



© DB InfraGO AG

KV-Terminal München Nord

FAQ

Aufbau und Funktion

Bau und Finanzierung

Planung und Beteiligung

Mensch und Umwelt

Inhaltsverzeichnis

1 Aufbau und Funktion	4
1.1 Wie soll das neue KV-Terminal genau aussehen?	4
1.2 Wie viele Ladeeinheiten werden pro Tag im neuen Terminal umgeschlagen?	4
1.3 Wie groß ist die Fläche für die Anlage?	4
1.4 Warum braucht es noch ein weiteres KV-Terminal?	4
1.5 Mit wieviel mehr Lkw-Verkehr rechnen Sie?	4
1.6 Mit wie vielen Zugfahrten rechnen Sie pro Tag?	4
1.7 Wird die Anlage nach dem Ausbau rund um die Uhr betrieben?	4
2 Bau und Finanzierung	5
2.1 Warum wird das neue KV-Terminal an diesem Standort gebaut?	5
2.2 Welche anderen Standorte haben Sie noch untersucht?	5
2.3 Was geschieht mit der Güterwagenwerkstatt (GWI) und der Lokwerkstatt (TFI) von DB Cargo, die von dem Neubau des KV-Terminals München Nord überplant wird?	5
2.4 Was kostet das KV-Terminal und der Ersatzneubau der GWI?	6
2.5 Wer bezahlt den Bau des KV-Terminals?	6
2.6 Wer baut das KV-Terminal?	6
2.7 Wann wird mit dem Bau des KV-Terminals begonnen?	6
2.8 Wird auch nachts gebaut?	6
2.9 Welche Einschränkungen wird es für mich als Anwohner:in während der Bauzeit geben (Umleitungen, Streckensperrung...)?	6
3 Planung und Beteiligung	7
3.1 Wer hat die Entscheidung über den Neubau getroffen?	7
3.2 Wann ist mit einer Inbetriebnahme zu rechnen?	7
3.3 Wo kann ich mich über aktuelle Entwicklungen des Projekts informieren?	7
3.4 Wie wird die Öffentlichkeit in die Planungen eingebunden?	7
3.5 Wie kann ich Einspruch einlegen, wenn ich mit den Planungen nicht einverstanden bin?	7
4 Mensch und Umwelt	8
4.1 Was ist der Mehrwert des Projekts für die Region?	8
4.2 Was haben die Anwohnenden bzw. Bürger:innen davon?	8
4.3 Wie viele Mitarbeitende arbeiten heute im Umschlagbahnhof München-Riem?	8
4.4 Wie viele neue Arbeitsplätze werden geschaffen?	8
4.5 Was tun Sie zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt?	8
4.6 Wie werden die Eingriffe in die Natur ausgeglichen?	8
4.7 Halten Sie beim Betrieb Ihrer Anlage die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte ein?	8

- 4.8 Was wird unternommen, um den Lärm beim Betrieb möglichst gering zu halten? 9
- 4.9 Können die Schallschutzwände mit/als PV-Anlage ausgeführt werden, ähnlich denen auf Autobahnen? 9
- 4.10 In der Anlage wird Gefahrgut umgeschlagen. Wie verhindern Sie, dass dadurch unser Trinkwasser und der Boden verseucht werden? 9

1 Aufbau und Funktion

1.1 Wie soll das neue KV-Terminal genau aussehen?

Die neue Anlage soll pro Jahr einen Umschlag von ca. 300.000 Ladeeinheiten (u.a. Container, Sattelaufleger und Wechselbrücken) umschlagen. Das KV-Terminal wird mit zwei Vollmodulen gebaut. Es enthält folgende Bestandteile:

- 6 Portalkrane
- 8 Umschlaggleise ausgelegt für Ganzzüge (740 Meter)
- Lade- und Fahrspuren sowie acht Abstellspuren mit einer Nutzlänge von je 720 Meter und einem Lastdepot
- Direkte Anbindung mit Ein- und Ausfahrt an die Strecke
- Einen Gate-Bereich mit 49 Lkw-Vorstauplätzen, multifunktional nutzbaren Sattelaufleger-Abstellflächen und ausreichend Pkw-Stellplätzen

1.2 Wie viele Ladeeinheiten werden pro Tag im neuen Terminal umgeschlagen?

Aktuell wird von einem Umschlag von ca. 1.200 Ladeeinheiten pro Tag ausgegangen.

1.3 Wie groß ist die Fläche für die Anlage?

Die Fläche umfasst ca. 18 Hektar, was ungefähr 25 Fußballfeldern entspricht.

1.4 Warum braucht es noch ein weiteres KV-Terminal?

Der bestehende KV-Terminal am Standort München-Riem hat die Kapazitäts- und Leistungsgrenze erreicht, um die hohe Nachfrage zu befriedigen. Berücksichtigt man zusätzlich die prognostizierte Zunahme der Güterverkehre sowie andere Faktoren (Rechtsprechung, Parallelprojekte, Regelwerke, Anwohnende, Neuflächenverbrauch, etc.) sind die Erweiterungsmöglichkeiten an diesem Standort nicht realisierbar.

1.5 Mit wieviel mehr Lkw-Verkehr rechnen Sie?

Pro Tag werden etwa 1.500 Lkws den Umschlagbahnhof passieren (750-mal hin und 750-mal zurück = 1.500 Fahrten).

1.6 Mit wie vielen Zugfahrten rechnen Sie pro Tag?

An Spitzentagen passieren je zwölf Eingangs- und Ausgangszügen den Umschlagbahnhof.

1.7 Wird die Anlage nach dem Ausbau rund um die Uhr betrieben?

Die Deutsche Bahn beantragt im Planfeststellungsverfahren, dass das Terminal rund um die Uhr das ganze Jahr über betrieben werden darf. Erfahrungsgemäß wird jedoch durchschnittlich nur an 250 Tagen im Jahr umgeschlagen. Auch samstags und sonntags finden wenige Arbeiten im KV-Terminal statt. Grund dafür sind u.a. die Betriebszeiten der Unternehmen bzw. Kunden. Außerdem müssen die vom Bund geförderten Anlagen diskriminierungsfrei für alle Kunden zur Verfügung stehen.

2 Bau und Finanzierung

2.1 Warum wird das neue KV-Terminal an diesem Standort gebaut?

Ein KV-Terminal muss verkehrsgünstig für Schiene und Straße liegen und gleichzeitig in der Nähe zu potenziellen Kunden. Dabei ist selbstverständlich der größtmögliche Schutz der Anwohnenden zu gewährleisten sowie Eingriffe in Natur und Umwelt zu minimieren. Dafür sind folgende Voraussetzungen notwendig, die der Standort optimal erfüllt:

Eine sehr gute Anbindung an das Schienen- und Straßennetz:

Das KV-Terminal liegt auf der Europäischen Güterverkehrsstrecke Scan-Med Corridor. Die Güterzüge können von der Hauptstrecke 5560 Steinwerk-Waldtrudering ohne aufwendige Rangierfahrten direkt in das KV-Terminal ein- und ausfahren. Aufgrund der günstigen straßenseitigen Anbindung gelangen die Lkws auf direktem Wege ohne Durchfahrten durch Stadt- oder Wohngebiete von den Industrie- und Gewerbestandorten zum Terminal und umgekehrt. Dieser sogenannte Vor- und Nachlauf des Gütertransports auf der Straße wird möglichst geringgehalten. Straßenseitig ist der gewählte Standort direkt an die Bundesstraße B304 sowie die Bundesautobahn A99 angebunden.

Verfügbarkeit einer ausreichend großen Fläche:

Auf dieser müssen die erforderlichen Bestandteile des Terminals untergebracht werden – d.h. nicht nur Umschlaggleise und -geräte, sondern auch Parkplätze für Lkws, betriebliche Einrichtungen wie das Dispositionsgebäude, Anlagen zum Schutz von Grundwasser und Boden. Es handelt sich hierbei um überwiegend eisenbahnbetrieblich genutzte, für Bahnbetrieb gewidmete Fläche gemäß Flächennutzungsplan. Zur Vermeidung von Neuflächenverbrauch ist der Standort des heutigen Rangierbahnhofs ideal für die Aufnahme des KV-Terminals, da die Flächen bereits Zwecken des Schienenverkehrs gewidmet sind. Hier können zukünftig der Einzelwagenverkehr sowie der Kombinierte Verkehr an einem Standort abgewickelt werden.

2.2 Welche anderen Standorte haben Sie noch untersucht?

Von Karlsfeld bis Rosenheim und in östlicher Richtung bis nach Markt Schwaben wurden entlang der Güterverkehrskorridore ernsthaft in Betracht kommende Standorte identifiziert. Darüber hinaus wurden auch Standorte auf der „grünen Wiese“ untersucht, die eine zusätzliche schiene-seitige Anbindung erforderlich machen würden. Gemeinsam mit Bund und den am KV-Terminal beteiligten DB-Unternehmen wurde sich abschließend für den Standort Rangierbahnhof München Nord ausgesprochen. Dementsprechend werden aktuell nur für diesen Standort mögliche Varianten geplant.

2.3 Was geschieht mit der Güterwagenwerkstatt (GWI) und der Lokwerkstatt (TFI) von DB Cargo, die von dem Neubau des KV-Terminals München Nord überplant wird?

Aufgrund des Flächenzuschnitts ist das KV-Terminal im Rangierbahnhof München Nord nur auf der Fläche der heutigen GWI und TFI realisierbar. Für die beiden Werkstätte wird ein Ersatzneubau auf einer Fläche innerhalb des Rangierbahnhofes geplant.

2.4 Was kostet das KV-Terminal und der Ersatzneubau der GWI?

Für das KV-Terminal sowie den Ersatzneubau werden die Kosten aktuell noch ermittelt. In den Kosten sind sowohl Planungs- als auch Baukosten enthalten.

2.5 Wer bezahlt den Bau des KV-Terminals?

Der größte Anteil wird auf der Grundlage des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz), also durch Mittel der Bundesrepublik Deutschland, finanziert. Ein weiterer Finanzierer ist die Deutsche Bahn AG mit eigenen Mitteln.

2.6 Wer baut das KV-Terminal?

Die DB InfraGO AG als Infrastrukturunternehmen realisiert den Bau und wird gleichzeitig Anlageneigentümer zusammen mit der DB Energie GmbH. Die Baudurchführung der einzelnen Maßnahmen wird in öffentlichen Ausschreibungsverfahren vornehmlich an mittelständische Unternehmen mit entsprechenden Qualifikationen vergeben.

2.7 Wann wird mit dem Bau des KV-Terminals begonnen?

Die ersten Vorabmaßnahmen erfolgen im Jahr 2028 in Form von Straßen- und Brückenbauarbeiten. Die Bauarbeiten zur Hauptbaumaßnahme bzw. für den Umschlagbereich werden im Jahr 2029 beginnen.

2.8 Wird auch nachts gebaut?

Der Schutz der Anwohnenden vor Baustellenlärm steht bei der Bahn an höchster Stelle. Die DB beabsichtigt, Nachtarbeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Ganz vermeiden lässt sich das leider nicht. In Ausnahmen müssen lange im Vorfeld genehmigte Sperrpausen auch nachts genutzt werden, um zum Beispiel den Weichenanschluss an das restliche Netz zu bauen.

2.9 Welche Einschränkungen wird es für mich als Anwohner:in während der Bauzeit geben (Umleitungen, Streckensperrung...)?

Aufgrund der frühen Planungsphase und Variantenuntersuchung können dazu noch keine Aussagen getroffen werden.

3 Planung und Beteiligung

3.1 Wer hat die Entscheidung über den Neubau getroffen?

Das Vorhaben KV-Terminal München Nord ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs aufgeführt. Somit entspricht die Realisierung der Maßnahme dem politischen Willen des Bundes.

3.2 Wann ist mit einer Inbetriebnahme zu rechnen?

Der Beginn eines Probebetriebes ist für 2031 vorgesehen. Anschließend soll nach einem Hochlaufbetrieb die Aufnahme der Regelverkehre starten. Im Hochlaufbetrieb sollen dann die Zulassungen und die Systemintegrationstests aller innovativen Pilotanwendungen abgeschlossen werden.

3.3 Wo kann ich mich über aktuelle Entwicklungen des Projekts informieren?

Auf der [offiziellen Webseite der Umschlagbahnhöfe](#) erfahren Sie alle wichtigen Informationen über das KV-Terminal München-Nord. Dort finden Sie auch aktuelle Berichte über Fortschritte beim Bau oder der Planung. Sollten sich dennoch weitere Fragen ergeben, steht Ihnen das Projektteam gerne zur Verfügung. Es freut sich über Ihre Nachricht an ubf-muenchen-nord@deutschebahn.com.

3.4 Wie wird die Öffentlichkeit in die Planungen eingebunden?

Eine frühe Öffentlichkeitbeteiligung bei neuen Infrastrukturprojekten steht bei der Deutschen Bahn an erster Stelle. Deshalb suchen schon im Rahmen der Vorplanung das Gespräch mit den betroffenen Stakeholdern (Anwohnende, Privateigentümer, lokale Vereine, etc.) und stellen das Projekt bei Infoveranstaltungen und Exkursionen vor.

3.5 Wie kann ich Einspruch einlegen, wenn ich mit den Planungen nicht einverstanden bin?

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) werden die Unterlagen des Planfeststellungsantrags in der Regel für einen Monat öffentlich ausgelegt. Dann können Privatpersonen und Verbände bis drei Monate lang ihre Einwendungen einreichen. Auch Träger öffentlicher Belange haben drei Monate Zeit, zu den Unterlagen Stellung zu nehmen. Die Deutsche Bahn reagiert auf die Einwendungen und es wird ein Erörterungstermin mit Einwendern, Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange abgehalten. Abschließend erfolgt eine Stellungnahme des EBAs. Genauere Informationen zum Planungsprozess lesen sie [auf der Seite „Planung“](#).

4 Mensch und Umwelt

4.1 Was ist der Mehrwert des Projekts für die Region?

Insgesamt stärkt das erweiterte Angebot an Umschlagleistungen die Wirtschaftskraft des Standorts München. Die Kundenzufriedenheit aus Industrie und Gewerbe wird durch zuverlässige und kostengünstige Transporte auf der Schiene gesteigert. Das neue Terminal schafft regelmäßige Verbindungen zu den Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven, nach Wuppertal, Dortmund, Frankfurt und Mannheim sowie nach Österreich, Italien und soll das Tor zum Brennernordzulauf werden. Das erhöht die Attraktivität und zieht mehr Kunden an. Indirekt schafft das Projekt Arbeitsplätze: München ist Zentrum der Automobilindustrie mit Einzugsbereich von Ingolstadt, Nürnberg und Landshut bis zur deutsch-tschechischen Grenze im Landkreis Schwandorf.

Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene führt zu einer Entlastung auf der Straße von 48,7 Millionen Lkw-Kilometer. Das schützt die Umwelt und führt zu einer Einsparung von rund 56.000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Aufgrund des neuen KV-Terminals im Nord-Westen der Stadt entzerren sich die Verkehre, da die Kunden im Bereich München Nord nicht mehr über die BAB A99 zum KV-Terminal in München Riem fahren müssen.

4.2 Was haben die Anwohnenden bzw. Bürger:innen davon?

Das neue Terminal verkürzt durch seine straßenseitige Anbindung die Wege zum Terminal für Vor- und Nachlauf der Lkws auf der Straße. Dadurch wird die Auslastung des Straßenverkehrs in der unmittelbaren Terminalumgebung und im Stadtgebiet begrenzt. Außerdem schafft die DB Arbeitsplätze im Terminal und bei den Dienstleistern für den Terminalbetrieb.

4.3 Wie viele Mitarbeitende arbeiten heute im Umschlagbahnhof München-Riem?

Aktuell arbeiten 30 Mitarbeitende ohne DB Services, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dienstleistungstriebwerke im Bestandsterminal München-Riem.

4.4 Wie viele neue Arbeitsplätze werden geschaffen?

Die geschätzte Zahl beläuft sich aktuell auf ca. 50 Mitarbeitende ohne DB Services, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dienstleistungstriebwerke.

4.5 Was tun Sie zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt?

Aktuell laufen Kartierungen hinsichtlich Flora und Fauna. Konzepte zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt werden in den weiteren Leistungsphasen bearbeitet.

4.6 Wie werden die Eingriffe in die Natur ausgeglichen?

Für den unvermeidbaren Eingriff in die Natur wird für einen ökologischen Ausgleich gesorgt. Möglichst direkt vor Ort werden als Kompensation Grünflächen und Biotope angelegt und damit neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen.

4.7 Halten Sie beim Betrieb Ihrer Anlage die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte ein?

Nach dem Abschluss der Bauarbeiten ist nicht die DB InfraGO AG, sondern die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) als Betreiber für die Anlagen verantwortlich. Sie ist Deutschlands größter Terminalbetreiber im Binnenland für intermodale Schiene. Die DUSS ist

gesetzlich dazu verpflichtet, die Werte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) und der 16. der deutschen Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) einzuhalten.

4.8 Was wird unternommen, um den Lärm beim Betrieb möglichst gering zu halten?

Anlagen des KV-Terminals verursachen Lärmimmissionen durch Verkehr und Betrieb. Um die gesetzlich geforderten Werte einzuhalten, werden verschiedene technische und konstruktive Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen insbesondere die Abschottung von Motoren und die Errichtung von Schallschutzwänden. Unabhängige Gutachter:innen errechnen die Auswirkungen der geplanten Bauvorhaben auf die Schallimmissionswerte, also den verursachten Lärm. Außerdem geben sie die erforderlichen Maßnahmen zur Geräuschkürzung vor.

4.9 Können die Schallschutzwände mit/als PV-Anlage ausgeführt werden, ähnlich denen auf Autobahnen?

Derzeit gibt es keine vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassene Schallschutzwand-Systeme mit integrierter Photovoltaik-Nutzung.

Es bestehen hohe Anforderungen der Eisenbahnsicherheit an die Statik. Die technische Befestigung der PV-Module muss der hohen dynamischen Beanspruchung durch die Druck-Sog-Wirkung der vorbeifahrenden Züge standhalten. Die Installation darf außerdem keine negativen akustischen Auswirkungen auf die Schallschutzmaßnahme als solche nach sich ziehen. Auch ein nachträgliches Anbringen von PV-Kollektoren ist nicht zulässig, da hierdurch die Zulassung der Wände erlischt.

4.10 In der Anlage wird Gefahrgut umgeschlagen. Wie verhindern Sie, dass dadurch unser Trinkwasser und der Boden verseucht werden?

Das Entwässerungssystem im Umschlagbereich ist nach den Anforderungen der Bundesanlagenverordnung für wassergefährdende Stoffe (AwSV) auszuführen. Dabei wird das Versickerungswasser oder auch mögliche Leckagen in einem nach unten abgedichtetem Entwässerungssystem gesammelt und abgeführt. Zusätzlich ist eine Leckagewanne auf der Anlage vorhanden, um beschädigte Container aufzunehmen.