

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

München, den 1.7. 2026

**Protokoll der ordentlichen Mitgliederversammlung des Geschäftsjahres 2025/2026
(33. Mitgliederversammlung)
am Mittwoch, 24.6.2026, 18.00 Uhr
im Nebenraum der Taverna Pysros, 81927 München, Engelschalkinger Straße 206**

Die Einladung (vom 20.5.2026) mit Tagesordnung erfolgte mit Anschreiben per mail bzw. Post am 28.Mai 2026 und damit in satzungsmäßiger Frist in den Nebenraum der Taverna Pysros in die Engelschalkinger Straße 206, 81927 München. Der Versand des Tätigkeitsberichts für das Geschäftsjahr 25/26 vom 8. Juni 2026 folgte am 10. Juni 2026

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Vorstellung des Tätigkeitsberichtes für das Geschäftsjahr 2025/2026
3. Vorstellung des Kassenberichtes mit Prüfungsvermerk
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes und der Kassenprüfer
6. Information zum Stand der Untertunnelung der Bahnstrecke, Aussprache
7. Wahl eines Wahlausschusses, § 5.1, Satz 3 der Satzung
8. Wahl des Vorstandes und der Kassenprüfer für die kommenden zwei Geschäftsjahre
9. Sonstiges/ Sonstige Anträge

Der Vorsitzende, Klaus-Walter Kröll, eröffnete die Versammlung um 18.00 Uhr und leitete sie einschließlich Protokollführung bis zum Tagesordnungspunkt 7

Er begrüßte die Mitglieder Bölke, Engelhard, Krack, Kröll, Pfau, Dr. Schink, Schön, Scholz, Dr. Täger, Malzahn, Frank, und Herrn Matthias Groh als Gast (siehe Teilnehmerliste).

Die Ordnungsmäßigkeit der Einladung wurde festgestellt. Anträge zur Tagesordnung wurden nicht eingereicht.

Der Vorsitzende verzichtete mit Zustimmung der Anwesenden auf die mündliche Wiederholung des allen vorliegenden Tätigkeitsberichts für das vergangene Geschäftsjahr und ging auf die sich nur zäh oder gar nicht verändernde Lage des Bahnprojektes 4-gleisiger Ausbau im Brennernordzulauf zwischen Zamdorf und Johanneskirchen und die politischen Hintergründe in Berlin und speziell bei der bayerischen Staatsregierung und in Oberbayern ein.

Der aktuelle Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder macht selbst im Berliner Kontext einen ziemlich schwachen Eindruck und reiht sich so nahtlos in die Reihe seiner CSU-Vorgänger Ramsauer, Dobrindt und Scheuer ein. Dass er gerade erst (SZ v. 17.6.26) für Millionenbeträge Berater sucht, die ihm helfen können, den Staatskonzern „Bahn“ zu führen und zu kontrollieren, macht ziemlich ratlos. Genau das müssen doch ein Minister und seine Staatssekretäre und sein Ministerium selber können. Dafür sind sie da. Wenn sie das nicht können, sind sie falsch.

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Der hochrangige Vertreter der Eisenbahnabteilung im Bundesverkehrsministerium hatte sich (zur Erinnerung) bei dem Besuch einer Münchner Besuchergruppe auf Einladung der damaligen Münchner SPD-MdB Claudia Tausend im März 2023 im Ministerium auch alles andere als zupackend und engagiert gezeigt - im Gegensatz zu seinem Kollegen aus dem Umweltbereich.

Während im Westen Bayerns der Neubau der Bahnstrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg den aus Baden-Württemberg kommenden Schwung mitnimmt und gebaut wird, sieht die Welt in Oberbayern ganz anders aus. Laut Aussage des Geschäftsführers der österreichischen Westbahn, die die Strecke München – Wien befährt, betreibt die Deutsche Bahn in Oberbayern ein Netz aus der Steinzeit! Es fehlt passend dazu an jeder Unterstützung des viergleisigen Bahnausbaues im Münchner Nordosten durch die Staatsregierung und die Landtagsmehrheit. Die oberbayerische CSU-Vorsitzende, Ilse Aigner, hat zwar als Landesverkehrsministerin am 12.6.2018 selber die gemeinsame Absichtserklärung mit Italien und Österreich zum Brenner Nordzulauf unterzeichnet, ist aber als Miesbacher Abgeordnete heute offenbar nur dem eigenen Landkreis und dem Chiemgau zugewandt. Dort hat im übrigen schon von Beginn der Brennerausbaupläne an die dortige MdB Daniela Ludwig als seinerzeitige verkehrspolitische Sprecherin der CDU/CSU-Bundestagsfraktion (heute: Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesinnenministerium bei Alexander Dobrindt) alle erreichbaren Gelder Richtung Inntal und den Raum Rosenheim gelenkt. Für München fehlt insoweit in der Regierung jeder Einfluss, zumal der Münchner CSU-Vorsitzende und MdL Georg Eisenreich zwar Justizminister ist, aber sich bisher in keiner Weise für den Tunnelbau Zamdorf – Johanneskirchen als Teil des Brenner Nordzulaufes einsetzt. Und der bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter ist zwar für das Thema aufgeschlossen, hat als Niederbayer hier aber keine Hausmacht. Die politische Entscheidungsfindung für die Tunnellösung des Güterverkehrs im Oberrheintal (Rastätter Tunnel) hat deutlich gezeigt, dass neben der geschlossenen Unterstützung der Bundestagsfraktionen das Engagement des dortigen Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann ausschlaggebend war, der eine Mitfinanzierung durch das Bundesland zusagte, obwohl es nur um eine Güterzugstrecke und nicht einmal auch eine S-Bahn (zuständig: das Land) ging. Landesentwicklungsinteresse war wichtiger als vermeintliches Spar- und Parteiinteresse. Warum engagiert sich unser Ministerpräsident nicht? Warum verhindert Markus Söder den Bahntunnel?

Anderes Dauerthema. Die Zugzahlen. Es ist bekannt und unbestritten, dass die Zahlen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (aus dem Jahr 2016) den gesamten Zugverkehr durch den Brennerbasistunnel nicht enthalten und auch ansonsten vollkommen überholt sind. Gesetzlich ist das Bundesverkehrsministerium verpflichtet, diesen Bundesverkehrswegeplan alle 5 Jahre zu aktualisieren und fortzuschreiben. Also schon seit 2021 unter Minister Andreas Scheuer. Es tut es einfach nicht und lässt stattdessen die Bahn auf der Grundlage der falschen alten Verkehrszahlen planen und rechnen. Ergebnis für Zamdorf – Johanneskirchen: obwohl hier in Zukunft mehr Güterzüge fahren werden als im Oberrheintal und hier die meistbefahrene Güterzugstrecke Deutschlands liegen wird, wird an der ebenerdigen Vorzugsvariante der Bahn festgehalten. Dabei ist absehbar, dass in einem Planfeststellungsverfahren spätestens vor dem Bundesverwaltungsgericht eine Planung auf der Grundlage falscher alter Verkehrszahlen scheitern wird. Das führt zu langwierigen neuen Planungen, Zeitverzögerung, Kostensteigerung und immer größer werdenden Problemen während der Bauzeit.

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Juristisch muss man deshalb sich allmählich auch die Frage nach der finanziellen und strafrechtlichen Verantwortung bei der DB InfraGO und im Ministerium stellen. Hier wird mit Steuergeldern und öffentlichen Ressourcen gegen besseres Wissen statt für die Zukunft für die Vergangenheit gearbeitet. Nicht nur grob fahrlässig, sondern unter Berufung auf frühere Formalien, die man selbst nicht mehr beachtet (Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans), de facto vorsätzlich ! Mißbrauch von Steuergeldern? Untreue? Man muss fragen.

Mit den bekannten künftigen Verkehrszahlen rechnet sich der Tunnel Zamdorf – Johanneskirchen auf jeden Fall auch volkswirtschaftlich. Umgekehrt verliert die ebenerdige Variante massiv an Wert, weil viel höhere Entschädigungs- und Enteignungszahlungen alleine beim Lärmschutz zu zahlen sein werden. Siehe hierzu schon die von der Bahn selbst im April auf der Bürgerinformation in Trudering ausgehängten Lärmschutzkarten für Zamdorf im Zusammenhang mit der Truderinger Spange und der Daglfinger Kurve.

Zum Thema „Zugzahlen“ ist wichtig zu wissen, dass im transeuropäischen Netz der West-Ost-Korridor (Paris – Budapest – Ukraine) bisher in München über den Südring eingezeichnet ist, während die Bahn schon seit Jahren informiert, dass dieser Güterverkehr in Zukunft nur noch über den Nordring laufen soll. Das belastet Zamdorf – Johanneskirchen zusätzlich. Außerdem bedeutet das, dass dieser Verkehr in Zukunft nicht vom Ostbahnhof Richtung Rosenheim oder Mühldorf auf den beiden Hauptstrecken verläuft, sondern von oder zu uns über die Daglfinger Kurve oder die Truderinger Spange. Das verschweigt die Bahnplanung alles.

Und welche Europamittel sind angefordert für die beiden transeuropäischen Trassen durch Zamdorf und Johanneskirchen? Bekannt ist darüber nur: nichts.

Ein Thema für sich ist die Haltung des städtischen Mobilitätsreferates zur ebenerdigen Variante der Bahn. Entgegen der Beschlusslage des Stadtrates unterstützt man dort die ebenerdige Variante, indem man in Daglfing auf die bisherigen direkten, bis auf die Schrankenanlage unbegrenzten Querungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer verzichten will.

In einem Gespräch am Rande der letzten BA-Unterausschusssitzung hat unser Mitglied und CSU-MDL Robert Brannekämper angesichts der oben geschilderten politischen Lage zum Brennernordzulauf in Oberbayern einschließlich München vorgeschlagen, für den Herbst einen Termin mit dem Truderinger MdL und Staatsminister Blume, dem Münchner CSU-Vorsitzenden und Justizminister Eisenreich, und auch wieder dem bayerischen Verkehrsminister Bernreiter zu vereinbaren. Ich habe natürlich sofort für den Vorstand zugestimmt. Wir stehen bereit.

Vom Verein aus müssen wir in naher Zukunft dem neuen Oberbürgermeister Dominik Krause einen Antrittsbesuch machen und um ein Gespräch im Rathaus bitten. Ferner ist ein Brief an die Bahnkonzernchefin Evelyn Palla und an Philipp Nagl (CEO DB InfraGO) mit Hinweisen auf die vorsätzlichen Falschplanungen und die dadurch verursachte Verschwendung öffentlicher Mittel, aber auch die Vorteile eines baldigen schnellen Tunnelbaus für ganz Südbayern zu überlegen. Selbst eine ICE-Anbindung des Flughafens könnte so möglich werden.

Bürgerinitiative für Bahntunnel von Zamdorf bis Johanneskirchen e.V.

- gemeinnützig - überparteilich -

Im Anschluss an diese Erläuterungen des Vorsitzenden berichtete Vorstand Dr. Wolfgang Täger über den Stand des Petitionsverfahrens im Deutschen Bundestag. Auch hier wartet man auf Zahlen und Auskünfte.

Schon während des Berichts entwickelte sich (wie schon gewohnt) eine rege Aussprache, so dass TOP 6 vorgezogen und mit abgehandelt wird.

Schatzmeister Dr. H. Schink, stellt den Kassenbericht mit Prüfungsvermerk vor.

Die Herren Kurt Scholz und Michael Pfau erstatten den Bericht der Kassenprüfer. Es gab keine Beanstandungen. Alle Belege hatten vorgelegen und waren klar geordnet gewesen. Die Kassenprüfer beantragten „Entlastung des Schatzmeisters und des gesamten Vorstandes“. Der Vorsitzende beantragte Entlastung der Kassenprüfer.

Die Versammlung entlastete jeweils einstimmig, bei Enthaltung der Betroffenen.

Sodann übernahm auf einstimmigen Beschluss Herr Reinhardt Malzahn die Versammlungsleitung zur Wahl des Vorstandes und der Kassenprüfer für die kommenden zwei Geschäftsjahre.

Die bisherigen Vorstandsmitglieder stellten sich alle in ihren bisherigen Funktionen erneut zur Verfügung und wurden einstimmig gewählt. Gleiches geschah bei den Kassenprüfern. Alle Gewählten (Vorstände und Kassenprüfer) nahmen die Wahl an.

Der alte und neue 1.Vorsitzende übernahm wieder die Versammlungsleitung

Anträge und weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Es bleibt abzuwarten, ob die Münchner Olympiabewerbung im September in der deutschen Vorauswahl Erfolg haben wird und sich daraus positive Entwicklungen für einen schnellen Tunnelbau Zamdorf – Johanneskirchen ergeben.

Ganz neu ist die Information, dass München die Bundesgartenschau 2041 übernehmen kann und diese hier im NordOsten realisiert werden soll. Auch dabei kann sich die bayerische Staatsregierung mit den von ihr zu verantwortenden drei maroden S-Bahnhöfen Daglfing, Engelschalking, Johanneskirchen nur blamieren.

Um 19.40 Uhr wird die Versammlung geschlossen.

(Kl. W. Kröll, 1.Vors.)
Protokollführer

(Claudia Engelhard, 2. Vors.)