

## **Rechenschaftsbericht des Vorsitzenden der Bürgerinitiative „Bahn im Tunnel“ Peter Benthues auf der Mitgliederversammlung am 29.11.2012 in Unterschleißheim**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
zunächst darf ich Ihnen meinen herzlichen Dank aussprechen, dass Sie unserer Einladung zur heutigen Mitgliederversammlung wieder so zahlreich gefolgt sind.

So darf ich Ihnen als Vorsitzender einen kurzen Rechenschaftsbericht über unsere Arbeit im Vorstand geben.

Gern würde ich meinen Bericht damit beginnen, dass vor einigen Wochen mit großem Jubel der Bahntunnel durch Ober- und Unterschleißheim, Eching und Neufahrn eingeweiht wurde und dies es Ereignis auf den steten mahnenden und fordernden Ruf der 1990 gegründeten Bürgerinitiative Bahn im Tunnel zurückzuführen ist. So hatten es sich die Gründungsväter und -mütter vor über 20 Jahren gedacht, als sie die BIT ins Leben riefen. Doch als nun dritter Vorsitzender der BIT kann ich leider keinen satzungsmäßigen Vollzug verkünden- ganz im Gegenteil. Unser Tunnelprojekt ist bisher leider nicht in dem gewünschten Maße vorangekommen, und die Stimmen, die uns weiterhin als Phantasten und Utopisten auch öffentlich beschimpfen, sind leider nicht leiser geworden. Aber das war 1990 so und es wird auch weiterhin so bleiben.

Aber wir waren seit der letzten Mitgliederversammlung am 9.12.2011 in Oberschleißheim nicht untätig. Dass habe ich insbesondere einem aktiven Vorstand zu verdanken, der unbeirrt fast alle zwei Monate zusammen kommt, um über das weitere Vorgehen zu beraten. Dafür möchte ich zunächst einmal allen ein herzlichen Dank aussprechen, voran meinen Stellvertretern den Herren Dr. Horst Gläser, Anton Kästel, Dr. Casimir Katz und Johann Kreuzpointner, dem Schriftführer Dr. Ernst Kalbrenner und dem Kassier Dr. Peter Lemmen sowie den Beisitzern Frau Karin Schulze, und den Herren Bernd Bäßler, Heiner Lammers und Dr. Benno Reuter. Auch den Mitgliedern des Fachbeirates, vor allem den Herren Dr. Henke, Dr. Linse, Dr. Casimir Katz und Gert Karner sage ich meinen aufrichtigen Dank. Nicht vergessen möchte ich die Revisoren Bernd Knatz und Franz Kaiser. Mit ihnen zusammen haben wir bereits vor einigen Wochen die 202.. Vorstandssitzung durchgeführt. Unsere Aktivitäten bestanden vor allen in Presseaufrufen zum Thema Expres-S-Bahn und Lärmaktionsplänen Schiene, diversen Gesprächen mit Politikern, u. a. im Verkehrsministerium, Schreiben an die Bürgermeister, Regierungspräsident Hildebrandt sowie eine Petition an das Europäische Parlament, mit denen wir uns über die mangelnde Umsetzung der in den Lärmaktionsplänen Schiene festgestellten Lärmschutzmaßnahmen beklagen. Die Entscheidung über die Petition steht noch aus. Dagegen hat uns Regierungspräsident Hildebrandt auf unsere Beschwerde geantwortet, aber ebenso hinhaltend und abwehrend. Natürlich wissen wir und die Verantwortlichen ganz oben auch, dass die beste Lärmschutzmaßnahme eine Tunnellösung wäre und alle Lärmschutzpläne für Ober- und Unterschleißheim, Eching und Neufahrn sehen diese Lösung als mögliche Maßnahme auch vor. Aber das setzt auch den Einsatz erheblicher Finanzmittel voraus. Dafür konnten wir bisher keinen finden, der für die S1 auch nur ansatzweise bereit wäre. Wir haben zwar zusammen mit der Gemeinde Oberschleißheim im Bayer. Verkehrsministerium insoweit Gehör gefunden, dass wenigstens eine

Machbarkeitsstudie für eine Troglösung in Oberschleißheim erstellt wurde. Auch für Unterschleißheim liegen Untersuchungen für eine Troglösung und eine totale Untertunnel vor mit geschätzten Kosten von 400 bis 600 Mio. Euro vor. Wenn man aber das Gerangel um die Finanzierung der 2. Stammstrecke betrachtet, für die ja nun scheinbar eine tragfähige Lösung gefunden zu sein scheint, wenn man auch die offensichtlich stecken gebliebenen Pläne hinsichtlich der schnelleren schienenmäßigen Anbindung des Flughafens über die Ostrasse anschaut, dann muß man bedauernd zur Kenntnis nehmen, dass die Stadt Unterschleißheim vorerst wenigstens was die Unterführungspläne betrifft andere, BIT-abgewandte Wege geht. Die Straßenunterführung wäre sicherlich entsprechend den beiden durchgeführten Bürgerbegehren unterblieben, wenn es uns gelungen wäre, die Bahngleise in den Tunnel zu verlegen - apropos natürlich nicht uns, sondern den Verkehrsträgern. Wir sind ja nur der Wächter, die Mahner, diejenigen, die seit über 20 Jahren unbeirrt den Gedanken an die beste Lärmschutzmaßnahme im Bereich Schiene aufrechterhält.

Sollte die Finanzierung der 2. Stammstrecke klappen und sollten wieder erwarten die Planer bei nur geringen Klageeinwendungen nicht allzu viel Zeit verlieren

muß zusätzlich befürchtet werden, dass für zusätzliche Tunnelmaßnahmen im Rahmen Lärmschutzpläne auf lange Zeit kein zusätzliches Geld locker gemacht wird, zumindest nicht im Bereich München.

Natürlich lassen wir uns nicht davon beirren. Ob mit oder ohne Stammstrecke- unsere Forderung, die Gleise bei einem Ausbau durch die Bahn in einen Tunnel oder zumindest Trog zu verlegen, bleibt ja bestehen. Deshalb haben wir versucht, über den Bundestagsabgeordneten Florian Hahn zu ermitteln, welche genauen Ausbaupläne hinsichtlich der Gleise die Deutschen Bahn hat. Eine genaue Auskunft konnten wir aber auch über diesen Weg nicht erhalten. Bisher wird immer nur beteuert, dass konkrete Ausbaupläne nicht vorliegen. Dennoch müssen wir beobachten, dass der Zugverkehr auf den bestehenden zwei Gleisen zunimmt. Derzeit sind es nach den uns vorliegenden Zahlen insgesamt einschl. S-Bahn, Fernzüge und Güterzüge über 270, das macht im Schnitt alle 6 Minuten einen Zug. Hierbei handelt es sich um geschätzte Zahlen, da die Belastung durch Güter- und Sonderzüge nicht zu ermitteln ist. Der Flughafen will seine 3.Startbahn. Die Neufahrner Kurve von Freising direkt zum Flughafen hat die Genehmigung des Eisenbahnbundesamtes, die Strecke über Mühldorf nach Freilassing soll ertüchtigt werden. Wo werden die Züge wieder auftauchen, wenn sie von Norden und Osten kommend den Flughafen verlassen haben? Obwohl der Ausbau über die Ostroute den Fokus auf die S8 gelegt hat, rechnen wir

mit fortlaufenden Druck auf die S1, besonders bei Fern und Güterzügen. Oder lenken wir den Blick auf die europäischen Projekte: die Verkehrsplanung der Europäischen Union sieht länderübergreifend transeuropäische Netze (TEN) im Straßen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr vor. Einer der geplanten Schienenwege ist die Achse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava. Auf dem Weg über München soll dieser Schienenweg über die Walpertskirchner Spange und den Erdinger Ringschluss mit dem Flughafen verknüpft und über Mühldorf fortgeführt werden. In Nord Süd-Richtung wird München mit erhöhtem Güterverkehr aus dem Brenner-Basistunnel zu rechnen haben, der nach derzeitigem Planungsstand den viergleisigen Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen erforderlich macht. Diese Pläne erschrecken die dort betroffenen Bürger zu Recht. Münchens Oberbürgermeister Christian Ude sieht sich zwei Forderungen ausgesetzt: im eben genannten Bereich Daglfing-Johanneskirchen, wo im Osten ein neues Stadtviertel entstehen soll, fordern die Anleger einen viergleisigen Tunnel. Auch die Bürger der Fasanerie an der S1 fordern einen Tunnel oder Tieferlegung, weil sie die Belastungen an der Straßenkreuzung nicht mehr ertragen wollen.

Während auch der Gemeinderat Unterschleißheim noch standhaft mit der Mehrheit der dort vertretenen Fraktionen und die Mehrheit der Bürger in einem Volksbegehren 2008 an der Forderung nach Bahn in den Tunnel festhalten im Gegensatz zu den Freien Wähler, die für die B471 eine Unterführung unter die Gleise fordern, geht auch wie schon gesagt Unterschleißheim diesen Weg was die Bezirksstraße betrifft. Es wird abzuwarten sein, welche Entwicklung der Gleisusbau in Unterschleißheim nehmen wird. Nach unseren Feststellungen wenigstens steht die Brücke einen viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke nicht entgegen. Im Übrigen wird sich nach unserer Meinung die erwartete Erleichterung bei der Straßenunterführung nur teilweise einstellen, weil der Umweg ca. 300 m beträgt und zwei Linksabbieger in der Tieflage dem Verkehrsfluss nicht einfacher gestalten wird. In Eching und Neufahrn, auch hier erhebliche Probleme mit dem Schienenverkehr, scheint man sich mit den Gegebenheiten abgefunden haben und setzt vor allem in Eching auf den Erdinger Ringsschluss. So stehen wir im Grunde genommen vor den gleichen Problemen wie vor über 20 Jahren bei der Gründung der BIT. Das ist auch der Grund dafür, dass wir uns bei einer sehr intensiven Strategiesitzung entschlossen haben, weiter an der BIT festzuhalten. Denn nach wie vor ist der BIT-Gedanke nicht gänzlich gestorben, nicht obsolet selbst wenn Maßnahmen wie die Unterführung der Bezirksstraße kommen. Es will mir nicht einleuchten, dass im Falle der Durchsetzung der Gleise in einen Tunnel die getätigten Investitionen für die Unterführung ein Grund wären, die Untertunnelung abzulehnen.

So wird es uns weiterhin geben, auch wenn wir nur vereinzelt neue Mitglieder rekrutieren können.

Wir werden uns im Rahmen unserer Möglichkeiten weiterhin zu Wort melden und die Forderung nach mehr Lärm- und Gesundheitsschutz mit Nachdruck geltend machen. Da macht uns auch die Stadt München Mut, die offensichtlich z.B. in Johanneskirchen zu einer Mitfinanzierung hinsichtlich der geforderten Tunnellösung bereit ist. Ein wichtiger Zugang zur BIT stellt unsere Homepage und unser Pressespiegel dar. Hierfür danke ich besonders Herrn Bernd Bäßler und Herrn Dr. Ernst Kalkbrenner sehr.

Sehr dienlich für unsere Arbeit ist der Raum im Vereinsheim, den uns die Stadt Unterschleißheim weiterhin kostenlos zur Verfügung stellt und dafür möchte ich der Stadt Unterschleißheim meinen aufrichtigen Dank aussprechen.

Meine sehr geehrte Damen und Herren, natürlich können wir keine Bäume ausreißen, dafür sind unsere Kräfte zu schwach. Aber Beispiele wie Ismaning und Unterföhring, aber auch Neuulm oder Stuttgart 21 zeigen, dass Tunnel- oder Troglösungen möglich und finanzierbar sind, wenn es politisch gewollt ist. Bitte unterstützen Sie uns deshalb weiterhin in unserem Bemühen, den BIT-Gedanken wach zu halten. Es wäre natürlich auch schön, wenn wir wieder auch einen Mitgliederzuwachs verzeichnen könnten. Deshalb werben auch Sie dafür. Jedes Mitglied ist uns herzlich willkommen. Das ist auch die Motivation eines Vorstandsantrages, den wir heute noch beraten werden, nämlich nach 2012 auch in 2013 ein beitragsfreies Jahr vorzusehen. Es wäre schade, wenn uns Mitglieder verlassen, weil ihnen der an sich geringe Jahresbeitrag von 12 Euro zu hoch erscheint.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich schließen.

Ich darf Ihnen versichern, dass alle Vorstandsmitglieder den BIT-Gedanken und die BIT-Forderungen ernsthaft in die Debatte, wo immer nur möglich, einbringen werden. Lassen Sie uns gemeinsam weiterhin für diese Ziele kämpfen, die in unserer Satzung zugrunde gelegt sind.

In diesem Sinn danke ich Ihnen und dem gesamten Vorstand und den Mitgliedern des Fachbeirates für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung. Es macht mir nach wie vor persönlich viel Freude, für die BIT auf Wachposten zu stehen.

Persönlich möchte ich mich bei allen herzlich bedanken, die mir zum Verleihung mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande gratuliert haben. Ich habe die Auszeichnung auch stellvertretend für die BIT angenommen und vielleicht hilft es uns ja ein klein wenig, dass unserer Engagement insgesamt den notwendigen Respekt erhält, den mancher unserer Gegner vermissen lässt, die uns sehr gern wie gesagt als Kuckucksträumer, Fantasten oder Faschingsnarren bezeichnen.

Beenden möchte ich meinen Bericht mit den besten Wünschen für ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches Neues Jahr 2013.

Vielen Dank.