

Direkte Anbindung von Nordostbayern an den Flughafen München: "Zeitler-Vorschlag"

München, 18.5.2010

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

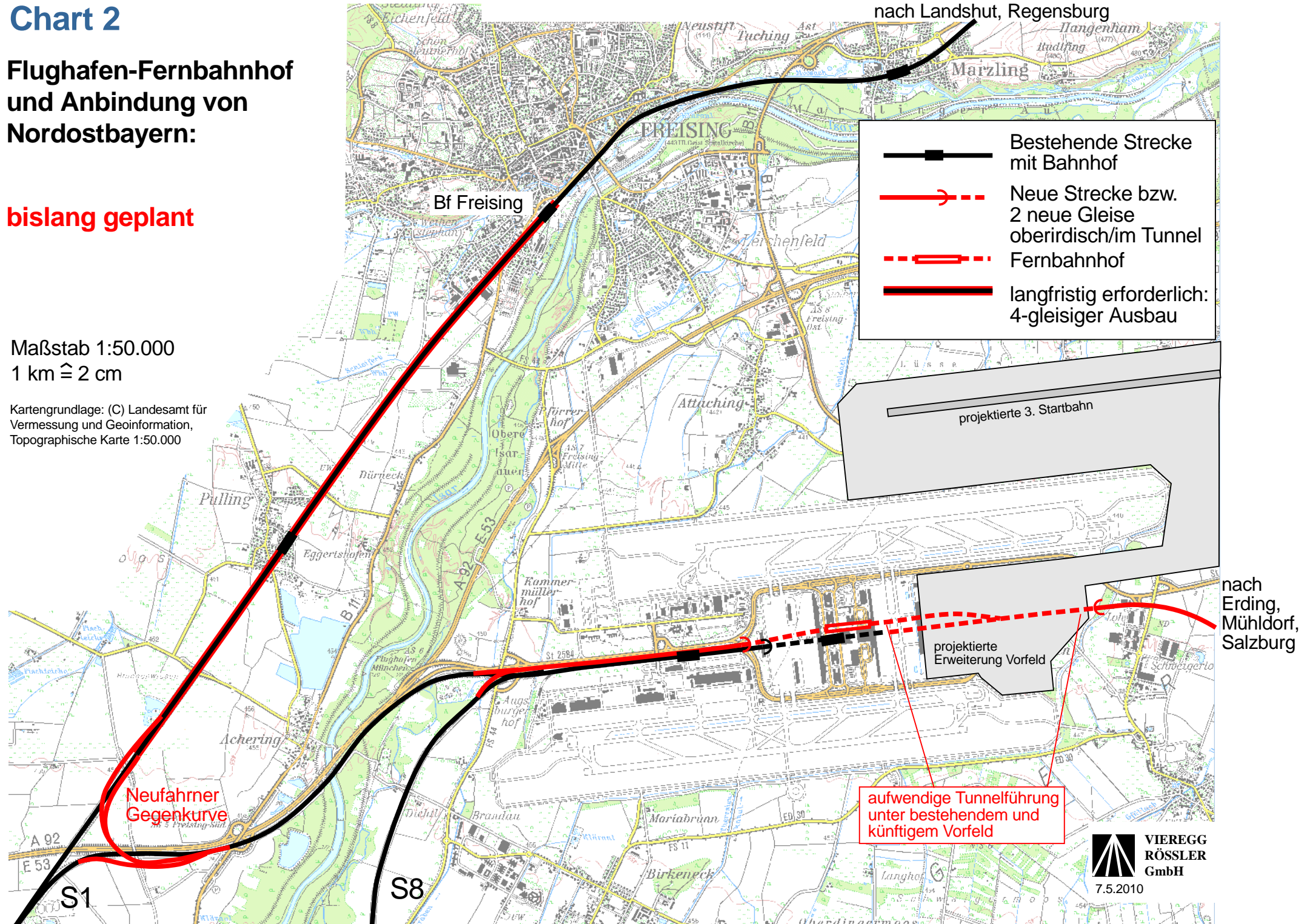
Chart 2

Flughafen-Fernbahnhof und Anbindung von Nordostbayern:

bislang geplant

Maßstab 1:50.000
1 km $\hat{=}$ 2 cm

Kartengrundlage: (C) Landesamt für Vermessung und Geoinformation, Topographische Karte 1:50.000



- Bestehende Strecke mit Bahnhof
- Neue Strecke bzw. 2 neue Gleise oberirdisch/im Tunnel
- Fernbahnhof
- langfristig erforderlich: 4-gleisiger Ausbau

aufwendige Tunnelführung unter bestehendem und künftigem Vorfeld

Chart 3

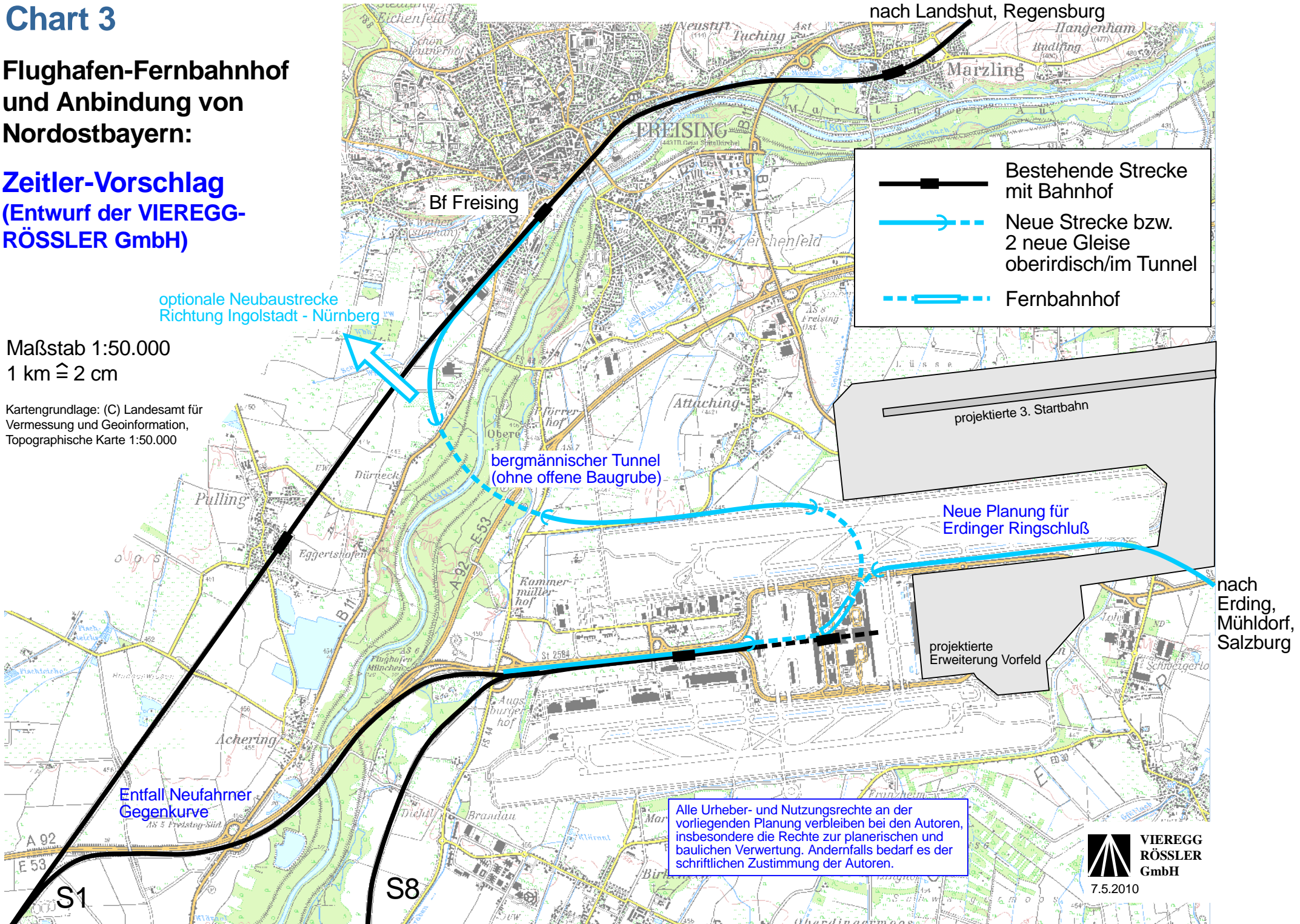
Flughafen-Fernbahnhof und Anbindung von Nordostbayern:

Zeitler-Vorschlag (Entwurf der VIEREGG- RÖSSLER GmbH)

optionale Neubaustrecke
Richtung Ingolstadt - Nürnberg

Maßstab 1:50.000
1 km $\hat{=}$ 2 cm

Kartengrundlage: (C) Landesamt für
Vermessung und Geoinformation,
Topographische Karte 1:50.000



- Bestehende Strecke mit Bahnhof
- Neue Strecke bzw. 2 neue Gleise oberirdisch/im Tunnel
- Fernbahnhof

projektierte 3. Startbahn

Neue Planung für Erdinger Ringschluß

projektierte Erweiterung Vorfeld

nach Erding, Mühldorf, Salzburg

Alle Urheber- und Nutzungsrechte an der vorliegenden Planung verbleiben bei den Autoren, insbesondere die Rechte zur planerischen und baulichen Verwertung. Andernfalls bedarf es der schriftlichen Zustimmung der Autoren.

Chart 4 Fernbahnhof für Flughafen München im Querschnitt (Entwurf der VIEREGG-RÖSSLER GmbH)

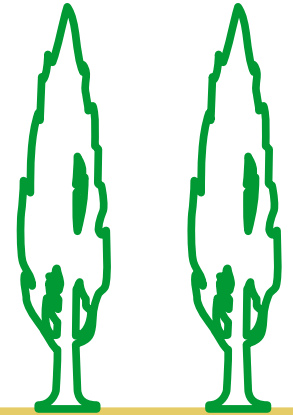
Maßstab 1:250, Blickrichtung von Südwest nach Nordost

Terminalstraße Mitte



Fußgängerebene MAC,
Abflug/Ankunft T1, T2

Neugestaltung
Park vor Hotel
Kempinski



Abbruch/Anpassung
Tiefgarage Kempinski (P26)

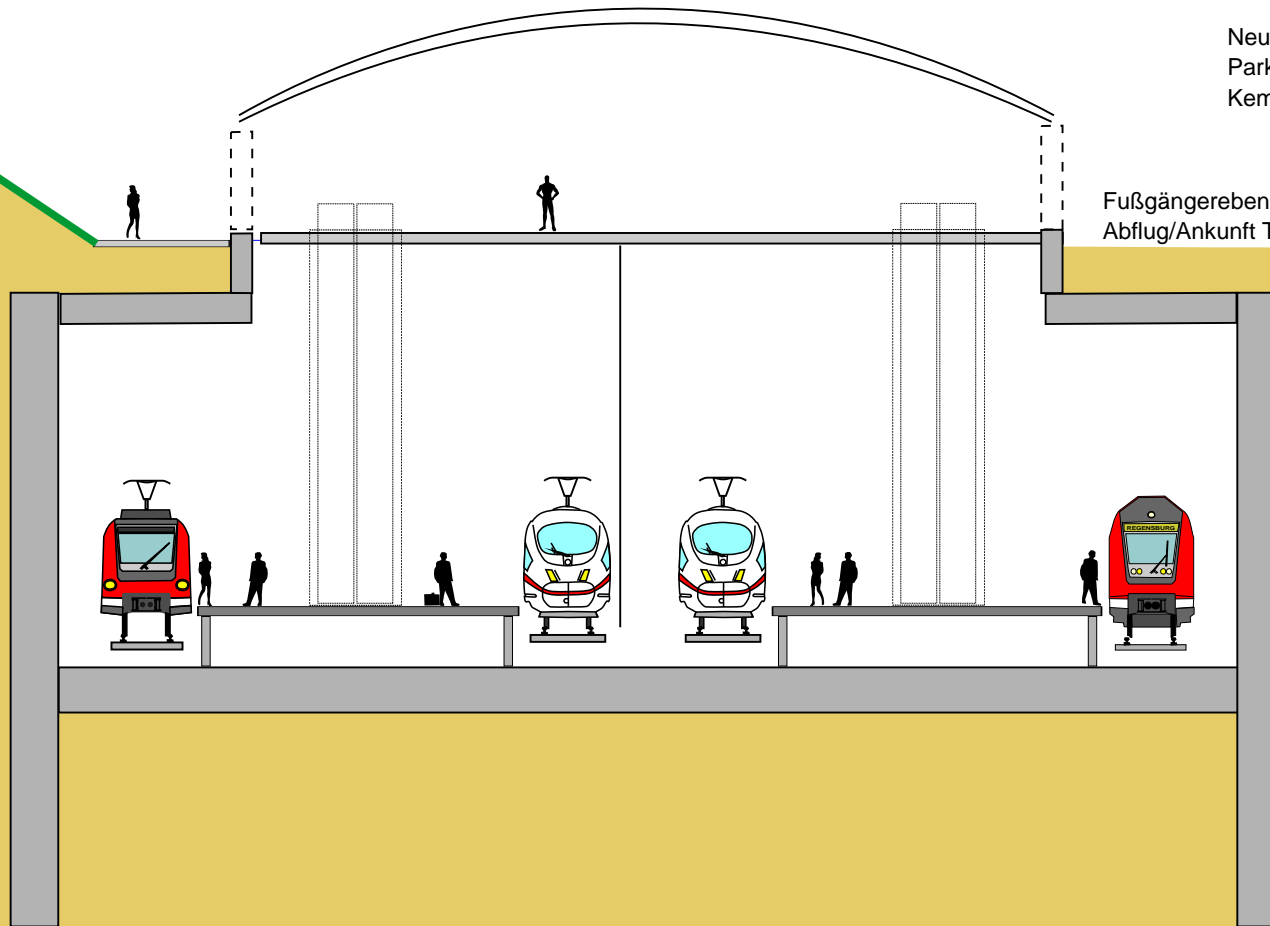


Chart 5

Fernbahn-, Regionalbahn- und S-Bahnhof Köln/Bonn Flughafen



Quelle: Wikipedia "Bahnhof Köln/Bonn Flughafen"

Chart 6

Vergleich der Baukosten: Zeitler-Vorschlag versus bisherige Planung* in Langfrist-Betrachtung

Abschnitt, Bauwerk	Kosten Zeitler-Vorschl.			bisherige Planung		
	Kosten pro km (Mio €)	Länge (in km)	Kosten gesamt (Mio €)	Länge (in km)	Kosten gesamt (Mio €)	Kosten-diff. (Mio €)
(1) Freising - Flughafen						
Tunnel TBM 2-gleisig	60	2,6	156	---	---	
Tunnel 4-gleisig	150	---	---	0,5	75	
NBS 2-gleisig	15	4,4	66	---	---	
ABS 4-gleisig	20	1,2	24	6,5	130	
Neufahrner Gegenkurve	---	---	---	---	125	
Zwischensumme (1):			246		330	84
(2) neuer Flughafenbahnhof incl. westl. Anbindung						
Flughafenbahnhof	---	---	150	---	---	
Tunnel westl. Vorfeld	60	0,7	42	---	---	
2 zusätzl. Gleise	15	2,7	41	---	---	
Überwerfungen westl. Bf Besucherpark	---	---	30	---	---	
Zwischensumme (2):			263		320	57
(3) Erdinger Ringschluß bis Ostrand Flughafen						
Tunnel östl. Vorfeld	80	---	---	2,3	184	
sonst. Tunnel	60	0,5	30	---	---	
NBS 2-gleisig	15	2,6	39	---	---	
Zwischensumme (3):			69		184	115
Endsumme:			578		834	256

* Fernbahnhof mit West-Ost-Ausrichtung, NBS Neufahrner Gegenkurve, 4-gleisige Ausbaustrecke von Freising bis Beginn Neufahrner Gegenkurve incl. Tunnel in Pulling, Erdinger Ringschluß mit Tunnel unter den östlichen Vorfeldern und Terminalgebäuden

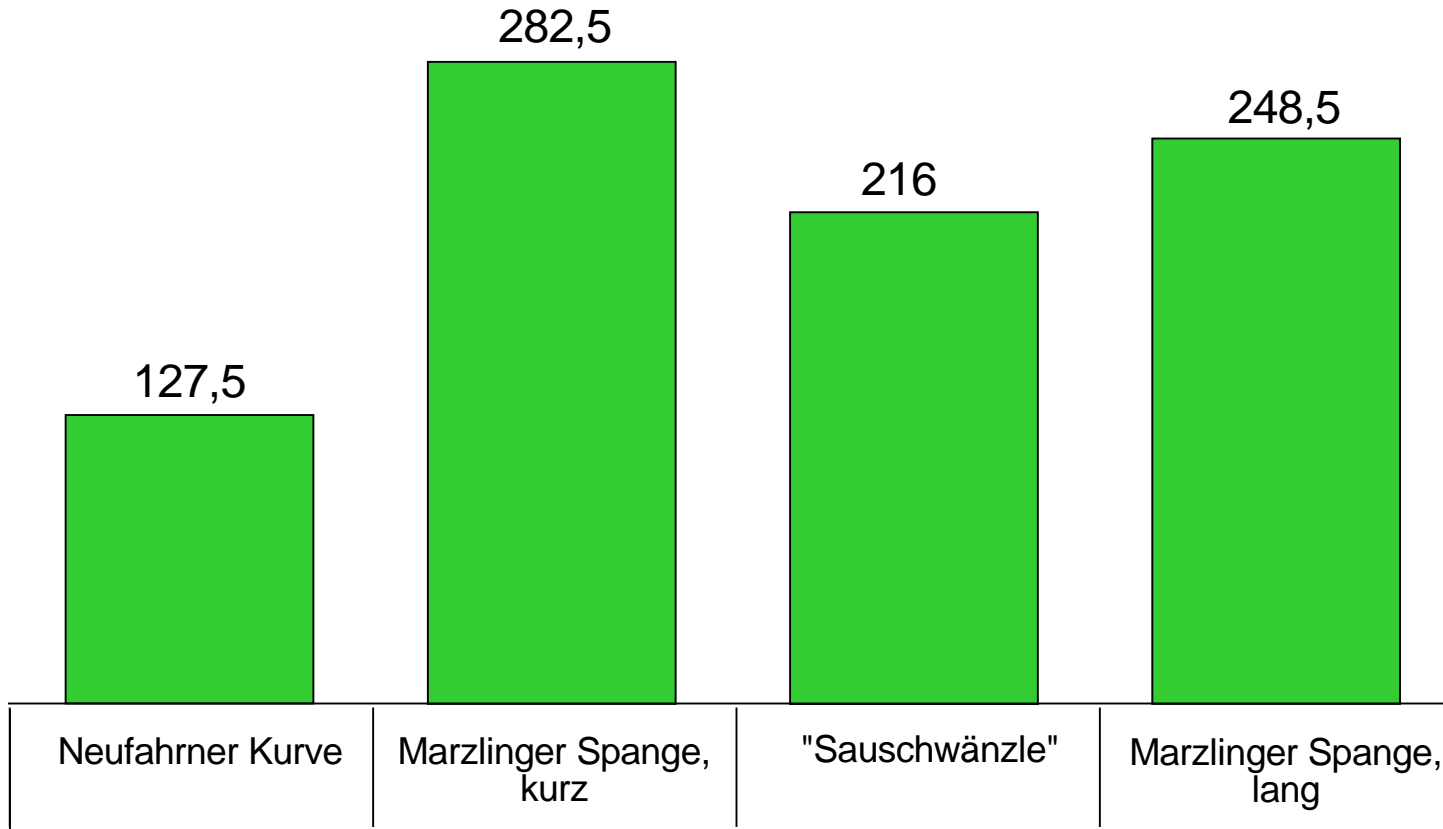
NBS oberirdische Neubaustrecke
ABS oberirdische Ausbaustrecke
TBM Tunnelbohrmaschine

Einsparung von rund 30% bei Zeitler-Vorschlag gegenüber bisheriger Planung

Chart 7

Nutzen der einzelnen Varianten der Flughafen-Nordost-Anbindung laut Gutachten des StMWVT vom November 2009

Kapitalisierter Nutzen in Mio EUR

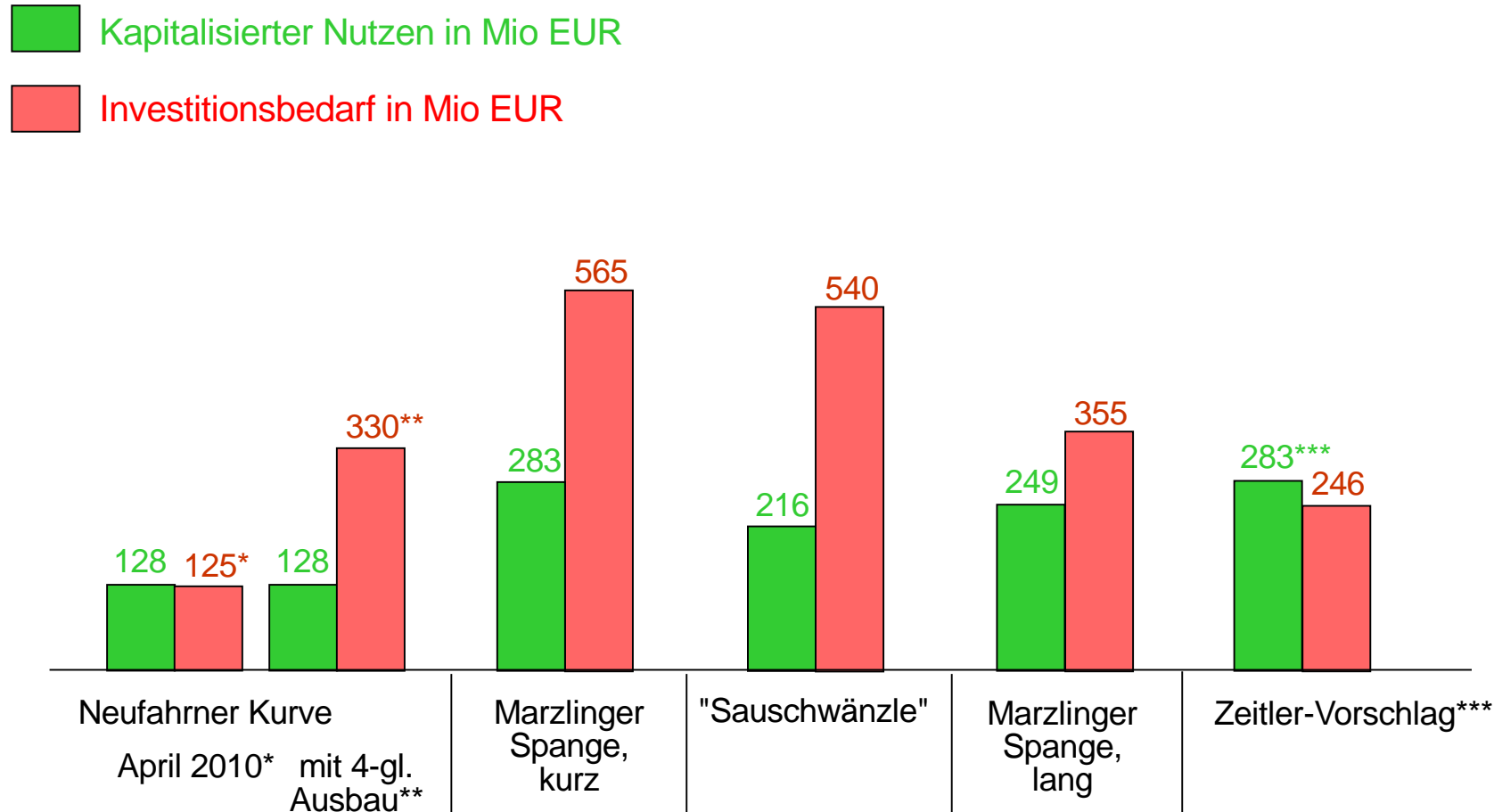


➤ Die Neufahrner Kurve hat den geringsten Nutzen

Quelle: Charts zum Gutachten zur Flughafen-anbindung - Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München vom 23.11.2009, Seite 13
Rechenweg: Nutzen = Investitionsbedarf gesamt x Nutzen-Kosten-Faktor

Chart 8

Nutzen und Kosten der einzelnen Varianten der Flughafen-Nordost-Anbindung



* Kosten laut Kabinettsvorlage vom April 2010; Nutzen laut Chart 7, errechnet aus den ursprünglichen Daten des StMWIVT vom November 2009, Kosten von 85 Mio EUR (nicht mehr aktuell), Nutzen-Kosten-Faktor 1,5

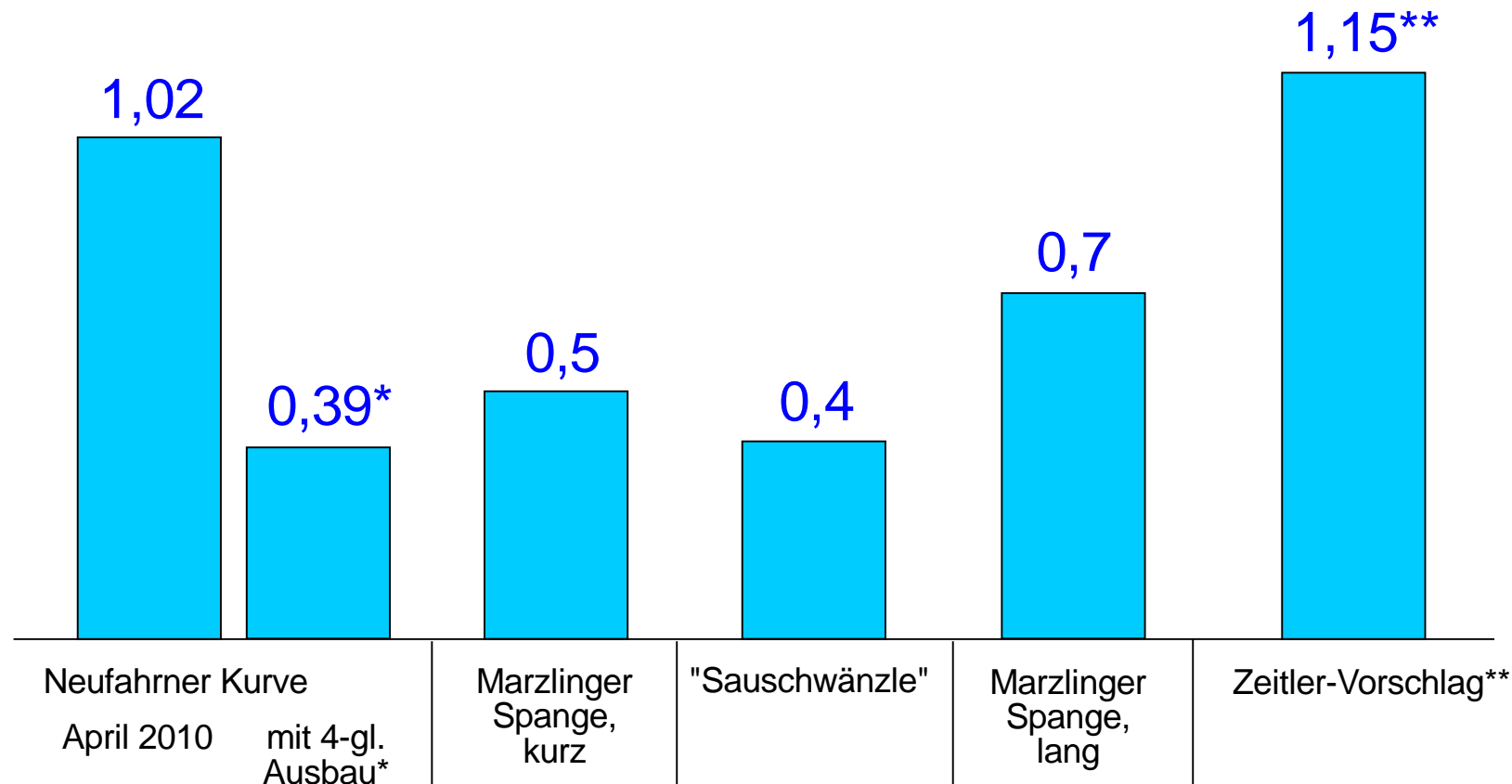
** mit mittelfristig erforderlichem 4-gleisigen Ausbau südlich Freising incl. Tunnel Pulling

*** zusätzlicher Nutzen, z.B. Direktverbindung Freising - Ostbahnhof noch nicht berücksichtigt

Chart 9

Nutzen-Kosten-Faktor der einzelnen Varianten der Flughafen-Nordost-Anbindung

$\frac{\text{Kapitalisierter Nutzen in Mio EUR}}{\text{Investitionsbedarf in Mio EUR}} = \text{Nutzen-Kosten-Faktor}$



* mit mittelfristig erforderlichem 4-gleisigen Ausbau südlich Freising incl. Tunnel Pulling

** zusätzlicher Nutzen, z.B. Direktverbindung Freising - Ostbahnhof noch nicht berücksichtigt