

# Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

---

---

Für  
Vereinsmitglieder  
Bahnlärmgeplagte Anwohner  
Staugeplagte Verkehrsteilnehmer  
Interessenten

Seite 1 von 4

München, den 18. Dez. 2011

## Protokoll der 18. Mitgliederversammlung vom 10. Mai 2011

Versammlungsort war das Hotel ParkInn, Musenbergstr. 25, 81927 München  
Herr Scholz eröffnete die Versammlung um 19:40 Uhr / Sitzungsende 21:10 Uhr  
Gesprächsführung Kurt Scholz, Protokollführung Dr. Helmut Schink, Wahlleiter Harald Grobe.

### **Tagesordnung:**

- Begrüßung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit, Anträge zur Tagesordnung
- Rechenschaftsbericht des Vorstandes
- Bericht des Kassenwarts und der Kassenprüfung
- Diskussion zu den Rechenschaftsberichten
- Entlastung des Vorstandes
- Bericht über die aktuelle Tunnelsituation
- Fragerunde, Diskussion, Meinungs austausch

Nach dem die Hotelverwaltung zwei weitere Stuhlreihen aufgestellt hatte und alle 28 Gäste einen Platz gefunden haben und ein von der Bürgerinitiative spendiertes Getränk bestellt hatten, konnte Herr Scholz leicht verspätet die 18. Mitgliederversammlung eröffnen. Der Vorstand begrüßte die zahlreich anwesenden Mitglieder und interessierten Bürger/innen und erklärte, dass als Dank für ihr Engagement der Verein die Getränke übernimmt. Sodann wurde der anwesende Vorstand vorgestellt. Herr Senger, Vorstandsmitglied und Frau Christiane Hacker, Stadträtin waren entschuldigt.

Die Ordnungsmäßigkeit der Einladung sowie die Genehmigung des letztjährigen Protokolls wurden festgestellt. Anträge zur Tagesordnung wurden nicht eingereicht. Herr Scholz äußerte den Wunsch, dass die gesetzlich vorgeschriebene Mitgliederversammlung flott durchgeführt werden sollte, um genügend Zeit für die Diskussion zu haben.

**Vorsitzender:** Kurt Scholz, Heinrich-Vogl-Str.21, 85560 Ebersberg, Tel: 0171-3536029  
**Stellv. Vorsitzender:** Helga Göppel, Posener Str. 23, 81929 München, Tel. 089 / 93 93 03 28  
**Vorstandsmitglieder:** Dr. Helmut Schink, Barlowstr. 7a, 81927 München, Tel: 089 / 93 11 62  
Manfred Senger, Wilhelm-Raabe-Str. 5, 31832 Springe  
**Kassier:** Josef Hitzenberger, Freischützstr. 84, 81927 München, Tel: 089 / 9 57 81 04  
**Spendenkonto:** Stadtparkasse München, Konto-Nr.: 59-173500, Bankleitzahl: 701 500 00

Herr Scholz trägt den Vorstandsbericht vor, Herr Hitzenberger erläuterte den Kassenbericht (siehe Anlagen) sowie den Bericht der Kassenprüfer.

Hervorzuheben ist, dass Dank dem Einsatz von Dr. Beister, die Freischützstraße 110 komplett mit 216 Wohnungen als Sammelmitglied der Bürgerinitiative beigetreten ist. Dies ist Ansporn und Verpflichtung für die Bürgerinitiative.

Der Wahlleiter, Herr Harald Grobe nahm die Entlastung des Vorstandes vor, welche einstimmig angenommen wurde.

### **Fragerunde, Diskussion, Meinungs austausch:**

- **Bahnlärm - gesetzliche Situation, Lärmaktionsplan, Lärmgrenzen, Messung und Berechnung des Lärms, Bahnbonus und BüG**

In der nachfolgenden Tabelle erkennen Sie, dass je nach Bebauungsplan die Lärmwerte unterschiedlich vorgeschrieben sind. In Johanneskirchen wurde um 1984 noch reines Wohngebiet ausgewiesen, später wurde dies in ein allgemeines Wohngebiet umgewandelt!

<b>Baunutzungsverordnung</b>	<b>Tag dB(A)</b>	<b>Nacht dB(A)</b>
Industriegebiet	70	70
Gewerbegebiet	65	50
Kern-, Misch-, Dorfgebiet	60	45
Allgemeines Wohnungsgebiet	55	40
Reines Wohngebiet	50	35
Kurgebiet, Krankenhäuser	45	35

Der Bahnlärm wird generell nach einer komplizierten Formel errechnet. Hier werden verschiedenste Werte berücksichtigt wie Bahnschwellen Holz / Beton, Bremsenart (Scheiben-, Klotz-Bremsen), Länge eines Zuges, Häufigkeit etc. Hinzu kommt generell eine Reduzierung des errechneten Lärms um 5 dB(A) (Lärmbonus „grünes Mäntelchen der Bahn“) und teilweise 3 dB(A) wegen BüG (Besonders überwacht Gleis). Dahinter verbirgt sich die Überwachung und das Abschleifen der Gleise, um speziell in Kurven das Aufriffeln der Gleise wieder zu entfernen. Eine Lärmmessung mit einem Lärmmessgerät, was ja die tatsächliche Lärmbelastung dokumentiert, wird nicht anerkannt (im Gegensatz zu einer Kirchenglocke oder einem krähen Hahn). Hier sei noch erwähnt, dass durch die logarithmische Kurve der Lärmmessung dB(A) eine Erhöhung oder Reduzierung von 3 dB(A) eine Verdoppelung oder Halbierung des Lärmes bedeutet! D.h. durch den Bahnbonus und dem BüG wird der effektive Bahnlärm zweimal halbiert, d.h. der errechnete Wert beträgt dann nur noch ein Viertel!

Die Bahn ist erst bei baulichen Änderungen, im allgemeinen bei einem weiteren Gleis, verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Für die Bahn ist dies grundsätzlich nur eine Lärmschutzwand. Hier muss im Minimum dafür gesorgt werden, dass zwischen den vier Gleisen auch noch eine Lärmschutzwand eingesetzt wird (so geschehen in Obermenzing auf der S2 / ICE-Strecke). Wird mehr Lärmschutz gewünscht (z.B. einen Tunnel) so hat die Gemeinde die Mehrkosten zu tragen. So geschehen in Ismaning und Unterföhring – hier allerdings verkehren nur S-Bahnen und keine Güterzüge.

- Stuttgart 21, Fahrzeitverbesserungen, Wartungs- / Investitions-Kosten  
Durch die Initiativen in Stuttgart wurde bekannt, dass die Schienenpflege (d.h. den technischen Erhalt) von der Bahn aufzubringen ist. Während Investitionen (Neubauten) von Bund und Land mit getragen werden. Bei Stuttgart 21 wurden die Zulaufstrecken mit eingerechnet, um dort 30 Minuten mehr Zeitgewinn zu erreichen. Interessant ist dabei, dass 10 Jahr zuvor der Zugverkehr auf diesen Strecken bereits um 30 Minuten schneller war und durch Vernachlässigung der Streckenpflege die Geschwindigkeit reduziert wurde !
- 2. Stammstrecke  
Die zweite Stammstrecke wird vom Münchner Umland benötigt, um die Arbeitskräfte bzw. Schüler / Studenten von ihren Wohngebieten zu ihren Arbeitsplätzen zu bringen. Die Münchner Bürger sind überwiegend mit den U-Bahnen, Tram und Bussen unterwegs. Hierzu weise ich auf die aktuellen Unterlagen des Arbeitskreises Attraktiver Nachverkehr (AAN) hin, die auf unserer Web-Seite ([www.bi-Tunnel.de](http://www.bi-Tunnel.de)) unter Verkehrskonzepte – AAN hinterlegt sind. Aktuell wird wegen der Kosten der Stammtunnel wieder heiß diskutiert. Ebenso wird der Südring wieder ins Spiel gebracht.
- Geschwindigkeitsbegrenzung  
Auf Grund der verkehrlichen Verflechtung und Vernetzung des Bahnverkehrs wird eine Geschwindigkeitsreduzierung von der Bahn abgelehnt. Im Gegenteil, bei Baumaßnahmen und damit verbundenen Verkehrsbeeinträchtigungen lässt sich die Bahn dies mit erheblichen Summen ausgleichen.
- Stromleitung  
Bei enger oberirdischer Bebauung, d.h. wenn die stromführende Oberleitung näher an die Wohnbebauung ranrückt, kann evtl. über die Belastung der stromführenden Kabel eine Einwendung gegen die Bebauung vorgenommen werden. Ähnlich, wie die Bebauung bei Überlandkabeln eingeschränkt ist. Wer sich mit dieser „Elektro-Thematik“ auskennt, sollte sich bitte beim Vorstand melden.
- Einsatz von Anti-Schall möglich ?  
Technisch gibt es die Möglichkeit, mit Computersteuerung, Mikrofonen und Lautsprechern einen Gegenschall zu erzeugen, der der Lärmquelle entgegenwirkt und damit neutralisiert, so dass kein Lärm mehr hörbar ist. Technisch möglich aber im praktischen Einsatz auf mehrere Kilometer mit beidseitiger Lärmbekämpfung wenig praktikabel.

#### **Aktuelle Informationen im Nachgang zur Mitgliederversammlung.**

Nach dem der Bezirkssausschuss fast einstimmig für eine Tunnellösung gestimmt hat, der Münchner Stadtrat dafür plädiert und OB Ude bereit ist, aus städtebaupolitischen Gründen die Mehrkosten zu übernehmen, ist an politischer Willensbildung nicht mehr viel zu tun. Ebenfalls ist der Bürgermeisterkandidat und Fraktionschef der CSU, Herr Josef Schmid, für eine Tunnellösung. Deswegen waren die Aktivitäten der Bürgerinitiative in diesem Jahr sehr gering.

Der Vorstand wird auf den SPD-Bürgermeisterkandidat noch zugehen, um auch seine Tunnelmeinung auf unserer Güterzugstrecke einzuholen.

Durch die aktuelle und derzeitige Berichterstattung in der Presse, in der sich der Vorstand konkret durch Kontakte mit den Verfassern mit einbringt, scheint wieder Bewegung in die Themen Stammtunnel und Flughafenanbindung zu kommen.

Ganz neu kommt seitens der Grünen (Stadträtin Frau Sabine Nallinger) und der FDP (Fraktionschef Michael Mattar) der Vorschlag einer Billiglösung mit Lärmschutzwällen in die Presse. Hier wird der Vorstand noch eindeutig eine ablehnende Stellung beziehen und diese gegenüber den Grünen und der FDP vertreten. Zum Beispiel, dass westlich der Bahnstrecke kaum Flächen für die Grünen Wälle vorhanden sind und bei Güterzügen der Verkehr ja Nachts extrem ansteigt und sich der Lärm in der Nachtruhe über Wälle und Wände ungehindert ausbreitet!

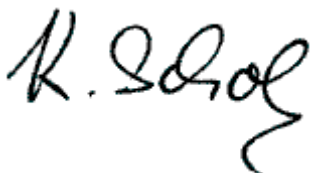
Seitens dem Bayerischen Wirtschaftsministerium wurde der Verdacht bestätigt, das bei der Express-S-Bahn geplant ist, die S8 in Hallbergmoos enden zu lassen. D.h. die S8-Fahrgäste müssen dann in Hallbergmoos in die (vermutlich total überfüllte) Express-S-Bahn umsteigen. Hintergrund ist, dass die Gleis-Kapazität im Flughafen mit zwei Linien komplett ausgelastet ist !  
(Antwortschreiben auf unserer Web-Seite).

Weiterhin wurde dem Vorstand unverbindlich die Befürchtung herangetragen, dass evtl. kein Bauvorhaben, d.h. keine Gleiserweiterung, seitens des Bayerischen Wirtschaftsministeriums beauftragt wird und damit auch nicht durchgeführt wird. Dies könnte folgende Auswirkungen haben

- vermutlich wird eine Interimslösung auf den vorhandenen 2 Gleisen mit einer Express-S-Bahn eingeführt, verbunden mit einer Reduzierung des S8-Verkehrs.
- Weiterhin hat die Stadt München keine Möglichkeit, einen Tunnel zu fordern, wenn keine Gleiserweiterung durchgeführt hat.
- Wenn auf unserer Strecke kein Tunnel realisiert wird, haben wir mittelfristig den Lärm von zusätzlichen Güterzügen auf Grund des Zulaufes zum Brennerbasistunnel (Baubeginn erfolgt)
- und zusätzliche Verkehrsbelastung durch den Bahnknoten München, z.B. die Transnationale Zugverkehrsachsen von Süd nach Nord und von West nach Ost, die über München geplant sind.
- Damit dümpelt die verkehrliche Entwicklung des Münchner Nord-Osten in seiner Bedeutungslosigkeit weiter dahin. Die seit 20 Jahren andauernde Blockade bleibt uns dann erhalten. Die U4 wird nicht, wie sonst überall, an die S8 angebunden, um die Stammstrecke und den Umsteigeschwerpunkt Marienplatz zu entlasten und die Hotels Arabella und Sheraton besser an den Flughafen anzubinden.
- Eine Wohnraumnutzung der östlich der Bahnstrecke liegenden Flächen wird dadurch erschwert, weil die verkehrliche Anbindung mangelhaft ist.

Der Vorstand ist bemüht, unsere Web-Seite mit Presseberichten aktuell zu halten.

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzender

Beachten Sie neben unsere eigenen Web-Site auch nachfolgende Links zu

Bundesvereinigung Schienenlärm [www.schienenlaerm.de](http://www.schienenlaerm.de)

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr [www.muenchen-forum.de/arbeitskreise/aan/](http://www.muenchen-forum.de/arbeitskreise/aan/)

Bahnlärmplakate und Filme [www.bahnwahnsinn.de](http://www.bahnwahnsinn.de) → Mediathek → Plakate