DB NETZE

Zwei Kurven, die verbinden

Daglfinger und Truderinger Kurve & zweigleisiger Ausbau Daglfing–Trudering

Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK)

Mit dem Bau der zwei Verbindungskurven erreichen wir eine Verbesserung des Eisenbahnverkehrs im Münchner Osten und eine Entlastung des Südrings.

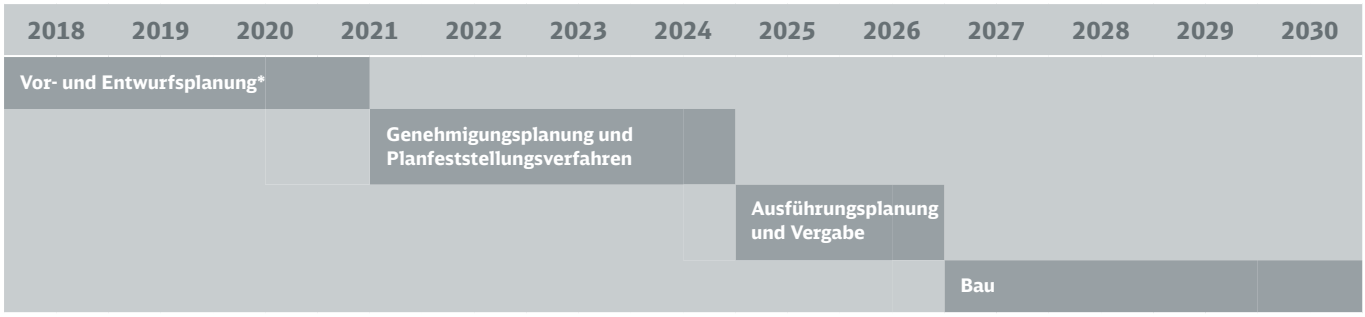
Die **Truderinger Kurve** ist eine Teilmaßnahme der Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing (ABS 38). Sie schafft eine direkte Verbindung für die Güterverkehre aus Italien und Österreich (Brenner) zwischen München-Trudering und München-Riem Umschlagbahnhof.

Die **Daglfinger Kurve** ist Bestandteil des Ausbaukonzeptes Knoten München. Sie schafft eine direkte Verbindung für die Güterverkehre der ABS 38 und aus München-Riem Umschlagbahnhof an den Münchner Nordring.

Durch die beiden Kurven ermöglichen wir eine effizientere Logistik für Güter aus Südostbayern, u. a. dem ChemDeltaBavaria, sowohl an die Häfen im Norden (Hamburg/Bremerhaven) als auch nach Süden (Brenner). Für Güter aus Italien und Österreich in Richtung Norden sind die Verbindungen essenziell.

Der **zweigleisige Ausbau Daglfing–Trudering** ist Bestandteil der Daglfinger Kurve und erhöht die Streckenleistungsfähigkeit des momentan eingleisigen Streckenabschnitts.

Neben dem Neu- und Ausbau sind Anpassungen der bestehenden Gleisanlagen, der Leit- und Sicherungstechnik sowie der Oberleitung im Projektumfang vorgesehen. Zusätzlich wird im Bahnhof Riem ein Abstell- und Wendegleis für die S-Bahn realisiert. Eine belastbare Kostenschätzung liegt erst am Ende der Vorplanung vor, da aktuell noch mehrere Varianten untersucht werden.



*inklusive der Untersuchung der Alternativvorschläge aus der Öffentlichkeit

Nutzen:

- Stärkung des Schienengüterverkehrs
- Entlastung von Mensch und Umwelt durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene
- Kapazitätserweiterung durch die Entflechtung von Güter- und Personenverkehr
- Verbesserung der Betriebsqualität durch Auflösung von Engpässen
- Entlastung des Südrings sowie des Rangierbahnhofs München Ost vom Güterverkehr
- Lärmentlastung der Anwohner durch Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen nach den gesetzlichen Vorgaben der Lärmvorsorge
- Zusätzlicher Bahnsteigzugang im Bahnhof Riem von Westen aus

Benachbarte Projekte:

- Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing (ABS 38): zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung
- Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs München-Riem
- Viergleisiger Ausbau Daglfing–Johanneskirchen
- Erweiterung der S-Bahn-Abstellanlage Steinhausen
- Brenner-Nordzulauf
- 2. S-Bahnstammstrecke
- Ausbau Bahnhof Trudering

1 Daglfinger Kurve
Neubau einer zweigleisigen, elektrifizierten Verbindungskurve, weitgehend in Troglage, zwischen den Bahnhöfen München-Daglfing und München-Riem für eine Geschwindigkeit von 80 km/h

2 Truderinger Kurve
Neubau einer eingleisigen, elektrifizierten Verbindungskurve zwischen den Bahnhöfen München-Trudering und München-Riem für eine Geschwindigkeit von 80 km/h

3 Zweigleisiger Ausbau Daglfing–Trudering
Erweiterung des eingleisigen Streckenabschnitts von München-Daglfing nach München-Trudering um ein zweites Streckengleis für eine Geschwindigkeit von 100 km/h

4 Neubau einer Eisenbahnüberführung an der Kfz-Verwahrstelle

5 Neubau einer weiteren Eisenbahnüberführung an der Thomas-Hauser-Straße
Nordöstlich der bereits bestehenden Eisenbahnüberführung ist eine zusätzliche Eisenbahnüberführung für das Streckengleis der Truderinger Kurve erforderlich

6 Neubau der Eisenbahnüberführungen über die Bahnstrecke Daglfing–Trudering

7 Kreuzungsbauwerk Daglfing
Höhenfreie Kreuzung der Bestandsstrecken, der Bundesautobahn A94 und der Rappelhofstraße in Form von tunnelartigen Bauwerken mit anschließender Einfädelung der Daglfinger Kurve in die Bestandsgleise Richtung Norden

8 Neubau einer Personenüberführung als Ersatz des Bahnübergangs Xaver-Weismor-Straße

9 Neubau einer Straßenüberführung anstelle des Bahnübergangs Thomas-Hauser-Straße

10 Kreuzungsbauwerk Riem
Höhenfreie Querung der drei Streckengleise und der Bundesautobahn A94 in Form eines tunnelartigen Bauwerks in Richtung Riem

11 Erneuerung der Straßenüberführung Autobahn A94

12 Erneuerung der Straßenüberführung Riemer Straße und Neugestaltung der Kreuzung Riemer Straße/Landshamer Straße

13 Bau eines zusätzlichen vierten Gleises bis Bahnhof Riem

14 Neubau einer Personenunterführung anstelle des Bahnübergangs Graf-Lehndorff-Straße mit barrierefreiem Bahnsteigzugang München-Riem von Westen

15 Neubau eines S-Bahn-Wende- und Abstellgleises im Bahnhof Riem

16 Teilerneuerung der Personenunterführung zwischen Bahnhofstraße und Erdinger Straße

17 Erneuerung der Straßenüberführung Rappelhofstraße

18 Erneuerung der Straßenüberführung Autobahn A94

Wir sind für Sie da:

Per E-Mail:
abs38@deutschebahn.com

Auf unserer Website:
www.abs38.de/daglfinger-und-truderinger-kurve.html

Impressum

Herausgeber:
DB Netz AG
Regionalbereich Süd
Richelstraße 3
80634 München

Änderung vorbehalten,
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand Januar 2020

Fotos:
DB Netz AG – Florian Liese (Titel, Karte: Nr. 1, 2);
Deutsche Bahn AG – Claus Weber (Seite 2);
DB Netz AG (Karte: Nr. 4, 5, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18);
DB Netz AG – Florian Frizberg (Karte: Nr. 3, 6, 7, 10)