



# **Bahnausbau München Ost**

Gemeinsame Vorstellung aller Projekte im Münchner Osten




Bund / Freistaat ist **Auftraggeber**

DB Netz AG ist **Vorhabenträger**

**1**  
**Projektauftrag /  
Rahmenbedingungen** 


- Bund und Länder stellen die verkehrspolitischen Weichen (Bundesverkehrswegeplan)
- Berücksichtigt die Bevölkerungsentwicklung und die Klimaschutzziele

**2**  
**Finanzierung** 

- Finanzierung innerhalb der gesetzlichen Regelungen

**3**  
**Planung** 

- Planung der wirtschaftlichsten, genehmigungsfähigen Lösung
- Planungs- und Genehmigungsprozesse dauern sehr lange
- DB Netz führt den Dialog mit Stakeholdern

**4**  
**Realisierung** 

- DB Netz ist als Vorhabenträger für die Realisierung verantwortlich

# Starke Schiene

## Gut fürs Klima



- Verlagerung des Verkehrs vom klimaschädlichen Transport auf der Straße hin zur klimafreundlichen Schiene
- Modernes, schnelles und leistungsfähiges Schienennetz
- Die Projekte Daglfinger und Truderinger Kurve machen die Schiene speziell für den Güterverkehr leistungsfähiger



- Viergleisiger Ausbau **Daglfing-Johanneskirchen**
- **Daglfinger Kurve:** Neubau einer zweigleisigen elektrifizierten Verbindungskurve für den Schienengüterverkehr
- Streckenabschnitt **Daglfing-Trudering:** zweigleisiger Ausbau
- **Truderinger Kurve:** Neubau einer eingleisigen elektrifizierten Verbindungskurve zwischen Trudering und Riem
- Verlängerung **Güterzuggleise Trudering** für 740 Meter Züge



Die Transportkapazität eines Güterzugs entspricht der von 50 bis 70 Lkw

# Der Bahnausbau München bringt Vorteile für Mobilität und Klimaschutz



SPEZIFISCHE CO <sub>2</sub> e-EMISSIONEN DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS NACH VERKEHRSTRÄGERN	Veränderung				2020
	2022	2021	Veränderung		
			absolut	%	
Schiene-personennahverkehr in g/Pkm	46,9	76,5	-29,6	-38,7	72,6
in Deutschland	44,9	74,1	-29,2	-39,4	67,9
Schiene-personenfernverkehr in g/Pkm	0,9	1,4	-0,5	-35,7	1,5
Busverkehr in g/Pkm	75,5	100,4	-24,9	-24,8	105,6
in Deutschland	110,5	117,2	-6,7	-5,7	123,1
Schiene-güterverkehr in g/tkm <sup>1)</sup>	15,9	17,2	-1,3	-7,6	17,0
in Deutschland	14,5	16,2	-1,7	-10,5	16,3
Straßengüterverkehr in g/tkm <sup>2)</sup>	80,6	82,0	-1,4	-1,7	87,3
Luftfracht in g/tkm <sup>3)</sup>	666,9	657,3	+9,6	+1,5	669,5
Seefracht in g/tkm <sup>3)</sup>	5,7	5,5	+0,2	+3,6	5,6

Well-to-Wheel (WTW); Scope 1-3; Unternehmen im Schienenverkehr werden mit ihrem eigenen Strommix bzw. europäischen Landesmixen berücksichtigt.

<sup>1)</sup> Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von/nach China von DB Cargo und DB Schenker. In 2021 können Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass die Werte leicht erhöht sein können.

<sup>2)</sup> Bis einschließlich 2020 ohne Vor- und Nachläufe aus Land-, Luft- und Seefracht.

<sup>3)</sup> Seit 2021 ohne Vor- und Nachläufe.

## Bahnfahren ist aktiver Klimaschutz:

Mehr Verkehr auf der Schiene entlastet Umwelt und Klima

## Von der Straße auf die Schiene:

Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene entlastet überfüllte Straßen und verbessert die Luftqualität im Großraum München

## Bahninfrastruktur fit für die Zukunft machen:

Für eine leistungsstarke Mobilität per Schiene

## Mehr Attraktivität des Schienen-Güterverkehrs:

Wettbewerbsfähigkeit der Schiene vs. Straße muss steigen

## Mehr Kapazitäten für die S-Bahn München:

Angebotsverbesserungen u.a. in Richtung Flughafen München geplant

# Die europäische Perspektive – Unsere Region im Fokus

Der Wirtschaftsraum Europa ist der größte zusammenhängende Binnenmarkt der Welt. Er umfasst 500 Millionen Menschen zwischen Arktis und Mittelmeer, zwischen Atlantik und Schwarzem Meer. Damit dieser Markt wettbewerbsfähig bleibt und alle am wirtschaftlichen Erfolg teilhaben können, brauchen wir funktionierende, wirtschaftliche und nachhaltige Transportwege. Die Europäische Union schafft ein zusammenhängendes Kernnetz aus neun grenzüberschreitenden Korridoren, zwei davon gehen durch die Region München.

**Skandinavien-Mittelmeer**  
Länge: 9.337 km

**Rhein-Donau**  
Länge: 5.700 km



**Warum ist der Knoten München wichtig für Europa?**

Zwei der europäischen Hauptverbindungen führen durch den Knoten München. Damit die gesamteuropäische Infrastruktur zum Erfolg führt, müssen die Strecken im Knoten München und der Region ihr gesamtes Potenzial ausschöpfen. Das beinhaltet u. a. die Engpassbeseitigung auf den Güterzugstrecken im Knoten München.



# Starke Schiene

## Projektlandschaft im Münchner Osten



Solange die Verlegung der KfZ Verwahrstelle nicht geklärt ist, steht die Variantendiskussion nicht zur Debatte.

Mit dem Ausbau von Steinhausen ist die Bürgervariante B2 nicht möglich.

B1 würde die betrieblichen Abläufe im S-Bahn Betriebswerk Steinhausen sehr beeinträchtigen, wäre per se aber nicht unmöglich.

