



Deutsche Bahn in Bayern – Fokus auf den Bahnknoten München

Heiko Büttner – Konzernbevollmächtigter Freistaat Bayern

14. Oktober 2025 | München

Aktuelle Herausforderungen der DB



Immer mehr Verkehr insbes. im Knoten München auf ausgelasteter Infrastruktur



Störungen bringen Fahrplan aus dem Takt. Hoher Anteil infrastrukturbedingter Störungen und Zunahme externer Einflüsse



Drohende Knappheit bei Fachkräften v.a. Fahrdienstleiter, Triebfahrzeugführer und Mitarbeiter für die Instandhaltung



Ausbauvorhaben und Instandhaltungsmaßnahmen sorgen für zunehmende Zahl von Baustellen im gesamten Netz



Das Sondervermögen bietet erstmalig die Chance auf langfristige Finanzierungsperspektiven

InfraGO-Zustandsbericht Schienennetz und Bahnhöfe



Gesamtnoten

Schienennetz: 3,00

(Vorjahr: 3,03)

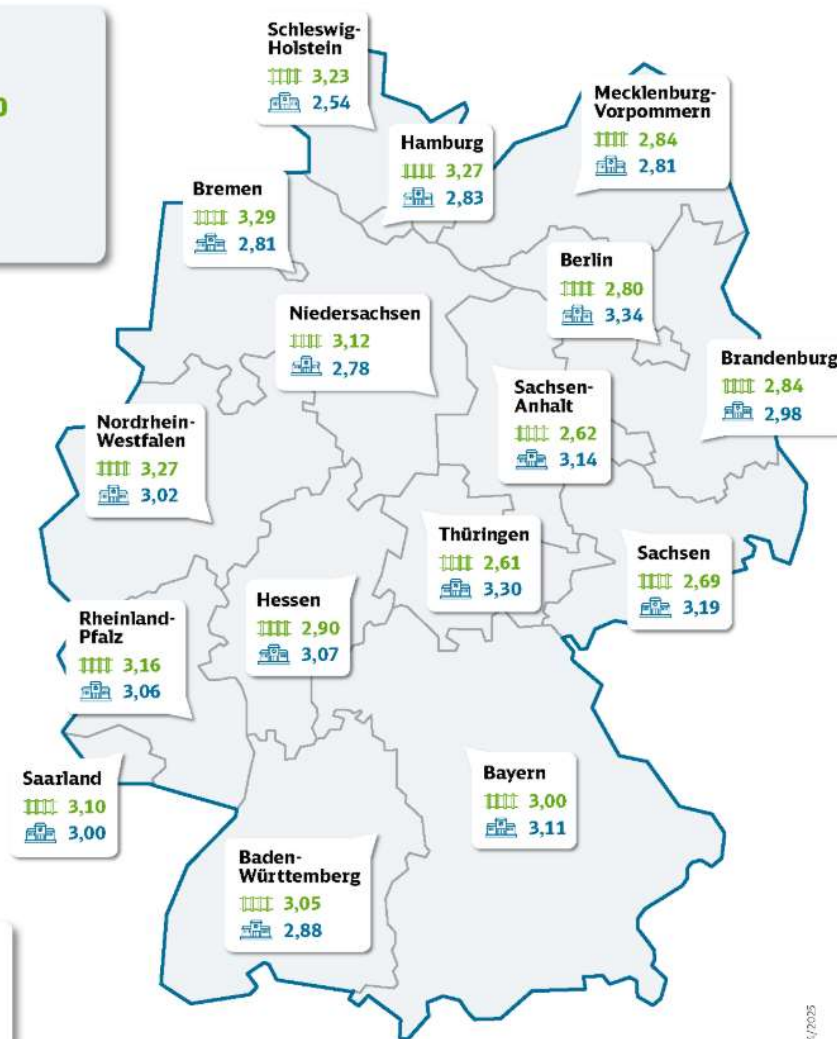
Bahnhöfe: 3,03

(Vorjahr: 3,09)

Zustandsnote nach Bundesländern

IIII Schienennetz

IIII Bahnhöfe



© DB AG 04/2025

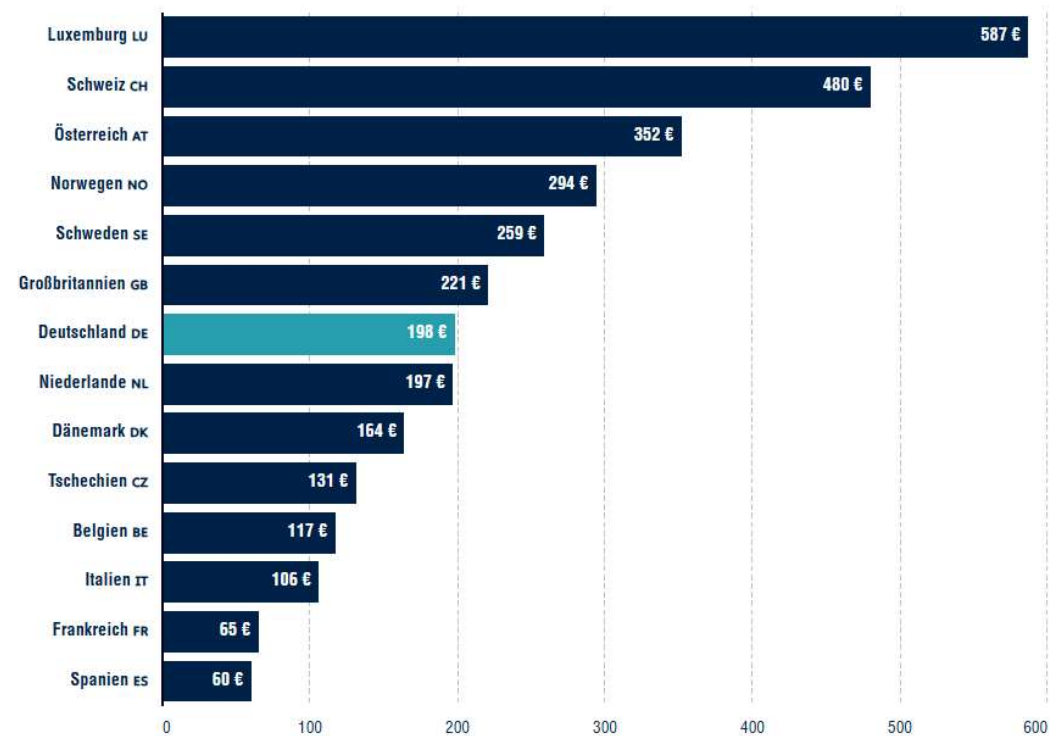
Die Investitionen des Bundes im europäischen Vergleich



Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur



Auf Bundesebene in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2024



Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2025 | auf Basis von Ministeriumsangaben und VöV sowie SCI Verkehr GmbH

made with 23° | reuse



S-Bahn München

Deutsche Bahn AG | Heiko Büttner | Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern

Zahlen, Daten, Fakten zur S-Bahn München

Stand 01/2025



Anzahl der Mitarbeitenden:

1.800



Fahrgäste an Werktagen:

840.000



Gesamtlänge der S-Bahn-Linien:

570 km

auf **441 km** Streckennetz



S-Bahn-Stationen:

150



Zugfahrten pro Tag:

1.300



Halte pro Tag:

30.000



Anzahl der Linien:

**8 Stammlinien
+ S20**



Reinigungsvorgänge an Werktagen:

1.000

km

Gefahrene Kilometer pro Jahr:

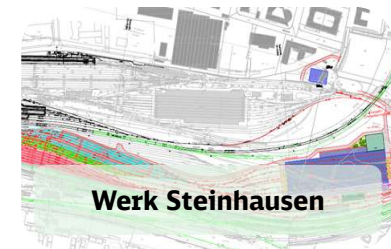
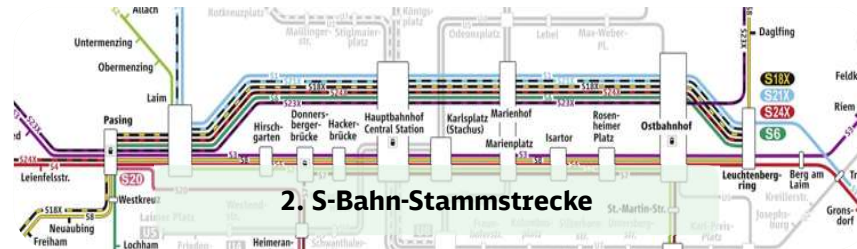
21,8 Mio. km



Anzahl der Fahrzeuge:

**237 x ET 423
36 x ET 420
16 x ET 424**

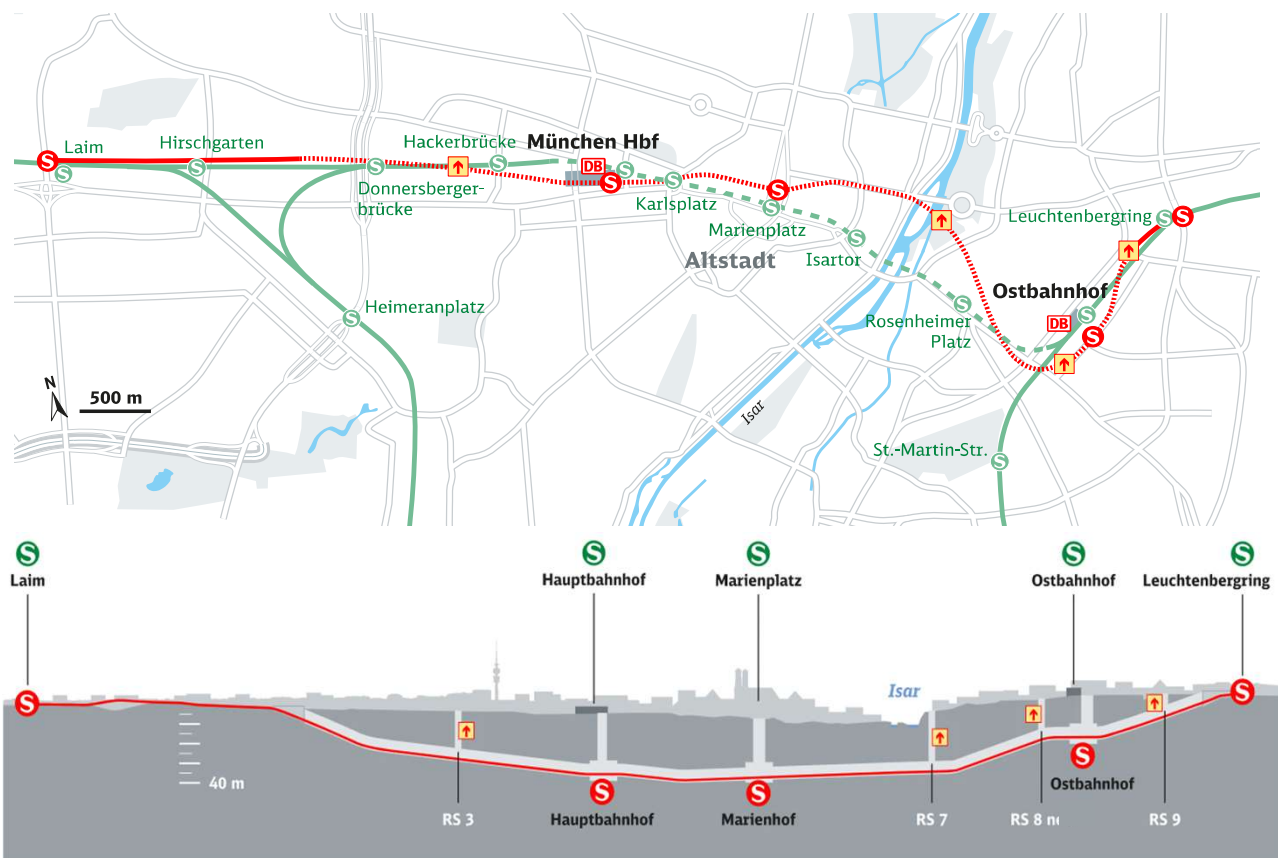
Wir machen die S-Bahn München komplett neu





2. Stammstrecke München

Die anspruchsvollste Baustelle Europas: Pionierarbeit mit den tiefsten Stationen Deutschlands



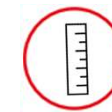
5 Stationen, 6 Bauabschnitte und 7 netzergänzende Maßnahmen



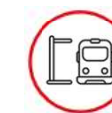
Gesamtlänge: rund 11 Kilometer, davon **7 Kilometer im Tunnel unter der Innenstadt**



Zahlreiche hochsensible Bauwerke (bspw. Frauenkirche) im unmittelbaren Setzbereich



Bis zu 48 Meter Tiefe: Marienhof & Hauptbahnhof **tiefste unterirdischen Stationen Deutschlands**



Inbetriebnahme 2035 - 37

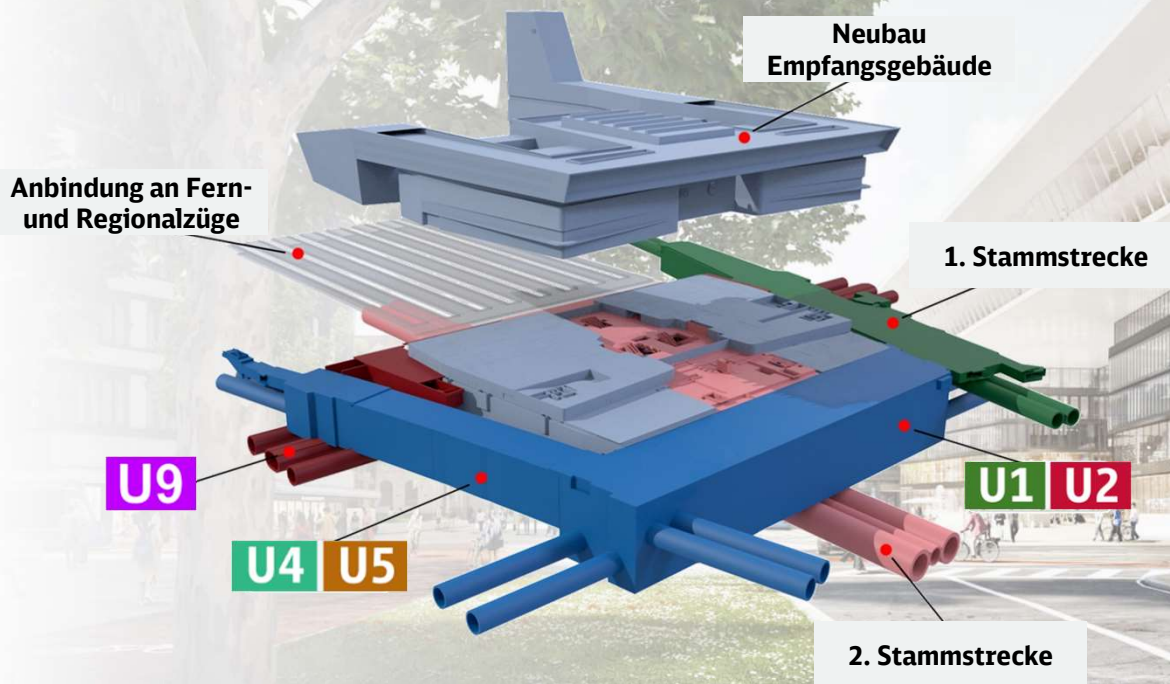


Kaum Parallelisierung von Arbeiten möglich, da Tunnelvortrieb von der Herstellung aller Tiefbauwerke abhängig ist

Die anspruchsvollste Baustelle Europas: Drei Röhren unterqueren die Münchner Innenstadt

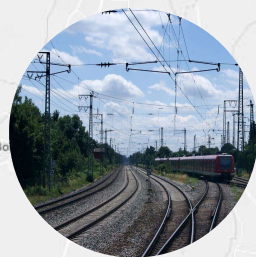


Am Hauptbahnhof entsteht ein weltweit einzigartiger Mega-Verkehrshub für 850.000 Pendler und Reisende täglich



© DB InfraGO AG / L&L - Visual Productions

Netzergänzende Maßnahmen



Niveaufreie Verzweigung Westkreuz



Fahrtzeitverkürzung Flughafen

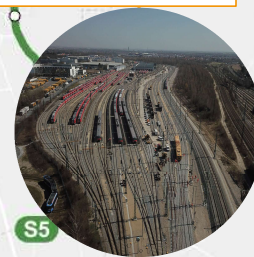


Abstell- und Wendegleis Weßling

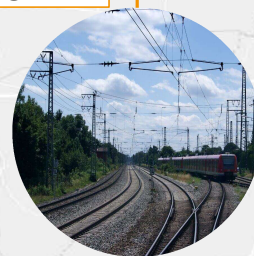
Zweigleisigkeit Steinebach – Seefeld-Hechendorf



Erweiterung Abstellanlage Steinhausen



Zweigleisigkeit St. Koloman-Aufhausen



Zusätzl. Bahnsteig Markt Schwaben



Ergänzende Projekte

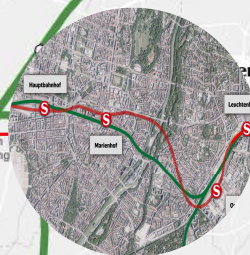
**Neuer Nordbahnsteig
(Fernzüge) Pasing**



**Integrierte
Gesamtlösung**



**Sanierung 1.
Stammstrecke**



ESTW MOP



**Sendlinger
Spange**



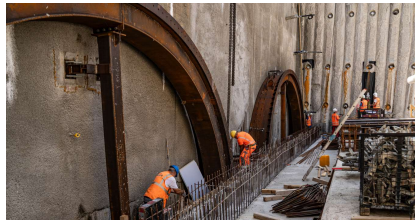
**Regionalhalt
Pöckstraße**



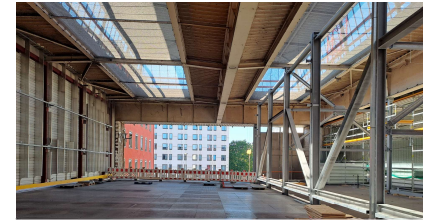
Aktuelle Highlights



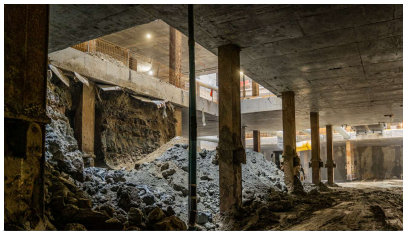
Oberirdisch West / Laim
Grundsotter und Oberbau
für Gleis 2/3 neu



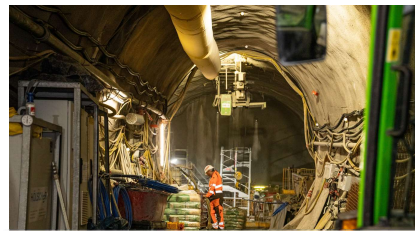
Tunnelportal West
Vorbereitung für Tunnelvortrieb und
Bestellung TBM



Hauptbahnhof
Abbruch MAN-Dach begonnen



Hauptbahnhof
Aushub E-5



Rettungsschacht 03
Rohbau unter Druckluftvortrieb



Marienhof
Druckluftvortrieb Verbindungsstollen
U3/U6 abgeschlossen



Marienhof
Bewehrung und Betonage
Bodenplatte Teil 1



Marienhof
HI für Gebäude in E-1/-2 abgeschlossen.
Vorbereitung HI für U-Bahn in E-4



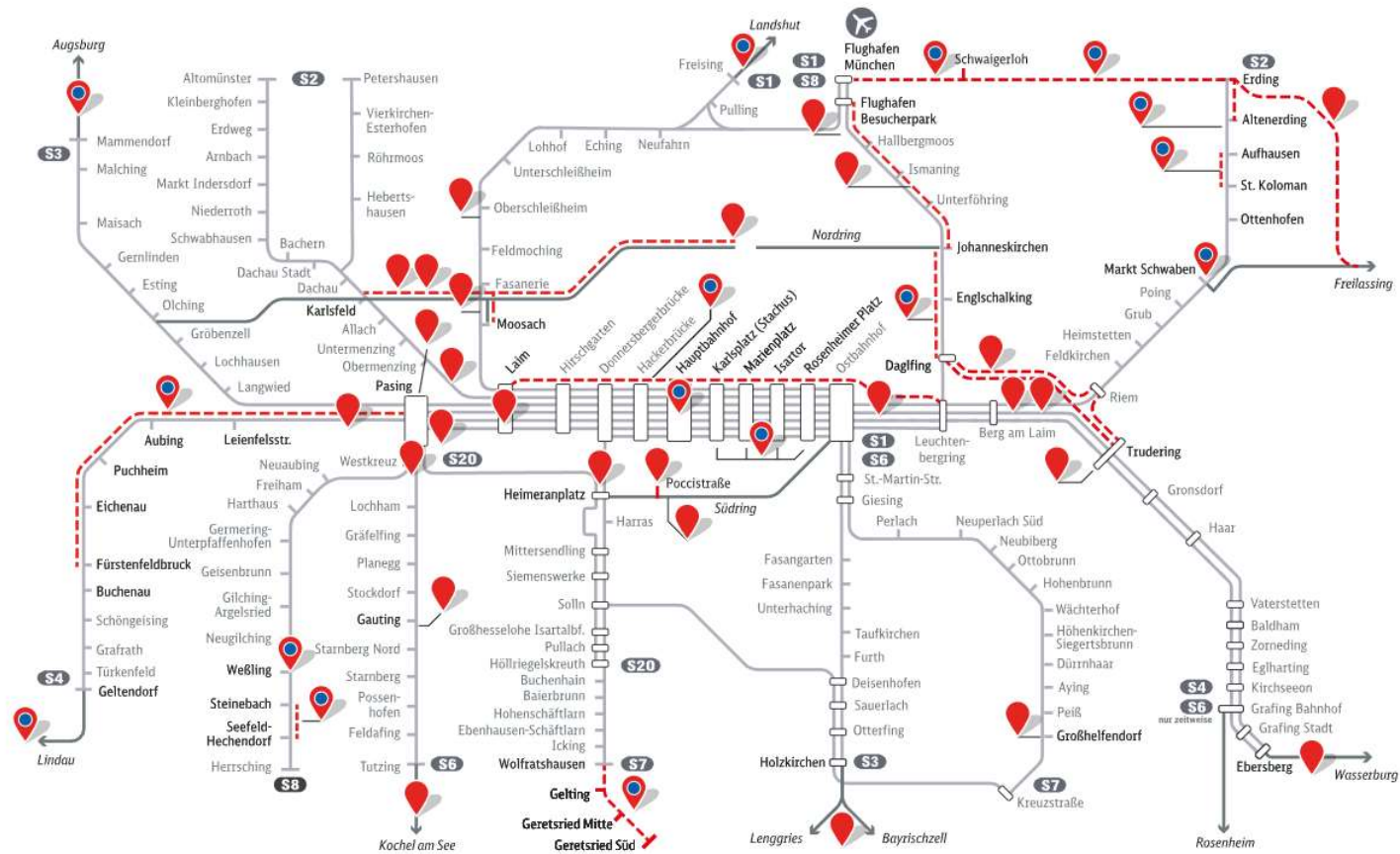
Ostbahnhof
Inbetriebnahme ESTW MOP



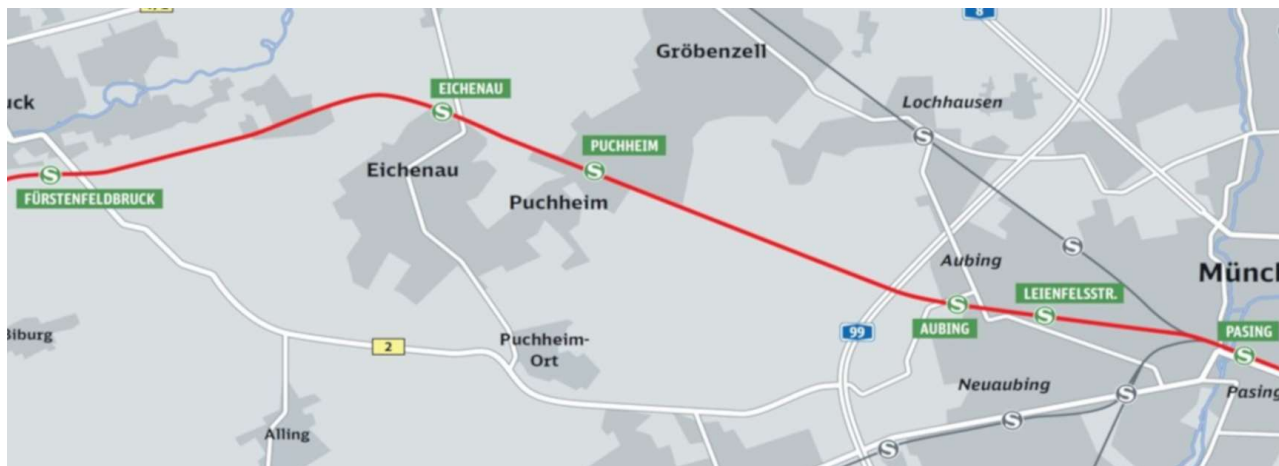
Bahnknoten München

Deutsche Bahn AG | Heiko Büttner | Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern

Ausbau Knoten München



4- gleisiger Ausbau München - Fürstenfeldbruck



Betriebliche Ziele

- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten durch Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Regional-, Fern- und Güterverkehr
- geplante Mehrverkehre: Express-S-Bahn und Regional-S- Bahnen

Projektumfang

- barrierefreier Ausbau von vier S-Bahn (Leienfelsstraße, Aubing, Puchheim, Eichenau)
- Errichtung Gleis 1/Bahnsteig 0 in Pasing (Südbahnsteig)
- Finanzierung über das Bundes GVFG

Termine

Abschluss der VP ist für 2028 vorgesehen

Erdinger Ringschluss Los B: Neubaustrecke vom Flughafen Terminal nach Erding



Betriebliche Ziele

- Schnellere Anbindung des östlichen Raums an den Flughafen durch eine direkte Verbindung zwischen Erding und Flughafen

Projektumfang

- Neubau einer zweigleisigen Strecke
- Neubau eines neuen Bahnhofs Schwaigerloh
- Neubau des Bahnhofs Erding mit dazugehörigen Tunnelbauwerk
- Die Strecke wird in 2 Bauabschnitten erstellt

Termine

Inbetriebnahme der Strecke vom Flughafen nach Erding erfolgt voraussichtlich Mitte der 30iger Jahre

Erdinger Ringschluss Los A3: Überwerfungsbauwerk und Neubau eines ESTW iuZ



Betriebliche Ziele

- Durch die Höhenfreie Kreuzung von Linienbetrieb auf Richtungsbetrieb umgestellt werden.
- Die Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt und die Einführung von Express-S-Bahnen wird ermöglicht

Projektumfang

- Herstellung eines Überwerfungsbauwerks
- Neuplanung eines elektronischen Stellwerks für den gesamten Stellbereich Flughafen München

Termine

Inbetriebnahme für das Gesamtprojekt ist für 2030 vorgesehen

Pendelzugverkehr auf den Nordring



Betriebliche Ziele

- Verbesserte Anbindung des Münchner Nordens an den SPNV zur Verbesserung der Ökobilanz durch einen Pendelzugverkehr auf den Nordring

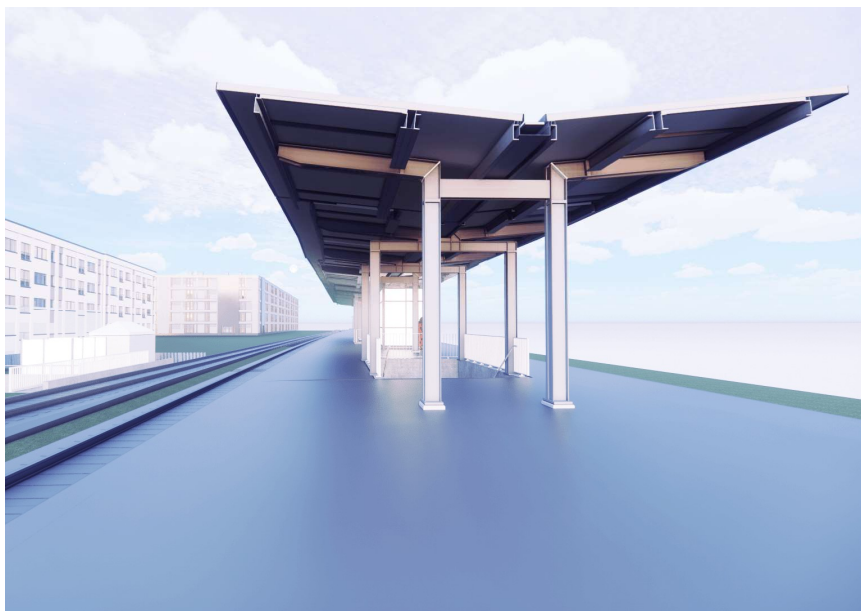
Projektumfang

- Ausbau der Infrastruktur des Nordrings für den Betrieb eines Pendelzugverkehrs
- Neubau von 2 neuen Haltepunkten (BMW FiZ, Euroindustriepark)
- Planung soll aufwärtskompatibel zu einen zukünftigen S-Bahn Ausbau des Nordrings

Termine

Inbetriebnahme ist für Mitte der 30iger Jahre vorgesehen

Neuer Haltepunkt an der Poccistraße



Betriebliche Ziele

- Entlastung der Umsteigebahnhöfe Ostbahnhof und Marienplatz
- Bessere Erreichbarkeit des Münchner Südens aus Rosenheim und Mühldorf

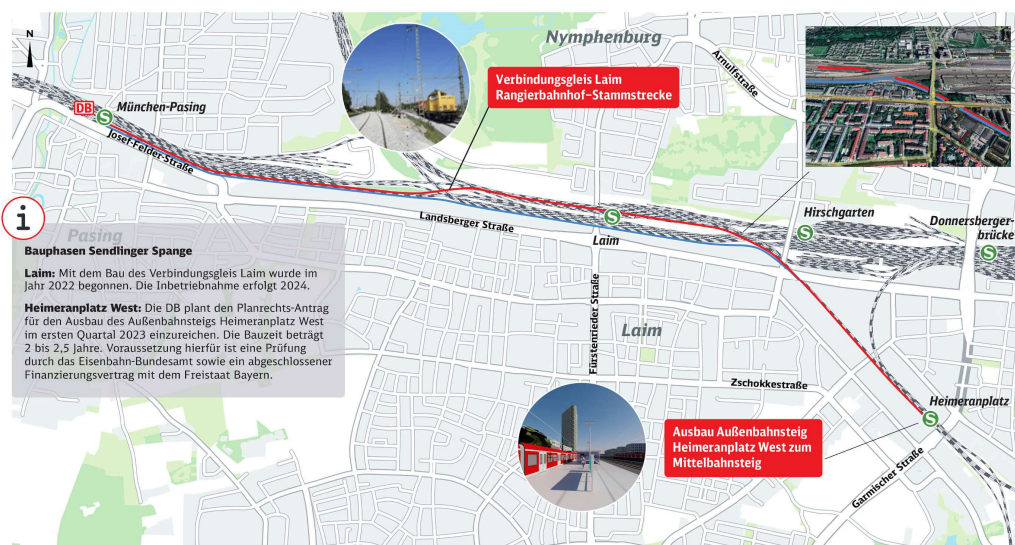
Projektumfang

- Bau eines neuen Haltepunktes für Regionalzüge mit barrierefreiem Zugang
- „Direkte“ Umsteigemöglichkeit zwischen dem Regionalverkehr und den U-Bahnlinien U3 und U6
- Ggfs. direkte Anbindung des neuen Haltepunkts über die Tumblingerstraße

Termine

Inbetriebnahme ist für Anfang der 30iger Jahre vorgesehen

Sendlinger Spange: Bau von neuen Fahrbeziehungen und Haltepunkten



Betriebliche Ziele

- Bei Störfällen im Bereich der Stammstrecke können S-Bahnen aus Richtung Pasing zum Heimeranplatz geleitet werden. Dort ist ein Umsteigen der Fahrgäste in die U-Bahn (U4/U5) in Richtung Zentrum möglich
- S-Bahnen können am Heimeranplatz wenden und über den Rangierbahnhof Laim auf die Stammstrecke in Richtung Pasing zurückgeführt werden

Projektumfang

- Umbau der Station Heimeranplatz (heutiger Bahnsteig der S20) zu einem Begegnungsbahnhof mit barrierefreiem Mittelbahnsteig

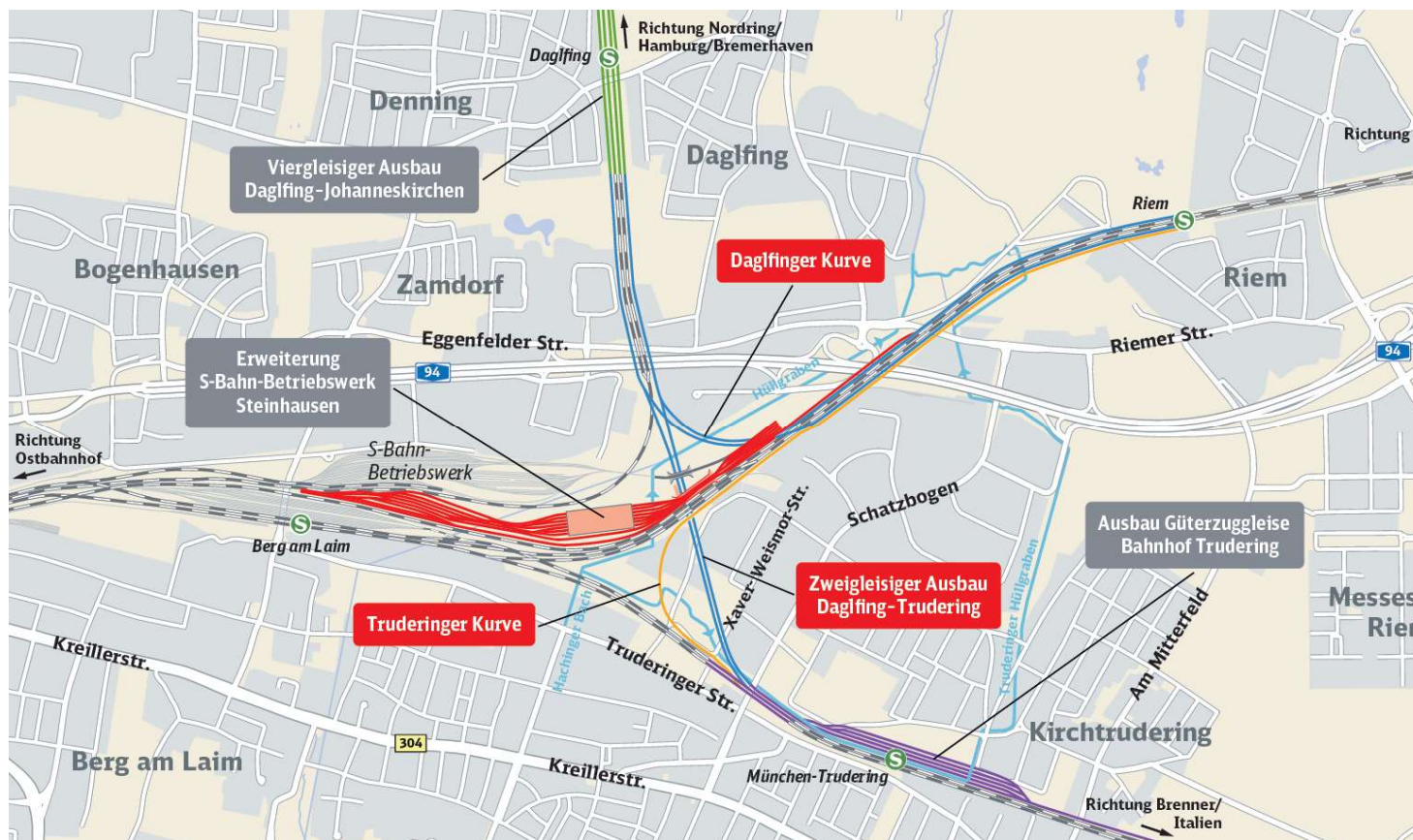
Termine

Inbetriebnahme ist für Anfang der 30iger Jahre vorgesehen

Daglfinger und Truderinger Kurve (DTK)



- Die DTK sowie ihre benachbarten Neu- und Ausbauprojekte im Münchner Osten machen die Schiene gegenüber der Straße wettbewerbsfähiger.
- Die DTK verbindet Verkehrsströme in München-Ost und wird nach ihrem Ausbau ein leistungsfähiger und wichtiger Verkehrsknotenpunkt auf dem TEN-Korridor quer durch Europa sein.
- Gemeinsam entlasten die Neu- und Ausbaumaßnahmen den Südring sowie den Ostbahnhof, da ein großer Teil des Güterverkehrs aus dicht besiedelten Stadtteilen weichen wird.



Johanneskirchen-Daglfing



- Fünf Kilometer langer Ausbau der zweigleisigen Strecke Daglfing – Johanneskirchen zu einer viergleisigen Strecke
- S-Bahn und Güterverkehr werden künftig separiert und auf jeweils eigenen Gleisen geführt, um den heutigen Kapazitätsengpass für die Zukunft zu beseitigen
- Drei S-Bahnstationen werden barrierefrei und neu gebaut: Daglfing, Engelschalking, Johanneskirchen
- Zwei Bahnübergänge werden beseitigt und durch höhenfreie Kreuzungen ersetzt
- Vom BMDV wurde eine Planung für einen ebenerdigen Ausbau (2 zusätzliche Gleise zum Bestand) beauftragt
- Die Landeshauptstadt München hat parallel dazu aus städtebaulichen Erwägungen eine Tunnelplanung bei der DB beauftragt und fordert die Umsetzung
- Beide (Vor-) Planungen wurden im März 2024 abgeschlossen

Vielen Dank