebotsausbau anzusehen. Dies betrifft nicht nur den Ausbauzustand hinsichtlich der Anzahl an Gleisen, sondern auch den baulichen Zustand der Schieneninfrastruktur, da diese aktuell

[LHM-Schutzbedarf: 2]

mit zahlreichen mängelbedingten Langsamfahrstellen zu kämpfen hat. Hierbei sehen wir jedoch Bestrebungen der DB InfraGo, das Netz sukzessive in einen ordentlichen Zustand zurückzuführen. Dieser Prozess wird vom Mobilitätsreferat zusammen mit MVV, BEG und Freistaat Bayern sehr eng begleitet. Die von Ihnen genannten Themen wurden im SPNV-Positionspapier der LHM (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17758 vom 22.04.2026) aufgegriffen und dem Stadtrat vorgestellt.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

[LHM-Schutzbedarf: 2]