

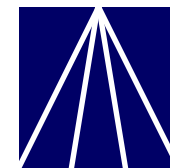
# Nordtunnel München

## Schnelle Schienenverbindung zum Flughafen und Lösung für 6 weitere Verkehrsprobleme

Pressegespräch am 30.1.2009

geringfügig überarbeitete Fassung vom 30.6.2009

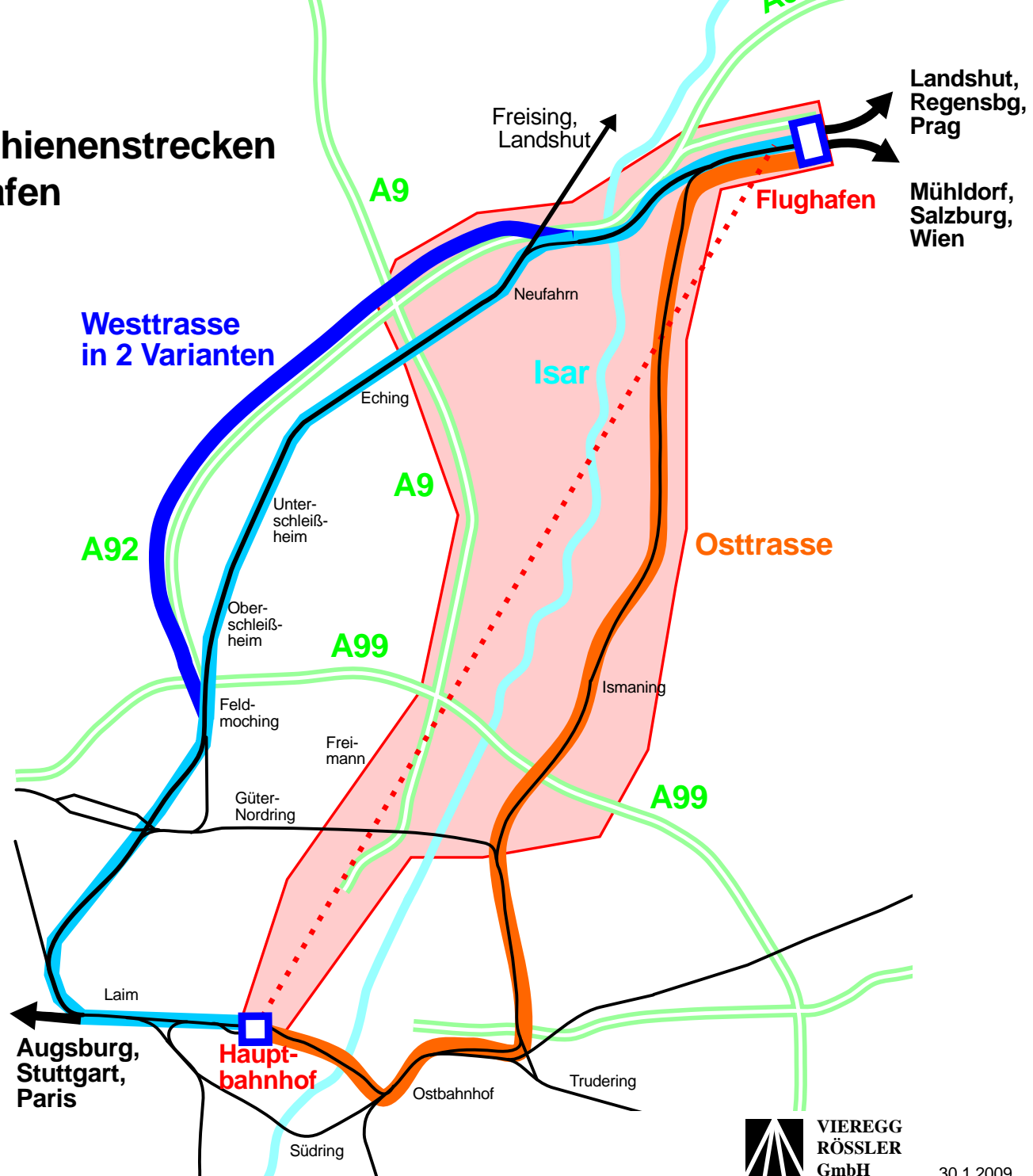
Schornstraße 10  
81669 München  
Tel. 26023655  
Vieregg@vr-transport.de  
Roessler@vr-transport.de



**VIEREGG  
RÖSSLER  
GmbH**

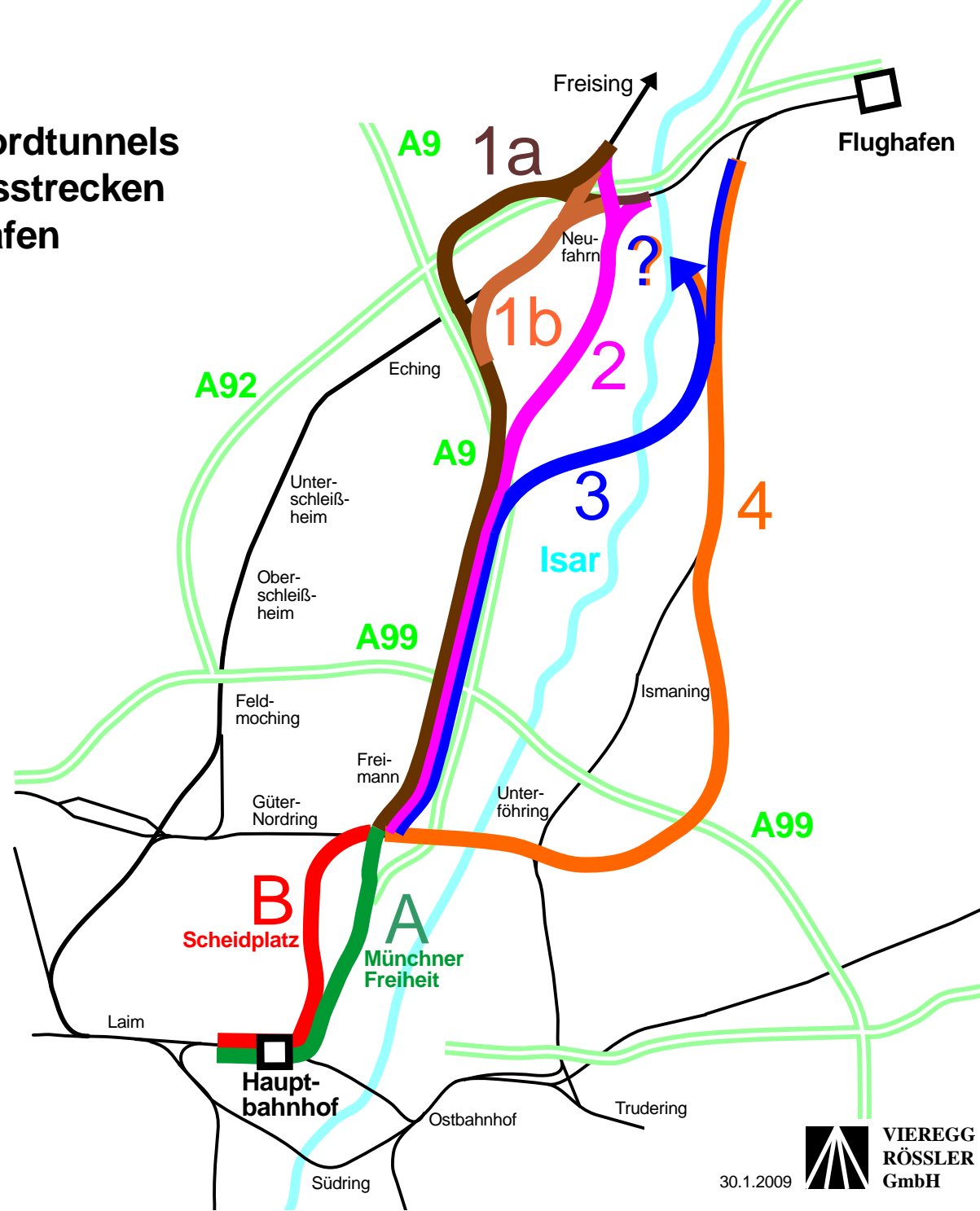
# Chart 1: Mögliche Schienenstrecken Hbf - Flughafen

- ⋯⋯⋯ Luftlinie Hbf - Flughafen
- bestehende Eisenbahn
- = Autobahn
- Variantenkorridor für direkte Strecke Hbf - Flughafen








# Chart 2: Varianten des Nordtunnels mit Fortsetzungsstrecken Richtung Flughafen

- bestehende Eisenbahnstrecken
- == Autobahn

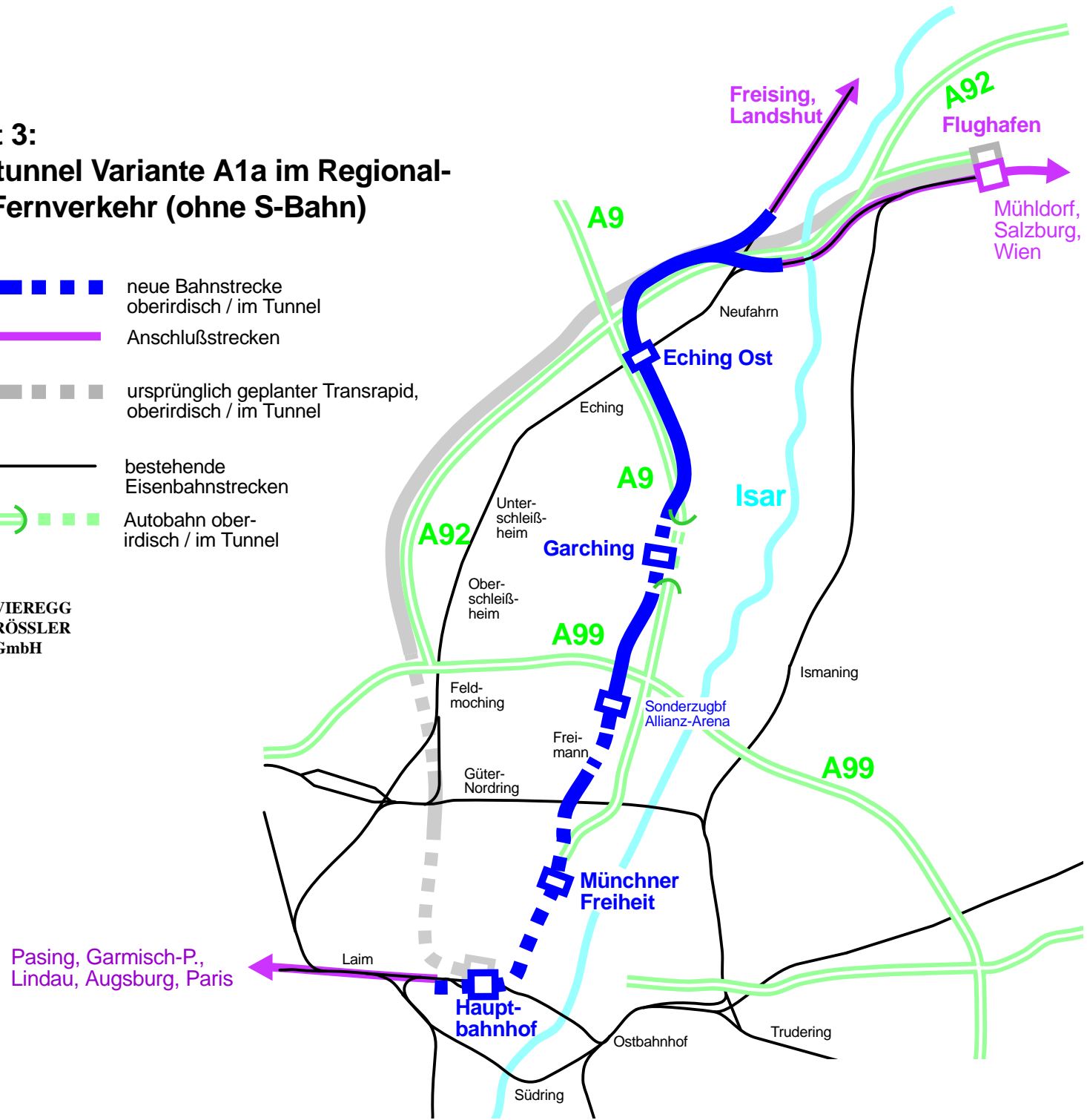


### Chart 3: Nordtunnel Variante A1a im Regional- und Fernverkehr (ohne S-Bahn)








-  neue Bahnstrecke oberirdisch / im Tunnel
-  Anschlußstrecken
-  ursprünglich geplanter Transrapid, oberirdisch / im Tunnel
-  bestehende Eisenbahnstrecken
-  Autobahn oberirdisch / im Tunnel



30.1.2009



# Chart 4: Nordtunnel als Dritte S-Bahn-Stammstrecke

-  Neuer S-Bahnhof
-  neue S-Bahn-Strecke oberirdisch / im Tunnel
-  bestehende Bahnstrecke wird der neuen Nord-Süd-Stammstrecke zugeordnet
-  Mögliche weitere Ergänzungsstrecken
-  Bahnstrecke mit S-Bahnhof
-  S-Bahn Tunnelstrecke
-  U-Bahn



# Chart 5: Nordtunnel München: Mögliches Betriebskonzept

ICE- oder TGV-Linie Paris - Stuttgart - München - Wien - Budapest

alle 1 bis 2 Stunden pro Richtung, Zwischenhalt in München Hbf und Flughafen München

Airport-Express Hauptbahnhof - Flughafen

alle 15 Minuten pro Richtung, Zwischenhalt in Münchner Freiheit und Garching West

Regional-Express Hauptbahnhof - Flughafen - Mühldorf

einmal pro Stunde und Richtung, Zwischenhalt in Münchner Freiheit, Garching West und Eching Ost  
zusätzlich zu den Regionalzügen über Ostbahnhof - Markt Schwaben

Regionalzüge Hauptbahnhof - Freising - Landshut - Regensburg / Passau

zur Hauptverkehrszeit 3-mal pro Stunde und Richtung (wie heute), tagsüber mindestens stündlich  
Zwischenhalt in Münchner Freiheit, Garching und Eching Ost

S7 Wolfratshausen - Hauptbahnhof - Pinakotheken - Münchner Freiheit -

Parkstadt Schwabing - Unterföhring

ganztägig alle 20 Minuten

S27 Deisenhofen - Hbf - Pinakotheken - Münchner Freiheit - Parkstadt Schwabing

ganztägig alle 20 Minuten

Sonderzüge (Regional- oder S-Bahn-Züge) zum Stadion

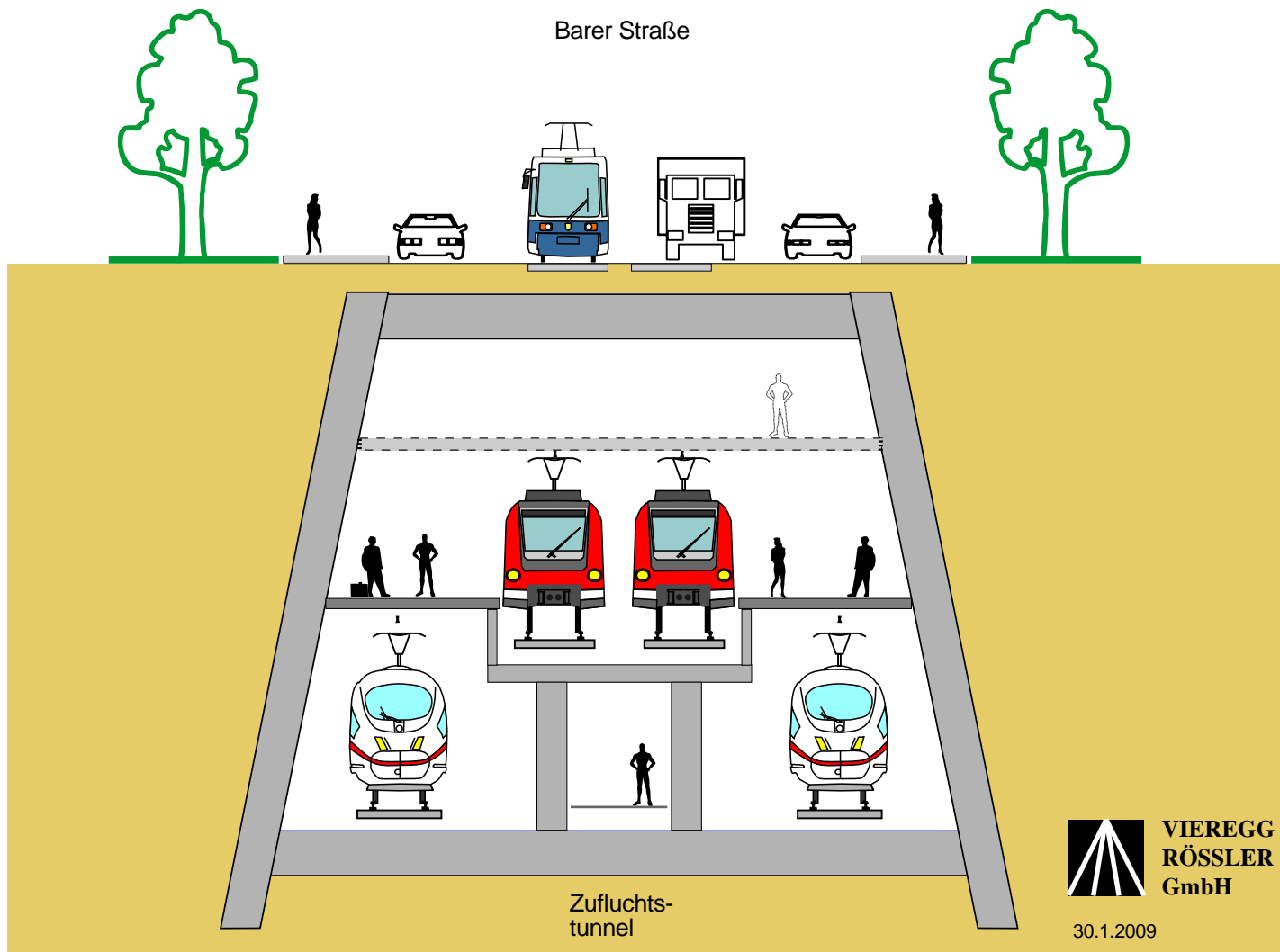
vor und nach den Fußballspielen in der Allianz-Arena in München-Fröttmaning,  
mit einer Zuglänge von bis zu 400 Meter

## Chart 6: Nordtunnel Fahrzeiten Variante A1a

Zugtyp	von Hbf nach ...	Fahrzeit in Minuten	Einsparung in Prozent im Vergleich zu heute
ICE/TGV	Flughafen	13	69%
Airport- Express	Flughafen	17	60%
Regional- zug	Garching	9	70%
	Freising	17	37%
	Münchner Freiheit	3	77%
S-Bahn	Pinakotheken	2	85%
	Parkstadt Schwabing	6	76%

# Chart 7: Nordtunnel München: S-Bahn Pinakotheken

Maßstab 1:200

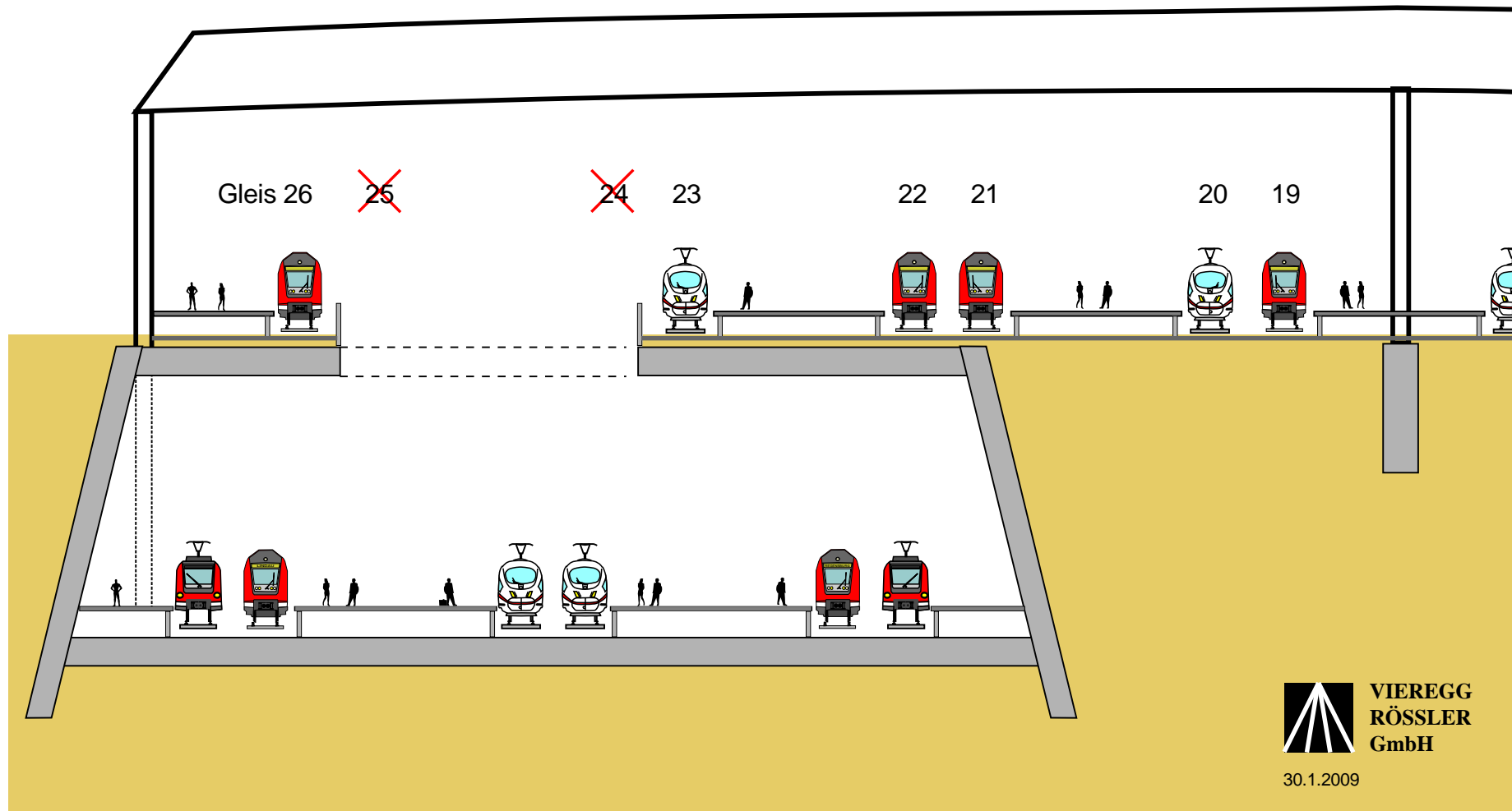




# Chart 8: Nordtunnel München: 6-gleisiger Durchgangsbahnhof unter der Haupthalle des Hauptbahnhofs

Maßstab 1:400

Blick von Westen nach Osten



## Chart 9: Nordtunnel Kosten Variante A1a (in Mio EUR)

Preisstand: 1.1.2006

Nordtunnel Hackerbrücke - Güternordring	1620
S-Bahn Parkstadt Schwabing - Unterführung	100
Fernbahn Güternordring - Neufahrn	550
Stadionbahnhof mit Abstellanlage	40
Tunnel Autobahn A9 Garching	100
Ausbau S7 (3. Gleis Mittersending - Solln u.a.)	60
	<hr/>
	2470

# Chart 10: Nordtunnel München: Mögliche Finanzierungstöpfe

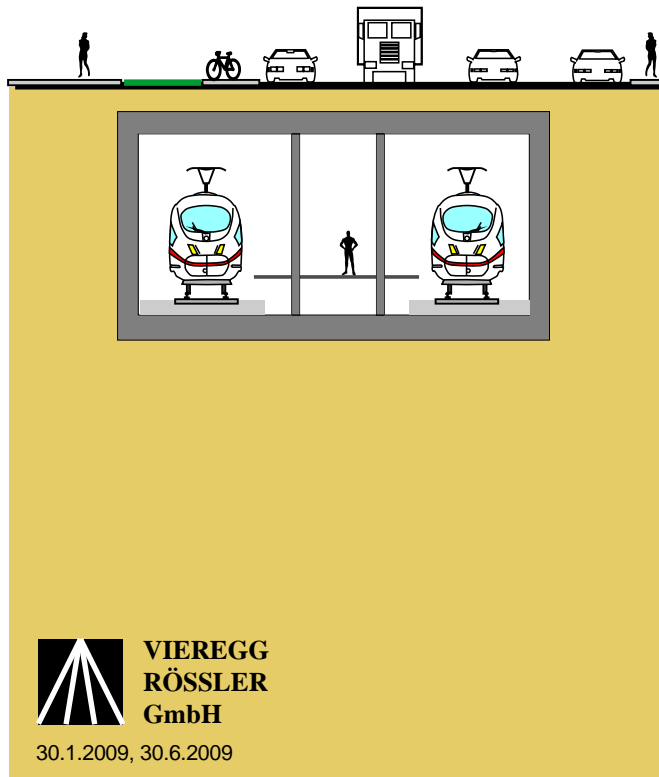
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
- Trans-Europäische Netze (TEN)

➔ Bund, Land, Europäische Union

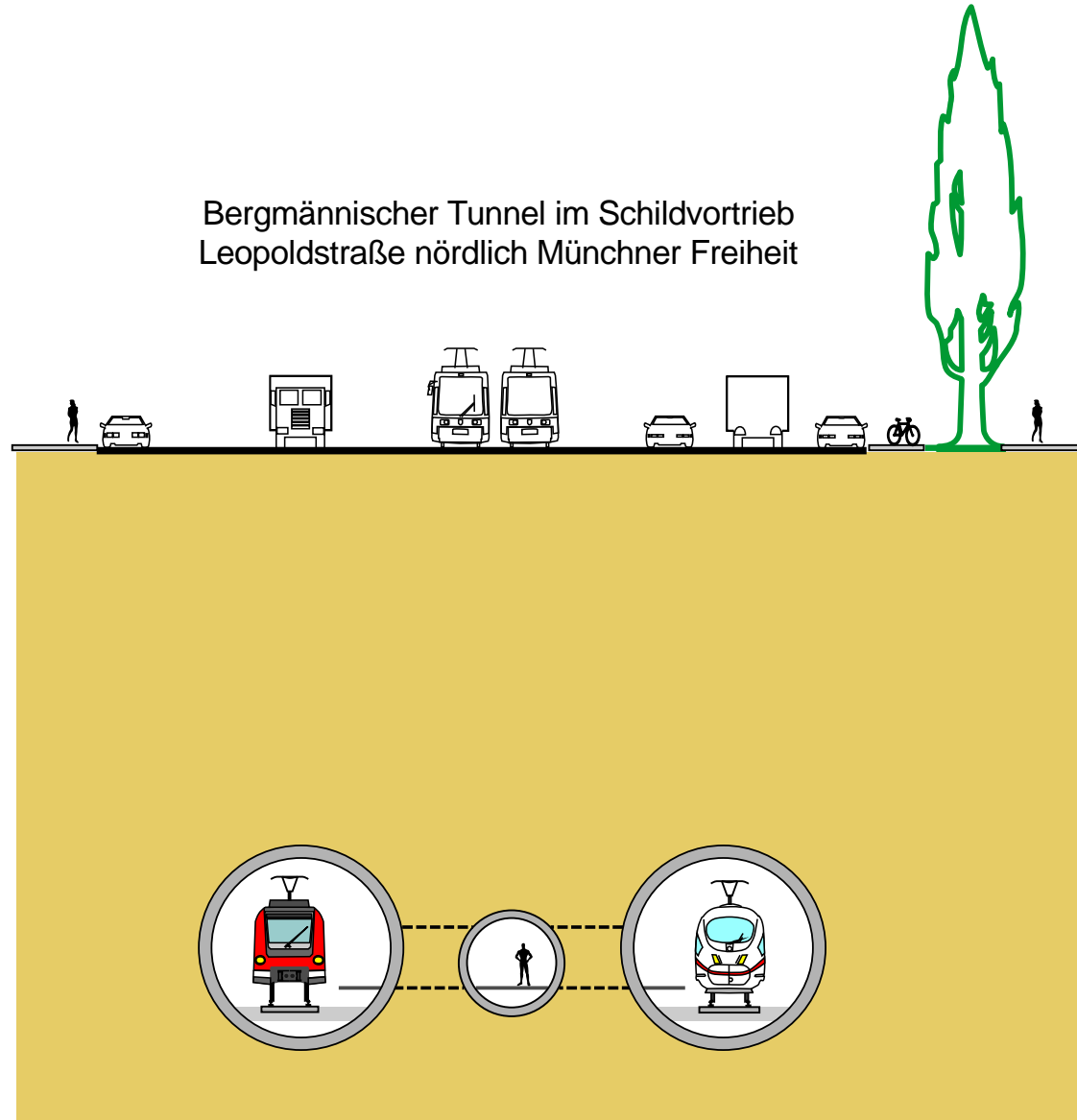
# Chart 11: Nordtunnel München: Tunnelquerschnitte Zwei Streckengleise und Zufluchtsröhre

Maßstab 1:300

Oberflächennaher Rechtecktunnel  
(offene Bauweise) im Bereich Freimann



Bergmännischer Tunnel im Schildvortrieb  
Leopoldstraße nördlich Münchner Freiheit



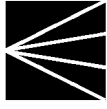
# Chart 12: Nordtunnel München: EINE Lösung für SIEBEN Probleme

## Probleme:

- es fehlt eine schnelle Flughafen-anbindung ab Hauptbahnhof
- es fehlt eine Entlastungsstrecke für die U3/U6
- es fehlt eine direkte Schienenanbindung vom Münchner Norden sowohl zum Hauptbahnhof als auch zum Flughafen
- es fehlen zusätzliche Gleise von München nach Neufahrn (Voraussetzung für 10-Minuten-Takt der S1)
- es fehlt ein Konzept, wie die "Europamagistrale" durch München und über Flughafen geleitet werden könnte
- es fehlen Durchgangsgleise im Münchener Hbf zur Vermeidung des "Kopfmachens"
- es fehlt dem Fußballstadion eine zweite leistungsfähige Schienenanbindung

## bislang diskutierte Einzel-Lösungen:

- Transrapid-Ersatzprojekt
- zusätzliche Nord-Süd-U-Bahn ("U9")
- "U9" + ?
- 4-gleisiger Ausbau Laim - Neufahrn mitten durch die Ortschaften oder A92-parallele Neubaustrecke
- "Pasinger Schleife" mit Abhängung von München Hbf ?
- "München 21" mit Fernbahntunnel Hbf - Ostbf
- U-Bahn-Strecke als Abzweigung von der U2, z.B. ab U-Bf Am Hart



München, den 30.1.2009

**Nordtunnel München:  
Schnelle Schienenverbindung zum Flughafen  
und Lösung für 6 weitere Verkehrsprobleme  
im Großraum München**

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH beschäftigte sich in zahlreichen Studien seit 1994 mit der Schienenanbindung des Flughafens München, mit der Bahnstrecke München - Freising, mit der Taktverdichtung auf Außenstrecken der Münchner S-Bahn und mit dem innerstädtischen S- und U-Bahn-Netz. Auftragnehmer hierfür waren insbesondere die Flughafen München GmbH 1997/98, die Stadt Freising 2002 und die Kommunen Ober-, Unterschleißheim, Eching und Neufahrn im Jahr 2003 sowie mehrfach die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Bayerischen Landtag. Aufbauend auf diesen Untersuchungen wurde von uns 2008 das Konzept "Nordtunnel München mit Fortsetzung in Richtung Flughafen und Freising" erarbeitet.

Diese neue Bahnstrecke verläuft - anders als die bislang diskutierten Varianten über den Westen oder Osten von München - über den Münchner Norden und somit ohne große Umwege zum Airport und ermöglicht deshalb äußerst kurze Fahrzeiten zwischen Hauptbahnhof und Flughafen. Im Gegensatz zur ursprünglich ausschließlich für die Magnetbahn Transrapid geplanten Trasse kann der "Nordtunnel München" durch eine Vielzahl von Zugarten genutzt werden: von Airport-Express-Zügen, RE-Zügen München - Regensburg/Pasau und München - Flughafen - Mühldorf, TGV- oder ICE-Zügen Paris - Stuttgart - München Hbf - München Flughafen - Wien ("Europamagistrale") und neuen S-Bahn-Linien.

Hervorzuheben sind RE-Bahnhöfe an der Münchner Freiheit und in Garching für die Boom-Region im Münchner Norden und im nördlichen Umland sowie neue S-Bahnhöfe an den Pinakotheken, an der Münchner Freiheit und in der Parkstadt Schwabing. Dadurch wird der Nordtunnel zugleich zu einer dritten S-Bahn-Stammstrecke, die von der Parkstadt Schwabing über den Hauptbahnhof und weiter auf bestehenden Gleisen über Donnersberger Brücke bis Solln verläuft.

Schornstr. 10 D-81669 München  
Tel.: 089/260236-55 Fax -56  
E-Mail: roessler@vr-transport.de  
Internet: www.vr-transport.de

Geschäftsführer:  
Karlheinz Rößler  
Dr. Martin Vieregg  
Registergericht: München HRB 94833

Fliessbank München  
BLZ: 70030111  
Konto-Nr.: 770 504  
USt-IdNr.: DE129487819



Der Nordtunnel München mit seinen Fortsetzungsstrecken löst insgesamt 7 Verkehrsprobleme in München und im nördlichen Umland: (1) fehlende schnelle Flughafen-Anbindung, (2) Überlastung der U3/U6, (3) fehlende direkte Schienenverbindung vom Münchner Norden zum Hauptbahnhof und zum Flughafen, (4) fehlende Gleise von München nach Neufahrn für den 10-Minuten-Takt der S1, (5) ungeklärter Verlauf der "Europamagistrale" durch München und über den Flughafen, (6) fehlende Durchgangsgleise im Hauptbahnhof, (7) mangelhafte Schienenanbindung der Allianz-Arena.

Alle unterirdischen Streckenabschnitte haben für jede Fahrtrichtung eine separate Tunnelröhre; mittig zwischen diesen beiden Röhren befindet sich außerdem eine Zufluchtsröhre mit Zugängen, die in sehr kurzen Abständen zueinander angeordnet sind.

Das Konzept "Nordtunnel München mit Fortsetzung in Richtung Flughafens und Freising" wurde seit Herbst 2008 in vertraulichen Gesprächen zahlreichen Verkehrspolitikern der Münchner Stadtratsfraktionen und Kommunalpolitikern im nördlichen Umland sowie Tunnelbau-Fachleuten vorgestellt. Hierbei erhielten wir auch Anregungen, die zu einer weiteren Optimierung unseres Vorschlags führten.

Pressemappe in elektronischer Form:  
<http://www.vr-transport.de/archiv/nordtunnel-pressemappe.pdf>



## **Thematische Schwerpunkte der VIEREGG-RÖSSLER GmbH**

Schieneverkehr incl. bodenseitige Anbindung von Flughäfen

- konzeptionelle Planung von Verkehrsinfrastruktur
  - Vor- und Entwurfsplanung von Verkehrsbauwerken, aber keine Ausführungsplanung wie bei klassischen Ingenieurbüros
  - Ermittlung von Streckenkapazitäten durch computergestützte Simulation des Eisenbahnbetriebs
  - Erarbeitung von Fahrplankonzepten im Nahverkehr
  - Überprüfung von Verkehrsprognosen
  - Kostenermittlung, Wirtschaftlichkeitsanalysen von Großprojekten der Verkehrsinfrastruktur, beispielsweise Transrapid München, Fehmarnbelt-Brücke, Stuttgart 21 und Zweiter S-Bahn-Tunnel vs. Eisenbahn-Südring in München
- => mehrere Eisenbahnprojekte in Deutschland basieren konzeptionell auf Arbeiten der VIEREGG-RÖSSLER GmbH, beispielsweise
- die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an die ICE-Strecke Köln - Frankfurt
  - die Anbindung von Wiesbaden an die ICE-Strecke Köln - Frankfurt
  - die geplante Neubaustrecke Mannheim - Frankfurt

## **Die wichtigsten Auftraggeber der VIEREGG-RÖSSLER GmbH**

Kommunen, Gebietskörperschaften, Industrie- und Handelskammern, Naturschutz-Organisationen, Verbraucherschutz-Verbände, Parteien, Landesministerien, Ingenieurbüros, Fahrzeugindustrie, Betreiber von Öffentlichem Linienverkehr