

Antrag zur Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirks (Bogenhausen)

Beginn des Bahntunnels an die Stadtgrenze verlegen

Die Landeshauptstadt München wird gebeten, bei der Deutschen Bahn darauf hinzuwirken, dass beim viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke für ganz Johanneskirchen ein optimaler Lärmschutz gebaut wird, in dem der Bahntunnel verlängert wird. Der Beginn des Bahntunnels soll an die nördliche Stadtgrenze verlegt werden. Die Lösung ist der **Johanneskirchner Bürgervorschlag**:

1. Die Güterzüge bleiben unten auf Tunnelbodenniveau. Sie fahren vom Tunnel in Johanneskirchen auf dem Tunnelniveau von 500 m über die Nordringkurve zur Isarbrücke (Höhe 500 m). Der heutige Bahnhof Johanneskirchen liegt auf 512 m. Die S-Bahn-Gleise in Unterföhring brauchen nicht wie heute eine 6 m hohe Brücke (in Unterföhring), um das östliche Güterzuggleis zu überqueren. Die flache S-Bahn-Rampe braucht nur 10 m Höhenunterschied auszugleichen und zwar zw. Geländeoberfläche in Unterföhring und Tunnelboden in Johanneskirchen.

2. Weichenfeld in Troglage nördlich der Stadtgrenze - Das notwendige Weichenfeld liegt nicht auf Stadtgebiet. Es hat im ca. 450 m langen Trog auf ebener Fläche in Unterföhring genügend Raum nördlich des Tunnelmundes. Dadurch werden auch die hohen Wohnhäuser in Johanneskirchen an der Bahn lärmgeschützt.

Begründung:

Der Antragsteller geht davon aus, dass beim viergleisigen Ausbau der Bahntrasse von Zamdorf nach Johanneskirchen die Tunnellösung realisiert wird. Die Deutsche Bahn beabsichtigt den nördlichen Tunnelausgang unmittelbar nach dem Bahnhof Johanneskirchen (in Höhe der Johanneskirchner Straße) zu errichten. Die größte Lärmentwicklung wäre demnach dort wo die meisten Menschen wohnen. Die Züge dürfen nicht im offenen Trog fahren.

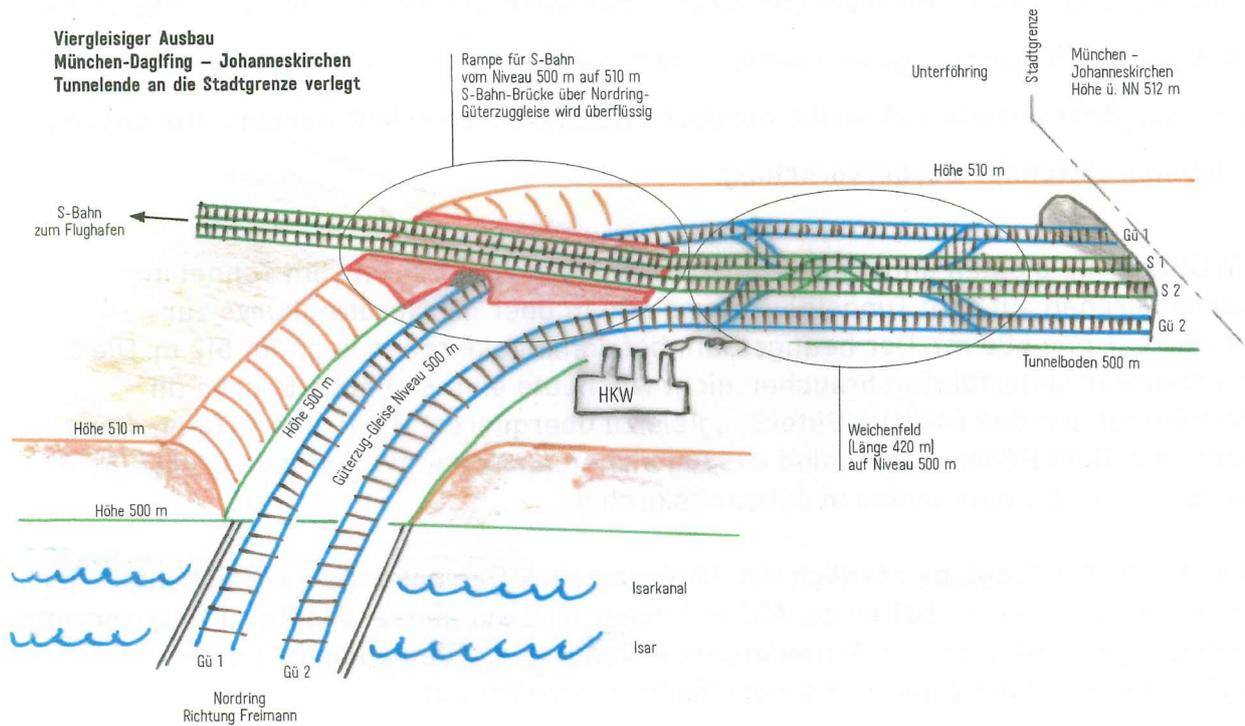
Nach Plänen der DB fahren am Tunnelportal die Züge auf vier Gleisen über eine Rampe bis zur Stadtgrenze (am Ende der Silvanastraße). Am Ende der Rampe schließt sich auf dem natürlichen Geländeniveau (ca. 510 m) ein betriebsbedingtes Weichenfeld an, damit alle Züge wahlweise jedes Gleis befahren können.

Östlich des Heizkraftwerks (HKW) teilen sich die zwei Gleispaare. Die S-Bahn-Gleise führen zum Bahnhof Unterföhring und die beiden Güterzug-Gleise biegen über eine Kurve zur Isar hin ab. Sie verlassen das Niveau des Weichenfeldes (510 m beim HKW) und erreichen an der Isarbrücke eine Höhe von ca. 500 m.

Nach dem Willen der Bahn sollen die Güterzüge auf einer Länge ca. 800 m erst zehn Meter nach oben fahren, um dann nach der Hälfte der Strecke wieder zehn Meter weiter nach unten zu rollen? Die schweren Güterzüge müssten vollkommen unnötig raufziehen gezogen werden. Das ist nicht gut für Öko-Bilanz der Bahn.

Antrag zur Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirks (Bogenhausen)

Beginn des Bahntunnels an die Stadtgrenze verlegen



Skizze: Schrägsicht von der Isar her auf die Einfädelung der S-Bahn-Gleise auf den Güterzug-Nordring