



München, den 19.2.2009, 8.12.2009

Nordtunnel München mit Fortsetzung Richtung Flughafen, Freising und Unterföhring

Technische Daten

Streckenlängen und Anzahl der Streckengleise

	Strecken- länge	Anzahl Strecken- Gleise
München Hbf - Flughafen	35,8 km	
- davon Neubaustrecke	28,5 km	2
- davon im Tunnel	8,6 km	2
- davon oberirdisch	19,9 km	2
- davon Bestandsstrecke	7,3 km	2
Hackerbrücke - Hauptbahnhof	1,3 km	6
Parkstadt Schwabing - Unterföhring	5,1 km	2
Verbindungskurve Richtung Freising bei Neufahrn	1,5 km	2



Tunnelbauwerke

	Länge	Ausbruchsvolumen in Mio m ³	Bauweise
Nordtunnel München Hackerbrücke - Domagk- straße	6,7 km	2,4	Bahnhöfe: Bohrpfahl- Deckelbauweise, Streckentunnels: Schildvortrieb
Tunnel Freimann	1,4 km	0,22	Bohrpfahl- Deckelbauweise, offene Bauweise
Eisenbahntunnel Garching	1,3 km	0,26	offene Bauweise
Autobahntunnel Garching (8 Fahr- + 2 Standspuren)	1,0 km	0,29	offene Bauweise

Großbrücke

	Länge	Gleislage über Gelände	Bauform
Brücke im Bereich Frött- maning / AK München Nord	870 m	max. 15 m	Schrägseilbrücke

Trassierungsparameter

	Entwurfsgeschw. in km/h		maximale Steigung in Promille	güterzug- tauglich
	min.	max.		
Nordtunnel München	80	160	35	nein
S-Bahn-Strecke Parkstadt Schwabing - Unterföhring	100	140	40	nein
Domagkstraße - nordöstl. Neufahrn	170	230	12,5	ja



Daten der geplanten neuen Bahnhöfe (Vollvariante)

Name des Bahnhofs	Höhenlage zum Gelände-niveau	Art der Höhen-Lage	Länge der Bahn-steige	Anzahl der Gleise	
				mit Bahn-steig	ohne Bahn-steig*
Hauptbahnhof	-20 m	T	400 m	6	0
Pinakotheken	-11 m	T	210 m	2	2
Münchner Freiheit	-18 m	T	400 m	4	0
Parkstadt Schwabing	-5 m	T	210 m	2	2
Freimann Süd	0/+ 5 m	G/D	210 m	2	2**
Unterführung Süd	-7 m	E	210 m	2	2**
Allianz-Arena	0 m	G	400 m	2	2
Garching	-4 m	T	300 m	2	2
Eching Ost	+ 7 m	D	300 m	2	2

* Durchfahrtsgleise

** Gleise des Güterzug-Nordrings

T = im Tunnel

D = auf Damm

E = im Einschnitt

G = auf Geländeniveau

Es gibt zwei vollständig ausgearbeitete Planungen, nämlich die "Basisvariante" und die "Vollvariante", mit derselben Linienführung, aber einer unterschiedlichen Anzahl von Gleisen in den Bahnhöfen. Bei der Basisvariante ist der Hauptbahnhof nur 4-gleisig, der Bahnhof Pinakotheken verfügt nicht über separate Durchfahrtsgleise und der Bahnhof Münchner Freiheit ist nur zweigleisig.

Planungsstand

Das Projekt "Nordtunnel München" liegt für das Stadtgebiet München in Form einer technischen Planung vor (Lagepläne sowie diverse Querschnittspläne mit einer Genauigkeit von $\pm 1\text{cm}$ in der Höhenlage und $\pm 10\text{cm}$ im Lageplan). Für die Streckenabschnitte nördlich der A99 ist eine Planung im Maßstab 1:25.000 vorhanden. Die in der Pressemappe aufgeführten Baukosten beruhen auf der konkreten technischen Planung. In planerisch anspruchsvollen Bereichen wurden detaillierte Bauabläufe ausgearbeitet.