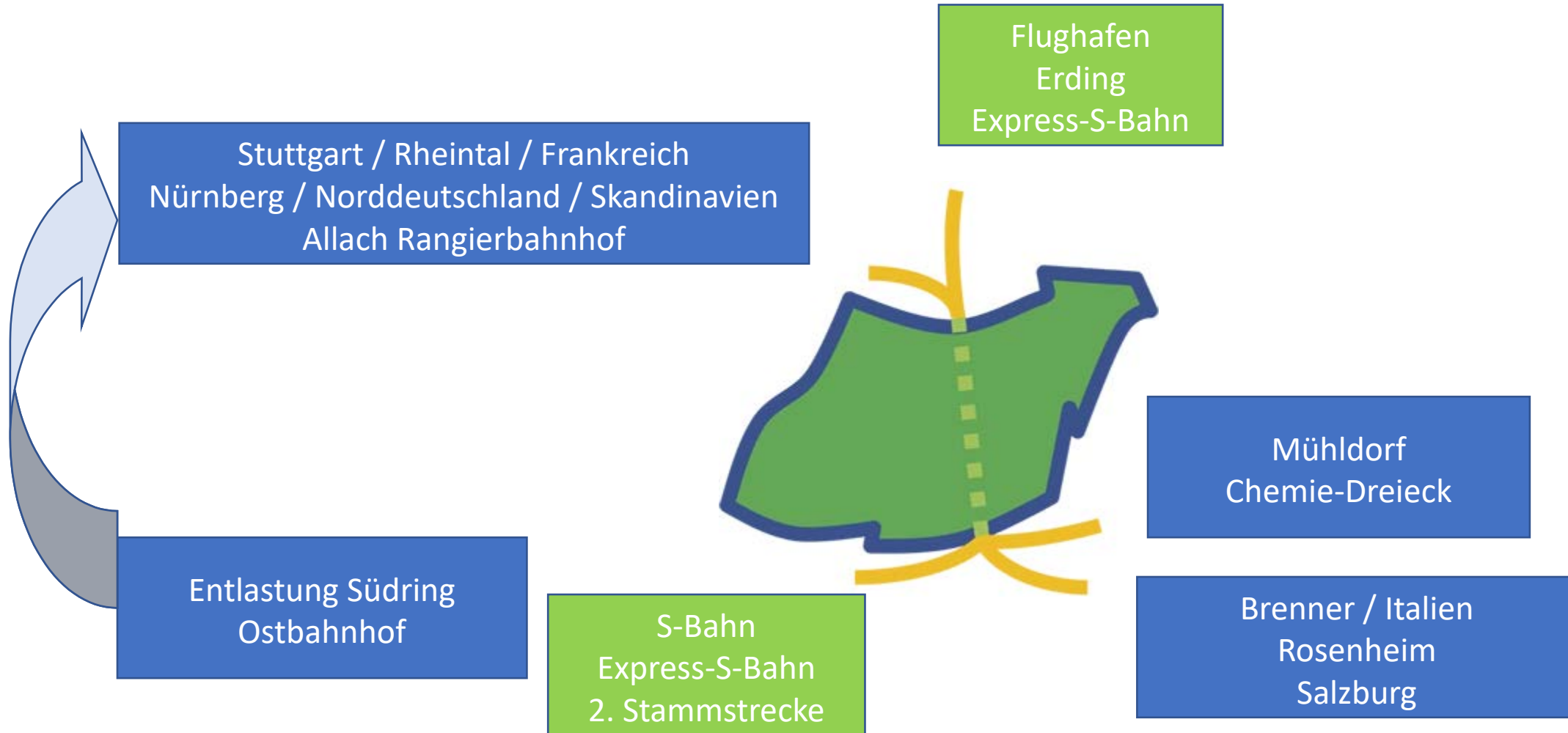


Tunnelspaziergang mit Jan Plobner MdB (SPD), von Engelschalking nach Daglfing 27.7.2023

- München profitiert
 - Ja zum Tunnel
- Tunnel bis zur Stadtgrenze Johanneskirchen
- Keine Sperrwirkung durch ebenerdigen Ausbau



Der Korridor Bogenhausen wird **DAS Nadelöhr** in München für den Güterverkehr (Transit)

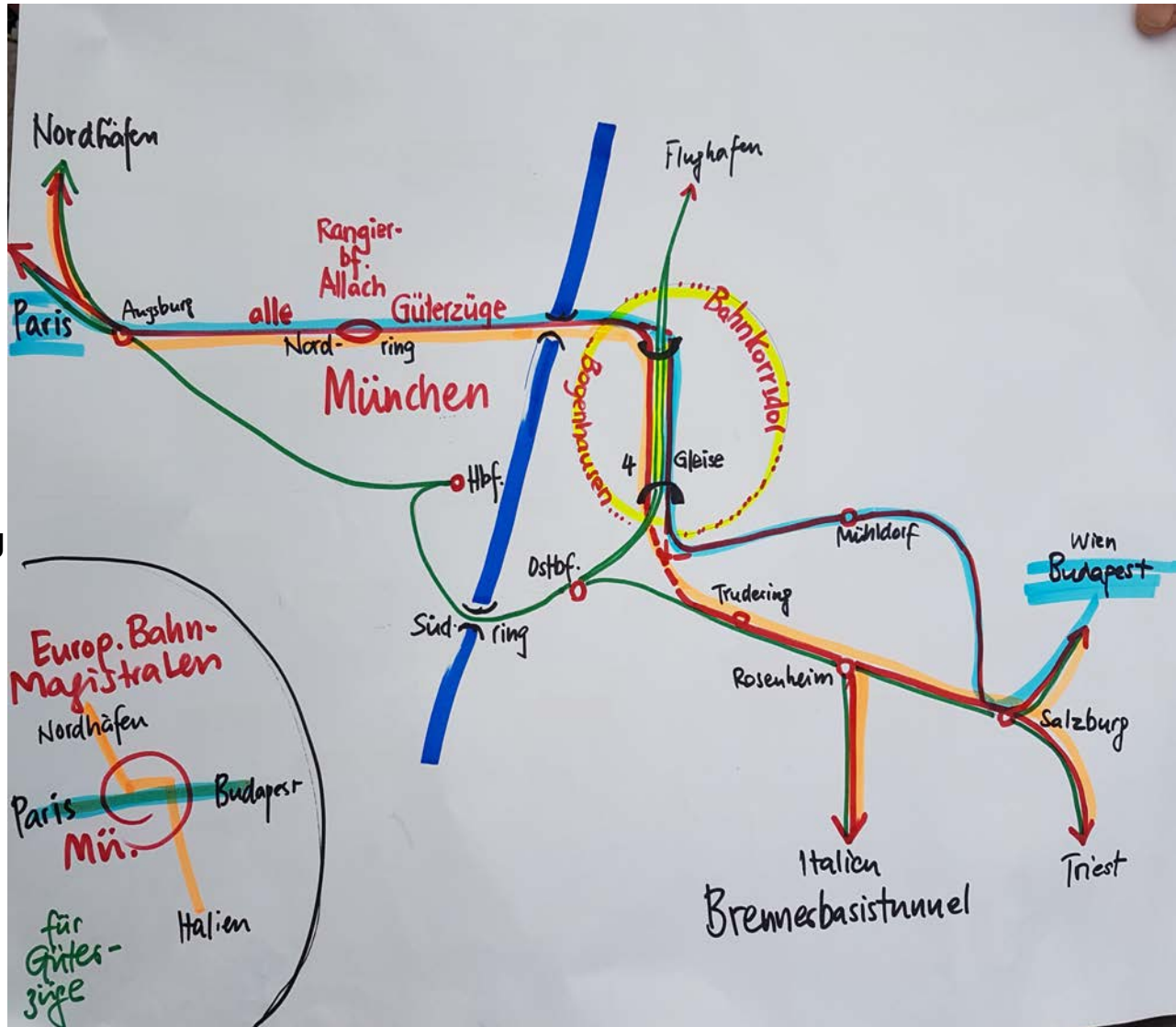


München profitiert

- * Zwei europäische Bahnmagistralen kreuzen sich in München: 1) Paris - Budapest 2) Italien-Nordhäfen
- * Der gesamte Güterverkehr wird aus der Innenstadt (München-Ost, -Süd, -Laim) in den Bahnkorridor Bogenhausen gelegt
- * Nur Personenverkehr rollt dann über den Südring und ermöglicht dichtere Taktfolgen
- * Der Brennernordzulauf endet in Allach, da dort Züge entladen oder neu gebildet werden – nicht in Trudering

BI Tunnel mahnt Definition an:

- Brennernordzulauf endet NICHT an der Stadtgrenze in Trudering
- Die zwei neuen Güterzuggleise sind eindeutig eine Neubaustrecke
- Die Tunnel-Kosten muss der Bund tragen, nicht die Stadt München



Im Bahnkorridor Bogenhausen (Abschnitt Zamdorf – Johanneskirchen) rechnet die DB mit ca. 500 Zugfahrten. Das sind die höchsten Zugzahlen auf dem gesamten Brennernordzulauf.

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

Ja zum Tunnel ...

...und alle Querungen bleiben bestehen

- * Historische Orts-Beziehungen nicht kappen
- * Neues Baugebiet mit 30.000 Einwohnern in Neu-Daglfing (SEM) nicht isolieren
- * Grünzug auf Tunneldecke, wie in Ismaning
- * Radwegeverbindung ins Umland

Foto Stegmühlstraße – Schallschutzwand etwa so hoch



Vergleichsfoto unter: 6 m hohe Schallschutzwand über Straßenunterführung in Haar



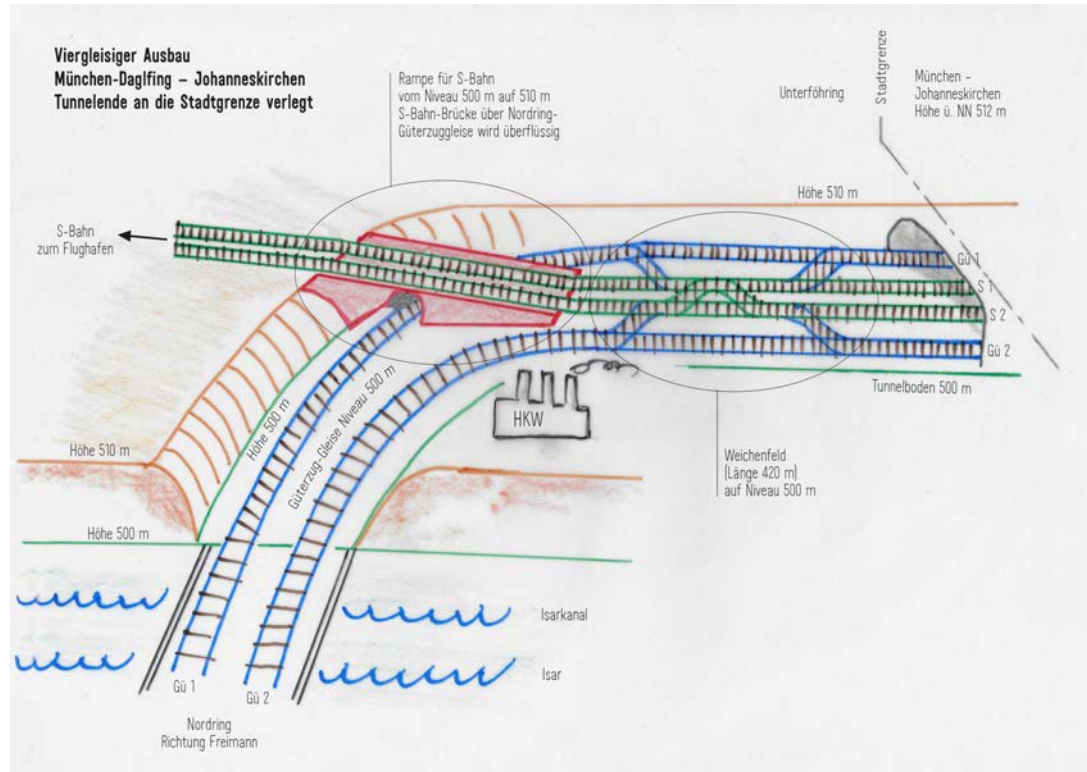
BÜ Daglfinger Straße

oben: DB-Planung mit Rampe für Fußgänger und Radler – ohne Kfz-Fahrbahn
unten: heute = Buszubringer zur Flughafen-S-Bahn aus Eogenhausen (3 Buslinien)



Tunnel bis zur Stadtgrenze

Vorschlag der *BI Tunnel*: Schrägsicht von der Isar her auf die Einfädelung der S-Bahn-Gleise auf den Güterzug-Nordring



DB-Simulation des Gleisbereichs in Johanneskirchen nördlich des Tunnelausgangs (Weichenfeld ohne Rampe, ca. 420 m)



Tunnel bis zur Stadtgrenze

Die DB will Tunnel an der Johanneskirchner Straße enden lassen.

Danach: 4 Gleise in offener Rampe = Johanneskirchner ohne Lärmschutz

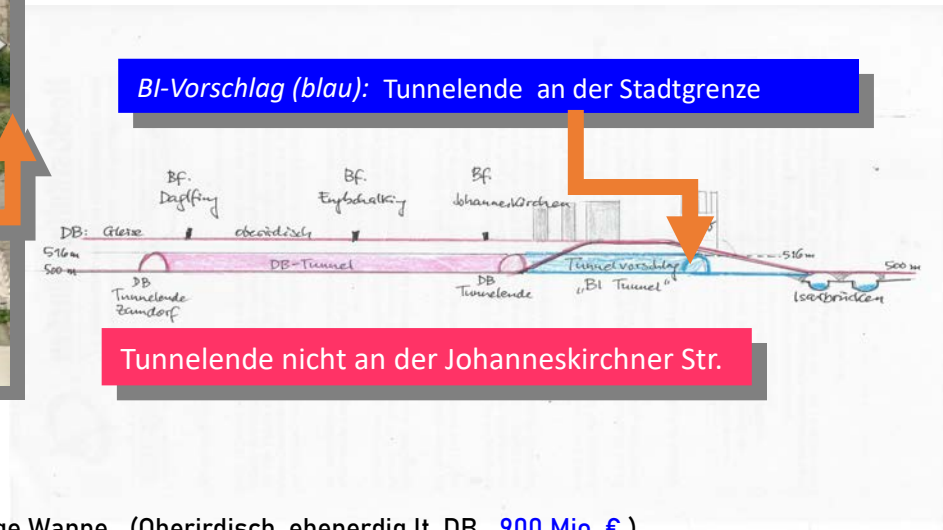


BI Tunnel fordert

sofortige Veröffentlichung der fertigen Feinplanung

BI Tunnel mahnt

das gutachterliche Ergebnis ihrer Forderung nach einer Tunnelverlängerung bis zur Stadtgrenze an.



Vergleiche 2023 – Was kostet es? - Wer zahlt?

* **Bahnkorridor Bogenhausen (Zamdorf-Joki)** > 2,4 Mrd. €, 4 Gleise, 2,6 m Tunnel und 670 m lange Wanne (Oberirdisch, ebenerdig lt. DB 900 Mio. €)

DB setzt Kosten zu hoch an: DB spricht fälschlich vom hohen Grundwasserstand als Preistreiber (Grundwasserspiegel liegt viel tiefer) – auch keine Belüftungsanlage erforderlich

* **Güterzugstrecke Nürnberg-Fürth-Erlangen** > etwa 1 Mrd. € 2 Gleise, 14 km, 7.5 km Tunnel, 30 m Tiefe)

* **Inntal-Tunnel (Brennernordzulauf)** > 7 Mrd. € 2 Gleise mit 30 km langen Tunneln, 20 m tief will der Bund voll finanzieren