



Einsparpotenzial durch die ABS 38:

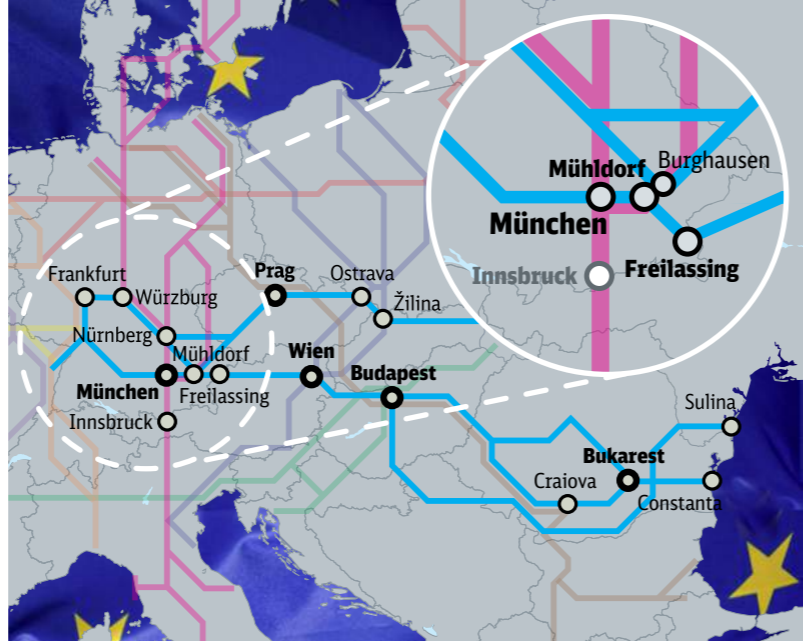
- 121,6 Millionen Pkw-Kilometer
- 20,7 Millionen Lkw-Kilometer
- 23.100 Tonnen CO₂/Jahr durch Verlagerung auf die Schiene
- 30% weniger CO₂ durch Elektroloks

Für das Klima

Wenn mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene kommt, entlastet dies nicht nur die ohnehin überfüllten Straßennetze, sondern verringert vor allem den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase. Alleine bei der ABS 38 können 121,6 Millionen Pkw-Kilometer im Nah- und Fernverkehr und 23.100 Tonnen CO₂ pro Jahr durch Verlagerung auf die Schiene eingespart werden.

Der Güterverkehr über die Schiene kann 20,7 Millionen Lkw-Kilometer ersetzen.* Auf der Strecke kommen zudem Elektroloks anstelle von Zügen mit Dieselantrieb zum Einsatz. Diese Fahrzeuge sind leiser und stoßen bis zu 30 Prozent weniger CO₂ aus.

*Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (Stand: März 2019)



Für Europa

Die Strecke ABS 38 ist ein Teil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN). Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke München–Mühldorf–Freilassing/Burghausen erhöht sich die Kapazität der Strecke. Somit kann der internationale Fern- und Güterverkehr grenzüberschreitend von Frankreich bis Ungarn noch schneller verkehren. Die Maßnahmen auf dem Abschnitt sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgeschrieben.

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Region Süd
Richelstraße 1
80634 München
www.abs38.de
abs38@deutschebahn.com

Fotos:
Georg Wagner für DB AG (Titel),
Deutsche Bahn AG – Volker Emersleben (Klima oben),
Deutsche Bahn AG – Meiko Herrmann (Klima unten)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Februar 2023



Ausbaustrecke (ABS) 38

München–Mühldorf–Freilassing

Für Südostbayern. Für das Klima.
Für die Menschen.

Für die Region

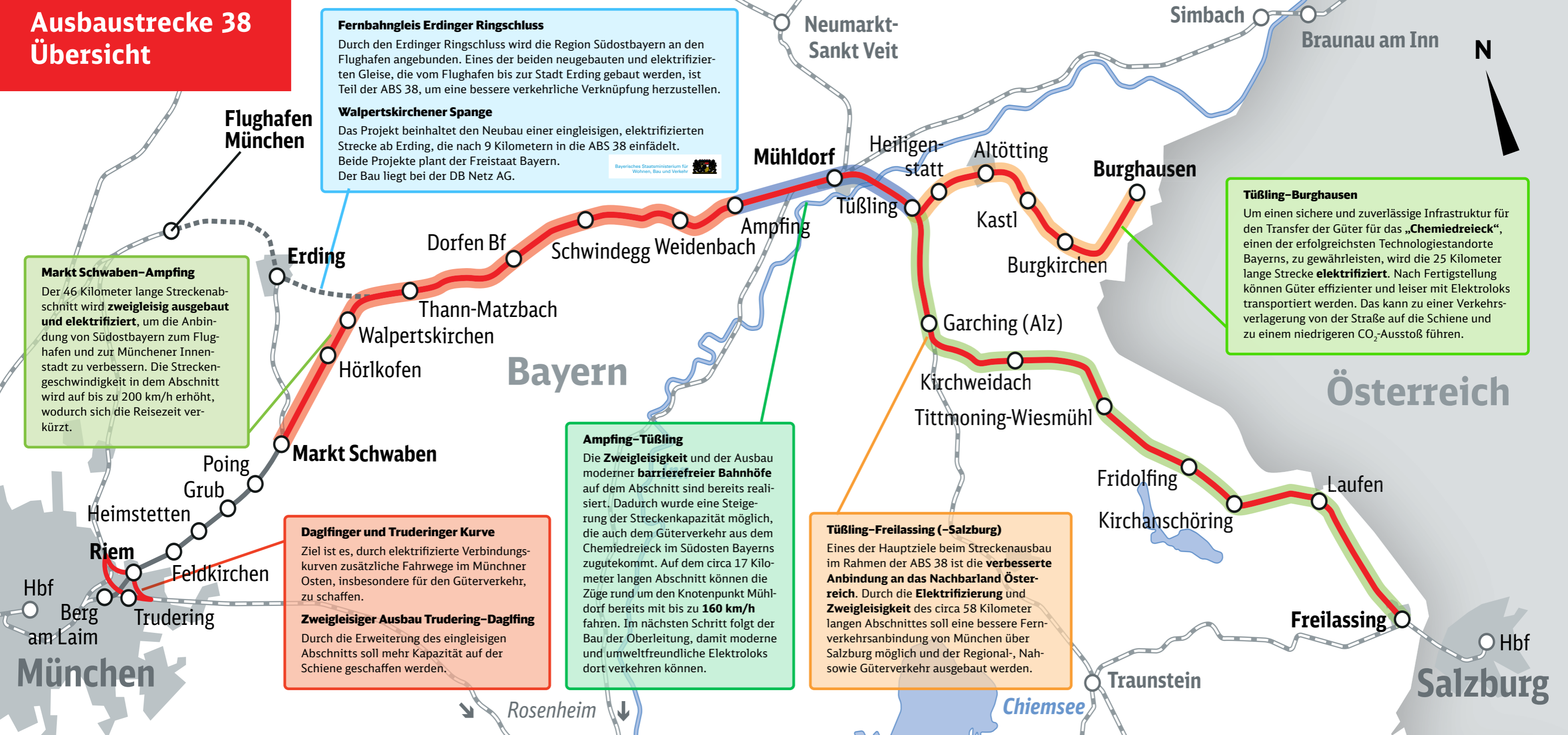
Die rund 145 Kilometer lange **Ausbaustrecke 38 (ABS 38)** von München über Mühldorf nach Freilassing und Burghausen wird **durchgehend elektrifiziert** und in weiten Teilen **zweigleisig ausgebaut**, um den künftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden. Der Bund hat die DB Netz AG mit den Planungen beauftragt. Der zweigleisige Ausbau in weiten Teilen und die durchgehende Elektrifizierung lassen eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf bis zu 160 Stundenkilometer zwischen Tüßling und Freilassing beziehungsweise auf bis zu 200 Stundenkilometer zwischen München und Ampfing zu.

Die wichtigsten Vorteile des Streckenausbaus auf einen Blick:

- Verkürzung der Reisezeit
- Barrierefreier Ausbau von Stationen gemäß gesetzlicher Vorgaben, um Fahrgästen das Reisen zu erleichtern
- Erhöhung der Kapazitäten für den Zugverkehr
- Schallschutz für die Anwohnenden
- Verbesserte Anbindung Südostbayerns an den Flughafen München
- Entlastung von Mensch und Umwelt durch die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Umstellung von Diesel- auf Elektroloks



Ausbautrecke 38 Übersicht



Fernbahngleis Erdinger Ringschluss
Durch den Erdinger Ringschluss wird die Region Südostbayern an den Flughafen angebunden. Eines der beiden neugebauten und elektrifizierten Gleise, die vom Flughafen bis zur Stadt Erding gebaut werden, ist Teil der ABS 38, um eine bessere verkehrliche Verknüpfung herzustellen.

Walpertskirchener Spange
Das Projekt beinhaltet den Neubau einer eingleisigen, elektrifizierten Strecke ab Erding, die nach 9 Kilometern in die ABS 38 einfädelt. Beide Projekte plant der Freistaat Bayern. Der Bau liegt bei der DB Netz AG.

Markt Schwaben–Ampfing
Der 46 Kilometer lange Streckenabschnitt wird **zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert**, um die Anbindung von Südostbayern zum Flughafen und zur Münchener Innenstadt zu verbessern. Die Streckengeschwindigkeit in dem Abschnitt wird auf bis zu 200 km/h erhöht, wodurch sich die Reisezeit verkürzt.

Daglfinger und Truderinger Kurve
Ziel ist es, durch elektrifizierte Verbindungskurven zusätzliche Fahrwege im Münchner Osten, insbesondere für den Güterverkehr, zu schaffen.
Zweigleisiger Ausbau Trudering–Daglfing
Durch die Erweiterung des eingleisigen Abschnitts soll mehr Kapazität auf der Schiene geschaffen werden.

Ampfing–Tüßling
Die **Zweigleisigkeit** und der Ausbau moderner **barrierefreier Bahnhöfe** auf dem Abschnitt sind bereits realisiert. Dadurch wurde eine Steigerung der Streckenkapazität möglich, die auch dem Güterverkehr aus dem Chiemedreieck im Südosten Bayerns zugutekommt. Auf dem circa 17 Kilometer langen Abschnitt können die Züge rund um den Knotenpunkt Mühldorf bereits mit bis zu **160 km/h** fahren. Im nächsten Schritt folgt der Bau der Oberleitung, damit moderne und umweltfreundliche Elektroloks dort verkehren können.

Tüßling–Freilassing (–Salzburg)
Eines der Hauptziele beim Streckenausbau im Rahmen der ABS 38 ist die **verbesserte Anbindung an das Nachbarland Österreich**. Durch die **Elektrifizierung** und **Zweigleisigkeit** des circa 58 Kilometer langen Abschnittes soll eine bessere Fernverkehrs-anbindung von München über Salzburg möglich und der Regional-, Nah- sowie Güterverkehr ausgebaut werden.

Tüßling–Burghausen
Um eine sichere und zuverlässige Infrastruktur für den Transfer der Güter für das „**Chemiedreieck**“, einen der erfolgreichsten Technologiestandorte Bayerns, zu gewährleisten, wird die 25 Kilometer lange Strecke **elektrifiziert**. Nach Fertigstellung können Güter effizienter und leiser mit Elektroloks transportiert werden. Das kann zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene und zu einem niedrigeren CO₂-Ausstoß führen.

