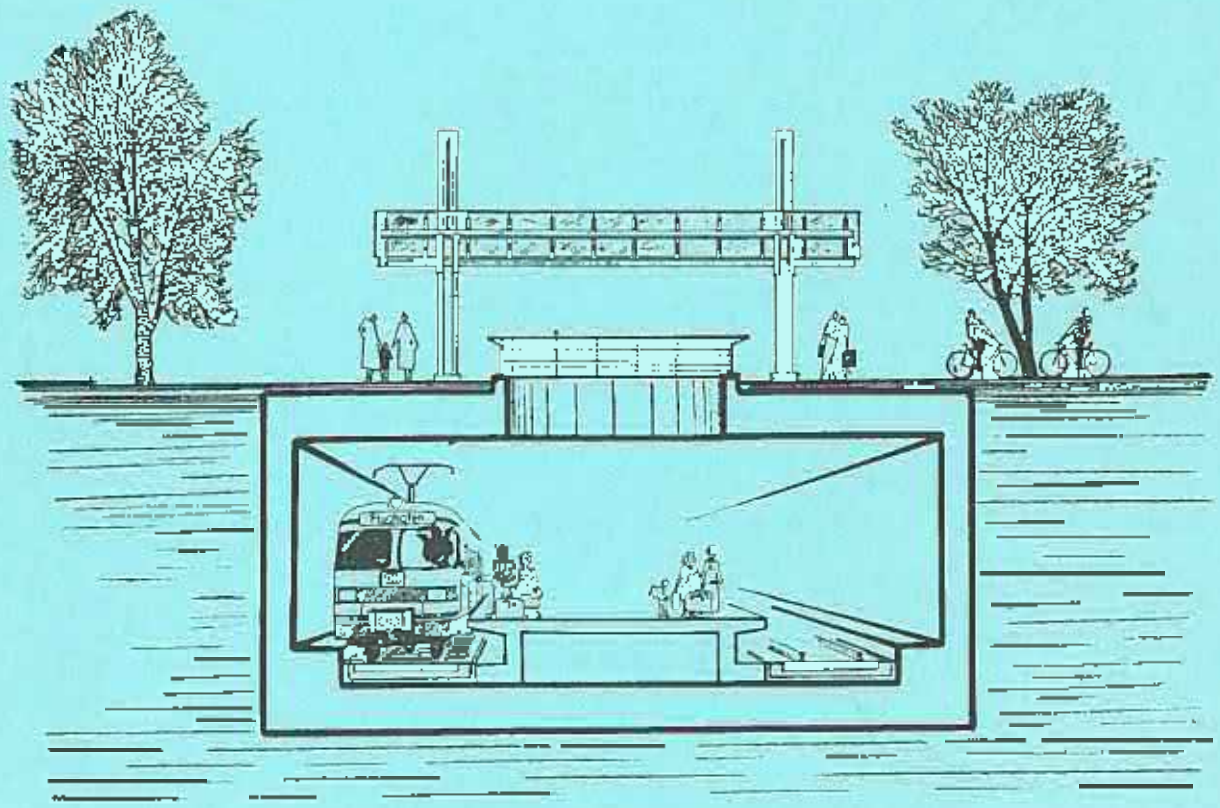
ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT
FÜR S-BAHNTUNNEL E.V.

Flughafen-S-Bahn München:

Die Tunnelstory von Ismaning

Wie sich die Ismaninger Bürger
ihren Tunnel erkämpften



Verbunden werden auch die Schwachen mächtig!
(aus "Wilhelm Tell" von F. Schiller)

Ismaning, im Juni 1991

Die bisherigen Vorstände und Beiräte der

ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL E.V.

Der Verein wurde am 21. Juli 1986 unter der Nummer 11759 beim Amtsgericht München - Registergericht - in das Vereinsregister eingetragen. Das Finanzamt München für Körperschaften erteilte am 25.07.1986 dem Verein die "Vorläufige Bescheinigung" für gemeinnützige Zwecke im Sinne der Abgabenordnung. Der Verein gehört mit der Steuernummer 843/53534 zu den steuerbefreiten Körperschaften.

Bei der Gründungsversammlung am 11.04.1986 wurden in den Vorstand gewählt:

Herr Alfons Ostermaier - 1. Sprecher
Herr Dr. Jürgen David - 2. Sprecher
Herr Martin Sell - 3. Sprecher
Frau Charlotte von Freyburg
Herr Jakob Kraus

In den Beirat wurden berufen:

Herr Dr. Rolf Apel
Herr Dr. Theodor Baumann
Herr Franz Bloch
Herr Hansjörg Langenfass
Frau Renate Reiber
Herr Anton Schulz
Herr Karlhans Wagner

Bei der ordentlichen Mitgliederversammlung am 06. Juni 1989 wurden in den Vorstand gewählt:

Herr Dr. Theodor Baumann - 1. Sprecher
Herr Dr. Jürgen David - 2. Sprecher
Herr Jakob Kraus - 3. Sprecher
Frau Marlies Razavi
Herr Martin Sell

In den Beirat wurden berufen:

Herr Franz Bloch
Frau Marianne Fuchs
Herr Hansjörg Langenfass
Herr Alfons Ostermaier
Herr Max Spitzweck

SCHLOSSMUSEUM ISMANING
Schloßstraße 3a
85737 Ismaning

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorwort	1
2. Planskizzen zum S-Bahn-Ausbau durch Ismaning	2
2.1 Die Lage Ismanings im Großraum München	3
2.2 Die Trasse der Flughafen-S-Bahn führt mitten durch Ismaning	4
2.3 Vom ebenerdigen Ausbau zum Tunnel	5
2.31 EBENERDIGER AUSBAU (Planfeststellung und Stellungnahme der Gemeinde vom 04.12.1974)	5
2.32 KURZE GRABENLÖSUNGEN	6
2.33 LANGE GRABENLÖSUNGEN	7
2.34 KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNGEN	8
3. Grundlagen, Ziele und Konzepte für die Planung des neuen Flughafens und seine Eingliederung in das Umland	9
4. Die Planungen für den S-Bahn-Ausbau durch Ismaning in den 60er und 70er Jahren	14
4.1 Die S 3 fährt: "Freude und Wehmut ..."	15
4.2 Erste Planungen für die Flughafen-S-Bahn	15
4.3 Planfeststellungsverfahren für den EBENERDIGEN AUSBAU der Flughafen-S-Bahn	16
5. Der Kampf um den Tunnel ab September 1985	20
5.1 Eine Bürgergemeinschaft gründet sich und kämpft für den S-Bahntunnel	21
5.2 6.000 Bürger fordern durch ihre Unterschrift einen Tunnel!	22
5.3 Bürgermeister und Gemeinderat: Ja - aber!	23
5.4 Bürgerargumente und Gegengutachten der Bundesbahn	26
5.5 Stimmen gegen einen Tunnel	28
5.6 Die KURZE GRABENLÖSUNG	28
5.7 Die Baukosten für einen Tunnel	31

Seite

6. Vorbereitung auf die Entscheidung 32
6.1 Gutachten von Professor Dr. Floss 32
6.2 Tatsächliche Mehrkosten für die Tunnellösung 33
6.3 Aktivitäten auf der politischen Ebene 36
6.4 F. J. Strauß unterstützt die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG 37
6.5 Trotzdem: DB bereitet dreigeteilte Planfeststellung für eine LANGE GRABENLÖSUNG vor 44
6.6 Letzte Argumente gegen den Tunnel werden entkräftet 45
6.7 Gebhard-Gutachten geht von der LANGEN GRABENLÖSUNG aus 46

7. Entscheidung im Sommer 1988 51
7.1 Riesenerfolg: Bürgergemeinschaft erreicht mehr als 10.000 Widersprüche gegen die LANGE GRABEN-LÖSUNG 51
7.2 Bonn gibt nach! 53
7.3 Schutz gegen Lärm und Erschütterungen 54
7.4 Planfeststellung für die TUNNEL-GRABENLÖSUNG 55
7.5 Von der KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG zur TUNNELLÖSUNG 56

8. Flughafenanbindung über Ismaning - nicht nur über die Schiene, sondern auch über die Straße? 58

9. Schlußwort 61

Presseberichte 63

1. Vorwort

Im Frühsommer 1991 wird der Rohbau des S-Bahntunnels in Ismaning fertiggestellt. Nach zwei Jahren Bauzeit verschwindet die zukünftige Flughafen-S-Bahn im Untergrund. Die Rohbaukosten betragen rund 70 Mio. DM.

Die engagierten Bürgerinnen und Bürger von Ismaning, die sich in der ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL E. V. zusammengeschlossen haben, blicken mit berechtigtem Stolz auf ihren Erfolg zurück. Sie waren es, die den S-Bahntunnel in langjährigem Kampf gegen viele Widerstände durchgesetzt haben.

Immer wieder wird die Bitte nach einem Bericht geäußert, um den Ablauf der Ereignisse zu dokumentieren und einer Legendenbildung vorzubeugen. In der vorliegenden Schrift werden deshalb die wichtigsten Schritte im Ringen um den S-Bahntunnel dargestellt und im Anhang durch chronologisch geordnete Presseberichte belegt. Planskizzen und einige markante Briefdokumente, die für das Verständnis wichtige und notwendige Hintergrundinformationen liefern, sind in den Text eingefügt.

Der erfolgreiche Kampf der Ismaninger um ihren S-Bahntunnel ist ein Lehrstück dafür, wie engagierte Bürger dazu beitragen können, daß sachgerechte und zukunftweisende Lösungen durchgesetzt werden, wenn nötig, gegen den Widerstand örtlicher und überörtlicher Behörden und Politiker.

2. Planskizzen zum S-Bahnausbau durch Ismaning

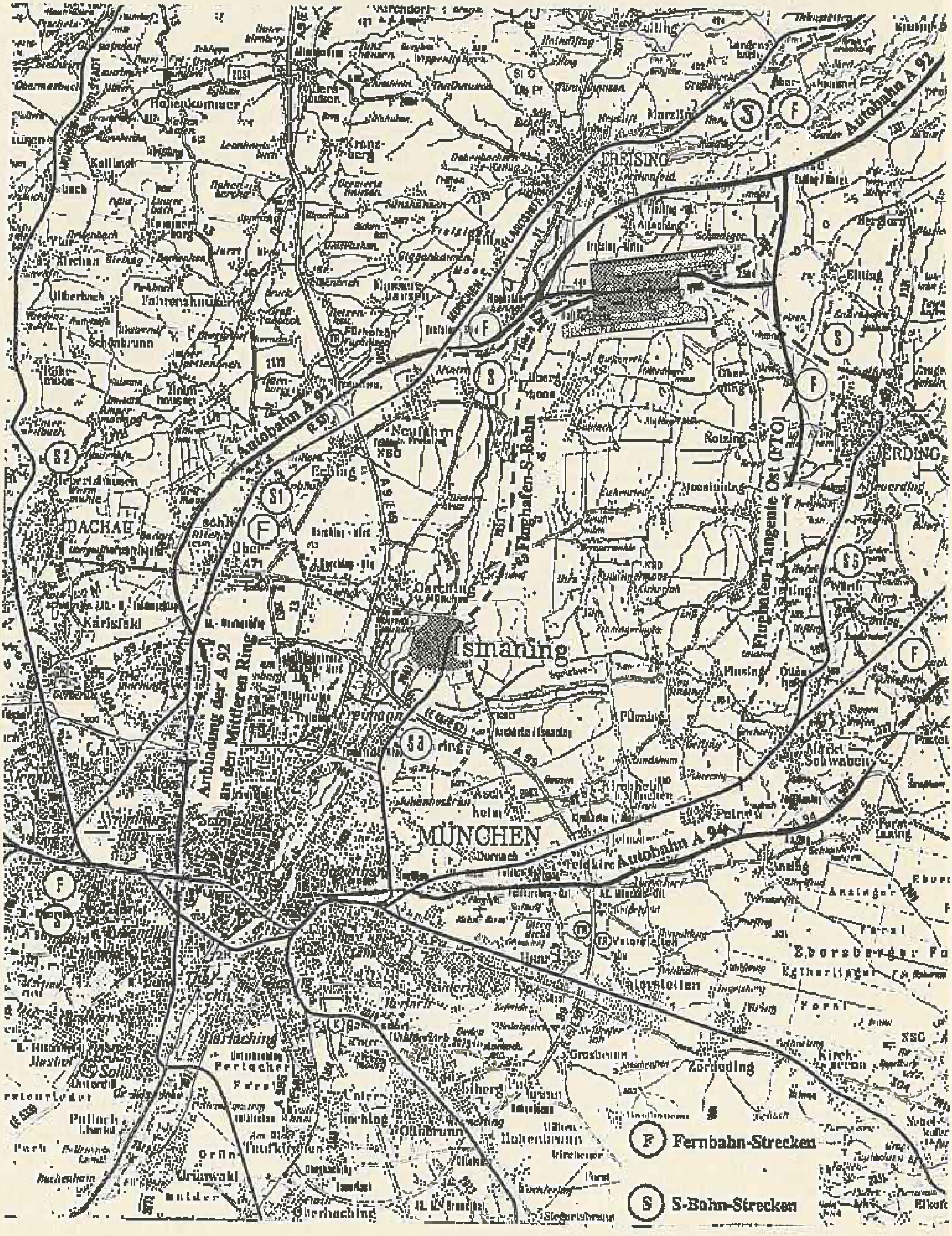
2.1 Die Lage Ismanings im Großraum München

2.2 Die Trasse der Flughafen-S-Bahn führt mitten durch Ismaning

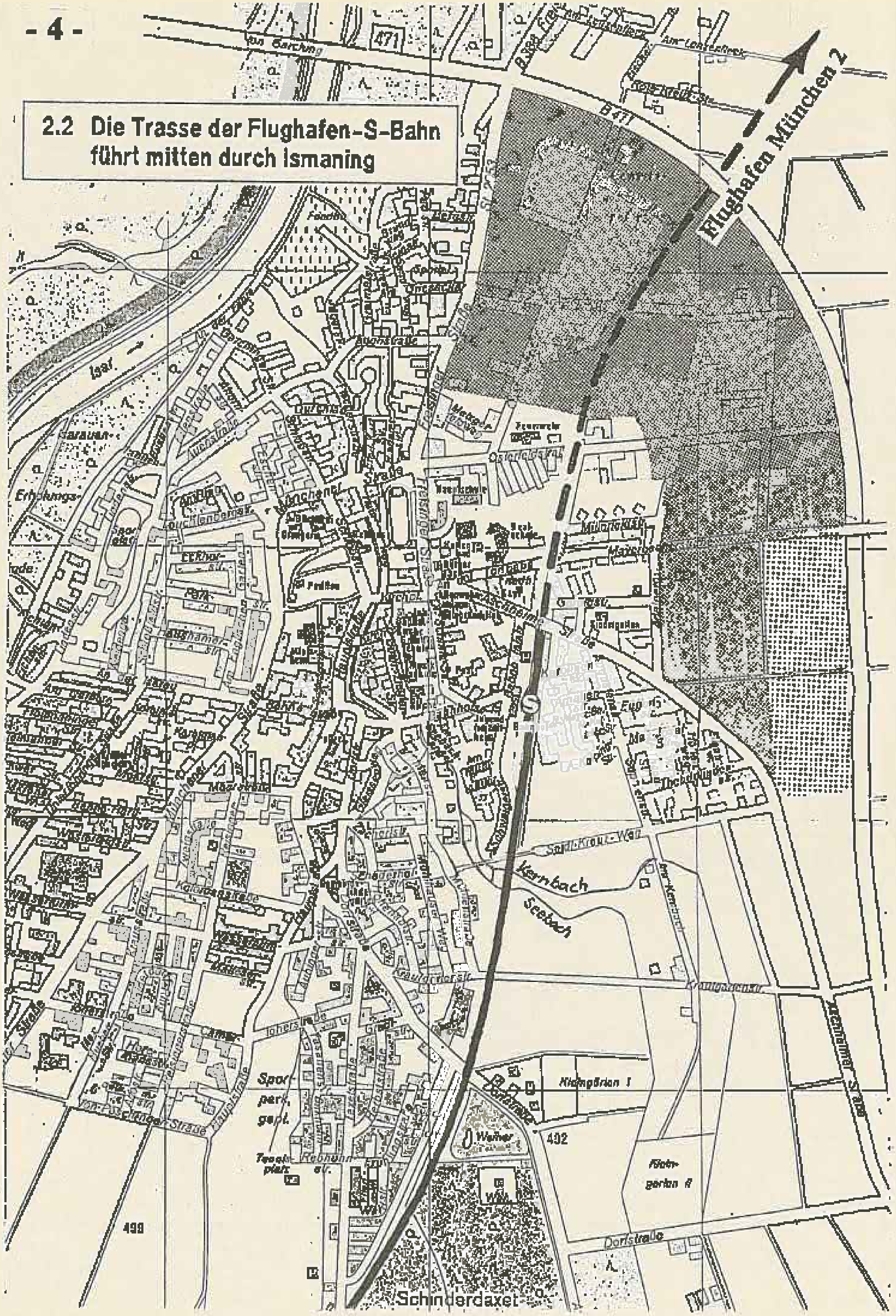
2.3 Vom ebenerdigen Ausbau zum Tunnel

2.31 EBENERDIGER AUSBAU
(Planfeststellung und Stellungnahme der Gemeinde vom 04.12.1974)
2.32 KURZE GRABENLÖSUNGEN
2.33 LANGE GRABENLÖSUNGEN
2.34 KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNGEN

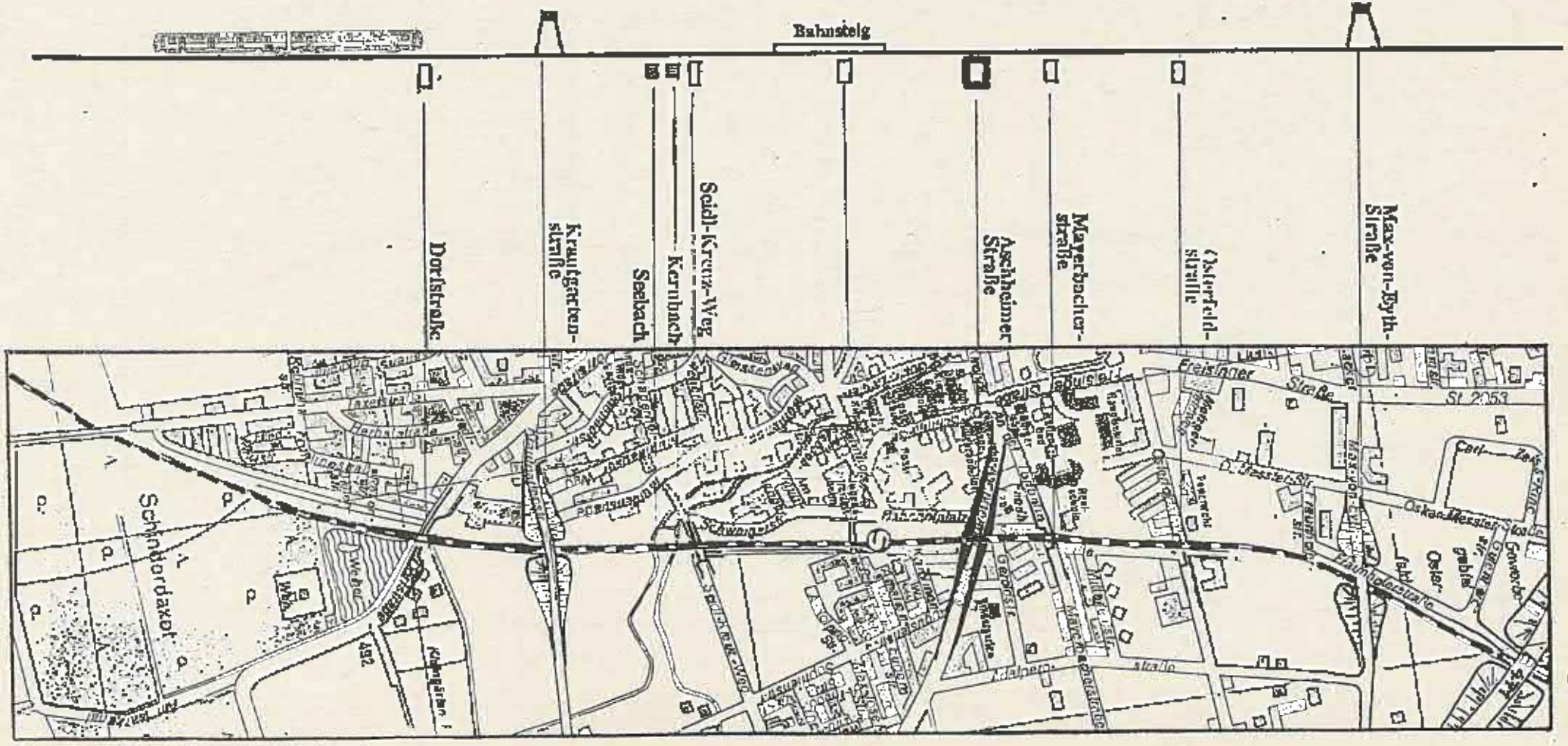
2.1 Die Lage Ismanings im Großraum München

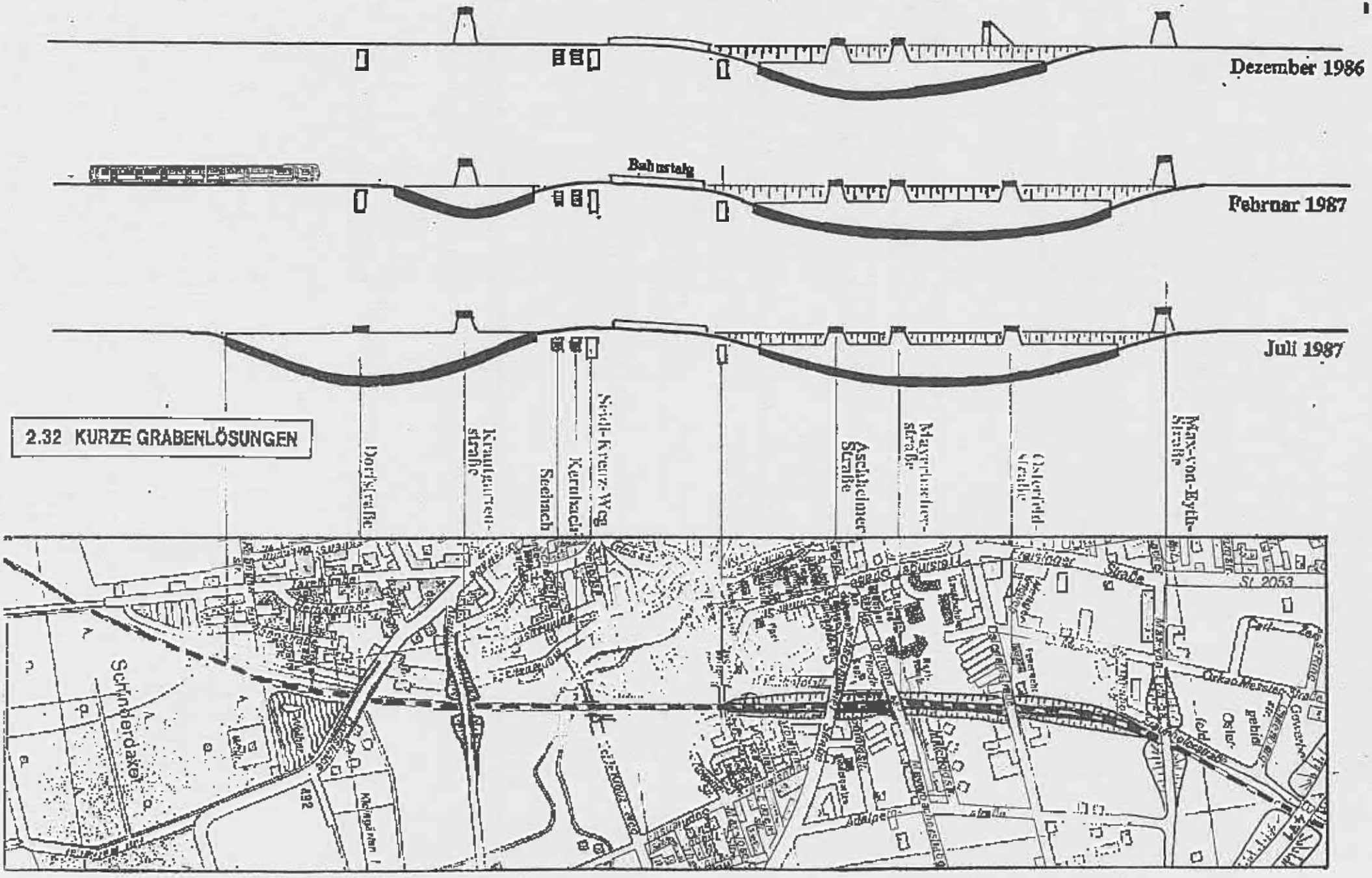


2.2 Die Trasse der Flughafen-S-Bahn führt mitten durch Ismaning

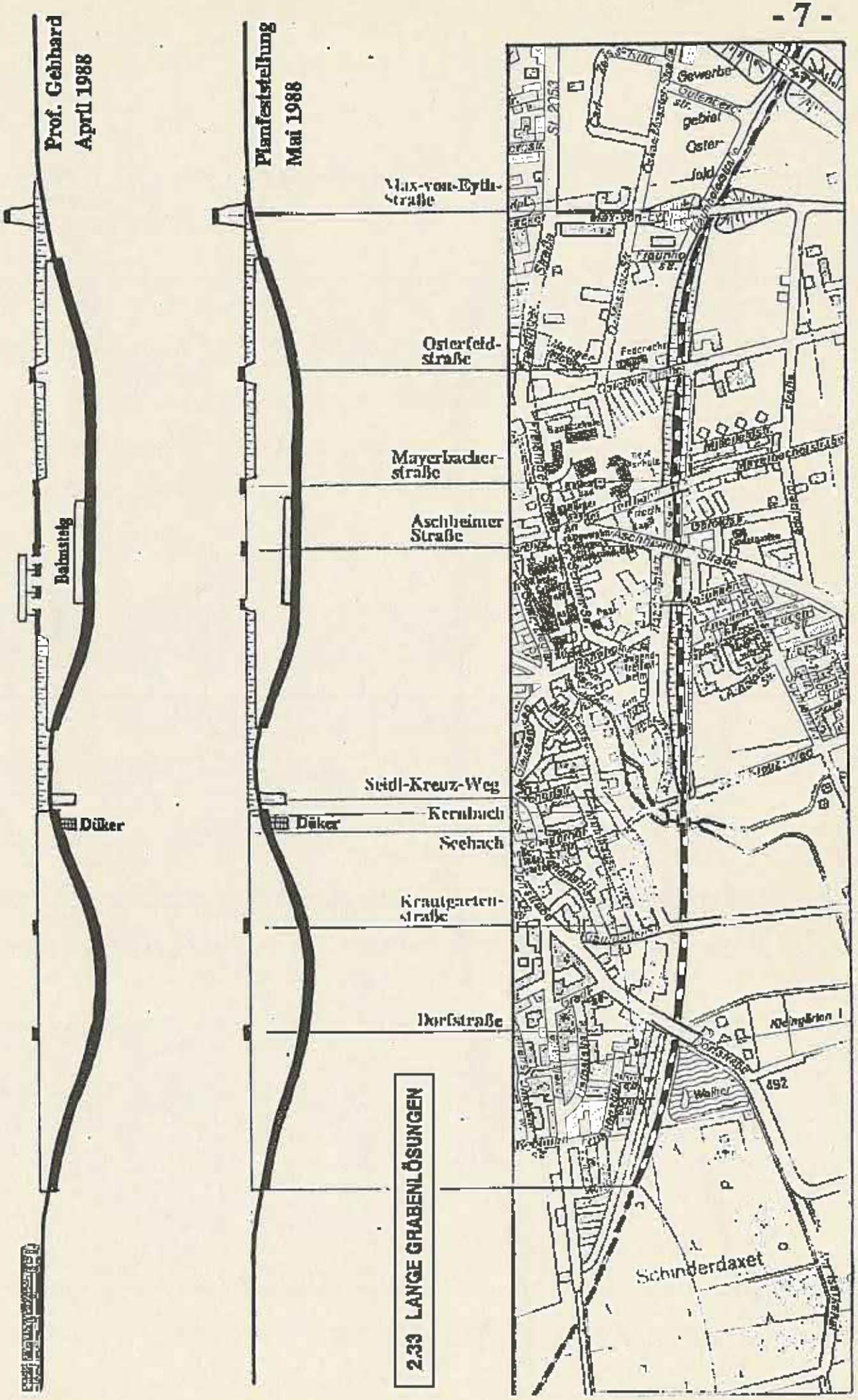


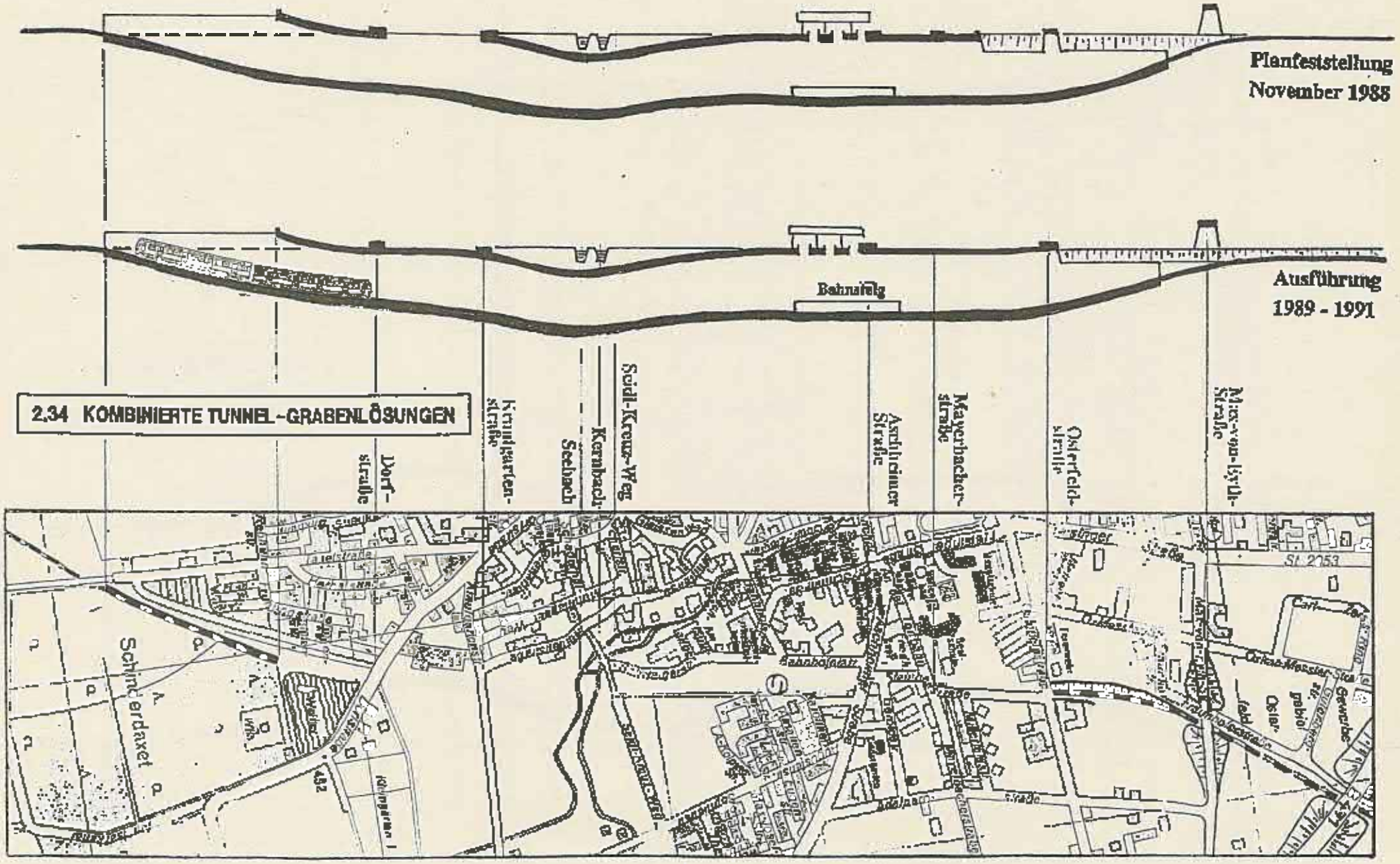
2.31 EBENERDIGER AUSBAU
(Planfeststellung und Stellungnahme der Gemeinde vom 4.12.1974)





2.32 KURZE GRABENLÖSUNGEN


Prof. Gebhard
April 1988
Planfeststellung
Mai 1988
Max-von-Eyth-Straße
Osterfeld-straße
Mayerbacher-straße
Aschheimer Straße
Seidl-Kreuz-Weg
Kernbach
Seebach
Krautgarten-straße
Dorfstraße
Bahnsteig
Düker
Düker
2.33 LANGE GRABENLÖSUNGEN
Gewerbe-gebiet Oster-feld
Schinderdaxet



2.34 KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNGEN

3. Grundlagen, Ziele und Konzepte für die Planung des neuen Flughafens und seine Eingliederung in das Umland

Am 17. Dezember 1960 stürzt über der Münchner Innenstadt ein Flugzeug ab, das kurz vorher in Riem gestartet war. 49 Menschenleben sind zu beklagen.

Dieses Unglück ist einer der Ausgangspunkte für die Planungsabsicht einer Verlegung des Flughafens München-Riem, der für einen Großflughafen ungewöhnlich nah am Stadtgebiet liegt.

Im März 1963 beginnen Expertenkommissionen nach einem zweckdienlichen Gelände für den neuen Flughafen zu suchen. Zwanzig mögliche Standorte werden überprüft, fünf kommen in die engere Wahl, drei erscheinen als geeignet. Im Oktober 1966 leitet die Bayer. Staatsregierung das Raumordnungsverfahren für zwei Standorte ein, für den Hofoldinger Forst und für das Erdinger Moos. Im August 1969 fällt die Entscheidung für den Standort Erdinger Moos. Am 08. Juli 1979 erläßt die Regierung von Oberbayern den Planfeststellungsbeschluß und ordnet seine "sofortige Vollziehbarkeit" an. Im November 1980 wird mit dem Bau begonnen.
Am 16. April 1981 hebt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof diesen Beschluß auf und ordnet einen Baustopp an. Kritik der Richter: Zu großer Flächenverbrauch. Die Flughafen GmbH beschränkt sich daraufhin auf zwei Startbahnen und verringert den Flächenbedarf von 2100 ha auf 1400 ha. Am 08. März 1985 wird der Baustopp aufgehoben; im Mai 1987 werden die Bauarbeiten wieder aufgenommen.

Die Planungen für den neuen Flughafen München II erheben in allen Bereichen einen hohen Anspruch (Seite 11, 12). Dies gilt für den Flughafen selbst ("Prinzip und Merkmal: Transparenz für Licht und Weite"), für seine verkehrsmäßige Anbindung ("in maximal 40 Minuten von München zum neuen Flughafen dank des integrierten Gesamtverkehrssystems") und für seine Einfügung in die umgebende Landschaft ("Die integrierte Insel/-Landschaftsgestaltung - Planung statt Kosmetik").

40 Prozent der Fluggäste sollen mit der S-Bahn zum Flughafen kommen. Hierzu ist die S-Bahn - Linie S3, die seit 1973 eingleisig bis Ismaning führt, zweigleisig auszubauen und zum neuen Flughafen zu verlängern. Die Straßenanbindung des Flughafens soll über die Autobahn A92 und die Flughafentangente Ost (FTO) erfolgen (vgl. Planskizze 2.1 auf Seite 3).

Der Bau des Flughafen München II stellt einen gewaltigen Eingriff in eine weitgehend unberührte Mooslandschaft dar, der in der nördlichen Region von München alle bisherigen Dimensionen sprengt. Umfassende Ausgleichsmaßnamen sind erforderlich. Darunter fallen die Erhaltung und Sicherung eines durchgehenden Grünzuges, welcher die Isarauen im Moosburger und im Ismaninger Raum verbindet (vgl. Seite 12 oben). Das Gutachten MÜNCHNER NORDEN, das im Jahre 1988 im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen von den maßgebenden Fachleuten nach gründlicher Arbeit vorgestellt wird, stellt unmißverständlich klar, daß die landesplanerischen Zielvorgaben in Zusammenhang mit der Flughafenplanung nur erreicht werden können, wenn im Ismaninger Raum zusätzlicher Straßenverkehr vom und zum neuen Flughafen vermieden wird (vgl. Seite 12 unten). Neubaumaßnahmen von Straßen sind in diesem Raum auszuschließen (z.B. ISARPARALLELE). Auch die vorhandenen Straßen können und dürfen eine solche Funktion nicht übernehmen. Die Abstufung der derzeitigen Staatsstraße St 2053 wird hierzu als unabdingbare Voraussetzung genannt (vgl. Seite 12 unten). Die B 388 soll auf die Ostseite der künftigen S-Bahn verlegt werden, um den Ortsteil Fischerhäuser zu umgehen (s. Seite 13).

Nachdem es somit eine direkte Straßenverbindung über Ismaning zum neuen Flughafen nicht geben darf, kommt dem Neubau einer leistungsfähigen Flughafen-S-Bahn umso größere Bedeutung zu.

Die nahtlose Schnittstelle – von Anfang an konsequent verknüpft: Luft, Straße, Schiene

The perfect interface – consistently linked up from the beginning: air, road, rail

Flughäfen sind Schnittstellen unterschiedlicher Verkehrsarten; Ziel jeder Neuplanung ist, sie möglichst nahtlos zu verknüpfen, ein integriertes Gesamtverkehrssystem zu realisieren. München 2 verwirklicht diese Idee. Durch die S-Bahn und einen eigenen Bahnhof im Passagierbereich ist der Flughafen direkt an das 400 Kilometer lange Münchner Schnellbahnnetz angeschlossen. Nur 30 Minuten dauert die Fahrt von der City ins Herz des Flughafens. Taktfolge der über Isarring hinaus verlängerten Linie S 3: 20 Minuten.

Rund 40 Prozent der Fluggäste benützen die S-Bahn, 60 Prozent Auto, Bus oder Taxi. Die Autobahn A 92 München – Deggendorf schließt München 2 an das gesamte Fernstraßennetz an. Selbstverständlich sind Anbindungen im Westen und Osten des Flughafens an das regionale Straßennetz.
Aufkommensschwerpunkt des Flughafens ist der Großraum München. Er stellt 75 Prozent der Reisenden. Sie alle erreichen München 2 bequem und schnell in maximal 40 Minuten – dank des integrierten Gesamtverkehrssystems.

Der Flughafen ist entsprechend seiner Hauptaufkommensrichtungen im Westen und Osten an das überregionale und regionale Straßennetz angebunden.

Den Schwerpunkt des Aufkommens bildet der südwestlich gelegene Großraum München. Sein Quell- und Zielverkehr wird von der Autobahn A 92, München—Deggendorf, über eine eigene Anschlußstelle von Westen her in den Flughafen geführt. Die ursprüngliche Absicht, die A 92 (früher A 921) direkt in den Flughafen zu führen und den Verkehr München—Deggendorf über eine östlich der bisher geplanten Autobahn mit Verknüpfung des Flughafens im Bereich der heutigen Anschlußstelle zu leiten, wurde wegen einer negativ verlaufenen Raumordnung aufgegeben.

Im westlichen Einfahrtsbereich verläuft derzeit nur der Flughafenzubringer von der A 92 mit einer Anschlußstelle an eine Kreisstraße unmittelbar vor Erreichen des Flughafengeländes. Diese in Nord-Süd-Richtung westlich des Flughafens verlaufende Kreisstraße (PB 44) war zusammen mit 2 Ortsanbindungen übrigens die erste von der Flughafen München GmbH mitzutragende Ersatzmaßnahme für Straßen, die durch das Flughafengelände durchschnitten wurden.

Größere Verkehrsbedeutung kommt der östlich des Flughafens verlaufenden neuen Staatsstraße zu, die bereits einen ersten Ausbauabschnitt, der sogenannten Flughafenlängsachse Ost, darstellt. Sie wird bis zur Inbetriebnahme des Flughafens nach Norden verlängert, wo sie über eine weitere Anschlußstelle an die A 92 des Flughafenverkehr von und nach Osten übernimmt. In Richtung Süden wird ihre Verlängerung über Erding hinaus die Verknüpfung mit der A 94, München—Simbach, sicherstellen; hiervon wird der gesamte Verkehr aus den Regionen südlich der Landeshauptstadt profitieren, der ohne Umwegigkeiten über den Münchner Autobahnring, die A 94 und diese östliche Zufahrt geführt werden kann, ohne die kritischen Verkehrsverhältnisse auf der Zufahrt zur A 92 über die A 9, München—Nürnberg, in Kauf nehmen zu müssen.

Metropole Flughafen – die Stadt für sich

Internationaler Flughafen – Verkehrsknoten und urbanes Zentrum:
Unter einem Dach eine ganze Stadt für sich, bevölkert von über 50 000 Menschen täglich. Läden, Boutiquen, Gaststätten, Serviceeinrichtungen aller Art sind für sie da.
Im Zentralgebäude, dem „Marktplatz" des Flughafens: Hotel (3), Banken (4), Post (5), Konferenzräume, Mietwagenfirmen (6), Fluggesellschaften (7), Reisebüros (8), Läden aller Art (1), Apotheke (9), Friseur (10), Gaststätten (2), Informationsschalter (11), Pressezentrum (12), Meeting Point (13), Anschlußraum (14) – ein breitgefächertes Angebot für rund 35 000 Passagiere sowie die Besucher und jeden der über 8 000 Beschäftigten am Flughafen.

Mit seiner Kapazität von 250 000 Tonnen pro Jahr ist der Frachtbereich des neuen Flughafens die bedarfsgerechte Lösung für die Zukunft. Das eigene Vorfeld bietet Platz für sieben Großraumflugzeuge. Fluggesellschaften und Speditionen sind unter einem Dach untergebracht. Bei wachsendem Bedarf läßt sich der Frachtbereich problemlos erweitern.

Arbeitsplatz Flughafen:
Sicher, jetzt und in Zukunft.
Bereits heute, während der Bauphase, arbeiten am neuen Flughafen München rund 10tausend Menschen. Ab 1992, wenn der Flughafen in Betrieb geht, werden dort rund 10 000 Menschen zukunftssichere Arbeitsplätze haben:
Bei Behörden, Speditionen, Fluggesellschaften, Mietwagenfirmen, in den Läden und bei der Flughafengesellschaft.

Vom Auto zum Jet...

...für rund 10 000 Passagiere täglich ein kurzer Weg von nur 50 Metern. Sie kommen mit dem Taxi oder werden mit dem Auto direkt zu ihrem Abflugbereich gebracht. Von der Vorfahrt zum Check-In-Schalter, den Paß- und Sicherheitskontrollen und weiter in den Wartesaal sind es nur ein paar Schritte auf einer Ebene. Wer selbst fährt, parkt kurz an der Vorfahrt, gibt sein Gepäck auf und stellt dann sein Auto auf einem der 7900 Parkplätze ab. Gänge führen von den Parkhäusern und Tiefgaragen direkt ins Terminal zurück.

...und zurück

Ebenfalls etwa 10 000 Passagiere wollen täglich vom Flughafen mit dem Auto weiter zu ihrem Reiseziel. Sie nehmen ein Taxi, werden abgeholt oder fahren selbst. Auch für sie ist der Weg nach der Landung kurz und bequem: Rollbänder und Rolltreppen verkürzen ihnen die Strecke vom Flugzeug zu Paßkontrolle und Gepäckausgabe. Von dort durch den Zoll zur Vorfahrt mit den Taxiständen und Parkplätzen für die Abholer sind es nur dreißig Meter. Wer selbst fährt, hat es auch nicht weit, denn jedem der vier Bereiche sind direkt Tiefgaragen und Parkhäuser zugeordnet, wo das Auto, vor dem Abflug abgestellt wurde.

Prinzip und Merkmal: Transparenz für Licht und Weite

Merkmal der Flughafen-Architektur ist das Prinzip der durchgängig erlebbaren Beziehung zwischen innen und außen. Transparenz charakterisiert das Zentralgebäude in allen seinen Ebenen genauso wie das Terminal mit den Abfertigungsbereichen. Verglaste Dächer und Glasfassaden zur Vorfahrtsstraße und zum Vorfeld erlauben Bezüge und Durchsicht, vermitteln Licht, Offenheit und Weite bereits auf das Erlebnis des Fliegens vor.

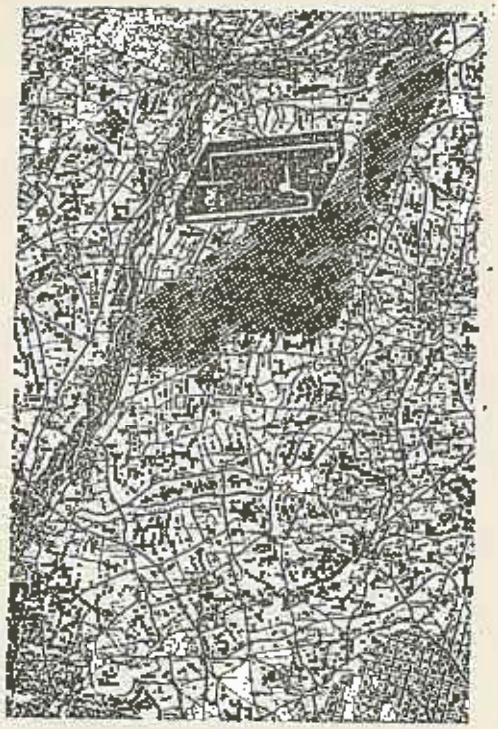
Durchsichtigkeit, Offenheit, Landschaftsbezug – der weiße Flughafen im Grünen: bestimmende Faktoren für die Architektur des Passagierbereichs verbindlich aber auch für alle anderen Bauten.
Beispiel Verwaltungsgebäude: offene Ebenenwechsel erzeugen Durchlässigkeit, weite gläserne Fassaden erlauben das Wechselspiel zwischen Arbeitswelt und Natur.

Verbindliches Konzept

Zusammenstellung nach Veröffentlichungen der FLUGHAFEN MÜNCHEN GMBH gemäß Seite 63

Flughafen in der Landschaft: Die integrierte Insel

Alleen, offene und geschlossene Heckenreihen, Einzelbäume oder Baumgruppen – sie ergeben den Landschaftscharakter des Erdinger Moos'. Er wird auch innerhalb des Flughafenzaunes beibehalten. Die Struktur der Umgebung prägt das Erscheinungsbild des Flughafens. Trotz Kontrast ist der Übergang zwischen Kultur- und Verkehrslandschaft fließend.



M

Landschaftspflege und Landschaftsgestaltung wurden von Anfang an als wesentlicher Bestandteil der Planung des neuen Flughafens.

Conservation and landscaping were from the very beginning important aspects for planning the new airport.

Landschaftsgestaltung – Planung statt Kosmetik

Zusammenstellung nach Veröffentlichungen der FLUGHAFEN MÜNCHEN GMBH gemäß Seite 63

Gutachten München Norden

Jegliche weitere Belastung des Isartals, des Auwaldes und des Vorlandes sollten unbedingt unterbleiben. Der Erholungsverkehr sollte nicht weiter intensiviert, sondern durch regulierende Maßnahmen gesteuert werden. Die Ackerzonen im Vorland der Isarauen sollten nach Möglichkeit extensiviert und besser durchgrünt werden.

Der Neubau (A 921) oder Ausbau (St 2053) von Straßen in diesem wertvollen und schutzempfindlichen Landschaftsraum würde zu gravierenden irreversiblen Schädigungen führen und ist aus ökologischer Sicht unbedingt abzulehnen.

Raum Ismaning, Unterführung

Zur Entlastung Ismanings und Unterföhrings vom ortsfremden Durchgangsverkehr wird die

- Planung des Neubaus der Kraftstraße M3 zwischen Föhringer Ring und der A 99 mit neuer Anschlußstelle der B 471 an die A 99 – übernommen.

Damit verbunden ist auch die Erschließung des Gewerbegebiets-Unterführing und des überörtlichen Erholungsgebiets Feringa–See über die M 3.

Zum Schutz des Ortsteils Fischerhäuser und zur Steigerung der Attraktivität vorgenannter Umgehung von Ismaning und Unterföhring wird eine

- Verlegung der B 388 auf die Ostseite parallel der künftiger Flughafen-S-Bahn S 3 vorgeschlagen.

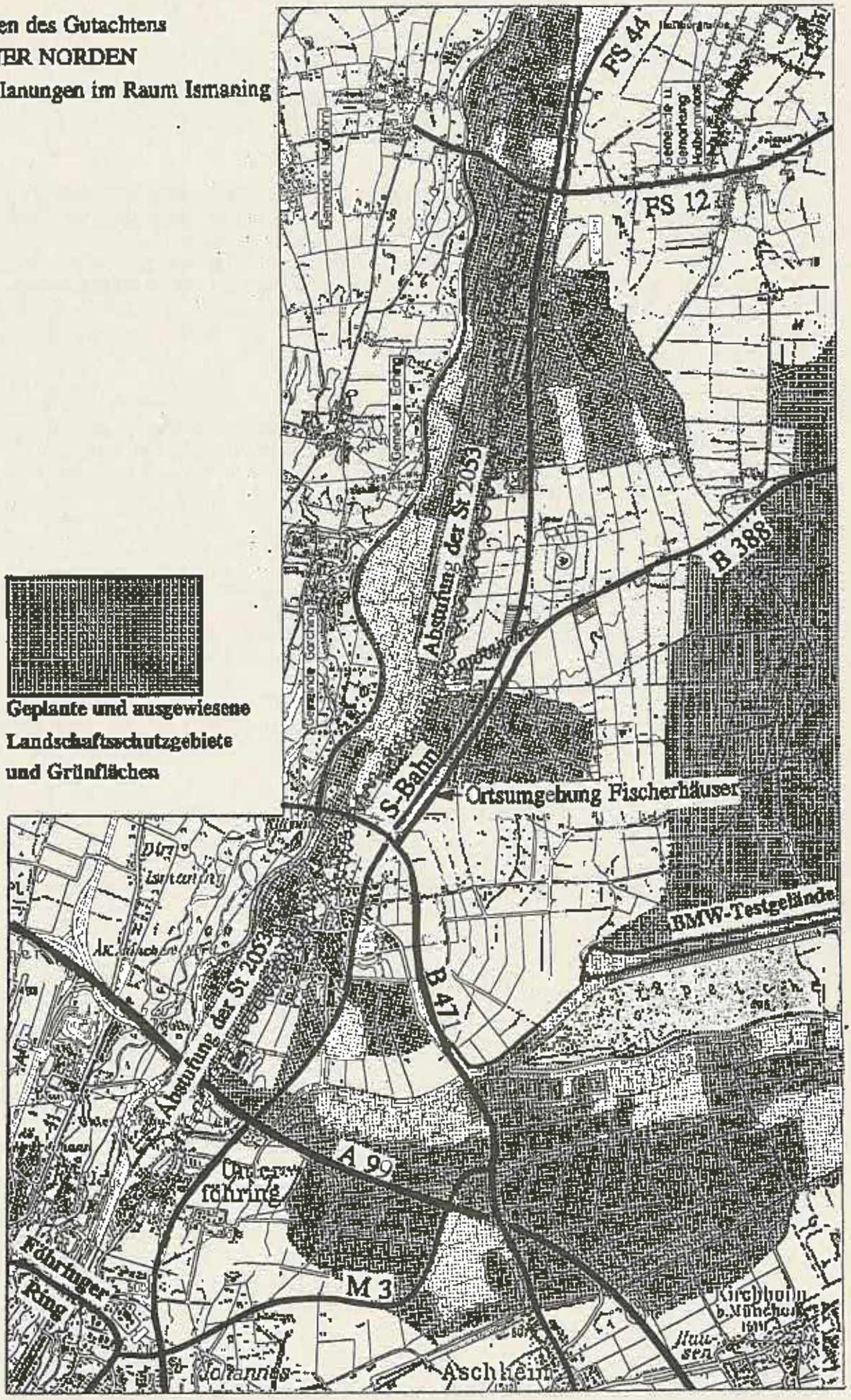
Damit können die derzeitige St 2053 und B 388 zwischen Fischerhäuser und Unterföhring zur Gemeindeverbindungsstraße herabgestuft werden.

Zum Schutz der natürlichen Landschaft östlich der Isarauen und zum Erhalt der dortigen Erholungsgebiete wird eine Abstufung der St 2053 nördlich des Ortsteils Fischerhäuser als gerechtfertigt angesehen.

Der Neubau des Autobahnteilstücks vom Flughafen zum Feresstraßenring A 99 als A 921 wird als nicht vertretbar angesehen. Eine zuvor beabsichtigte derartige Verbindung wurde bereits früher landesplanerisch negativ beurteilt. Die Leitlinie der Priorisierung des öffentlichen Personennahverkehrs würde den Neubau dieser Autobahntrasse parallel zum Neubau der Flughafen-S-Bahnlinie widersprechen, abgesehen von der weiteren Zerschneidung der Landschaft und den Emissionseinwirkungen im Gebiet östlich der Isar.

Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen

Empfehlungen des Gutachtens
MÜNCHENER NORDEN
für Straßenplanungen im Raum Ismaning



Geplante und ausgewiesene Landschaftsschutzgebiete und Grünflächen

4. Die Planungen für den S-Bahn-Ausbau durch Ismaning in den 60er und 70er Jahren

Seit der Festlegung des Flughafen-Standortes Erdinger Moos im Jahre 1969 steht fest, daß die S-Bahn-Linie S3 über Ismaning hinaus zum neuen Flughafen verlängert werden soll (Planskizze 2.1).

Eine weitere wichtige Randbedingung für den in der Entstehung begriffenen MÜNCHNER VERKEHRSVERBUND (MVV) sind die Olympischen Spiele 1972, für die Ende der 60er Jahre die Vorbereitungen anlaufen. Der Bau der U-Bahn und der unterirdischen S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof wird vorangetrieben. Nach langem Streit hatte man Mitte der 60er Jahre Abstand genommen vom kleinkarierten Konzept einer "Unterpflasterbahn", einer über eine kurze Strecke im Zentrum unterirdisch geführten Trambahn, und den zukunftweisenden Beschluß gefaßt, eine echte U-Bahn zu bauen und die S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof in einem Tunnel zu führen.

Anfang 1970 beginnt man auch in Ismaning, sich mit der Verlängerung der S-Bahn zum neuen Flughafen zu befassen. So meint Bürgermeister Zeitler auf der Bürgerversammlung im Januar 1970, "Ismaning bleibe nicht mehr lange Endstation dieser Bahnstrecke. Es sei die wirtschaftlich günstigste und somit vernünftigste Lösung, die Linie bis zum neuen Verkehrsflughafen ... zu verlängern." (SZ/Stadtanzeiger 09.01.1970)

In diesem Punkt sollte Bürgermeister Zeitler recht behalten!

Die Planskizze 2.2 zeigt, welch einschneidende Wirkung eine Verlängerung der S-Bahn-Linie S 3 über ihren bisherigen Endpunkt, den "Wildwestbahnhof" am Ende der Bahnanlagen, auf die Gemeinde hat. Die bisher eingleisige Strecke soll zweigleisig ausgebaut werden, und es sollen mindestens doppelt so viele S-Bahn-Züge wie bisher und außerdem noch andere Züge fahren.

Bereits zu diesem Zeitpunkt ist klar zu erkennen, daß die Gestaltung des S-Bahn-Ausbaus für die Zukunft Ismanings von entscheidender Bedeutung ist.

4.1 Die S 3 fährt: "Freude und Wehmut ..."

Der MVV nimmt am 1. Oktober 1973 den S-Bahn-Verkehr von München nach Ismaning auf und löst damit ein altes Versprechen ein. Bürgermeister Zeitler begibt sich auf Jungfernfahrt. Die Bürgerinnen und Bürger sammeln erste Erfahrungen mit der S 3.

"In die Freude über das neue Schnellverkehrsmittel mischt sich jedoch bei fast allen Einwohnern der Gemeinde ein Wehmutstropfen: Die Pfeifsignale, die die S-Bahn an zwei noch nicht abgesicherten Bahnübergängen ausstößt, sind besonders für die in der Nähe der Bahn wohnenden Bürger eine unzumutbare Belästigung ..." (SZ/Stadtanzeiger 09.10.1973).

Wenn schon Pfeifsignale für die Betroffenen eine unzumutbare Belästigung darstellen ...!

4.2 Erste Planungen für die Flughafen-S-Bahn

Noch ist Ismaning Endstation der Linie S 3, aber die Planung für die Verlängerung zum neuen Flughafen im Erdinger Moos läuft bei der Bundesbahn bereits auf vollen Touren.
Die Gemeinde wünscht eine moderne und umweltfreundliche Trassenführung, und Walter Bartel fordert auf der Bürgerversammlung 1974, "die Verlegung der S-Bahn innerhalb des geschlossenen Ortsbereiches in einen Graben zu betreiben ...". Er sieht die Möglichkeit, "diesen im Bereich des Bahnhofs nach oben zu schließen ... Auch im Rathaus liebäugelt man mit dem Bau einer Röhre für die S-Bahn." (SZ/Stadtanzeiger 01.02.1974)

Die Bundesbahn hält von einer solchen Lösung jedoch nichts, weil diese angeblich mit viel zu hohen Mehrkosten verbunden ist. In der Gemeinderatssitzung vom 09.04.1974 erklärt Bürgermeister Zeitler,

> "daß im Gespräch mit der Bundesbahn der Bau einer Röhre diskutiert wurde, die eine Länge von 2,5 km haben müßte. Diese konnte als Verhandlungspunkt nicht eingebracht werden, weil eine Röhre gegenüber dem normalen Ausbau den zehnfachen Betrag, in unserem Falle 250 Mio. DM statt geplanter 25 Mio. DM kostet."

Die Kostenangabe von 250 Mio. DM für einen 2,5 km langen Tunnel in Ismaning kann nur als eine sehr grobe Schätzung angesehen werden und entbehrt damit jeglicher fundierter Grundlage. Gleichwohl wird sie von der Gemeinde - aus welchen Gründen auch immer - kritiklos hingenommen und dient in den folgenden 13 Jahren als Begründung dafür, daß sie sich die Forderung der Bürgerschaft nach einem S-Bahntunnel nicht zu eigen macht.

Am 16.08.1974 berichtet der Münchner Merkur: "Zweites Gleis nicht ohne Probleme - Ismaning diskutiert Bahnprojekt - Landwirte fordern Zufahrt für Felder über Osterfeldstraße" und am Schluß "Bahn lehnt Lärmschutzmaßnahmen ab". In Ismaning machen sich zunehmend Befürchtungen hinsichtlich der künftig zu erwartenden Belastungen und Nachteile breit. Der Stadtanzeiger der SZ schreibt am 15.11.1974: "Bald alle fünf Minuten eine S-Bahn durch Ismaning - Ausbau erfordert viele Kreuzungsbauwerke; Ortsbild wird verändert ...".

4.3 Planfeststellungsverfahren für den EBENERDIGEN AUSBAU der Flughafen-S-Bahn

Seit 1974 läuft das Planfeststellungsverfahren für den EBENERDIGEN AUSBAU gemäß Planskizze 2.31. Die vorgeschriebenen Bekanntmachungen werden nur in den Ismaninger Ortsnachrichten veröffentlicht. Über die abgehaltenen Versammlungen und Aussprachen im Ort, auf denen immer wieder die Forderung nach einem Tunnel vorgebracht wird, wird kaum noch berichtet. In den großen Tageszeitungen SZ und MM finden sich jedenfalls hierzu keine Artikel.

Die Medien werden von Ismaning aus offensichtlich nicht angesprochen und sind deshalb auch nicht interessiert. Eine den Verantwortlichen vielleicht willkommene Ruhe bzw. Resignation breitet sich im ganzen Dorf aus. Kein Wunder, daß nur rund 40 Ismaninger gegen das fragwürdige Bauvorhaben gemäß Planskizze 2.31 Widerspruch einlegen.

Mit Schreiben vom 04.12.1974 teilt die Gemeinde dem Landratsamt ihre Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren mit: Grundsätzlich besteht Einverständnis mit dem ebenerdigen Ausbau der S-Bahn. Es sind lediglich noch einige kleinere Forderungen zu berücksichtigen. Auf den folgenden Seiten 17, 18 ist die gemeindliche Stellungnahme nachzulesen.

An das
Landratsamt München

8 München 90
Schönstrasse 14

Wt/Oz 4. Dezember 1974

Planfeststellungsverfahren für den Neubau des zweigleisigen Streckenabschnittes zwischen dem Bahnhof Ismaning und der westlichen Flughafengrenze

Die Gemeinde Ismaning hat die Unterlagen für den zweigleisigen Streckenabschnitt vom Bahnhof Ismaning bis zur westlichen Grenze des neuen Flughafens öffentlich ausgelegt.

Der Gemeinderat hat sich mit den Plänen in mehreren Sitzungen befasst. Der Bevölkerung wurde bis zur endgültigen Beschlußfassung am 12. Nov. 1974 Gelegenheit gegeben in die Unterlagen einzusehen und ihre Einwendungen vorzubringen.

Die von den Gemeindebürgern vorgebrachten Einwendungen fügen wir Ihnen in der Anlage bei.

Die Gemeinde Ismaning nimmt zum Planfeststellungsverfahren wie folgt Stellung:

Gegen die Trassenführung bestehen keine Einwände, jedoch ist bei der Ausführung folgendes zu berücksichtigen:

1. Der bestehende Fußweg östlich des Bahnhofes, der in den Plänen nicht eingezeichnet ist, wird in nördlicher Richtung bis zur Aschheimerstrasse weitergeführt.

2. Durch die Unterführung der Aschheimerstrasse wird der Zugang zum Friedhof und zu den Anwesen Aschheimerstrasse 11, 12, 14 und 16 abgeschnitten. Ferner weisen wir darauf hin, daß das Anwesen Aschheimerstrasse 6, auf dem sich ein Fuhrunternehmen mit einem Brennstoffhandel befindet, in seiner Substanz und das Geschäft in seiner Existenz gefährdet wird.
Die Anwesen Aschheimerstrasse 12, 14 und 16 müssen über den kürzest möglichen Weg und zwar über die Augustenstrasse erreichbar sein. Zu diesem Zweck muß eine neue Verbindung von der Augustenstrasse in westlicher Richtung geschaffen werden. Die Aschheimerstrasse wird künftig stärker von landwirtschaftlichen Fahrzeugen benützt. Aus diesem Grunde sollte die Steigung in östlicher Richtung unter 4 % betragen. An der Einmündung der Adalperostrasse muß eine Abbiegesper angelegt werden um den Abbiegeverkehr zur Meyerbacher- und Geroldstrasse zu ermöglichen. Ferner ist die Strasse bis zur Einmündung in die Max-Josef-Strasse den neuen Gegebenheiten anzupassen.

3. Die Bewohner nördlich der Aschheimerstrasse müssen eine direkte fußläufige Verbindung zum Bahnhof erhalten. Ferner ist für die Fußgänger aus dem Ortsbereich ein geradliniger Zugang von der Aschheimerstrasse zum Bahnsteig notwendig.

4. Die Gemeinde Ismaning ist bereit, die Meyerbacher- und Osterfeldstrasse für den Durchgangsverkehr zu sperren. Dafür muß eine neue Strassenverbindung mit Überführung im Gewerbegebiet von der Freisinger- über die S-Bahn zur Osterfeldstrasse geschaffen werden. Die Meyerbacherstrasse erhält eine Fußgängerunterführung. Die Osterfeldstrasse ebenfalls eine Fußgängerunterführung, wobei untersucht werden sollte, ob eine Durchfahrt (Aufweitung) für landwirtschaftliche Fahrzeuge möglich ist. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, daß die Zustimmung zur Sperrung der Osterfeld- und Meyerbacherstrasse nur gegeben wird, wenn im Gewerbegebiet eine neue Überführung und die Strassenanschlüsse bis zur Freisinger- und Osterfeldstrasse geschaffen werden. An den Kosten beteiligt sich die Gemeinde Ismaning nicht.

- 17 -

5. Die Unterführung des landwirtschaftlichen Weges in Verlängerung der Gewerbeüberführung unter der B 471 zur landwirtschaftlichen Flur und mit den Überführungen der B 471 des Grünfleckstrassl und des Schafweidstrassl besteht Einverständnis.

6. Die Überführung der Wiesstrasse soll etwas nach Süden gerückt werden um die Erhaltung des Sportplatzes zu gewährleisten.

7. Der Damm für die Überführung der B 388 soll möglichst von der bestehenden Kleinsiedlung abgerückt werden, gegebenenfalls sollte eine andere technische Lösung gefunden werden, um die Beeinträchtigung der Siedlung möglichst gering zu halten.

8. Am östlichen Böschungsfuß der B 388 muß auf Grund der Verkehrsfrequenz eine Abbiegespur angelegt werden.

9. Die Zufahrt zu dem Anwesen Haltenberger muß gewährleistet sein. Die Forderung wird von der Gemeinde unterstützt. Herr Haltenberger hat ersucht, die bestehende direkte Zufahrt zu seinem Anwesen zu erhalten. Wegen der Nähe seines landwirtschaftlichen Betriebes sollte die Zufahrt unterführt werden.

10. Um die freie Landschaft nicht übermäßig zu stören, darf die Bahntrasse im Aufenbereich nicht auf einem Damm, sondern möglichst in einem Einschnitt geführt werden. Die geologischen Verhältnisse lassen dies ohne weiteres zu. Dadurch werden auch die Überführungen der Strassen und Wege niedriger.

11. Entlang der S-Bahntrasse sind im Gemeindebereich für die Bewirtschaftung der Flur die erforderlichen Wege anzulegen.

12. Soweit die S-Bahn an bestehenden Wohngebäuden vorbeiführt, ist die Beeinträchtigung für die Anlieger durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen möglichst gering zu halten.

Die Kreuzungsbauwerke an den gemeindlichen Strassen und Wegen werden durch die Flughafen S-Bahn verursacht. Die Kosten gehen allein zu Lasten der Deutschen Bundesbahn. Sie müssen im Ortsbereich Brückenklasse 6o , an der Grünfleck- und Wiesstrasse Brückenklasse 3o, alle anderen Brücken Klasse 12 erhalten.

Durch die Auflassung der Mayerbacherstrasse und der Osterfeldstrasse wird die Überführung im Gewerbegebiet notwendig. Die Bundesbahn muß sich verpflichten, diese Überführung einschließlich der Anbingung an die Freisingerstrasse (St 2o53) und die Osterfeldstrasse (Flur Nr. 10o4) auszubauen. Vor der Planfeststellung ist eine Vereinbarung gemäß § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz abzuschließen.

Gemeinde Ismaning

Anlage N:

Einwendungen der betroffenen Bürger
1 Lgeplan

18

Die Planskizze 2.31 zeigt, wie Ismaning - selbst bei Berücksichtigung der gemeindlichen Forderungen - heute aussehen würde, wenn diese Planung realisiert worden wäre:

- Zerschneidung der Ortschaft durch die zweigleisige, ebenerdige S-Bahn
- Unterführung der Aschheimer Straße unter der S-Bahn in einem Betontrog. Bahnhofstraße, Steinheilstraße und Augustenstraße können damit nicht mehr in die Aschheimer Straße einmünden.
- Sperrung von Mayerbacher-, Osterfeld- und Dorfstraße
- Überführung von Krautgarten- und Max-von-Eyth-Straße über die S-Bahn mit entsprechenden Dammbauwerken; Schließung der Einmündung von Mühlenstraße und Mühlhauser Weg in die Krautgartenstraße.
- Fußgängerunterführungen unter der S-Bahn bei Osterfeld-, Mayerbacher- und Dorfstraße, beim Seidel-Kreuz-Weg und bei der Bahnhofstraße (letztere als Bahnsteigunterführungen)
- Überquerung von Kern- und Seebach durch die S-Bahn
- Entfall der Liegewiese am westlichen Ufer des Eisweihers wegen des zweiten S-Bahngleises
- Belastung der Anwohner entlang der gesamten Bahnstrecke durch Lärm und Erschütterungen, da bei einem EBENERDIGEN AUSBAU wirksame Schutzmaßnahmen nicht möglich sind.

Abgesehen von einigen unbedeutenden Ergänzungen bleibt es bis 1985 im wesentlichen bei den Planungsvorstellungen, wie sie im Schreiben der Gemeinde an das Landratsamt München vom 04.12.1974 niedergelegt sind. Zum Planfeststellungsbeschluß kommt es jedoch zum Glück nicht mehr, weil inzwischen der 1980 begonnene Flughafen-Neubau wegen zahlreicher Gerichtsverfahren im Jahre 1981 gestoppt wird.

Dennoch oder auch gerade deshalb verstummt bei den Ismaningern die Forderung nach einem Tunnel in dieser Phase nie. Trotz der Gefahr, von der Gemeindespitze und der Mehrheit der Kolleginnen und Kollegen spöttisch belächelt zu werden, wird diese Forderung von einzelnen Gemeinderatsmitgliedern immer wieder vorgetragen, leider erfolglos.

5. Der Kampf um den Tunnel ab September 1985

Mitte 1985 ändert sich im Dorf schlagartig die Situation, als kurz vor den Sommerferien bekannt wird, daß die Bundesbahn für den Aus- und Neubau der Flughafen-S-Bahn in Ismaning ein neues Planfeststellungsverfahren durchführen muß. Der langjährige Baustop am Flughafen München II erfordert diese Maßnahme.

Für die Ismaninger ergibt sich so die Chance, die Fehlplanung nach Planskizze 2.31 zu verhindern und eine der Zukunft angemessene, dem technischen Standard des neuen Flughafens vergleichbare und umweltfreundliche Bahnanlage zu erhalten.

Jetzt stellt sich die Frage: Wird die Gemeinde diese einmalige Chance für eine grundsätzliche Änderung ihrer Planung nutzen? Wenn nicht: Wer packt dann an? und Wie packt man an?

"Wir könnten viel, wenn wir zusammenstünden."
(aus "Wilhelm Tell" von F. Schiller)

5.1 Eine Bürgergemeinschaft gründet sich und kämpft für den S-Bahntunnel

Auf Betreiben und Einladung von A. Ostermaier treffen sich mit ihm Ende September 1985 im Gasthof Post F. Bloch, Dr. J. David, H. Langenfass und M. Sell. Beraten wird über die Gründung einer BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL. Schnell ist man sich einig: Alle bieten ihr Wissen und Können und vor allem ihr Engagement an und werden fortan aktiv in der Gemeinschaft mitarbeiten. Einige Monate später erweitert sich der Kreis um Dr. R. Apel, Dr. Th. Baumann und J. Kraus. Der Kern der am 21.07.1986 ins Vereinsregister eingetragenen Bürgergemeinschaft steht damit.

Mitte Oktober beschließt "die Runde", eine groß angelegte mehrwöchige Informationskampagne zu starten. Als Medien sollen alle Tageszeitungen und Anzeigenblätter, insbesondere die ISMANINGER ORTSNACHRICHTEN sowie Flugblätter und Plakate in den Dienst der Sache gestellt werden. Anders als bei dem Planfeststellungsverfahren zehn Jahre davor sollen die Ismaninger dieses Mal umfassend und eingehend mit den Problemen, die der Aus- und Neubau der S-Bahn-Stecke durch Ismaning mit sich bringt, vertraut gemacht werden. Insbesondere will man über die Vorteile eines Tunnels, über seine tatsächlichen Kosten und über seine Finanzierbarkeit informieren.

Zu dieser Zeit wird in der Presse über einen 3,2 km langen Tunnel berichtet, der für die Bundesbahnneubaustrecke Frankfurt - Stuttgart bei Forst im Rheintal gebaut wird. Dieser in offener Bauweise errichtete Tunnel liegt ganz im Grundwasser. Die Rohbaukosten liegen bei 85 Mio. DM. Damit wird auch jedem Laien deutlich, was von der Kostenangabe von 250 Mio. DM für einen 2,5 km langen S-Bahntunnel in Ismaning zu halten ist.

Wichtiges Ziel dieser ersten Phase: Mit Hilfe einer soliden Informationsgrundlage und einer nachdrücklichen und durch ihre Vielzahl beeindruckenden Willensäußerung der Ismaninger wahlberechtigten Bevölkerung soll es gelingen,

- Gemeinderat und Gemeindeverwaltung auf die Ziele der Bürger einzuschwören. Erwartet wird, daß dann beide Organe ihre bisherige Ablehnung des Tunnels aufgeben und sich offensiv für eine Lösung zum Wohle der Bürger, d.h. für einen Tunnel einsetzen.

- alle mit der S-Bahn-Planung befaßten regionalen sowie überregionalen Behörden von der Notwendigkeit und den Vorteilen einer Tunnellösung zu überzeugen.

Um dies zu erreichen, wird eine groß angelegte Unterschriftenaktion durch Presseveröffentlichungen und zwei gut besuchte Informationsveranstaltungen im Ismaninger Bürgersaal vorbereitet und noch im Dezember 1985 durchgeführt.

5.2 6.000 Bürger fordern durch ihre Unterschrift einen Tunnel!

Der Kopf der Unterschriftenlisten sieht wie folgt aus:

Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel
Unterschriftensammlung

Ort: Ismaning Name des Sammlers: .....

Wir, die Unterzeichneten, unterstützen die Forderung nach einer Tunnellösung für die S-Bahn im Ortsbereich von Ismaning.
Wir bitten und fordern den Gemeinderat von Ismaning auf,

a) frühere, nicht die Tunnellösung beinhaltende Beschlüsse aufzuheben und unverzüglich die Tunnellösung zu beschließen,

b) die Gemeindeverwaltung zu beauftragen, mit Dritten getroffene, der Tunnellösung entgegenstehende Absprachen und Vereinbarungen zu kündigen/anzufechten und die Gemeindeverwaltung ferner zu beauftragen, gegenüber der DB, der Regierung von Oberbayern und allen Institutionen die Tunnellösung entschieden zu vertreten und, falls die Tunnellösung abgelehnt wird, den Rechtsweg zu beschreiten und ggf. alle Rechtsmittel wahrzunehmen, die Tunnellösung durchzusetzen,

c) im Ortsteil Fischerhäuser entsprechend a) und b) zu verfahren und bezüglich der Bundesstraße 388 eine Unterführung der S-Bahn zu beschließen und durchzusetzen.

Str./Weg/Pl. + Hs.-Nr.	Name	Unterschrift
1		

Die Aktion wird zu einem vollen Erfolg und übertrifft alle Erwartungen: Rund 6.100 Unterschriften können Ende Dezember der Gemeindeverwaltung Ismaning übergeben werden. Keine der abgegebenen Unterschriften liegt zweimal vor. Alle Unterschriften stammen ausschließlich von in Ismaning wahlberechtigten Bürgern.

Eine plebiszitäre Willensäußerung dieser Art ist zu diesem Zeitpunkt nicht nur für Ismaning einmalig, sondern ein sensationell gutes Ergebnis für eine Gemeinde dieser Größenordnung in ganz Deutschland. Es bedeutet nicht weniger, als daß mindestens **zwei Drittel der Ismaninger wahlberechtigten Bevölkerung nachdrücklich einen Tunnel verlangen und die gewählten Gemeindevertreter auffordern, in diesem Sinne zu handeln.**

Jetzt wird - demokratischem Verständnis entsprechend - erwartet, daß Gemeinderat und Gemeindeverwaltung, gestützt auf dieses überwältigende Votum, die Initiative in Sachen S-Bahntunnel offensiv übernehmen. Schließlich gilt es, nicht wieder gut zu machenden Schaden von der Gemeinde abzuwenden.

In der Hoffnung, daß die gewählten Gemeindevertreter, die Gemeindeverwaltung und der Bürgermeister umgehend aktiv werden, wird in der Bürgergemeinschaft bereits über die Absicht diskutiert, sich schon bald, das heißt Anfang 1986, wieder aufzulösen.

5.3 Bürgermeister und Gemeinderat: Ja - aber!

Die Ismaninger freuen sich und sind stolz auf das Ergebnis der zurückliegenden Bürgeraktion. Auch Bürgermeister und Gemeinderat sind durchaus beeindruckt. Trotzdem geben sie in der Gemeinderatssitzung vom 12.12.1985 eine Erklärung heraus, in der es unter anderem heißt:

> "Der Gemeinderat und der Bürgermeister können und wollen vor allem dieses große Engagement unserer Bürgerschaft nicht übergehen. Sie können sich aber die eigene Verantwortung als Gemeinderäte nicht abnehmen lassen. Sie werden sich die Vorstellungen der für das Wohl nicht verantwortlicher Dritter vor allem nicht "ohne jede Einschränkung oder Änderung" zu eigen machen."

Auf der folgenden Seite 24 ist die Erklärung der Gemeinde im vollen Wortlaut wiedergegeben.

Mit dieser Erklärung stellen sich Gemeinderat und Gemeindeverwaltung leider keineswegs ohne Wenn und Aber hinter die Forderung nach einem Tunnel. Mit Schreiben vom 19.12.1985 macht deshalb die Bürgergemeinschaft nochmals deutlich, was zu tun ist, um einen S-Bahntunnel durchzusetzen (vgl. Seite 25).

Aufgrund der bisherigen Erklärungen von Bürgermeister und Gemeinderat ist es nicht sicher, daß die Forderung der Zweidrittelmehrheit der Ismaninger Wahlberechtigten nach einem Tunnel hinreichend respektiert wird. Vorbei ist der Traum von der Auflösung der Bürgergemeinschaft, weil es nichts mehr zu tun gäbe. Vielmehr ist weiterhin eine starke Bürgergemeinschaft notwendig, um den von der überwiegenden Mehrheit der Ismaninger Bürger geforderten Tunnel sowohl innerhalb der eigenen Gemeinde als auch gegenüber der Bundesbahn durchzusetzen.

GEMEINDE ISMANING

I/1-Z/P

Ismaning, 12. Dez. 1985

Die Bürgerinitiative hat rund 6.000 Unterschriften unserer Bürger gesammelt, die zum Ziele haben, die S-Bahn im Ortsbereich unter die Erde zu verlegen.

1. Der Gemeinderat und der Bürgermeister können und wollen vor allem dieses große Engagement unserer Bürgerschaft nicht übergehen. Sie können sich aber die eigene Verantwortung als Gemeinderäte nicht abnehmen lassen. Sie werden sich die Vorstellungen der für das Wohl nicht verantwortlicher Dritter vor allem nicht "ohne jede Einschränkung oder Änderung" zu eigen machen.
2. Bei dem derzeitigen Sachstand wird noch vieles bedacht und überdacht werden müssen. Kein Mitglied des Gemeinderats Ismaning wird sich "legitimen Forderungen", die das Wohl der Gemeinde zum Ziel haben, machbar und finanzierbar sind, entziehen, sondern alle Entscheidungen am Wohle der gesamten Bürgerschaft ausrichten.

Darum erklärt der Gemeinderat in seiner Gesamtheit

1. Die Ziele der Bürgerinitiative werden vom Gemeinderat und der Gemeindeverwaltung mitgetragen.
2. Im bebauten Ortsbereich Ismanings sind die S-Bahn und der S-Bahnhof unter die Erdoberfläche (Tunnellösung) zu verlegen.
3. Die Beschlüsse des Gemeinderats, die dem entgegenstehen, sollen überprüft und aufgehoben werden.
4. Die Gemeinde läßt durch ein Verkehrsgutachten, unabhängig von den eigenen Planungen und denen der Bundesbahn, die besondere Situation des Orts im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Bau zum Flughafen überprüfen.

Anmerkung:

Im übrigen stelle ich mit Genugtuung fest, daß sich der Landtagsabgeordnete Dr. Martin Mayer in dieser Angelegenheit an den Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen und dieser sich an den Verkehrsminister gewandt hat.

Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel
c/o Alfons Ostermaier
Aschheimer Straße 27
8045 Ismaning

An die Damen und Herren
des Gemeinderates von Ismaning

19.12.1985

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Zeitler,
sehr geehrter Herr Professor Dr. Rimmelsbacher,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken dem Gemeinderat von Ismaning für seine am 12.12.1985 abgegebene Erklärung bezüglich der Bitten und Forderungen unserer Bürgergemeinschaft nach einem S-Bahntunnel. Sie kommt bereits einem wesentlichen Teil unserer Bitten und Forderungen nach, allerdings noch ohne Rechtsverbindlichkeit.

Wir gehen davon aus, daß der Gemeinderat nun in den kommenden Sitzungen unmißverständlich die Tunnellösung beschließt, auch entschieden vertritt und die Gemeindeverwaltung beauftragt, die hierzu erforderlichen Maßnahmen zu veranlassen.
Wir erwarten ferner, daß er beschließt, ggf. den Rechtsweg zu beschreiten und alle Rechtsmittel wahrzunehmen, falls der Planfeststellungsbeschluß nicht oder nur teilweise im Sinne der Tunnellösung ergeht.

Wir wollen einen Tunnel, der im Süden unseres Ortes am Taxet, noch vor den ersten Wohnbauten, beginnen und erst nach der Osterfeldstraße im Gewerbegebiet wieder an die Erdoberfläche kommen soll. In allen unseren Versammlungen, Gesprächen und Interviews, die bisher stattgefunden haben und noch stattfinden werden, haben wir diese Forderung vertreten. Dies exakt entspricht dem Willen von ca. 66 % der Ismaninger Wahlberechtigten.

Wir bitten und fordern den Gemeinderat auf, die Gemeindeverwaltung zu beauftragen, u.a.

a) alle von ihm gefaßten Beschlüsse bezüglich der Tunnellösung bisherigen und künftigen Verhandlungspartnern bekannt zu machen, entgegenstehende Absprachen und Vereinbarungen zu kündigen, ggf. anzufechten und Vorbereitungen für einen möglichen Rechtsstreit zu treffen,

b) Verbindung aufzunehmen mit allen Personen und Institutionen, die die Tunnellösung im Sinne der BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL helfend und/oder handelnd beeinflussen können, z.B. zu schreiben an

- den Bundesverkehrsminister
- den Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages
- die Mitglieder des Vekehrs- und Finanzausschusses im Bundestag
- die Mitglieder des Verwaltungsausschusses und des Verwaltungsrates der DB
- die Flughafen München Gesellschaft
- das Bayer. Umwelt- und Entwicklungsministerium
- alle zuständigen und eventuell persönlich bekannten MdL und MdB
- Präsident H. Gohlke von der DB und Prof. Lissow (DB)
- Herrn H. Müller, S-Bahn-Projektleiter in München
- das Bayer. Landwirtschaftsministerium
- Bürgervereinigung gegen die DB
- unseren Landrat und Kreistag
- den Bayer. Landtag und in Frage kommende Ausschüsse
- den Bayer. Gemeinde- bzw. Städtetag

c) erforderlichenfalls und rechtzeitig eine volkswirtschaftliche Kosten-/Nutzenrechnung für einen S-Bahntunnel in Auftrag zu geben,

d) das Ismaninger Potential an Intelligenz, Können und Verbindungen für das Ziel zu aktivieren und -wo möglich- einzubinden in den Maßnahmenkatalog, der für notwendig erachtet wird, die von der Mehrheit der Ismaninger Wahlberechtigten geforderte Tunnellösung zu erreichen.

Die Bürgergemeinschaft verspricht Ihnen, Sie mit allen Kräften zu unterstützen, um unser gemeinsames Ziel zu erreichen. Wir bitten Sie, uns, im Interesse der guten Sache, jeweils auch genügend Gelegenheit für eine erfolgreiche Zusammenarbeit zu geben.

Mit freundlichen Grüßen

gez. A. O.

5.4 Bürgerargumente und Gegengutachten der Bundesbahn

In der Zeit von Januar bis März 1986 wird in der Bürgergemeinschaft im kleinen Kreis hart gearbeitet. Eine 32 Seiten umfassende Informationsschrift entsteht:

"Warum fordert die Ismaninger Bürgergemeinschaft einen S-Bahntunnel durch Ismaning?"

Die Schrift ist insbesondere für die Mitglieder des Gemeinderats und der Gemeindeverwaltung bestimmt, aber ebenso für die Planungsbehörden und die politischen Vertreter in Land und Bund sowie für alle interessierten Ismaninger. Sie gibt fundiert und detailliert Auskunft über folgende Punkte:

- Derzeitige Ortsstruktur und künftige Möglichkeiten für die Entwicklung Ismanings
- Negative Auswirkungen des EBENERDIGEN AUSBAUS der S-Bahn durch Ismaning
- Berechtigung der Tunnellösung unter verschiedenen Gesichtspunkten und
- viele andere Fragen

Ende März 1988 wird die Informationsschrift bei einer Pressekonferenz im Gasthof Soller vorgestellt und den Pressevertretern überreicht. Jedes Mitglied des Gemeinderates sowie die Bundestags- und Landtagsabgeordneten des Landkreises erhalten ebenfalls ein Exemplar zugestellt.

Die Informationsschrift schlägt ein und erzeugt die erhoffte Wirkung. Die Abgeordneten Dr. Gantzer und Dr. Mayer sind voll des Lobes über die akribische und gelungene Arbeit. Insgesamt kommt die Schrift in über 800 Exemplaren zur Verteilung und findet im Bundesverkehrsministerium ebenso aufmerksame Leser wie in den Ministerien der Bayerischen Staatsregierung. Schließlich wird sie - gemeinsam mit der äußerst erfolgreichen Unterschriftenaktion - Ende 1985 zum Auslöser für die Einladung einer Gemeindedelegation nach Bonn zu Staatssekretär Bayer im Bundesverkehrsministerium.

Aufgrund der Informationsschrift der Bürgergemeinschaft sieht sich die Bundesbahn veranlaßt, ein Gegengutachten bei dem in Norddeutschland ansässigen Ingenieurbüro Wisserodt in Auftrag zu geben. Laut Bundesbahn soll dieses Gutachten im Herbst 1986 vorliegen.

Während die Bürgergemeinschaft mit der Erstellung ihrer Informationsschrift auf Spenden, vor allem aber auf die tage- und nächtelange Mitarbeit ihrer Mitglieder angewiesen war, ist die Bundesbahn in der Lage, für das Gegengutachten über 100.000 DM auszugeben.

Eine Anmerkung zu den Finanzen der Bürgergemeinschaft: Im Gegensatz zu anderen Ortsvereinen erhielt sie zu keinem Zeitpunkt direkte finanzielle Zuwendungen von der Gemeinde Ismaning; sie war ausschließlich auf Spenden angewiesen.

Im November 1986 stellt Herr Wisserodt dem Ismaninger Gemeinderat einen ersten Entwurf seines Gutachtens vor. (Das für Herbst 1986 angekündigte endgültige Gutachten wird erst im Mai 1987 folgen!) In diesem Entwurf werden der EBENERDIGE AUSBAU der S-Bahn sowie mehrere Tunnelvarianten unterschiedlicher Länge untersucht und kostenmäßig miteinander verglichen. Der Gutachter räumt uneingeschränkt ein, daß ein Tunnel für Ismaning nur Vorteile und keinerlei Nachteile mit sich brächte. Ein Tunnel stelle - abgesehen von den Kosten, die Herrn Wisserodt aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar erscheinen - in jeder Hinsicht die beste Lösung dar. Bei dieser Gelegenheit spricht er sich auch anerkennend über Form und Inhalt der Informationsschrift der Bürgergemeinschaft aus.

Dr. Brandenburg, federführender Sachbearbeiter des Büros Wisserodt, erklärt auf Nachfrage, daß auch eine Grabenlösung volkswirtschaftlich nicht vertretbar sei und deshalb nicht in die Betrachtung einbezogen worden ist.

Die schriftliche Fassung des Gutachtens, die im Mai 1987 vorgelegt wird, bringt keine neuen Aspekte, außer den Aussagen zu den Baukosten, die in Abschnitt 5.7 im Zusammenhang behandelt werden.

5.5 Stimmen gegen einen Tunnel

"Wo viel Licht ist, ist auch Schatten". Dieses Sprichwort läßt sich übertragen auf die Meinung der vielen Ismaninger Bürger, die einem Tunnel zustimmen und der wenigen, die einen solchen ablehnen. Darauf soll hier der Blick gerichtet werden.

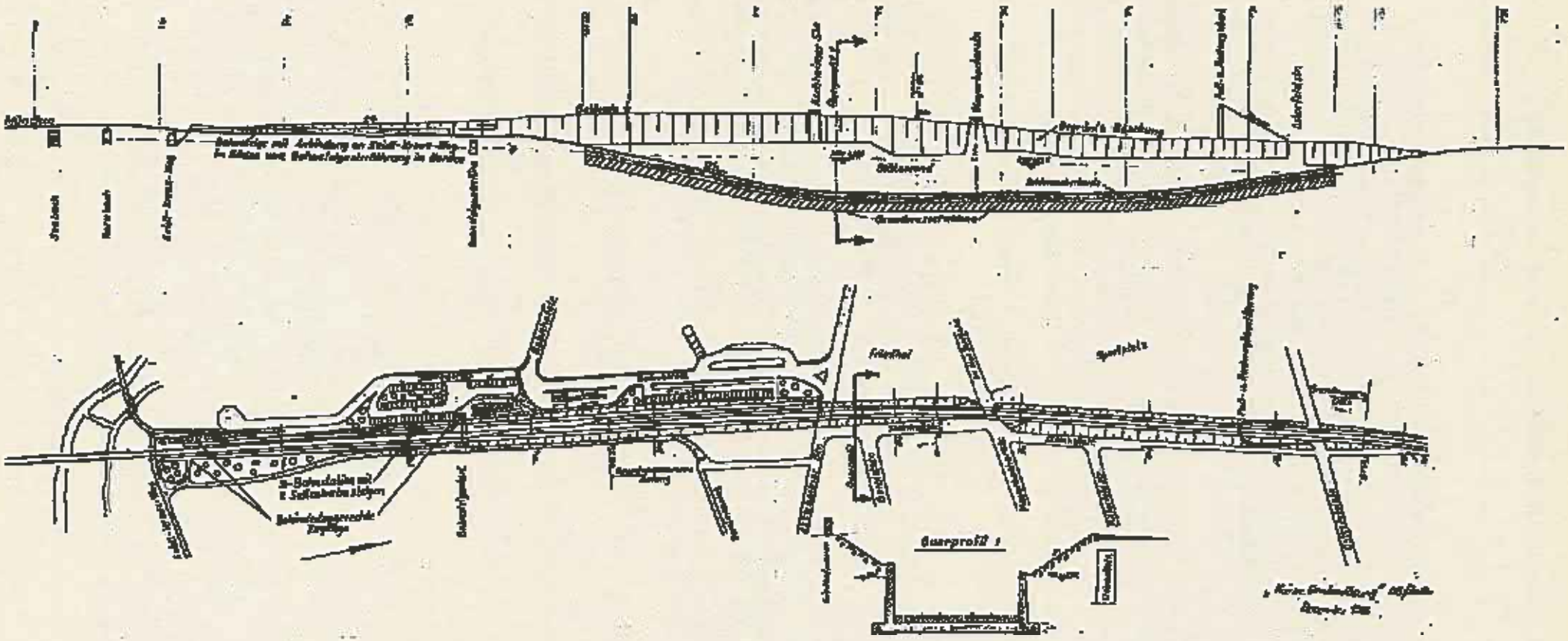
Die einen mögen keinen Tunnel, weil er ihnen volkswirtschaftlich nicht akzeptabel erscheint, andere lehnen ihn ab, weil sie die ihnen bisher versprochene Verkehrsruhe durch die Schließung einzelner Straßen in Gefahr sehen (z. B. an der Torfbahn bzw. im westlichen Teil der Osterfeldstraße). Wieder andere kämpfen erst für einen EBENERDIGEN AUSBAU, dann für eine kurze Grabenlösung vielleicht nur deshalb, weil sie z.B. die ursprüngliche Planung mehr als zehn Jahre lang in der Öffentlichkeit vertreten und gerechtfertigt haben (vgl. SZ vom 16.01.1987).

Während der ganzen Tunnelkampagne veröffentlicht nur ein Ismaninger Bürger im Mai 1986 seine ablehnende Haltung gegen einen Tunnel in den ISMANINGER ORTSNACHRICHTEN, aber nicht in Form einer privaten Anzeige, sondern in Form eines normalen Artikels. Dies ist im allgemeinen nur mit Genehmigung der Gemeindeverwaltung möglich. Bemerkenswert ist dabei weniger die Tatsache, daß sich jemand gegen einen S-Bahntunnel durch Ismaning ausspricht, vielmehr sind es die angeführten Argumente und die Form einer von der Gemeinde gebilligten Veröffentlichung (vgl. ION vom 02.05.1986).

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch der völlig mißglückte Versuch der Bundesbahn, mit Hilfe ihres Protegés PRO BAHN die Diskussion um den S-Bahntunnel in Ismaning auf DB-Linie zu steuern. Die Ismaninger nehmen jedoch von PRO BAHN keine Notiz, sehr zum Leidwesen des Dipl.-Psychologen K. Rössler, dem Leiter der Geschäftsstelle PRO BAHN in München, sowie der DB. Aus gutem Grunde tritt der DB-gesteuerte Verein ab Mitte 1987 in Sachen S-Bahntunnel Ismaning nicht mehr öffentlich in Erscheinung.

5.6 Die KURZE GRABENLÖSUNG

Ende 1986 wird bekannt, daß Bürgermeister Zeitler - wie nach der Gemeinderatserklärung vom Dezember 1985 bereits zu befürchten war - sich tatsächlich nicht die Forderung der überwiegenden Mehrheit der Ismaninger Bürger nach einem Tunnel zu eigen macht, sondern seine eigenen Ideen verficht und für eine KURZE GRABENLÖSUNG im Bereich des Bahnhofsplatzes eintritt. Im Dezember 1986 legt die DB hierfür den Vorschlag gem. Planskizze 2.32 vor. Im Detail ist diese Planung aus Seite 29 zu ersehen. Die S-Bahn unterquert dabei in einem Graben die Mayerbacher- und die Aschheimer Straße. Bei der Osterfeldstraße soll eine geschwungene Fußwegüberführung über die Bahn gebaut werden. Südlich der Aschheimer Straße ergibt sich bei der KURZEN GRABENLÖSUNG keine Änderung gegenüber dem EBENERDIGEN AUSBAU gemäß Planskizze 2.31.



Erster Vorschlag für eine KURZE GRABENLÖSUNG (Dezember 1986)

Auf der traditionellen Bürgerversammlung am 06.01.1987 preist Bürgermeister Zeitler diese Lösung als die beste und auch als einzige erreichbare an. Obwohl er den S-Bahn-Ausbau an das Ende einer umfangreichen Tagesordnung stellt, gelingt es ihm damit nicht, eine erregte Diskussion zu verhindern. Viele Anwesende widersprechen ihm vehement. A. Ostermaier hält ihm vor, vorzeitig und ohne Not die weiße Fahne zu hissen und auf den Tunnel zu verzichten, und stellt in der Bürgerversammlung einen umfassenden Antrag für einen S-Bahntunnel. Gegen den Willen des Bürgermeisters stimmt die Versammlung mit großer Mehrheit diesem Antrag zu. Demnach muß sich der Gemeinderat erneut mit der geforderten Tunnellösung befassen.

Am Freitag, den 06.02.1987 stellt der Projektleiter der Bundesbahn, Dipl.-Ing. H. Müller, Leitender Bundesbahndirektor, im Gasthof Soller anhand eines Modells eine überarbeitete KURZE GRABENLÖSUNG vor (Planskizze 2.32): Dabei wird die S-Bahn nicht nur bei der Aschheimer und Mayerbacher Straße abgesenkt, sondern auch bei der Osterfeld- und - in einem zweiten Graben - bei der Krautgartenstraße. Der Damm, auf dem die Krautgartenstraße die S-Bahn überquert, kann zwar noch nicht entfallen, er wird aber etwas niedriger.

Der Vorstand der Bürgergemeinschaft und viele Besucher der Veranstaltung sprechen sich entschieden gegen diese überarbeitete KURZE GRABENLÖSUNG aus.

A. Ostermaier stellt in dieser Veranstaltung am 06.02.1987 der KURZEN GRABENLÖSUNG erstmals öffentlich einen vielleicht gerade noch annehmbaren Kompromiß gegenüber, nämlich die Kombination einer Tunnel-Lösung mit einer LANGEN GRABENLÖSUNG, die sogenannte KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG (vgl. Seite 34).

In den folgenden Monaten wird immer deutlicher, daß es massiver Anstrengungen der Bürgergemeinschaft bedarf, um die von Bürgermeister Zeitler favorisierte KURZE GRABENLÖSUNG zu verhindern. Die DB arbeitet diese Lösung bis Juli 1987 noch weiter aus (vgl. Planskizze 2.32). Nunmehr soll auch die Dorfstraße von der S-Bahn unterquert werden. Gleichwohl bleibt die zerschneidende Wirkung der S-Bahn-Trasse für die gesamte Ortschaft. Die Grünzone an Kern- und Seebach und die Liegewiese am Westufer des Eisweihers müßten dem zweigleisigen S-Bahn-Ausbau zum Opfer fallen.

Die Bürgergemeinschaft macht klar, daß eine solche Lösung für Ismaning nicht akzeptabel ist.

5.7 Die Baukosten für einen Tunnel

Es ist klar, daß die Baukosten bei der Entscheidung für oder gegen einen Tunnel eine entscheidende Rolle spielen. Die hier gehandelten Zahlen haben eine geradezu abenteuerliche Entwicklung durchgemacht.

Als im April 1974 im Ismaninger Gemeinderat erstmals über einen Tunnel gesprochen wird, werden die Rohbaukosten hierfür - lt. Bürgermeister Zeitler - von der DB mit 250 Mio. DM beziffert. Bei einer Gesamtlänge des Tunnels von rund 2,5 km (einschließlich Rampen) lagen somit die angegebenen Kosten pro laufenden Meter Tunnel bei rund 100.000 DM.

Zehn Jahre später, am 14.11.1985, beziffert der Pressesprecher der DB die Kosten für einen Tunnel mit ca. 150 Mio. DM. Am 16.01.1986 nennt der Bundesverkehrsminister Mehrkosten für einen Tunnel von 100 Mio. DM. All diese Zahlen werden ohne weitere Begründung in die öffentliche Diskussion eingebracht.

Erstmals im Mai 1987 werden mit dem Wisserodt-Gutachten nachprüfbare Rohbaukosten genannt, die deshalb noch keinesfalls richtig sind:
- ein 2.800 m langer Tunnel soll demnach 123 Mio. DM kosten
- ein 2.100 m langer Tunnel 94 Mio. DM.

Es wird also von Rohbaukosten von rund 44.000 DM pro laufenden Meter Tunnel (einschließlich Rampen) ausgegangen.

Die Kosten für den EBENERDIGEN AUSBAU unter Einschluß aller erforderlichen Maßnahmen werden in dem Wisserodt-Gutachten nicht ermittelt. Damit ist es auch nicht möglich, Mehrkosten der Tunnellösung zu definieren.

Die Bürgergemeinschaft prüft die von Wisserodt ermittelten Kosten und stellt fest, daß sie unter anderem aus folgenden Gründen viel zu hoch sind:

- Aufgrund unzutreffender Vorgaben der DB geht Wisserodt davon aus, daß für den Tunnel eine ca. 2 m dicke Unterwasserbetonsohle erforderlich ist.

- Im Tunnel wird außer den beiden Streckengleisen noch ein drittes Abstellgleis vorgesehen. Die dadurch bedingte Verbreiterung des Tunnels verursacht unnötige Kosten.

Es ist somit festzustellen, daß die Bundesbahn bis Mai 1987 die öffentliche Diskussion mit Kostenangaben führt, die entweder überhaupt nicht begründet oder mit unzutreffenden Annahmen ermittelt waren.

6. Vorbereitung auf die Entscheidung

6.1 Gutachten von Professor Dr. Floss

In der Kostenermittlung von Wisserodt stellt die für einen Tunnel angeblich erforderliche Unterwasserbetonsohle einen wesentlichen Kostenfaktor dar. Die Bürgergemeinschaft hat von Anfang an darauf hingewiesen, daß eine solche Unterwasserbetonsohle unter den geologischen und hydrologischen Gegebenheiten in Ismaning nicht erforderlich ist. Die Bundesbahn beharrt jedoch auf dieser Planungsvorgabe für Wisserodt und zieht sich dabei auf eine entsprechende Aussage des Wasserwirtschaftsamtes München zurück.

Trotz intensiver Bemühungen gelingt es nicht, die Bundesbahn und das Ingenieurbüro Wisserodt dazu zu bewegen, von derart unhaltbaren Planungsvorgaben abzurücken. Deshalb veranlaßt die Bürgergemeinschaft, daß hierzu die Stellungnahme eines anerkannten und unparteiischen Fachmannes eingeholt wird. Der Gemeinderat beschließt, Herrn Professor Dr. Floss mit einem entsprechenden Gutachten zu beauftragen.

Am 27.07.1987 legt Professor Floss ein Gutachten vor und kommt darin zu dem Ergebnis, daß bei den in Ismaning vorliegenden geologischen und hydrologischen Verhältnissen für den S-Bahntunnel eine Unterwasserbetonsohle nicht erforderlich ist. Die dadurch mögliche Kosteneinsparung gegenüber der von Wisserodt und der Bundesbahn als notwendig hingestellten Lösung beziffert Professor Floss mit rund 25 Mio. DM.

Dieses Ergebnis bestätigt die Auffassung der Bürgergemeinschaft und erschüttert die Glaubwürdigkeit der bisherigen DB-Darlegungen im Grundsatz.

Drei Jahre später wird der S-Bahntunnel problemlos ohne Unterwasserbetonsohle gebaut.

6.2 Tatsächliche Mehrkosten für die Tunnellösung

Erst nach dem Vorliegen des Floss-Gutachtens war die Bundesbahn bereit, die tatsächlichen Mehrkosten einer Tunnellösung einvernehmlich mit der Bürgergemeinschaft zu ermitteln. Diese Ermittlung erfolgt von Juli 1987 bis Oktober 1987.

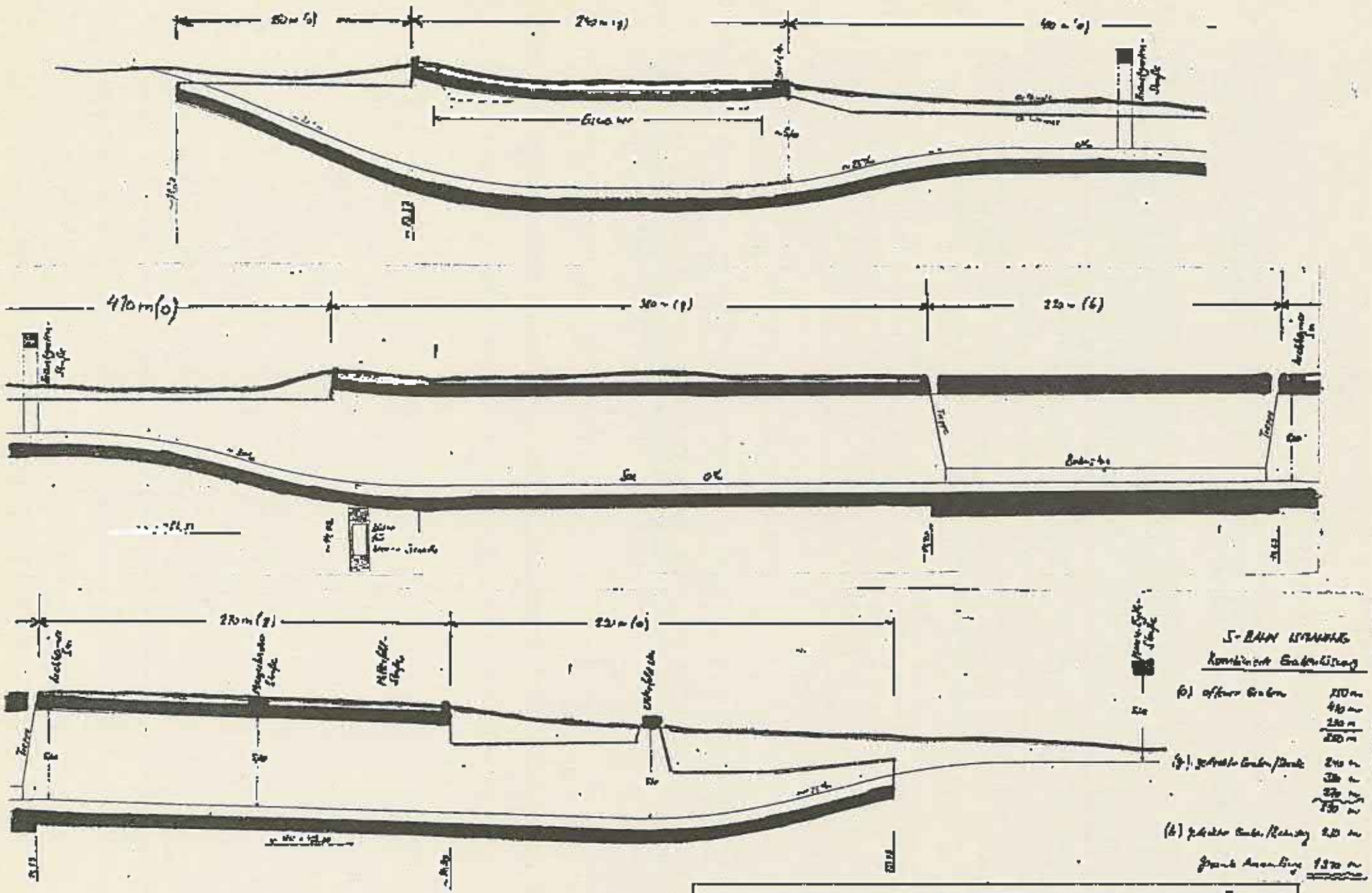
Zunächst sind die beiden Lösungen zu definieren, auf die sich die Kostendifferenz bezieht. Dies ist einerseits die KURZE GRABENLÖSUNG in der Fassung vom Juli 1987 (Planskizze 2.32), andererseits der von A. Ostermaier erstmals am 06.02.1987 öffentlich skizzierte Kompromißvorschlag einer KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG. Sie wurde von der Bürgergemeinschaft aufgezeichnet und am 30.07.1987 der Bundesbahn als Kalkulationsgrundlage übergeben (vgl. Seite 34). Um die Mehrkosten gegenüber der KURZEN GRABEN-LÖSUNG vom Juli 1987 möglichst gering zu halten, wird der Tunnel auch im Bereich von Kern- und Seebach nur knapp unter der Geländeoberfläche geführt, so daß die Bäche den Tunnel in einem Düker unterqueren müssen. Ebenfalls aus Kostengründen wird südlich der Bäche bis zur Dorfstraße ein offener Graben vorgesehen, und die Rampenstrecken südlich des Eisweihers bzw. nördlich der Osterfeldstraße werden so kurz wie möglich gehalten.

In mehreren Gesprächen zwischen DB und der Bürgergemeinschaft am 29.07., 16.09. und 21.10.1987 werden die Grundlagen der Kostenermittlung im einzelnen festgelegt. Das Ergebnis ist in der nachstehend wiedergegebenen Notiz vom 30.10.1987 zusammengefaßt (s. Seite 35). Es besagt, daß die Mehrkosten einer KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG (gemäß Seite 34) gegenüber der KURZEN GRABEN-LÖSUNG vom Juli 1987 (Planskizze 2.32) mit

27 bis 29 Mio. DM

zu veranschlagen sind.

Mehr als dreizehn Jahre nach Beginn der Diskussion über einen S-Bahntunnel in Ismaning wird damit endlich eine fundierte Aussage über die damit verbundenen Mehrkosten geschaffen. Sie betragen nicht - wie früher behauptet - 225 Mio. DM oder 100 Mio. DM, sondern liegen unter 30 Mio. DM.



Kompromißvorschlag für KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG als Grundlage für die Ermittlung der mindestens erforderlichen Baukosten (30.7.1987)

Unser Datum und Zeichen: 30.10.1987 - PB 2.72 Ibb Flugh. Pla. II)
Rufnummer: 129 - 6523
Anlagen: s.u.
Thema: Flughafen S-Bahn Planungsabschnitt II
Trassierung der S-Bahn im Gemeindebereich Ismaning.

Vermerk:

Betreff: Technisch-konstruktive Abstimmung der Varianten Grabenlösung und kombinierte Graben/Tunnellösung für die S-Bahntrassierung im Gemeindebereich Ismaning zwischen km 13,2 und 15,4

Die Grabenlösung sieht folgendes vor:

- die Unterfahrung der Dorf- und Krautgartenstraße
- die Überfahrung des See- und Kernbaches mit anschließenden Bahnstelgen in Hochlage
- die Unterfahrung des Bereiches zwischen Aschheimer - Mayerbacher - Osterfeldstraße in einem Graben.

Die kombinierte Graben/Tunnellösung, deren Untersuchung von der Bürgergemeinschaft und der Gemeinde Ismaning angeregt wurde, sieht folgendes vor:

- die S-Bahntrasse im Bereich des Eisweihers bis zur Dorfstraße in einem Tunnel zu führen
- die Gradiente im Bereich der Krautgartenstraße anzuheben und in einen Graben zu führen
- ab See- und Kernbach die Trasse unterirdisch bis zur Osterfeldstraße verlaufen zu lassen.

Da beide Varianten - Grabenlösung einerseits und kombinierte Graben/Tunnellösung andererseits - kostenmäßig vergleichen zu können, wurden zwischen Herrn Dr. Baumann und den Herren Bernhard, Lange und Nachsmann am 29.07., 16.09. und 21.10.1987 Gespräche geführt mit dem Ziel, eine gemeinsame, technisch abgestimmte Bewertungsbasis zu erreichen.

Unter Beachtung der allgemeinen Grundsätze für den Entwurf von S-Bahnanlagen, unter Berücksichtigung der geologischen- und hydrologischen Verhältnisse und in Abwägung möglicher Bauverfahren wurden in vorgenanntem Zeitraum statisch - konstruktive Lösungen erarbeitet, die in den Planungsunterlagen 1 - 4 vom Okt. 1987 dargelegt sind.

Unter Zugrundelegung dieser Planungskriterien konnten beide Lösungsvarianten einvernehmlich bewertet werden mit dem Ergebnis, daß für die kombinierte Graben/Tunnellösung gegenüber der Grabenlösung Mehrkosten in Höhe von 27 - 29 Mio. zu veranschlagen sind.

Um diesen niedrigsten Eckwert der Kostendifferenz zu erzielen, wurde bei der kombinierten Graben/Tunnellösung vorausgesetzt, daß

- der See- und Kernbach in Dükern unterführt werden kann,
- auf ein Wendegleis im Tunnel verzichtet werden und
- ein Bauverfahren ohne Unterwasserbeton gewählt werden kann.

Anlagen:

1) Pläne 1 - 4 (Längs- und Querschnitte)
2) Kostenanschläge Nr. 1 - 5 (Grabenlösung)
3) Kostenanschläge Nr. 10 - 17 (kombinierte Graben/Tunnellösung)
4) Veranschlagungszusammenstellung für Graben- und kombinierte Graben/Tunnellösung
5) Mehrkostenzuordnung zu den Streckenabschnitten

H. Bernhard M. Baumann

6.3 Aktivitäten auf der politischen Ebene

Parallel zur Klärung der technischen und kostenmäßigen Fragen laufen die Aktivitäten auf der politischen Ebene auf vollen Touren. Obwohl die Bürgergemeinschaft keine Schreibkraft für sich arbeiten lassen kann, werden - wie schon 1986 - auch 1987 vom Vorstand wieder zahlreiche Briefe mit Stellungnahmen und Informationen zum Bau des S-Bahntunnels versandt. Allein die Portoausgaben für 1987 betragen mehr als 500,-- DM.

Zu den Briefempfängern gehören - neben vielen anderen - das Bundesverkehrsministerium, die Deutsche Bundesbahn, die Bayerische Staatskanzlei und verschiedene Bayerische Staatsministerien, alle zuständigen Abgeordneten in Bund und Land sowie auch solche, von denen man sich erhofft, daß sie sich für die Sache Ismanings einsetzen, auch wenn sie ihren Stimmkreis nicht im Landkreis München haben. Selbstverständlich wird auch bei Landrat Dr. Gillesen um Unterstützung nachgesucht. Während letzterer ersichtlich widerwillig antwortet und deutlich bemüht ist, der Sache auszuweichen, nimmt sich andererseits der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft, Dr. Erich Riedl, bei einem privaten Besuch in Ismaning viel Zeit, um sich vor Ort über das Verlangen der Bürgergemeinschaft zu informieren. Er sagt seine volle Unterstützung zu und spricht auch mit F. J. Strauß über das Ismaninger Problem.

Von Anbeginn ihrer Tätigkeit legt die Bürgergemeinschaft außerordentlich großen Wert auf einen intensiven Informations- und Gedankenaustausch sowie auf eine enge Zusammenarbeit mit Gemeindeverwaltung und Gemeinderat. Allerdings ist die Kommunikation oft einseitig, da wichtige Informationen von seiten der Gemeinde die Bürgergemeinschaft entweder verspätet oder nicht in vollem Umfang erreichen.

Dagegen verläuft die Zusammenarbeit mit Professor Dr. Rimmelspacher, dem damaligen zweiten Bürgermeister von Ismaning recht erfolgreich. Mit seinen geschliffenen Anträgen und Argumenten trägt er wesentlich dazu bei, daß sich die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABEN-LÖSUNG im Gemeinderat durchsetzt.

6.4 F. J. Strauß unterstützt die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG

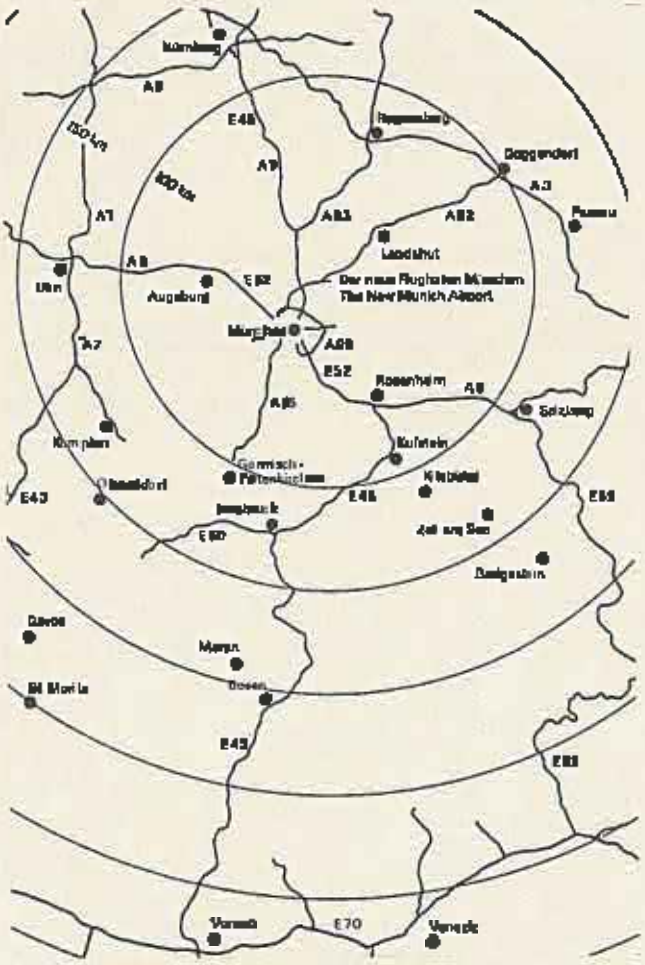
Zu den vielen Persönlichkeiten, die in Sachen S-Bahntunnel für Ismaning angeschriebenen werden, gehört auch der damalige Bayerische Ministerpräsident Dr. h.c. F. J. Strauß. Mitte März 1987 erfährt er aus erster Hand, welche Forderungen die Ismaninger an die DB stellen und warum.

Unter anderem wird in dem Brief die Befürchtung geäußert, daß in mittlerer bis ferner Zukunft außer S-Bahnen auch Fernreisezüge durch Ismaning fahren könnten. Eine wichtige Rolle spielt hierbei die nach Meinung der Bürgergemeinschaft unabdingbare Anbindung des Flughafens München II an das Streckennetz der Deutschen Bundesbahn, da Straßen nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Hierbei wird insbesondere an die Strecken

München - Rosenheim - Innsbruck
München - Burghausen - Wien
München - Regensburg - Nürnberg

gedacht. Während die Bundesbahn damals alle diesbezüglichen Überlegungen als utopisch abtut, sind heute Planungen oder zumindest Vorplanungen für diese Strecken im Gang. Inzwischen steht allerdings fest, daß sie nicht über das durch Ismaning führende S-Bahn-Gleis an den Flughafen angebunden werden können, sondern daß hierfür neue Bahnstrecken erforderlich sind.

Der Ministerpräsident wird - wie alle anderen wichtigen Politiker sowie alle direkt bzw. indirekt mit dem S-Bahntunnel und seiner Planung betroffenen politischen Institutionen - über den von der Bürgergemeinschaft vorgeschlagenen Kompromiß informiert (Seite 38,39).



Mit Schreiben vom 14.11.1987 teilt die Bürgergemeinschaft dem Ministerpräsidenten mit, daß das Ergebnis der einvernehmlich mit der DB ermittelten Mehrkosten für die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG bei 27 bis 29 Mio. DM liegt. Sie bittet ihn, sich für diesen Kompromißvorschlag beim Bundesverkehrsminister einzusetzen (s. Seite 40). Am 17. Janaur 1988 bekommt die Bürgergemeinschaft eine Antwort von Ministerpräsident Strauß (s. Seite 41). Er teilt u. a. mit, daß er Staatsminister Dr. h.c. Streibl um Prüfung unserer Anregungen bezüglich der Finanzierung derselben gebeten habe. Eine Wende bahnt sich an!

In seinem Brief an Bundesverkehrsminister Dr. J. Warnke am 10.04.1988 spricht er sich unmißverständlich für den Kompromißvorschlag der Bürgergemeinschaft aus (s. Seite 42, 43). Damit ist der Bürgergemeinschaft der entscheidende politische Durchbruch für die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG gelungen.

ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL E.V.
c/o Alfons Ostermaier, Aschheimer Straße 27, 8045 Ismaning

An Herrn
Ministerpräsident Dr. F.J. Strauß
Bayerische Staatskanzlei
Prinzregentenstraße 7

8000 München 22

02. August 1987

S-Bahntunnel durch Ismaning
Ihr Zeichen: A I 9-6311-40-1-76

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 25.07.1987. Wir freuen uns und wissen es zu schätzen, daß Sie sich selbst mit unseren Anliegen und Problemen befassen.

Der Inhalt Ihrer Antwort hat uns weder überrascht noch enttäuscht. Es entspricht unserem Verständnis für das Amt des Ministerpräsidenten, daß er davon ausgehen darf, daß ihm für seine Antworten und/oder Entscheidungsfindungen notwendige und zur Sache eingeforderte Berichte vollständig und objektiv richtig vorliegen, seien sie nun von der DB oder von einem Bayerischen Staatsministerium.
Weil dies nicht im erforderlichen Maße zutrifft, konnten Sie in unserer Sache kaum eine andere Stellungnahme geben.

Mit großer Befriedigung entnehmen wir Ihrem Schreiben, daß auch Sie eine Lösung begrüßen würden, "die den Wünschen der Ismaninger Bürger weitgehend entgegenkommt". Und unabhängig von Ihrem Schreiben, aber offensichtlich ganz in Übereinstimmung mit Ihnen, richten wir seit Bekanntwerden der vorgeschlagenen unzulänglichen Grabenlösung unser Engagement in der Sache darauf aus, daß - wie Sie schreiben - "die Grabenlösung so ausgestaltet wird, daß den berechtigten Belangen der Ismaninger Bürger möglichst wirksam Rechnung getragen werden kann."
Sowohl das Bundesverkehrsministerium als auch die Deutsche Bundesbahn und deren Projektleiter für den S-Bahnausbau zum Flughafen, Herr Bundesbahndirektor H. Müller, kennen unseren, auch in der Öffentlichkeit eingebrachten Alternativvorschlag einer noch vertretbaren und zugleich kostensparenden Kombination von Tunnel und Graben.

Diese Lösung, von der wir hoffen, daß sie zur Zeit von der DB technisch wie kostenmäßig einmal wirklich objektiv untersucht wird, könnte unserer Meinung nach bei den Bürgern Ismaninges z.Z. noch mehrheitsfähig sein.
Allerdings mehren sich unsere Zweifel, ob eine Minimallösung dieser Art bei weiterem hinhaltenden und beschwichtigendem Taktieren der DB noch durchsetzbar ist; zunehmend macht sich eine kompromißlose Einstellung für eine vollständige Tunnellösung breit.

Dies ist verständlich, weil sie nicht nur die umweltfreundlichste und der Zukunft am besten angepaßte aller Lösungen ist, sondern weil bereits erste wissenschaftlich fundierte Überprüfungen das von der DB in Auftrag gegebene Wisserodt-Gutachten schwer erschüttern:

- Prof.Dr.-Ing. Rudolf Floss, Ordinarius für Grundbau, Bodenmechanik und Felsmechanik an der Technischen Universität München, kommt in seinem Gutachten, Projekt Nr. 7200/950/300 vom 27.07.1987, zu dem Ergebnis, daß die Bodenverhältnisse in Ismaning nicht vergleichbar sind mit denen im neuen Flughafen und sich allein deshalb Baukosten in Höhe von rd. 25 Mio DM einsparen lassen.

- Herr Dr. Stetter (Fa. Müdakustik) kommt in seinem Lärmgutachten, Projekt Nr. 25 087 vom Juli 1987, zu dem Ergebnis, daß sich gegenüber der bestehenden Situation "zum Teil starke Pegelerhöhungen von mehr als 10 dB(A)" ergeben werden, die der Mensch "in etwa als Verdoppelung der Lautstärke" empfindet. Für die Ismaninger Bürger ergibt sich "damit eine deutliche Verschlechterung der Lärmsituation", auch wenn die gesetzlichen Lärmgrenzwerte gerade noch nicht überschritten werden.
  Das Lärmgutachten weist außerdem nach, daß künftig um den Faktor 2 bis 3 "stärkere Erschütterungen zu erwarten sind als es nach DIN 4150 für Wohngebiete zulässig ist." Eine vollständige Abhilfe kann nur mittels Unterschottermatten oder Masse-Feder-Systeme in Verbindung mit dem festen Untergrund und Betonmantel eines Tunnels erreicht werden.

Es besteht begründeter Anlaß anzunehmen, daß sich ebenso unsere weiteren, kostenmäßig ebenfalls erheblich zu Buche schlagenden Zweifel wissenschaftlich gutachtlich bestätigen lassen werden, so daß das Wisserodt-Gutachten der DB am Ende, u.a. auch wegen der unserer Meinung nach nicht objektiv durchgeführten Vergleiche, ggf. einer gerichtlichen Auseinandersetzung - die wir nicht erstreben - nicht standhalten kann.

Wir sind der Überzeugung, daß bei nicht zu strenger Auslegung des im GVFG angeführten Grundsatzes der "Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit" und einem bei der langen Zukunftswirkung des Bauwerks vertretbaren Ermessensgebrauch durch den Herrn Bundesverkehrsminister im Verhandlungswege mit der Gemeinde Ismaning, die von uns vorgeschlagene Lösung in Güte und ohne finanzielle Nachteile für Ismaning ausgehandelt und von allen Beteiligten akzeptiert werden kann.

An der Finanzierung, d.h. an den Mehrkosten dürfte die von uns ins Gespräch gebrachte Alternativlösung nicht scheitern, da Kosten für die DB offensichtlich keine große Rolle spielen, denkt man z.B. nur an das Vorhaben, die Trasse für die Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Nürnberg über Ingolstadt und nicht über Augsburg zu führen.
Für rd. 15 Minuten Fahrzeitverringerung soll knapp eine Mrd. DM mehr investiert werden; dieses oder/und ähnlich gelagerte und bekannte Beispiele sind unter den gegebenen Umständen keinem Ismaninger Bürger und auch keinem mit der Sache Vertrauten plausibel zu machen.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

wir möchten dieses Schreiben, mit dem wir Sie leider erneut behelligen müssen, mit der Bitte beenden, daß Sie unsere Vorstellungen und Gedanken erneut an den ihnen politisch doch sehr verbundenen Herrn Bundesminister Dr. Warnke befürwortend weiterleiten und anregen, mit der Gemeinde Ismaning spätestens nach der Sommerpause entsprechende Verhandlungen zu beginnen. Eine Befürwortung durch Sie hat doch tausend Mal mehr Gewicht als 1000 Bittbriefe von uns. Der Dank aller Ismaninger ist Ihnen sicher. Bitte unterstützen Sie uns weiterhin!

Mit vorzüglicher Hochachtung

(Sprecher)

Abschrift an die Gemeinde Ismaning, z.H. Herrn 1.Bürgermeister Erich Zeitler

ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL E.V.
c/o Alfons Ostermaier, Aschheimer Straße 27, 8045 Ismaning

An Herrn
Ministerpräsident Dr. F.J. Strauß
Bayerische Staatskanzlei
Prinzregentenstraße 7

8000 München 22

14. November 1987

S-Bahntunnel durch Ismaning
Ihr Zeichen: A I 9-6311-40-1-76

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

bitte gestatten Sie, daß wir Sie über den aktuellen Stand der Gespräche und Verhandlungen mit der DB um eine einvernehmliche Lösung für den S-Bahnbau durch Ismaning informieren. Mit Ihrer Unterstützung wird sich die von uns nachstehend vorgestellte und anvisierte Lösung auch realisieren lassen.

Aus den beiliegenden Ortsplan können Sie entnehmen, daß es sich um eine für uns noch akzeptable, umweltverträgliche und zukunftsorientierte Kombination von Tunnel und Graben handelt. Bei dieser Lösung werden rd. 17.500 m² Bodenfläche dazugewonnen und können einer sinnvollen Verwendung zugeführt werden.

Die Ismaninger Bodenpreise liegen z.Z. zwischen 300 und 800 DM pro m². Der DB erwächst also durch diese Baumaßnahme ein nicht unbeträchtlicher Wertzuwachs.
Obendrein entsteht ein Bauwerk, das auch der Zukunft des Bahnverkehrs einigermaßen gerecht wird, so daß für die DB eine teuere Nachbesserung vermieden werden kann.

Die Mehrkosten für diese Lösung, gegenüber der mit Ende 1986 angebotenen unzureichenden Grabenlösung, betragen ca. 27 - 29 Mio DM.

Im Gegensatz zu früheren Kostenangaben der DB (erst 225, dann 150, dann 100, schließlich 80 Mio DM) sind die jetzt für die Tunnel-Graben-Kombination vorliegenden Mehrkosten zwischen DB und Bürgergemeinschaft nicht mehr umstritten, sondern einvernehmlich festgestellt.

Unsere Gespräche mit der DB bezüglich einer Finanzierung der Mehrkosten für diese Tunnel-Graben-Kombination inklusive unterirdischem Bahnhof ließen auf Seiten der DB keine Bereitschaft für eine Kostenübernahme nach dem GVFG und Eisenbahnkreuzungsgesetz erkennen.

Wir bitten Sie deshalb, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sich noch einmal für Ismaning beim Bundesverkehrsminister einzusetzen, aber auch beim bayerischen Finanzminister, damit er Ismaning bei der Finanzierung der auf die Gemeinde zukommenden finanziellen Beteiligung an der vorgeschlagenen Lösung, durch Zuschüsse oder einen entsprechenden langfristigen zinslosen Kredit z.B. durch die PMG, unterstützt.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, wir wollen die S-Bahnanbindung an den Flughafen MUC II nicht verhindern und auch nicht verzögern, sondern bemühen uns mit allen Kräften konstruktiv und kooperativ um eine einvernehmliche Lösung. Unser Bemühen ist es, mitzuhelfen und das in die Realität umzusetzen, was in der Bayern-Hymne besungen wird: "Gott (...) behüte deine Fluren, schirme deiner Städte Bau..."

Wir danken Ihnen im voraus für Ihre Unterstützung.

Hochachtungsvoll

gez. A. O.

(Sprecher)

Anlage: Ortsplan

Der Bayerische Ministerpräsident

München, 17. JAN. 1988
Dankschr.-Nr. 292

An die
Ismaninger Bürgergemeinschaft
für S-Bahntunnel e.V.
z. Hd. Herrn Alfons Ostermaier
Aschheimer Straße 27

8045 Ismaning

Nr. A 1 9-6511-40-1-81
(Im Antwortschreiben bitte angeben)

Sehr geehrter Herr Ostermaier!

Für Ihr neuerliches Schreiben vom 14. November 1987 danke ich Ihnen.

Ihr Brief hat sich gekreuzt mit einem Schreiben, das ich in dieser Angelegenheit vor wenigen Tagen an den Bundesminister für Verkehr gerichtet habe. Ich habe darin Herrn Bundesminister Dr. Warnke nachdrücklich darum gebeten, daß er sich auch weiterhin persönlich des Problems der Tressierung der Flughafen-S-Bahn im Gemeindebereich von Ismaning annimmt, und darauf hingewiesen, daß die gleichzeitige Inbetriebnahme von S-Bahn und Flughafen zwingend erforderlich ist.

Ich würde es sehr begrüßen, wenn mit der nun vorgeschlagenen Kombination von Graben und Tunnel eine für alle Seiten akzeptable Lösung gefunden wäre. Ich habe deshalb auch Staatsminister Dr. h.c. Streibl um Prüfung Ihrer Anregung gebeten, daß die Gemeinde Ismaning bei der Finanzierung der eventuell auf sie zukommenden finanziellen Beteiligung an dieser Lösung durch Zuschüsse oder einen entsprechenden langfristigen zinslosen Kredit, z.B. durch die FMG, unterstützt wird.

./.

Ich bitte Sie um Verständnis, daß ich in dieser Sache weitere Initiativen erst ergreifen möchte, wenn mir die Antwort des Bundesverkehrsministers vorliegt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

[signature]

Abdruck

Der Bayerische Ministerpräsident

10. APR. 1988

München, 292

Herrn
Dr. Martin Mayer, Mdl
Maximilianeum

8000 München 85

A I 9-6511-40-1-81

Sehr geehrter Herr Abgeordneter!

Für Ihr Schreiben vom 10. Februar 1988 wegen der S-Bahn-Verbindung von Ismaning zum Flughafen München II danke ich Ihnen.

Ich habe mich in dieser Sache heute noch einmal an den Bundesverkehrsminister gewandt. Ein Abdruck meines Schreibens liegt zu Ihrer Kenntnisnahme bei.

siehe Seite 2 der Anlage

Mit freundlichen Grüßen

Abdruck

Der Bayerische Ministerpräsident

München, 10. APR. 1988

292

An den
Bundesminister
für Verkehr
Herrn Dr. Jürgen Warnke
Kennedyallee 72

5300 Bonn

A I 9-6511-40-1-81

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

Heute komme ich noch einmal zurück auf unsere Jour fixe-Besprechung am 1. Februar 1988.

Beim Thema S-Bahn-Verbindung zum Flughafen München II waren wir uns darüber einig, daß diese Verbindung bei der Eröffnung des Flughafens zur Verfügung stehen muß. Nur dann wird gewährleistet sein, daß die S-Bahn als Zubringer zum Flughafen angenommen wird und die örtlichen und überörtlichen Straßenverbindungen im nördlichen Bereich der Landeshauptstadt München, die bereits jetzt stark belastet sind, nicht noch mehr als ohnehin vorgesehen belastet werden. Davon wird auch die Attraktivität des Flughafens München II als große neue internationale Drehscheibe in der Bundesrepublik Deutschland entscheidend abhängen. Auch bei einer Information über die Verkehrsanbindung des Flughafens München II im Ministerrat am 9. Februar 1988 bestand Einvernehmen, daß ein Flughafen dieser Größenordnung mit seiner Ausstrahlung auf das gesamte Umland verkehrsmäßig optimal erschlossen sein muß.

./.

Da ist eine sehr unfreundliche Stellungnahme!

Im Jour fixe haben Sie mitgeteilt, daß die Deutsche Bundesbahn das Planfeststellungsverfahren umgehend auf der Grundlage der Grabenlösung einleiten will. Gleichzeitig haben Sie aber auch zugesagt, daß sich die Bundesbahn im Lauf des Verfahrens offen für die Kombination von Graben und Tunnel zeigen wird, falls sich herausstellt, daß anders eine jahrelange Verzögerung durch Verwaltungsgerichtsprozesse nicht zu vermeiden sein wird. Die Taufkirchner Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e.V. hat mir in einem Schreiben ausdrücklich erklärt, daß sie im Falle der Verwirklichung der Tunnel-Graben-Lösung keine Einwendungen gegen die Baumaßnahme erheben wird und sich voraussichtlich auch Gemeinderat und Gemeindeverwaltung diese Haltung zu eigen machen. Bürgergemeinschaft und Gemeinde sind offenbar daran interessiert, mit der Bundesbahn doch noch zu einer einvernehmlichen Lösung dieses örtlichen Problems zu kommen.

Sollte im Planfeststellungsverfahren als Ergebnis die Tunnel-Graben-Lösung als richtig angesehen werden, würde dies die Deutsche Bundesbahn nicht einmal finanziell belasten. Die Deutsche Bundesbahn hat die durch eine Tunnel-Graben-Kombination verursachten Mehrkosten bislang mit maximal 30 Mio DM beziffert. Nach der für diese S-Bahn-Strecke bestehenden Finanzierungsvereinbarung müßten davon 40 %, also 12 Mio DM, die Flughafen München GmbH und 60 %, also 18 Mio DM, der Bund zahlen. Diese Kosten erhielte die Deutsche Bundesbahn in vollem Umfang nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert, sofern Sie die durch die Tunnel-Graben-Lösung verursachten Mehrkosten für zuwendungsfähig erklären.

Ich gehe davon aus, daß damit die Bundesbahn zumindest die Tunnel-Graben-Lösung verwirklichen wird

Wie mir berichtet worden ist, sind Sie bei dem Gespräch mit der CSU-Landtagsfraktion am 24. Februar 1988 auch noch einmal mit der Forderung nach dem S-Bahn-Ringschluß von Erding zum neuen Flughafen München II konfrontiert worden. Wir hatten darüber bereits im Jour fixe am 28. September und 26. Oktober 1987 gesprochen. Ich weiß, daß dieses Projekt Gegenstand der gutachterlichen Untersuchung ist, die bei Prof. Kirchhoff in Auftrag gegeben wurde. Ich bitte Sie aber nachdrücklich darum, daß das Bundesverkehrsministerium mit konkreten Planungen nicht erst nach Vorliegen dieses Gutachtens Ende dieses Jahres beginnt, sondern bereits jetzt konkrete Vorüberlegungen anstellt, damit im Falle einer positiven Bewertung durch den Gutachter das Projekt zügig in Angriff genommen werden kann. Entsprechendes gilt auch für die in der CSU-Fraktionssitzung geforderte zusätzliche Verknüpfung des Flughafens mit der S-Bahnlinie S 1, damit eine schnelle Nahverkehrsverbindung mit dem Münchner Westen und auch mit Freising erreicht wird.

Ich betone noch einmal - und Sie haben dies sicher auch der Diskussion mit der CSU-Landtagsfraktion entnommen -, daß die Anbindung des künftigen Flughafens München II an den öffentlichen Personennahverkehr im Großraum München zu einem zentralen politischen Thema geworden ist. Während bei Straßenbaumaßnahmen eine optimale Zusammenarbeit der zuständigen Behörden des Landes und des Bundes gefordert ist, liegt beim Bau der S-Bahn-Strecken die Verantwortung eindeutig beim Bundesverkehrsminister. Ich ersuche Sie nachdrücklich, umgehend tätig zu werden, damit die drei Jahre bis zur Inbetriebnahme des neuen Flughafens so gut wie möglich genutzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

X

-43-

6.5 Trotzdem: DB bereitet dreigeteilte Planfeststellung für eine LANGE GRABENLÖSUNG vor

So erfreulich die Unterstützung von F. J. Strauß für die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG ist - die DB und andere verfolgen gleichwohl eigene Ziele, nämlich eine LANGE GRABENLÖSUNG gemäß Planskizze 2.33 und Seite 49. Im nördlichen Bereich unterquert die S-Bahn Osterfeld-, Maierbacher- und Aschheimer Straße, im Süden Krautgarten- und Dorfstraße. Kern- und Seebach werden in einem Düker unter der S-Bahn durchgeführt.

Wesentliche Nachteile einer solchen Lösung sind die nach wie vor vorhandene Zerschneidung des gesamten Ortes durch den offenen Graben, die Zerstörung der Grünzonen bei Kern- und Seebach und der Liegewiesen am Westufer des Eisweihers bzw. die Verkleinerung des Weihers.

In der Hoffnung, diese Lösung dadurch leichter durchsetzen zu können, wird die Planfeststellung in drei Abschnitte unterteilt:

1. Bereich Fischerhäuser (von der nördlichen Gemeindegrenze bis zur Grünfleckstraße)

2. Nördlicher Bereich von Ismaning (von der Grünfleckstraße bis zum Seidel-Kreuz-Weg)

3. Südlicher Bereich von Ismaning (von Seidel-Kreuz-Weg bis zur südlichen Gemeindegrenze)

Eine solche Unterteilung macht technisch und planerisch keinerlei Sinn. Sie dient nur dazu, die Anwohner nördlich und südlich des Seidel-Kreuz-Weges auseinanderzudividieren und so die beiden Hälften des LANGEN GRABENS vermeintlich leichter durchzusetzen.

Die Bürgergemeinschaft durchschaut dieses Ziel von Anfang an und sorgt dafür, daß dieser Verfahrenstrick nicht zum Erfolg führt.

6.6 Letzte Argumente gegen den Tunnel werden entkräftet

Von den Ismaninger Gegnern eines Tunnels wird immer wieder vorgebracht, daß ein unterirdischer Bahnhof für die Bürger viele Nachteile hätte: Sie müßten immer die Treppen hinab steigen, um zu den Bahnsteigen zu gelangen, die dann in einem dunklen, häßlichen Tunnel liegen.

Zum einen wird dabei übersehen, daß sowohl bei einem EBENERDIGEN AUSBAU als auch bei KURZEN und LANGEN GRABENLÖSUNGEN Bahnsteigunterführungen erforderlich sind, die sich für die Benutzer noch unangenehmer auswirken können als unterirdische Bahnsteige. Sie verlaufen meist abgewinkelt und eng und sind somit von oben schlecht einsehbar.

Zum anderen besteht durchaus die Möglichkeit, auch bei unterirdischen Bahnsteigen eine Beleuchtung durch Tageslicht zu erreichen, um so den Eindruck eines dunklen Tunnels zu vermeiden.

Bei der U-Bahn Nürnberg gibt es hierfür eindrucksvolle Ausführungsbeispiele. Auf Anregung von Dr. Baumann fuhr deshalb der Gemeinderat am 08.11.1987 nach Nürnberg, um dort die "Lichtarchitektur" der U-Bahnhöfe Plärrer, Gostenhof, Bärenschanze und Röthenbach zu besichtigen.

Durch diesen Besuch konnten selbst die hartnäckigsten Tunnelgegner überzeugt werden, daß sich auch ein unterirdischer Bahnhof ansprechend gestalten läßt.

Ein weiteres, allerdings eher kurioses "Argument" gegen einen Tunnel, das gleichwohl von einigen Leuten in Ismaning immer wieder vorgebracht wird: Das internationale Publikum aus aller Welt, das mit der S-Bahn über Ismaning zum neuen Flughafen fährt, soll unsere schöne Ortschaft zu sehen bekommen und nicht im Tunnel verschwinden müssen. Um auch dieses Argument zu entkräften, war es tatsächlich notwendig, zu zeigen, daß die Fahrgäste auch bei der LANGEN GRABENLÖSUNG nur 11,7 Sekunden Zeit haben, die Schönheit von Ismaning zu bewundern (vgl. Seite 49).

Nachdem somit auch die letzten Argumente bzw. Scheinargumente gegen einen Tunnel entkräftet sind, beschließt der Gemeinderat im Dezember 1987 einstimmig, daß die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG das für Ismaning gerade noch akzeptable Minimum darstellt. Eine LANGE GRABENLÖSUNG kommt somit nicht in Frage.

6.7 Gebhard-Gutachten geht von der LANGEN GRABENLÖSUNG aus

Im Januar 1988 beschließt der Gemeinderat, bei Professor Dr. Gebhard ein Gutachten in Auftrag zu geben, das die städtebauliche Gestaltung des Bereiches zwischen der Aschheimer Straße im Norden und der Krautgartenstraße im Süden behandeln soll.

Ende April 1988 und wenige Wochen vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird das Gutachten von Professor Gebhard vorgelegt. Dabei zeigt sich, daß Professor Gebhard von der von der DB vorgeschlagenen Überfahrung von Kern- und Seebach ausgegangen ist, d. h. von der von der DB verfolgten LANGEN GRABENLÖSUNG gemäß Planskizze 2.33. Die von der Bürgergemeinschaft und dem Gemeinderat als Minimum geforderte KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG (Seite 49 unten) wird in dem Gutachten überhaupt nicht erwähnt.

Bei der Auftragsvergabe für das Gutachten durch die Gemeindeverwaltung wird es - angeblich aus Gründen der Objektivität - unterlassen, Prof. Gebhard umfassend über den Planungs- und Diskussionsstand zum S-Bahn-Ausbau in Ismaning zu informieren. Man überläßt es ausschließlich der Bundesbahn, Prof. Gebhard mit Informationen über die S-Bahnplanung in Ismaning zu versorgen. Herr Wagmann, der federführende Sachbearbeiter im Büro Professor Gebhard, kennt nicht einmal den im Dezember 1987 einstimmig gefaßten Gemeinderatsbeschluß für die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG. Auf Nachfrage stellt er fest, daß sich eine derart weitgehende Änderung der technischen Randbedingungen natürlich grundlegend auf das Ergebnis seiner Begutachtung auswirkt.

Nur so ist es verständlich, daß in dem hochsensiblen Bereich von Kern- und Seebach ausschließlich die Grabenlösung zugrunde gelegt wird. Die Bäche werden in einem Dükerbauwerk unter der S-Bahn durchgeführt und damit der natürliche Charakter dieses Gebietes weitgehend zerstört (vgl. Seite 50). Die bei der KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG vorgesehene Unterfahrung der Bäche durch die S-Bahn, welche die Erhaltung des landschaftlichen Charakters in diesem Gebiet ermöglicht, wird in dem Gutachten nicht behandelt. Dabei wäre es die vordringlichste Aufgabe eines solchen Gutachtens gewesen, die Vorteile der KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG gegenüber der LANGEN GRABENLÖSUNG gerade in diesem Bereich deutlich herauszuarbeiten.

Aus Sicht der Bürgergemeinschaft drängt sich die Vermutung auf, daß durch das Gutachten von Professor Gebhard letztlich nur die GRABENLÖSUNG aufgewertet werden soll. Denn lediglich im Bereich des Bahnhofes hat Prof. Gebhard eine Überdeckelung des Grabens vorgesehen. Vor diesem Hintergrund erscheint dieser "Mini-Tunnel" deshalb nur noch als das Feigenblatt, welches das Unterlaufen der Ziele der Bürgergemeinschaft verschleiern soll.

Die Bürgergemeinschaft zeigt in einem geharnischten Brief vom 01.05.1988 an die Gemeindeverwaltung und an sämtliche Gemeinderäte die Zusammenhänge auf, wie sie sich aus ihrer Sicht darstellen (vgl. Seite 48).

Auf der anschließenden Gemeinderatssitzung am 05.05.1988 wird dieser Brief von einzelnen Rednern - wider besseres Wissen - als "Schlag unter die Gürtellinie" und als "wenig hilfreich" bezeichnet. Trotzdem kann der Gemeinderat nicht umhin, die von der Bürgergemeinschaft aufgezeigten Fakten zur Kenntnis zu nehmen und den Gutachter mit einer "ergänzenden städtebaulichen Untersuchung" des Bereiches zwischen den Bächen und der Realschule zu beauftragen. Dies bedeutet, daß nun außer der Grabenlösung auch die Tunnellösung berücksichtigt wird. Für den südlichen Bereich, zwischen den Bächen und dem Taxet, soll Frau Prof. Valentien mit einem landschaftsplanerischen Gutachten beauftragt werden.

Nach den bisherigen schlechten Erfahrungen mit der richtigen Information der Gutachter übernimmt es die Bürgergemeinschaft, Frau Professor Valentien und Professor Gebhard umfassend über die von der Bundesbahn gewünschte LANGE GRABENLÖSUNG sowie über die von den Ismaninger Bürgern als Mindestlösung geforderte KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG zu unterrichten. Dies geschieht mit Schreiben vom 06.05.1988, dem insgesamt 10 Planbeilagen beigefügt sind. Auf Seite 49 ist eine dieser Planbeilagen wiedergegeben. Bei den Vorgesprächen mit Frau Prof. Valentien zeigt sich, daß es immer noch notwendig ist, ausdrücklich auf die sehr kurze Dauer der "schönen Aussicht auf Ismaning" (11,7 Sekunden) bei der Grabenlösung hinzuweisen, um diesen angeblichen Vorteil der Grabenlösung zu entkräften.

Auf der Grundlage dieser Information stellt dann Frau Professor Valentien im Juli 1988 ein landschaftspflegerisches Gutachten fertig, in dem auch die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG berücksichtigt wird. Erwartungsgemäß wird darin die Auffassung der Bürgergemeinschaft bestätigt, daß diese Lösung der LANGEN GRABENLÖSUNG eindeutig überlegen ist, insbesondere im Bereich von Kern- und Seebach und am Eisweiher.

Die in dem "Mini-Tunnel" des ursprünglichen Gebhard-Gutachtens vorgesehene Form der Überdeckelung der Bahnsteige bleibt jedoch insofern auch für die weitere Zukunft von Bedeutung, als sie die bei der U-Bahn Nürnberg gewonnene Anregung einer direkten Beleuchtung der Bahnsteige durch Tageslicht aufgreift und dahingehend weiterentwickelt, daß zwischen Bahnsteig und Oberfläche eine direkte Verbindung geschaffen wird: Die Öffnungen in der Tunneldecke erhalten keine Glaskuppeln, es wird so nicht nur eine Belichtung, sondern eine direkte Sicht- und Sprechverbindung zur Oberfläche geschaffen. Auf der Tunneldecke wird eine großzügige Glasüberdachung als Regenschutz für die Lichtöffnungen und zur "Gestaltung des Straßenraumes" vorgesehen.

ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL E.V.
c/o Alfons Datermaier, Aschheimer Straße 27, 8045 Ismaning

An die
Gemeinde Ismaning
Bürgermeister und Gemeinderat
Schloßstraße 2

8045 Ismaning

01. Mai 1988

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Zaitler,
sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates,

vielen Dank für das Gespräch im Kutscherbau am Mittwoch, den 27.04.1988.

Schon während der Diskussion mit Herrn Wagmann (Büro Prof. Gebhard) und Ihnen wurde deutlich, daß wir bezüglich der Aufgabenstellung für das Gutachten Gebhard zu einem wesentlichen Teil nicht mit Ihnen übereinstimmen.

Den detaillierten Auftrag für das Gutachten Valentien kennen wir ebenso wenig wie den für Prof. Gebhard. Doch läßt sich aus Ihren und Herrn Wagmanns Ausführungen entnehmen, daß die erteilten Aufträge auf der von der DB vorgeschlagenen Überführung von Kern- und Seebach auszugehen hatten bzw. Frau Valentiens Gutachten noch auszugehen hat. Dies sind jedoch ausschließlich Vorgaben/Planungen für die von der DB verfolgte Grabenlösung. Bei der Auftragsvergabe durch die Gemeinde ist es offensichtlich unterlassen worden - angeblich aus Gründen der Objektivität - die Gutachter objektiv und umfassend über den Planungs- und Diskussionsstand zum S-Bahnausbau in Ismaning zu informieren.

Auch Herr Wagmann zeigte sich erstaunt über die einseitige Information seitens der Gemeinde. Er kannte nicht einmal den Gemeinderatsbeschluß vom Dezember 1987 für die kombinierte Tunnel-/Grabenlösung! Er stellte fest, daß sich eine derart weitgehende Änderung der technischen Randbedingungen natürlich grundlegend auf das Ergebnis einer Begutachtung auswirkt.

Da die Untersuchungen von Prof. Gebhard somit auf völlig einseitigen Vorgaben beruhen, konnten seine Ergebnisse nicht anders ausfallen und letztlich nur kosmetische Verbesserungen der unerwünschten Grabenlösung ergeben.

Die Gemeindeverwaltung als Auftraggeber setzt sich damit dem Vorwurf aus, Parteigutachten für die DB in Auftrag gegeben und auch noch bezahlt zu haben!

Aus unserer Sicht nützen die vergebenen Gutachten nichts, um die vom Gemeinderat als Minimum beschlossene Tunnel-/Grabenlösung durchzusetzen.

Es besteht die Gefahr, daß, entgegen dem Willen der Ismaninger Bürgerschaft, mit den in Auftrag gegebenen Gutachten endgültig einer Grabenlösung der Weg geebnet werden soll. Als Alibi gegenüber der Bürgerforderung nach einem Tunnel dient ein kurzes Stück Deckel im Bahnhofsbereich.
Diese Befürchtung läßt sich auch stützen durch den "Erläuterungsbericht" der DB, Beilage 1.1 zur "Planfeststellung - Streckenabschnitt von km 14,085 bis km 16,800 in der Gemeinde Ismaning", S.8 letzter Absatz sowie S.9 erster und zweiter Absatz.

Ziel allen Handelns der politisch verantwortlichen Kräfte Ismanings muß es sein, für Ismaning eine zukunftsweisende vorbildliche und umweltfreundliche Lösung durchzusetzen.
Für taktische Winkelzüge zum Schaden der Gemeinde darf kein Raum sein!
Gefordert sind Maßnahmen, die eindeutig und klar den Willen der Gemeinde zum Ausdruck bringen, die im Gemeinderat beschlossene, von den Bürgern geforderte und vom Bayerischen Ministerpräsidenten unterstützte Tunnel-/Grabenlösung - ohne jegliche Abstriche - mit allen erlaubten Mitteln zu erreichen.

Es ist vorerst nicht die Frage entscheidend, ob die Gemeinde einen möglichen Rechtsstreit gegen die DB gewinnen wird. Jetzt kommt es darauf an, alle verfügbaren rechtlichen Möglichkeiten vollständig auszuschöpfen, um den Planungsbehörden die Gefahr einer Verzögerung für den S-Bahnausbau aufzuzeigen.

Wir wollen nicht unterstellen, daß der Gemeinderatsbeschluß bzgl. der Tunnel-/Grabenlösung im Dez. 1987 einstimmig mit der Absicht gefaßt wurde, daß er bei nächst bester Gelegenheit unterlaufen wird.

Die Glaubwürdigkeit der Ismaninger Gemeindepolitik steht auf dem Spiel!

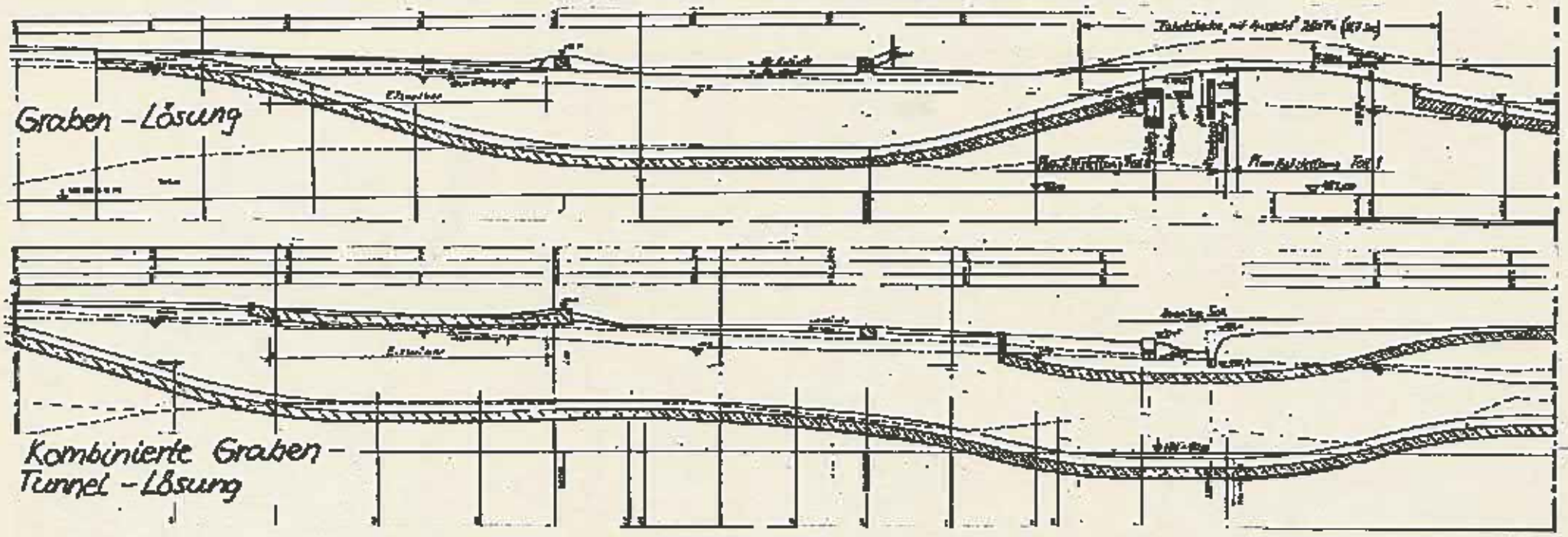
Die nicht akzeptable Grabenlösung darf nicht durch Gutachten optisch aufgewertet - der Tunnel, zumindest aber die kombinierte Tunnel-/Grabenlösung muß mit allen verfügbaren Mitteln durchgesetzt werden.

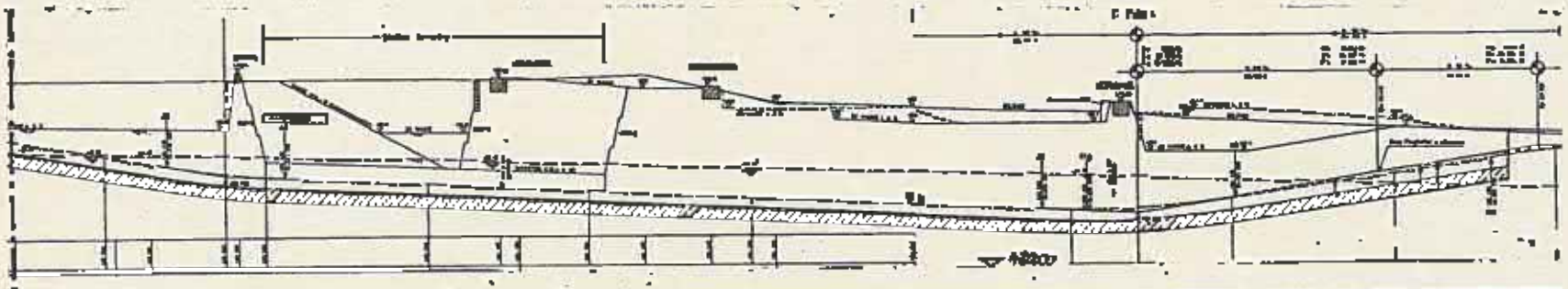
Daß diese Lösung politisch erreichbar und auch finanzierbar ist, zeigt der Brief von Ministerpräsident Strauß an Dr. Warnke vom 10.04.88. Die darin aufgezeigten Möglichkeiten dürfen nicht unverantwortlich vertan werden.

GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN S-BAHNTUNNEL!

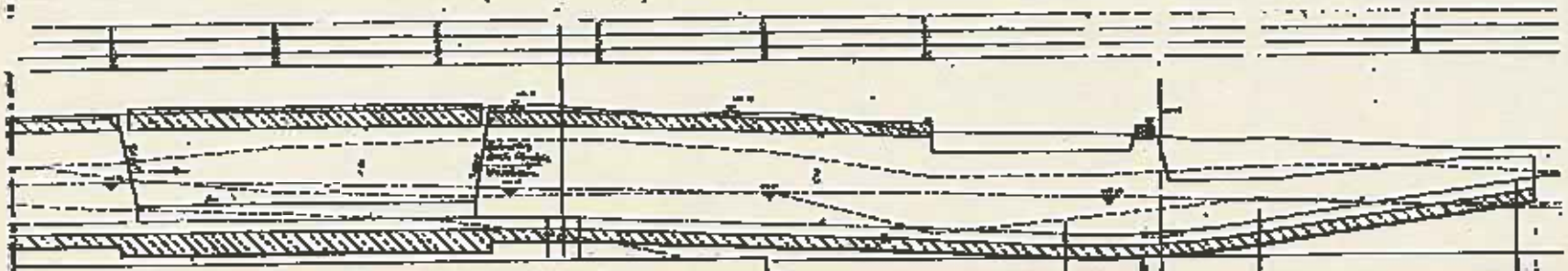
Mit freundlichen Grüßen

gez. (Sprecher)

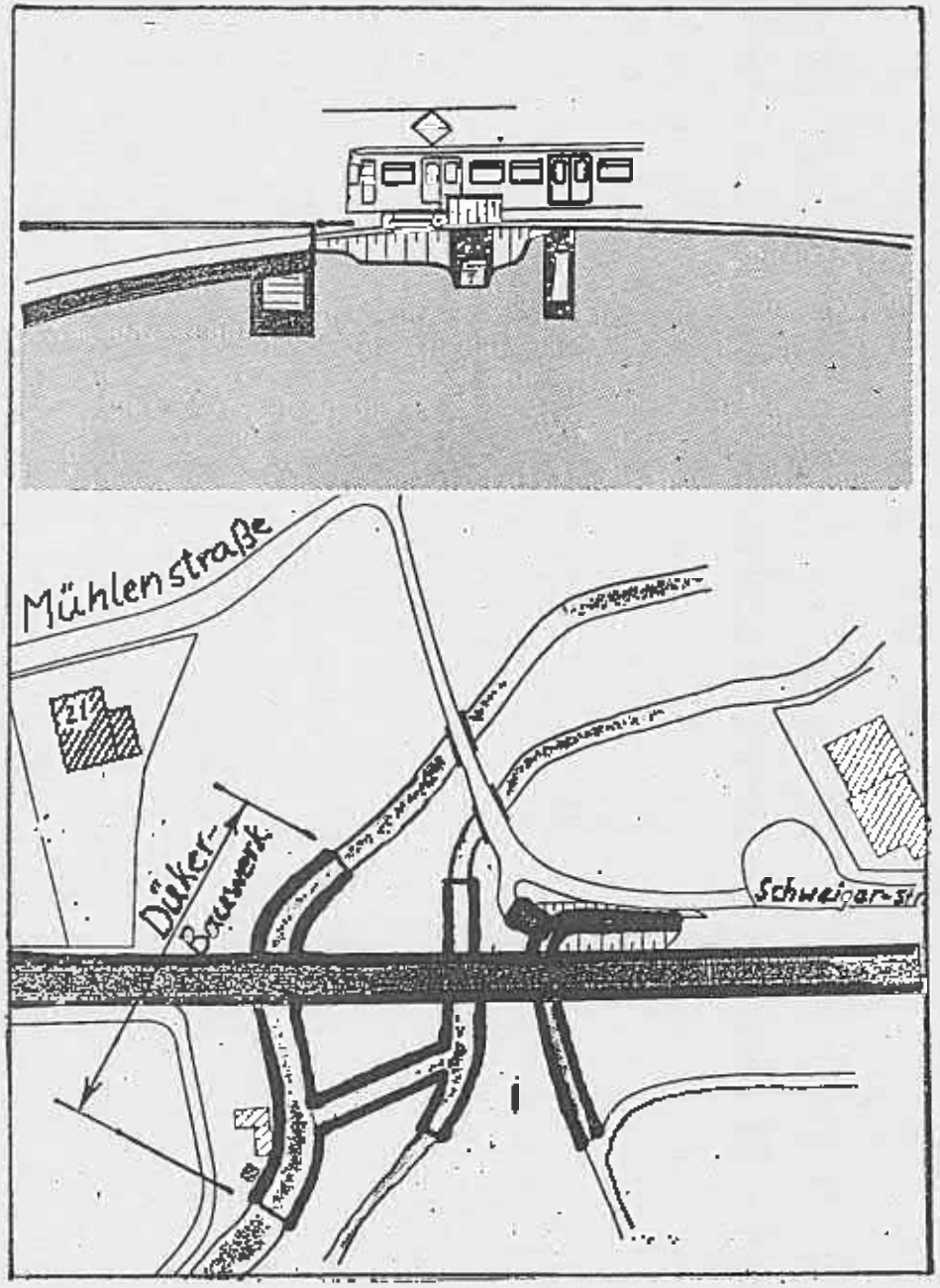




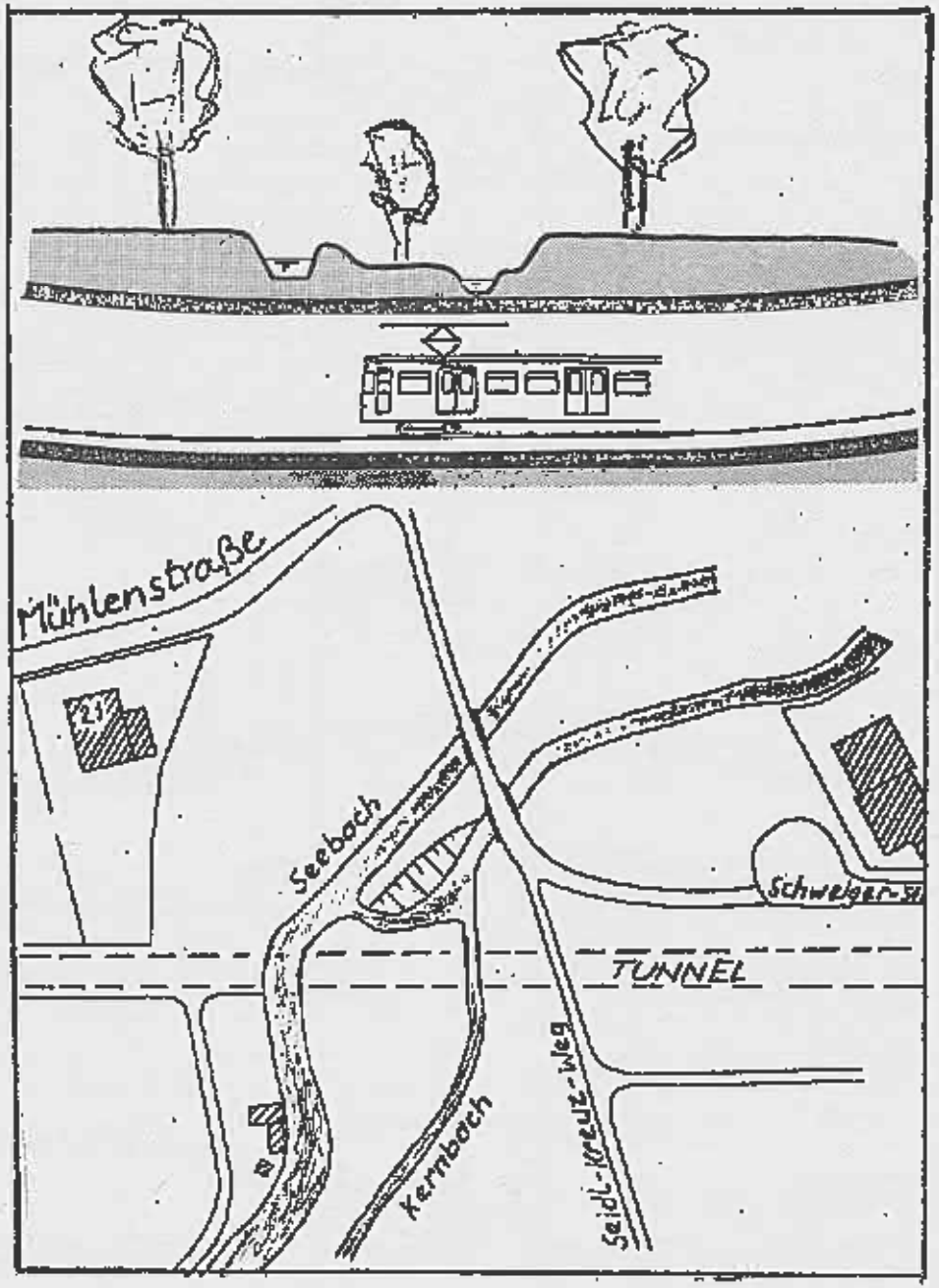
Zur Information
für Prof. Valentien/Prof. Gebhard
6.5.1988 BG/Bu



Information von Prof. Valentien und Prof. Gebhard
über TUNNEL - und GRABENLÖSUNG durch die BG (6.5.1988)



Überfahrung von Kern - und Seebach bei der GRABENLÖSUNG



Unterfahrung von Kern - und Seebach bei der TUNNELLÖSUNG

7. Entscheidung im Sommer 1988

7.1 Riesenerfolg: Bürgergemeinschaft erreicht mehr als 10.000 Widersprüche gegen die LANGE GRABENLÖSUNG

Vermeintlich gestützt durch das Gebhard-Gutachten, leitet die Bundesbahn das Planfeststellungsverfahren für die LANGE GRABENLÖSUNG gemäß Planskizze 2.33 in zwei Abschnitten ein:

- für den nördlichen Abschnitt von km 14,085 bis km 16,500 (Seidel-Kreuz-Weg bis Grünfelckstraße) im Mai 1988

- für den südlichen Abschnitt von km 12,500 bis km 14,885 (vom Taxet- bis Seidel-Kreuz-Weg) im Juni 1988

Bereits am 16.05.1988 veranstaltet die Bürgergemeinschaft im Bürgersaal von Ismaning eine großangelegte vorbereitende Informations- und Organisationsveranstaltung über die Widerspruchsaktion I für den nördlichen Planfeststellungsabschnitt. Mehr als 70 Helferinnen und Helfer erklären sich spontan bereit, vorbereitete Handreichungen für form- und fristgerechte sowie inhaltlich fundierte Einwendungen an einspruchsberechtigte Ismaninger weiterzugeben.

Eine weitere organisatorische Meisterleistung: Diese Handreichungen liegen zum richtigen Zeitpunkt in genügender Stückzahl und in fast allen Haushaltungen der Gemeinde vor. Sie entstanden rechtzeitig vorab unter der fachlichen Anleitung und Aufsicht von Dr. Siebeck, dem juristischen Ratgeber und Vertreter der Bürgergemeinschaft.

Die Einwendungen, die über die Gemeinde Ismaning an die Regierung von Oberbayern geleitet werden, beginnen meistens wie folgt:

"Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich gegen die oben angeführte Planfeststellung EINSPRUCH ein.

Ich erhebe EINWENDUNGEN gegen das Vorhaben der DB, im Ortskern von Ismaning die neu zu verlegende zweigleisige S-Bahn-Strecke lediglich im offenen Graben bzw. streckenweise ebenerdig zu bauen.

Begründung: ..."

In gleicher Weise organisiert die Bürgergemeinschaft vier Wochen später die Widerspruchsaktion II gegen die Planfeststellung des südlichen Streckenabschnittes.

Die Mühe lohnt sich: Jede der beiden Widerspruchsaktionen erbringt mehr als 5.000 form- und fristgerechte Widersprüche von einspruchsberechtigten Bürgern Ismanings, insgesamt rund

10.500 Widersprüche!

Das bedeutet: Gegen jeden der beiden innerörtlichen Planfeststellungsabschnitte legen weit mehr als 50 % der wahlberechtigten Ismaninger formell und rechtsverbindlich bei einer Behörde Einspruch ein und fordern gleichzeitig die bekannte TUNNEL-GRABENLÖSUNG.

Beeindruckende Aktionen der Solidarität!

Zum Vergleich:

- Ismaning 1975: nur ca. 40 Einwender legen Widerspruch gegen die Planfeststellung des EBENERDIGEN S-Bahn-Ausbaus ein

- Aus der Region Oberbayern und zum Teil darüber hinaus werden gegen den Großflughafen im Erdinger Moos sowohl 1975 als auch 1982 nur rund 20.000 form- und fristgerechte Einsprüche erhoben.

- Aus der ganzen damaligen Bundesrepublik Deutschland legten 1985 rund 80.000 Bürgerinnen und Bürger formellen Widerspruch gegen die Wiederaufbereitsungsanlage in Wackersdorf ein.

Gemessen an der jeweiligen Gesamtzahl der möglichen Einwender liegen bei diesen Aktionen die prozentualen Ergebnisse weit unter der in Ismaning erzielten Anzahl der Einsprüche.

7.2 Bonn gibt nach!

Schon das Ergebnis der ersten innerörtlichen Widerspruchsaktion mit rund 5.300 Einsprüchen bringt die Wende: Bonn signalisiert Gesprächsbereitschaft bezüglich der KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG.

Alle bisherigen Lösungen sind plötzlich Vergangenheit: der über 10 Jahre forcierte EBENERDIGE AUSBAU ebenso wie die KURZE GRABENLÖSUNG von 1986/87, die "Mini-Tunnel-Variante" der Gemeindeverwaltung vom April 1988 oder die LANGE GRABENLÖSUNG der Planfeststellung vom Mai/Juni 1988.

Nach den beispiellos erfolgreichen Einspruchsaktionen der Ismaninger geht es in Bonn primär nicht mehr um die Frage, TUNNEL-GRABENLÖSUNG oder nicht, sondern nur noch um kleinere Modifikationen für die Planung und vor allem um die Aufteilung der Kosten der TUNNEL-GRABENLÖSUNG.

Die Bürger Ismanings sind damit in ihrem 3 Jahre währenden, intensiv geführten Kampf - gegen massive Widerstände von vielen Seiten - letztendlich erfolgreich. Die Voraussetzungen hierfür: Ausdauer, Standhaftigkeit, Sachverstand und Kompromißbereitschaft, ohne jedoch das eigentliche Ziel aus den Augen zu verlieren. Vor allem aber ist die Vielzahl der Einwendungen im Planfeststellungsverfahren ausschlaggebend.

Im Juli 1988 ergeht aufgrund der Ergebnisse der Widerspruchsaktionen und auf Empfehlung von Ministerpräsident Strauß eine Einladung des Bundesministers für Verkehr an die Gemeinde Ismaning. Eine Delegation der Gemeinde fährt am 25. Juli 1988 nach Bonn. Im Gegensatz zum ersten Besuch einer Gemeindedelegation beim Bundesminister für Verkehr in Bonn im Jahre 1986 werden jedoch dieses Mal von der Gemeinde keine Vertreter der Bürgergemeinschaft dazu eingeladen.

7.3 Schutz gegen Lärm und Erschütterungen

Die Bürgergemeinschaft hat sich mit dem Schutz der S-Bahn-Anlieger gegen Belastungen durch Lärm und Erschütterungen von Anfang an eingehend befaßt. Die Erstellung entsprechender Gutachten wurde von ihr frühzeitig veranlaßt.

Eine Lärmbelastung der Nachbarschaft wird bei der Tunnellage ganz vermieden. Beim Graben wird sie durch die Tieflage der S-Bahn und - soweit erforderlich - durch schallabsorbierende Verkleidung der Trogwände deutlich unter den gesetzlich zulässigen Grenzwerten gehalten.

Voraussetzung für wirksame Maßnahmen zur Vermeidung von Erschütterungen ist eine hinreichend dicke Betonsohle, wie sie bei einem Tunnel oder auch bei einem Graben mit Betontrog gegeben ist. Erst auf einer solchen Betonsohle sind dann Schutzmaßnahmen möglich: Unterschottermatten oder Masse-Feder-Systeme.

Als letzte wesentliche Forderung an die Rohbaukonstruktion hat deshalb die Bürgergemeinschaft im Herbst 1988 noch die Verlängerung des Betontroges bis zur Taxetstraße durchgesetzt. Ursprünglich sollte der Trog wie bei der LANGEN GRABENLÖSUNG gemäß Planskizze 2.33 nur bis in Höhe der Waldstraße reichen. Auf den hartnäckigen Einspruch der Bürgergemeinschaft hin wurde er um 240 m nach Süden verlängert, so daß er nun etwa 40 m über das südliche Ende der Wohnbebauung hinausreicht.

Dr. Knobloch, einer der Einwender gegen die laufende Planung der TUNNEL-GRABENLÖSUNG, kämpft mit seinem Widerspruch insbesondere für eine Verbesserung des Erschütterungsschutzes. Er spricht mit Fachleuten, studiert einschlägige Vorschriften und prüft die Angaben der DB und anderer Institutionen zu dieser Thematik. Beim Anhörungsverfahren im März 1989 stimmen die anwesenden Fachleute der DB und anderer Behörden seinen detaillierten und überzeugenden Ausführungen zu diesem Erörterungspunkt letztlich zu. Die Gemeinde Ismaning schließt sich dem Antrag von Dr. Knobloch an, dem die Bundesbahn auf Anraten des Versammlungsleiters sinngemäß wie folgt stattgibt:

- Es werden rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Flughafen-S-Bahn sowohl im Tunnel als auch im Grabenbereich die Erschütterungen des späteren Bahnbetriebes simuliert und ihre Auswirkungen auf die benachbarten Gebäude gemessen.

- Aufgrund dieser Meßergebnisse werden die zu einem ausreichenden Erschütterungsschutz erforderlichen Maßnahmen (Unterschottermatten oder Masse-Feder-Systeme) endgültig festgelegt.

7.4 Planfeststellung für die TUNNEL-GRABENLÖSUNG

Aufgrund der Vereinbarungen, die in Bonn beim Bundesminister für Verkehr getroffen wurden, legt die Bundesbahn der neuerlichen Planfeststellung nun die von der Bürgergemeinschaft vorgeschlagene KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG zugrunde (Planskizze 2.34).

Die Planfeststellung für den Bereich Ismaning erfolgt diesmal in einem Abschnitt, der von km 12,500 bis km 16,500 reicht. Die Auslegung der Pläne erfolgt im November 1988.

Die Bürgergemeinschaft löst nun ihre 1987 gegebene Zusage an Ministerpräsident Strauß ein, daß bei Genehmigung der KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG von seiten der Bürgergemeinschaft keine grundsätzlichen Einwendungen mehr kommen werden. Alle Bürgerinnen und Bürger von Ismaning werden deshalb öffentlich gebeten, entsprechend zu handeln.

Die Zahl der Einsprüche gegen die KOMBINIERTE TUNNEL-GRABENLÖSUNG bleibt darum auch sehr gering. Widersprüche kommen zumeinst von den Anwohnern der S-Bahn am südlichen Ortsende. Sie sind mit der KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG insofern unzufrieden, als der Tunnel in Höhe des nördlichen Taxetwaldrandes endet. Von da an werden die Gleise in einem aufsteigenden Betontrog geführt. Die projektierten Schallschutzmaßnahmen zu dem westlich der Bahn gelegenen Wohngebiet - die mindestens 4 m hohe westliche Trogwand mit schallabsorbierender Verkleidung und die darauf aufgesetzte 2 m hohe Plexiglaswand - sind ihrer Meinung nach nicht ausreichend.

Die Bundesbahn hält dem entgegen, daß die Belastungen der Anwohner durch Lärm und Erschütterungen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten, insbesondere aber auch unter den Werten der bisher vorhandenen ebenerdigen S-Bahn-Strecke liegen.

7.5 Von der KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG zur TUNNELLÖSUNG

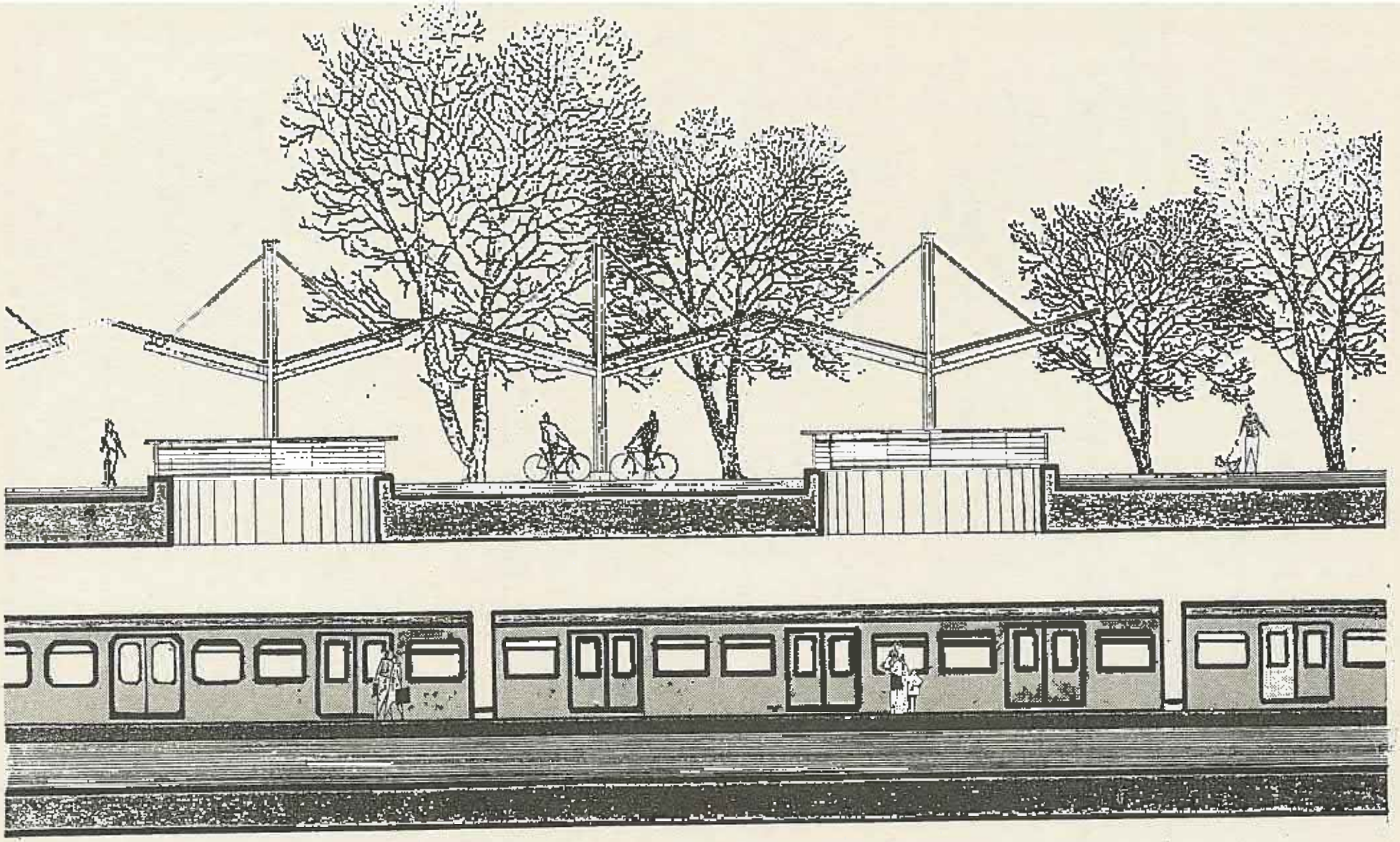
Im Jahre 1989 entschließt sich die Gemeinde, auch die tiefliegenden Grabenbereiche zwischen Dorfstraße und Krautgartenstraße sowie zwischen Mitterfeldstraße und Osterfeldstraße zu überdeckeln. Die Kosten hierfür trägt zu 100 % die Gemeinde Ismaning. Dadurch wird die Lärmbelastung durch die S-Bahn noch weiter reduziert und vor allem die Zerschneidung des Ortes durch den Graben vermieden (Planskizze 2.34). Damit ergeben sich folgende Längen des Tunnelbauwerkes in Ismaning:

Südrampe:	372 m
Tunnel (einschließlich unterirdischem Bahnhof)	1.668 m
Nordrampe	225 m
Gesamtlänge	2.265 m

Die Verlegung des S-Bahn-Bahnhofes in den Tunnel ermöglicht eine zukunftsweisende Gestaltung des oberirdischen Bahnhofsbereiches. Wesentliches Element ist hier die Tageslichtbeleuchtung und die direkte Verbindung von unterirdischem Bahnsteig und Oberfläche durch kreisrunde Öffnungen in der Tunneldecke. Wie bereits erwähnt, hatte Professor Gebhard diese von der U-Bahn Nürnberg stammende Entwurfsidee aufgegriffen und weiterentwickelt. Die Ausführungsplanung für die ausschließlich auf Kosten der Gemeinde zu errichtenden Glasüberdachungen, für das Bahnhofsgebäude, für die Oberflächengestaltung und die Gestaltung der Grünanlagen im Bahnhofsbereich übernehmen Architekt Reichert und Professor Kagerer (vgl. Titelbild und Seite 57).

Um die planerischen Grundlagen für die Verknüpfung des neuen Bahnhofsbereiches mit dem anschließenden Ortskern zu schaffen, regt die Bürgergemeinschaft die Erstellung eines Siedlungsstrukturkonzeptes für diese Bereiche an. Dieses Konzept wird von Professor Gebhard gemeinsam mit Prof. Lang (innerörtliche Verkehrsplanung) und Frau Prof. Valentien (Grünplanung) erarbeitet.

Anfang 1989 entscheidet die Bundesbahn, daß der nördlich der Max-von-Eyth-Straße vorgesehene Gleisanschluß für eine Ortsgüteranlage entfällt, weil das erwartete Frachtaufkommen in Ismaning nicht ausreichend ist. Diese Ortsgüteranlage hatte bisher die Randbedingung vorgegeben, daß die Bahngleise in diesem Bereich in Geländehöhe verlaufen müssen. Nach Entfall der Ortsgüteranlage wird es möglich, die Bahngleise abzusenken. Im Hinblick auf den gültigen Planfeststellungsbeschluß, der eine solche Absenkung nicht vorsieht, möchte die Bundesbahn dies zunächst nicht tun, stimmt dann aber letztlich doch zu. Durch die Absenkung der Schienen kann die Überführung der Max-von-Eyth-Straße um 0,6 m, die Überführung der B 471 um 1,6 m tiefer gelegt werden, ebenso die anschließenden Straßendämme.



Tageslicht - Beleuchtung, Belüftung und direkte Sicht - und Sprechverbindung mit der Oberfläche durch große Öffnungen in der Tunneldecke

8. Flughafenanbindung über Ismaning - nicht nur über die Schiene, sondern auch über die Straße?

Das "integrierte Gesamtverkehrskonzept" sieht gemäß Abschnitt 3 die Straßenanbindung des neuen Flughafens an die Landeshauptstadt über die A92 und die Flughafentangente Ost (FTO) vor (vgl. Seite 3). Der direkte Durchschuß des Straßenverkehrs vom Flughafen über Ismaning ist aus landesplanerischer und ökologischer Sicht unbedingt abzulehnen (Gutachten MÜNCHENER NORDEN, Seite 12 und 13).

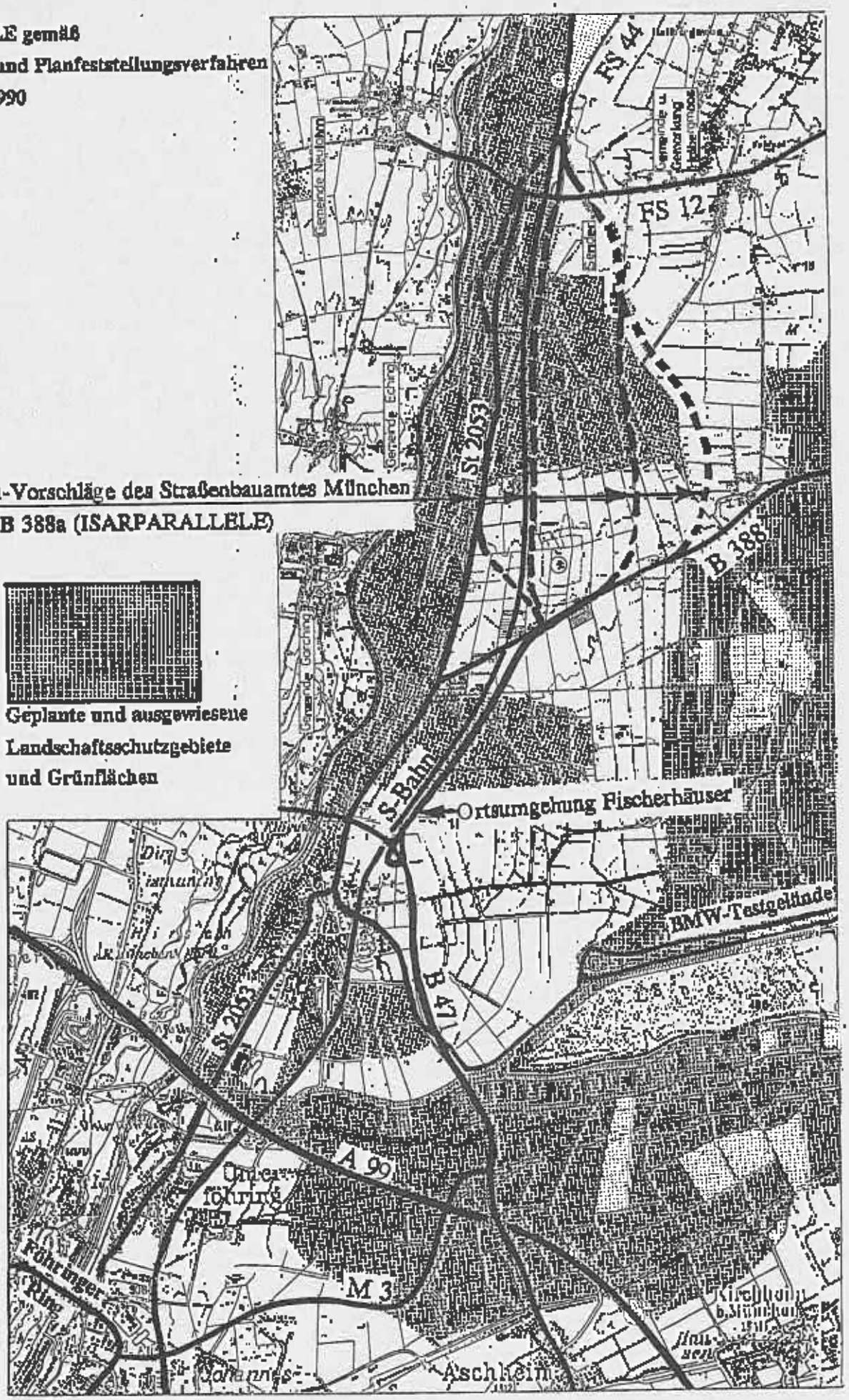
In eklatantem Widerspruch zu diesem Konzept wird jetzt trotzdem versucht, den direkten Straßendurchschuß über Ismaning durchzusetzen ("ISARPARALLELE"), da die Anbindung über die A92 und die FTO nicht oder nicht rechtzeitig realisiert werden können. Im November 1990 werden vom Straßenbauamt München hierfür Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren eingeleitet (Seite 59). Wenn keine zusätzlichen Straßen gebaut werden, soll die Verkehrsbelastung auf der St 2053 nördlich von Fischerhäuser bis zum Jahr 2000 auf das 3,2-fache der Werte zunehmen, die bei der letzten veröffentlichten Verkehrszählung im Jahre 1985 festgestellt wurden (s. Seite 60). Mit einer zusätzlichen Straße (B 388a) soll die Verkehrsbelastung nördlich von Fischerhäuser auf das 5,6-fache der Werte von 1985 anwachsen.

Abgesehen von dem Verstoß gegen die landesplanerischen Vorgaben wie sie dem Gutachten MÜNCHENER NORDEN zugrundeliegen, ist das Straßennetz im Raum Ismaning nicht in der Lage, zusätzliche Verkehrsströme vom neuen Flughafen zur Landeshauptstadt und umgekehrt aufzunehmen. Es würde laufend zu Verkehrsstauungen kommen, die sich insbesondere auch in den Ortsbereich von Ismaning erstrecken. Die innerörtlichen Verkehrsplanungen von Prof. Gebhard und Prof. Lang würden zur Makulatur werden. Für die Bewohner von Ismaning ergäben sich daraus unzumutbare Belastungen in Form von Lärm, Abgasen und Verkehrsstauungen.

Zu berücksichtigen ist dabei auch, daß ja schon der Bau der neuen zweigleisigen S-Bahnstrecke durch bisher weitgehend unberührte und damit wenig belastete Fluren einen schweren Eingriff in die Naturlandschaft des Münchener Norden darstellt. Die neu gebaute S-Bahnstrecke verläuft größtenteils auf einem Damm, dessen mittlere Höhe rund 1,5m über dem Geländeniveau liegt. Prof. Kagerer stellte beim Planfeststellungsverfahren 1987 für diesen Streckenabschnitt sinngemäß fest, daß wegen der zerschneidenden Wirkung "bereits mit einem 0,5m hohen Bahndamm das vorhandene Vernetzungssystem (Auwald - freie Flur - Erdinger Moos) erheblich gestört wird". Die zahlreichen Straßenbrücken, die bis zu 7,6m über das Geländenivau hinausragen, stören ebenfalls nachhaltig das Orts- und Landschaftsbild.
Statt einen angemessenen Ausgleich zu suchen für "unvermeidbare Beeinträchtigungen" von Natur und Umwelt im Zusammenhang mit der S-Bahn-Neubaustrecke durch die Ismaninger und Hallbergmooser Flur, werden immer noch weitere, natur- und umweltbeeinträchtigende Forderungen in Form von Straßenplanungen draufgesattelt. Damit wird ohne große Bedenken eine Naturlandschaft in eine technisch geprägte Wirtschaftslandschaft umgewandelt. Von der Forderung des Gutachtens MÜNCHENER NORDEN, als Ausgleichsmaßnahme für den Flughafen-Neubau nördlich von Ismaning "intakte Lebensräume zu erhalten", um den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden, ist keine Rede mehr bei den mit der Straßenplanung befaßten Behörden.

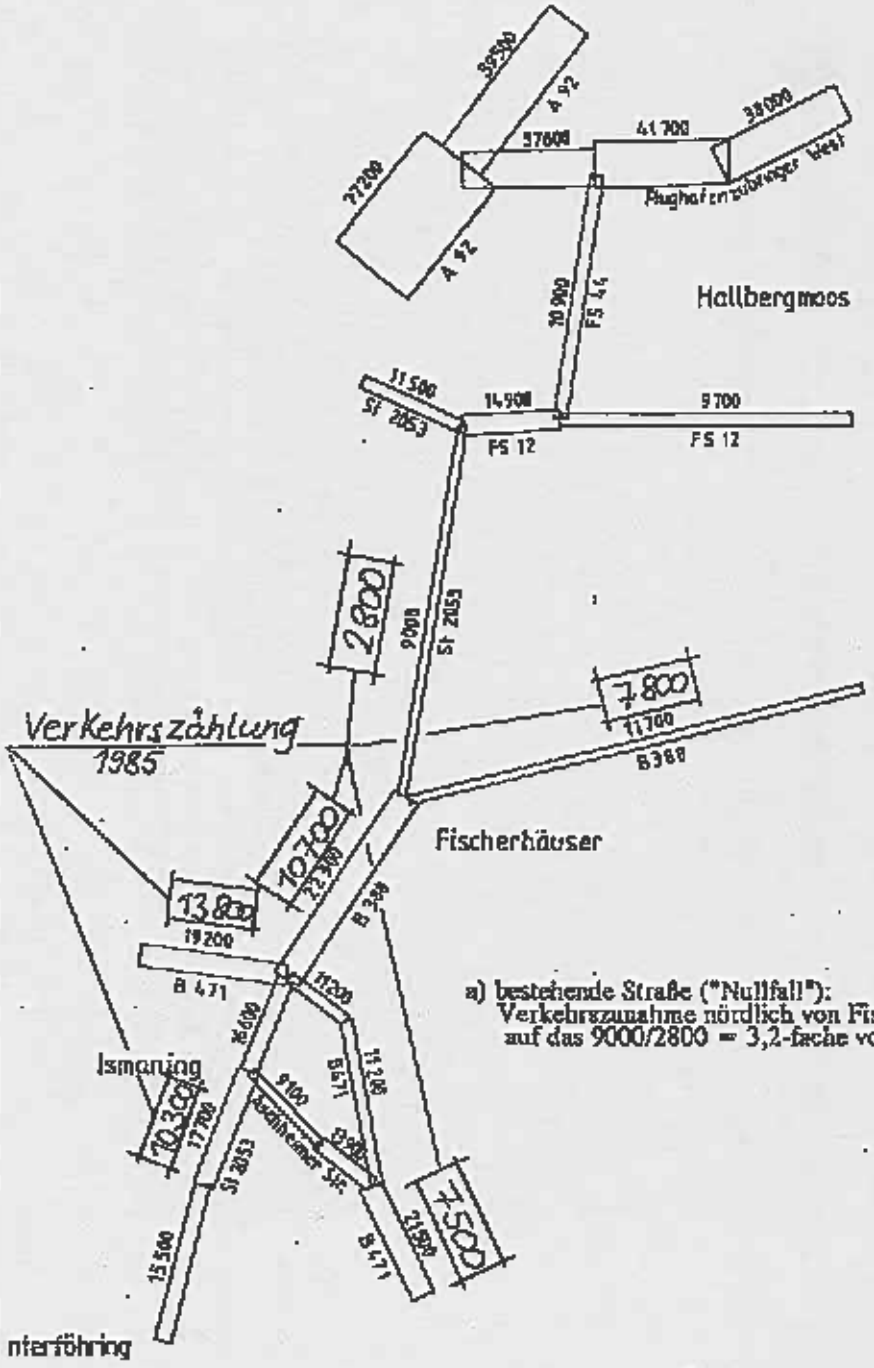
Die betroffenen Bürger und Gemeinden werden deshalb sorgfältig darüber zu wachen haben, daß hier nicht kurzsichtig und mit sachfremden Begründungen unzureichende, für Mensch und Natur nicht akzeptable Straßenplanungen durchgezogen werden. Die hohen Ansprüche, die im Zuge der Flughafenplanung formuliert und beim Flughafen selbst ohne Rücksicht auf Mehrkosten realisiert wurden, müssen auch für die vom Flughafen verursachten Straßenplanungen aufrecht erhalten werden.

ISARPARALLELE gemäß Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren vom November 1990

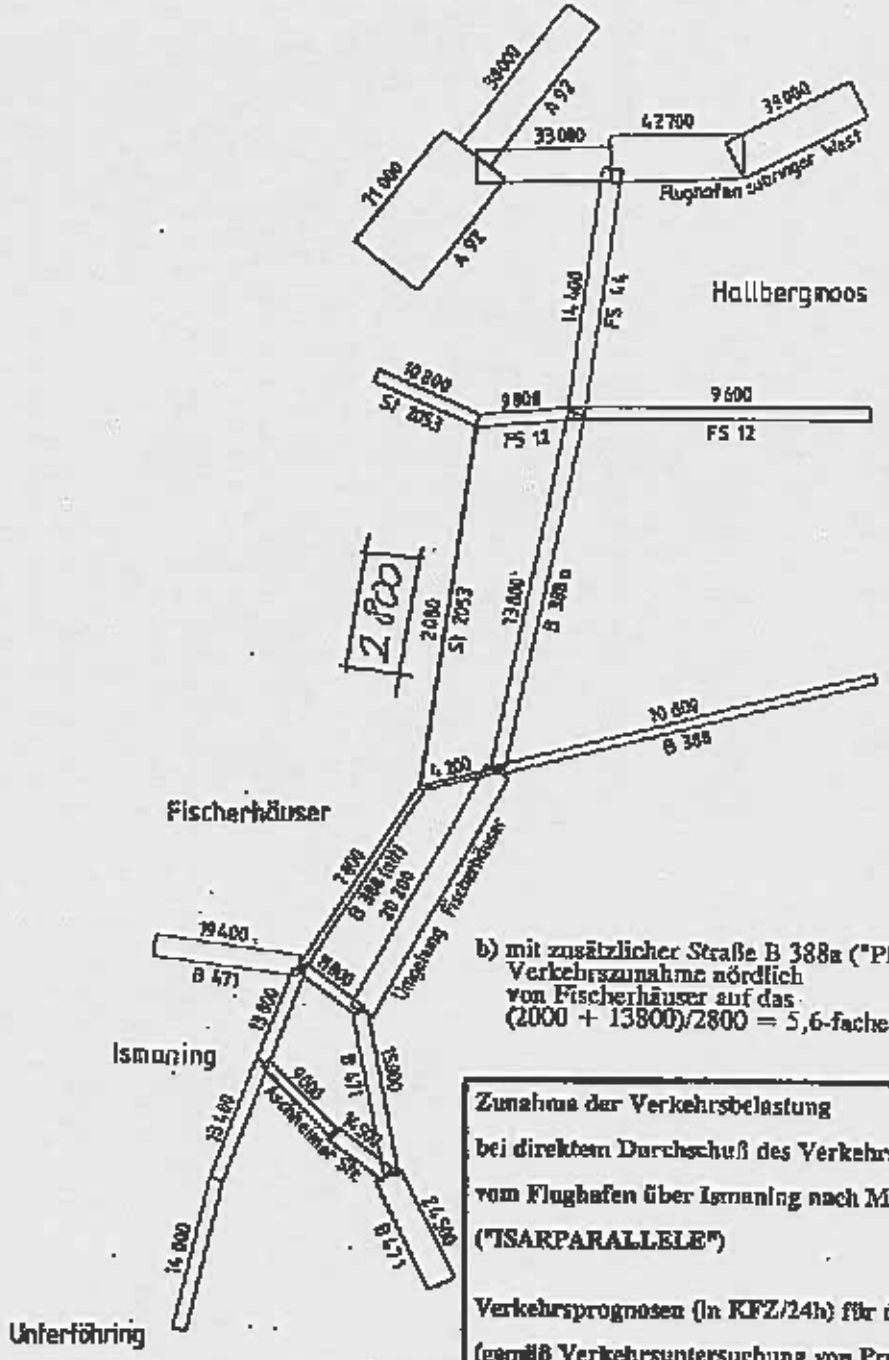


Trassen-Vorschläge des Straßenbauamtes München für die B 388a (ISARPARALLELE)

Geplante und ausgewiesene Landschaftsschutzgebiete und Grünflächen



a) bestehende Straße ("Nullfall"):
Verkehrszunahme nördlich von Fischerhäuser auf das 9000/2800 = 3,2-fache von 1985



b) mit zusätzlicher Straße B 388a ("Planfall"):
Verkehrszunahme nördlich von Fischerhäuser auf das (2000 + 13800)/2800 = 5,6-fache von 1985

Zunahme der Verkehrsbelastung bei direktem Durchschuß des Verkehrs vom Flughafen über Ismaning nach München ("ISARPARALLELE")

Verkehrsprognosen (in KFZ/24h) für das Jahr 2000 (gemäß Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 31.10.1990)

9. Schlußwort

Allen Unkenrufen, allen Schwierigkeiten und allen Widerwärtigkeiten zum Trotz: Das Unglaubliche ist geschafft!

Der über zwei Jahrzehnte reichende und in der dreijährigen Endphase von 1985 bis 1988 besonders intensiv geführte "Kampf um den S-Bahntunnel" hat sich gelohnt, auch wenn mit der KOMBINIERTEN TUNNEL-GRABENLÖSUNG das eigentlich angestrebte Ziel - nämlich ein über das gesamte Ortsgebiet von Ismaning reichender Tunnel - nicht vollständig erreicht werden konnte.

Dabei ist zu bedenken, daß noch im Jahr 1987, ja sogar im Jahr 1988 maßgebende Ismaninger der Auffassung waren, daß nur eine Grabenlösung erreichbar und auch ausreichend für Ismaning ist. Wäre dies realisiert worden, so würde heute eine "Grabenlandschaft", wie sie nördlich der Osterfeldstraße zu sehen ist, entlang der gesamten S-Bahn das Gesicht Ismanings prägen.

Vor diesem Hintergrund wird klar, daß die Bürgerinnen und Bürger von Ismaning nicht nur eine etwas bessere Lösung erreicht haben, sondern eine nahezu ideale. Mit dem jetzt verwirklichten Tunnelbauwerk wurde ein großzügiges, in die Zukunft Ismanings weisendes Ergebnis erreicht. Es ist nicht verwunderlich, daß viele andere Gemeinden deshalb mit bewunderndem, manchmal auch etwas neidischem Blick nach Ismaning schauen.

Die Gemeinde Ismaning trägt einen nicht unerheblichen Anteil der Kosten für den Tunnel selbst. Gleichwohl wird der größere Teil von Bund und Land finanziert. Die durch den Tunnel bedingten Mehrkosten gegenüber einem ebenerdigen Ausbau betragen jedoch deutlich weniger als ein halbes Prozent der Gesamtkosten für den neuen Flughafen München II, bei dessen Gestaltung und technischer Ausrüstung kompromißlos höchste Ansprüche realisiert werden.
Es war deshalb nicht nur gerechtfertigt, sondern zwingend geboten, daß beim Ausbau der S-Bahn durch Ismaning als wichtigstem Verkehrsweg zum Flughafen eine Lösung durchgesetzt wurde, welche die Belastungen der Anlieger in den zulässigen Grenzen hält und verhindert, daß das Ortsbild und die zukünftige Ortsentwicklung in nicht wieder gut zu machender Weise beeinträchtigt werden.

Die letzten zwanzig Jahre in Ismaning - und davon ganz besonders die Jahre 1985 bis 1988 - zeigen, wie notwendig das Eingreifen einer Bürgergemeinschaft in großräumige, politisch geprägte Planungen sein kann, wie eine mit Sach- und Fachverstand ausgestattete Bürgergemeinschaft verantwortungsvoll agieren, korrigieren und gestalten kann. Bürgergemeinschaften können und müssen verhindern, daß Planungen und Politik gegen den erklärten Willen der betroffenen Bürger gemacht werden!

Unabdingbare Grundlage für den Erfolg beim S-Bahntunnel war die Solidarität und das soziale Engagement aller Bürgerinnen und Bürger von Ismaning. Erst hierdurch wurde dieser beeindruckende Akt bürgernaher Entscheidungsfindung und unmittelbar funktionierender Demokratie zum Wohle Ismanings möglich!

GEMEINSAM FÜR DIE ZUKUNFT ISMANINGS!

PRESSEBERICHTE

Die nachstehenden Presseberichte sind chronologisch geordnet.

Unser besonderer Dank gilt Herrn Abgeordneten Dr. Martin Mayer (MdB), der uns die Erlaubnis für die Veröffentlichung des Briefes von Ministerpräsident F.J.Strauß vom 10. April 1988 erteilte, sowie dem MÜNCHNER MERKUR und der SÜDDEUTSCHEN ZEITUNG, die uns freundlicherweise die Artikel aus den Jahren 1960 bis 1989 zur Verfügung stellten.

Im Text verwendete Abkürzungen:

AZ = Abendzeitung München
ION = Ismaninger Ortsnachrichten
MM = Münchner Merkur
SZ = Süddeutsche Zeitung
TZ = Tageszeitung München

Schriften der FLUGHAFEN MÜNCHEN GMBH:

- Flughafen München, Oktober 1986
- Informationen: Zum Luftverkehr Flughafen München Riem / Flughafen München 2, Dezember 1987
- Verkehrsbauten am neuen Flughafen München, Amtliches Mitteilungsblatt der Tiefbau-Berufsgenossenschaft, 1989
- Der neue Flughafen München, August 1990

SZ / München, Montag, 19. Dezember 1960 D 6558 A Nummer 303

Trauer um die Opfer von München

Bisher 49 Tote und 16 Schwerverletzte / Amerikanische Transportmaschine streifte den Turm der Paulskirche und stürzte auf einen Straßenbahnwagen / Beileidstelegramme aus aller Welt

Von unserem Redaktionsmitglied Edmund Gruber

München, 18. Dezember — Einen Tag nach dem Flugzeugzusammenstoß über New York, bei dem nach letzten Meldungen 141 Menschen um Leben kamen, ereignete sich in der Münchner Innenstadt eine ähnliche Katastrophe. Eine zweimotorige amerikanische Convair-Militärmaschine streifte am Samstagnachmittag den Turm der Paulskirche, stürzte ab und zerschellte an einer Straßenbahn. An der Kreuzung Bayer-/Martin-Greif-Straße entstand durch das auslaufende Benzin in Sekundenschnelle ein Flammenmeer. Der bereits von Flugzeugtrümmern getroffene Anhänger eines stadteinwärts fahrenden Straßenbahnzuges brannte mit 18 Fahrgästen aus. Auch 11 Passanten und die Insassen des Flugzeugs — 7 Besatzungsmitglieder sowie 13 amerikanische Studenten und Studentinnen — wurden auf der Stelle getötet. Insgesamt kamen bei dem Unglück 49 Menschen ums Leben, 16 wurden schwer verletzt, 8 davon schweben in Lebensgefahr. Die Münchner Staatsanwaltschaft und eine amerikanische Untersuchungskommission aus Wiesbaden haben inzwischen die Ermittlungen aufgenommen. Die öffentlichen Gebäude in München haben seit gestern halbmast geflaggt. Aus aller Teilen der Welt trafen Beileidstelegramme ein. Das Innenministerium erklärte es, daß bis Weihnachten keine öffentlichen Tanzveranstaltungen mehr stattfinden dürfen. Für Spenden wurde ein Sonderkonto eingerichtet.

Das Flugzeug war um 14.03 Uhr vom Flugplatz München-Riem gestartet. Zwei Minuten später teilte der Pilot dem Flughafen mit, daß die Maschine Motorenschaden habe. Daraufhin wurde die Hauptfeuerwache in München alarmiert. Sie schickte ihre Löschzüge zum Flugplatz, weil man annahm, daß das Flugzeug dort landen werde. Auf dem Weg dorthin wurde die Feuerwehr in die Stadt zurückdirigiert, da das Flugzeug inzwischen abgestürzt war. Die Maschine hatte nach dem Start nicht genügend Höhe gewonnen und kreuzte sich im Nebel

DER KATASTROPHENORT IN MÜNCHEN: *Feuerspeiende Lücken an der Ecke Bayer-/Martin-Greif-Straße. Die brennenden Trümmer des abgestürzten Flugzeugs. Dahinter erkennt man den Trottoiranhänger, in dem schließlich Menschen um Leben kamen. Links davon die rauchgeschwärzte Fassade eines in Brand geratenen Hauses und im Hintergrund die Paulskirche, deren Hauptturm die amerikanische Transportmaschine gestreift hatte.* Photo: UPI

sichtbar nicht orientieren. In einer Rechtskurve streifte das Flugzeug den Hauptturm der St.-Pauls-Kirche, wodurch es eine Tragfläche verlor. An der Kreuzung Bayer-/Martin-Greif-Straße zwischen Hauptbahnhof und Theresienwiesen stürzte das Wrack ab. Außer der Straßenbahn wurden mehrere Häuser und Kraftwagen beschädigt. Die 20 Insassen des Flugzeugs waren auf der Stelle tot, 18 Fahrgäste des Straßenbahnanhängers sowie 11 Passanten verbrannten bei lebendigem Leib.

Den Rettungsmannschaften der Feuerwehr und der Roten Kreuzes bot sich ein Bild des Grauens. Die Absturzstelle war ein Flammenmeer. Augenzeugen berichteten, daß die vollen Tanks der zertrümmerten Maschine ausgelaufen waren und das herausfließende Benzin den ganzen Platz mit Feuer überzog. Die Unglücksstelle wurde in einem Umkreis von etwa einem Kilometer hermetisch abgesperrt. In mehrstündigem Einsatz bargen die Rettungsmannschaften die Verletzten und die Toten. Mehrere Priester segneten die Toten ein.

Erschwerend wirkte sich bei der Katastrophe aus, daß wegen der verkaufsoffenen Samstagnachmittags vor Weihnachten die Straßen der Münchner Innenstadt stark besetzt waren; die Rettungskolonnen hatten Mühe, sich rasch zur Unglücksstelle durchzukämpfen. Münchens Oberbürgermeister Dr. Vogel, der unmittelbar nach dem Unglück die Landeskonferenz seiner Partei im Hofbräuhaus verlassen hatte, übernahm sofort die Leitung der Bergungsarbeiten.

Bei einer Pressekonferenz richtete Dr. Vogel die Bitte an die Münchner Bevölkerung, als Zeichen der Trauer bis Weihnachten jede laute Lustbarkeit und jede öffentliche Veranstaltung zu unterlassen. Ministerpräsident Ehard übermittelte allen Angehörigen der Toten seine Anteilnahme und gab der Hoffnung Ausdruck, daß sich die Verletzten schnell wieder erholen. Ehard sprach auch der amerikanischen Luftwaffe sowie dem Oberbürgermeister seine Anteilnahme aus.

Gebete für die Toten

In der Paulskirche, deren Türme entgegen ersten Befürchtungen durch das abstürzende Flugzeug nur leicht beschädigt wurden, versammelten sich am Sonntagvormittag viele Gläubige, die im Gebet der Katastrophenopfer gedachten. Der Erzbischof von München-Freising, Kardinal Wendel, hatte angeordnet, auch in den anderen Kirchen der Stadt für die Toten zu beten. Ergreifende Szenen spielten sich am Sonntag vor der Aussegnungshalle des Ostfriedhofs ab, wo die Toten aufgebahrt sind. Viele Angehörige wurden von der Kriminalpolizei zur Identifizierung gebeten, weil die Toten bis zur Unkenntlichkeit verkohlt und verstümmelt waren. In der Nacht zum Sonntag war der Anhänger des Straßenbahnzuges, in dem sich noch alle Leichen befanden, in einer Kolonne von Funkstreifen- und Feuerwehrwagen mit blauem und violettem Licht auf einem Tieflader von der Unglücksstelle durch die nächtliche Stadt zum Ostfriedhof gefahren worden.

Untersuchung des Unglücks

Inzwischen begann die amerikanische Untersuchungskommission aus Wiesbaden mit der Aufklärung des Unglücks. Die Motoren, die nach langer nach dem Absturz Schiffrich brannten, die Tragwerk und andere Teile der amerikanischen Militärmaschine wurden abtransportiert. Die Münchner Staatsanwaltschaft stellte auf dem Flughafen das Tonband sicher, auf dem das letzte Gespräch des Piloten mit der Flugsicherung in Riem festgehalten ist. Am Sonntagabend gab die Polizei die Kreuzung Bayer-/Martin-Greif-Straße für den Fahrzeugverkehr wieder frei. Die Straßenbahn kann hier erst am Montag wieder verkehren, weil Oberleitungen und Schienen erneuert werden müssen.

Fast alle Rundfunkstationen und das Fernsehen haben am Sonntagabend ihre Programme geändert und auf ernste Sendungen umgestellt. Der Bayerische Rundfunk unterbrach am Samstag ein Wunschkonzert auf der Mittelwelle und brachte eine Direktreportage von der Unglücksstelle. Im Österreichischen Rundfunk wurde am Samstagabend zum Zeichen des Mitgefühls und der Trauer eine Minute Funkstille eingelegt.

München 2 –
Flughafen für die Zukunft:

Riem muß weg

Zum Luftverkehr Flughafen München-Riem Flughafen München 2

Bereits in den fünfziger Jahren war es absehbar: Der 1939 eröffnete Flughafen München-Riem wird mit dem künftigen Wachstum des Luftverkehrs nicht Schritt halten können. Eingeschnürt durch eine bis an den Flughafenzaun reichende großstädtische Besiedelung, fehlt ihm das Gelände für dringend benötigte Erweiterungen. Die Haupten- und -abflugschneisen des Airports führen über dicht besiedeltes Wohngebiet. Dadurch sind rund 200 000 Münchner täglich erheblichem Fluglärm ausgesetzt. Schließlich stellt der Flughafen ein ständiges potentielles Sicherheitsrisiko dar, wie dies nicht zuletzt beim Absturz einer amerikanischen Militärmaschine am 17. Dezember 1960 in der Münchner City deutlich wurde.

It was already evident during the 1950s: the Munich-Riem Airport opened in 1938 was not capable of keeping space with the future expansion of air traffic. With residential areas — part of the sprawling city — stretching right up to the airport fence, there was simply no space available for urgently required extensions. The main take-off and landing corridors of the airport lead over densely populated residential districts. As a consequence, some 200 000 Munich citizens are exposed to considerable aircraft noise every day. Finally, the airport represents a constant potential safety risk, as became evident when an American military aircraft crashed in the centre of Munich on December 17th, 1960.

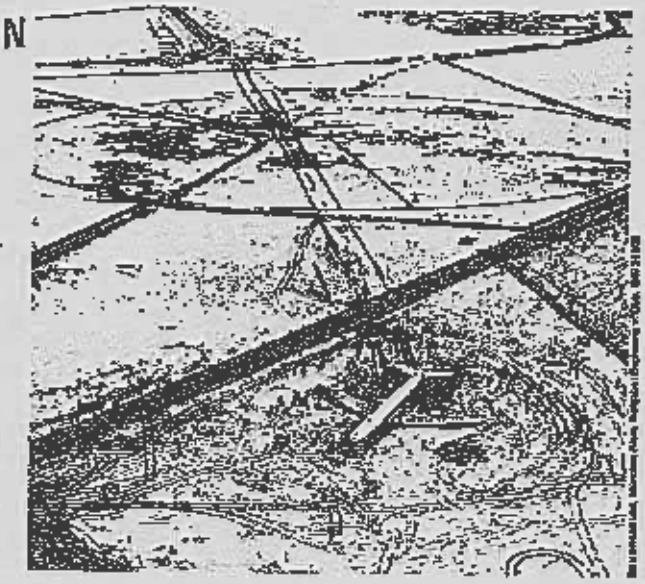
Im Planfeststellungsbeschluß, der Genehmigung für den Bau des Flughafens München 2, vom 8. Juli 1979 hat die dafür zuständige Behörde, die Regierung von Oberbayern, das öffentliche Interesse an einer schnellstmöglichen Verwirklichung des Ersatzflughafens unterstrichen und deshalb auch die „sofortige Vollziehbarkeit" ihres Bescheides angeordnet. Wörtlich schreibt die Regierung: „Die sofortige Vollziehbarkeit ist unter dem Gesichtspunkt der schnellstmöglichen Beseitigung des ständig höheren Sicherheitsrisikos und der Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens München-Riem geboten". Zwar ist das Flugzeug mit Abstand das sicherste Verkehrsmittel, doch konzentrieren sich rund 80 Prozent der Unfälle auf den Flughafen selbst sowie seine Umgebung und davon ein Viertel auf den Ab- und Anflugbereich. Schon um das Risiko eines Absturzes auf Wohngebiete vollständig auszuschließen, ist der Bau eines Ersatzflughafens in einem dünnbesiedelten Gebiet sowie nach seiner Inbetriebnahme die umgehende Schließung des bestehenden Flughafens München-Riem unumgänglich.

Auch wenn die statistische Wahrscheinlichkeit einer Flugzeugkatastrophe wie in Nairobi, Chicago oder Washington außerordentlich gering ist - der Flughafen München-Riem verfügt über die modernsten Einrichtungen zur sicheren Abwicklung des Flugbetriebes - so verursacht dieser Airport tagaus tagein eine ständige Lärmbelästigung für Hunderttausende von Bewohnern unterhalb der An- und Abflugrouten. Durchschnittlich starten und landen 280 Verkehrsflugzeuge pro Tag auf seiner einzigen befestigten Bahn. Hinzu kommen noch täglich rund 160 Starts und Landungen von Privat- und Kleinflugzeugen. Dadurch werden allein in der lautesten Lärmzone (Zone 1) nach dem Gesetz zum Schutz vor Fluglärm 4 000 Menschen erheblich belästigt. Im Gegensatz dazu ist die gleiche Zone am Flughafen München 2 nicht besiedelt. Rund 80 000 Menschen in der Nachbarschaft des Riemer Flughafens müssen in der Zone 2 nach dem Fluglärmgesetz leben, während es in der vergleichbaren Zone beim Flughafen München 2 etwa 5 000 Menschen sind, die im Gegensatz zu den Nachbarn München-Riem jedoch Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen haben.

Für seine Umgebung ist der bestehende Münchner Flughafen ein Umweltproblem ersten Ranges; aber auch der Luftverkehr, der auf ihm abgewickelt werden muß, sieht sich schon seit langem großen Schwierigkeiten gegenüber: Das größte Handicap des Flughafens München-Riem ist, daß er nur über eine befestigte Start- und Landebahn verfügt, eine zweite jedoch aus Platzgründen nicht gebaut werden kann. Diese eine Start- und Landebahn bestimmt die Kapazität des Flughafens. Sie muß den gesamten Linien- und Charterverkehr aufnehmen, hinzu kommt noch die Allgemeine Luftfahrt, also der Kleinflugzeug- und Privatluftverkehr. Bereits heute ist diese Start- und Landebahn in den verkehrsstarken Zeiten vollständig ausgelastet. Zudem ist sie aufgrund der Höhenlage Münchens mit einer Länge von 2 804 Metern zu kurz, um auf ihr mit vollbeladenen und vollgetankten Langstreckenflugzeugen zu Non-Stop-Interkontinentalflügen starten zu können.

Die betrieblichen Schwierigkeiten, die aus dem Vorhandensein nur einer Start- und Landebahn resultieren, verschärfen sich noch, wenn die Piste gesperrt werden muß. Schon Bagatellunfälle, die zu einer längeren Sperrung der Bahn führen, können so erhebliche Störungen im nationalen und internationalen Luftverkehr verursachen. Das gleiche gilt bei Sperrungen im Winter, wenn die Start- und Landebahn eines der schneereichsten Flughäfen Europas wegen Schneeräumung gesperrt werden muß. Da die Verkehrsflugzeuge mit einer Geschwindigkeit von 200 - 280 km/h landen, muß die Bahn aus Sicherheitsgründen stets schnee- und eisfrei sein. Trotz eines umfangreichen Schneeräumgerätepark reichen aber die Flugbetriebspausen für die Schneeräumung oft nicht aus. Die Folge der Startbahnsperrungen sind dann Umleitungen und Verspätungen, die sich weltweit wie eine Kettenreaktion fortsetzen können. Damit wird der Flughafen München-Riem, der bereits heute zu den Spitzenzeiten trotz Nachfrage keinen zusätzlichen Verkehr mehr annehmen kann, auswirkend zu einem neuralgischen Punkt im nationalen und internationalen Luftverkehrsnetz.

Aus Gründen der Sicherheit, des Umweltschutzes und der Zukunft des Luftverkehrs, ist der Bau und die alsbaldige Inbetriebnahme des Flughafens München 2 dringend erforderlich. Erst dieser Flughafen, angelegt in einem relativ dünn besiedelten Gebiet, kann mit einem mehrbahnigen Start- und Landebahnsystem den Anforderungen des Luftverkehrs auch in einer fernen Zukunft noch genügen.



Über die Startbahn hinaus stürzte am 8. Februar 1970 eine „Caravelle" der United Arab Airlines.

Das Flugzeug kam nur wenige Meter vor den ersten Häusern zum Stehen.

2 -9. 1. 70

Bahnhof Ismaning soll nicht Endstation bleiben

Verlängerung der Linie bis zum Großflughafen? / Aus der Bürgerversammlung

Ismaning. Die Bahnlinie München-Ost—Unterföhring—Ismaning sollte unbedingt nach Norden bis zum Großflughafen Erding-Nord verlängert werden — spätestens in zwei Jahren wird die Gemeinde mehr als 10 000 Einwohner haben — gegen eine Umsiedlung des Grundbesitzes der Bayerischen Hypotheken- und Wechsel-Bank in den Isarauen sei nichts einzuwenden. Das waren die wesentlichen Details aus dem Bericht, den Bürgermeister Erich Zeitler, MdL, bei der Bürgerversammlung im Ismaninger Postamt erstattete. Über mangelndes Interesse der Bürgerschaft am Kommunalgeschehen brauchte Zeitler auch heuer nicht zu klagen. Der Saal, der rund 300 Personen faßt, war bis auf den letzten Platz besetzt. Die beiden Landratskandidaten, Dr. Joachim Gillessen und Hercle Hoegner nahmen die Gelegenheit wahr, sich vorzustellen.

Bürgermeister Erich Zeitler begnügte sich diesmal mit wenigen Zahlen. Im Jahr 1969, so berichtete er, erhöhte sich die Einwohnerzahl von 7686 auf 8158, also um 472 Einwohner. Die Jahre 1943/44 ausgenommen, habe Ismaning nie einen ähnlichen Einwohnerzuwachs gehabt. Derzeit wohnen in Ismaning 591 Ausländer, davon 381 Italiener. Die Zahl der Geburten geht zurück. Im Jahr 1968 bestand ein Überschuß von 57 Geburten, 1969 sank der Überschuß auf 34 ab. Ausführlich befaßte sich Zeitler mit Straßenbaumaßnahmen und mit dem S-Bahn-Betrieb.

„Schandfleck" beseitigt

Mit dem Ausbau der Kreuzung Freisinger Straße/Münchner Straße/Osterfeldstraße sei nunmehr eine der gefährlichsten Kreuzungen im Ort Ismaning entschärft worden. Beim Straßenbauamt München bedankte sich Zeitler für den Ausbau der Staatsstraße 2053 vom nördlichen Ortsausgang bis zur Kreisstraße M 11 und die Anlage des Radfahrwegs östlich der St 2053 zwischen Ismaning und Unterföhring und verwies darauf, daß heuer auch das Stück zwischen Seebachbrücke und Bahnhofstraße, also der Abschnitt der St 2053 in der Ortsmitte, verbreitert und bis zu einem halben Meter tiefer gelegt werden soll.

Endlich sei es gelungen den Bahnhofplatz auszubauen und damit „einen Schandfleck zu beseitigen". Die Gemeinde hoffe, daß der Bahnhof Ismaning im Laufe der nächsten Jahre ebenfalls verschwindet und daß sich die Deutsche Bundesbahn zur Errichtung eines neuen Stationsgebäudes entschließt. Zunächst, so meinte Zeitler, sei der Bahnhof Ismaning wohl noch Endstation der Linie, die von München-Ost über Johanneskirchen-Unterföhring führt. Er sei jedoch überzeugt, sagte Zeitler, Ismaning bleibe nicht mehr lange Endstation dieser Bahnstrecke. Es sei die wirtschaftlich günstigste und somit die vernünftigste Lösung, die Linie bis zum Verkehrsflughafen Hallbergmoos—Erding-Nord zu verlängern. Komme es zu dieser Verlängerung der Bahnstrecke, dann liege Ismaning etwa in der Mitte der Strecke. Zeitler: „Das wird für die Entwicklung der Gemeinde von entscheidender Bedeutung sein."

Der Wohnungsbau, so kündigte Zeitler an, werde in den nächsten Jahren stark zunehmen. Im kommenden Jahr werden voraussichtlich 300 Wohnungen erstellt. Die Einwohnerzahl wird sich damit um etwa 1000 erhöhen. Mit Bestimmtheit wird Ismaning schon 1972 mehr als 10 000 Einwohner aufweisen.

Kein Freibad am Weiher

Zeitler orientierte die Bürger weiter über die Projekte Hallenbad, Kindergarten, Kirche und Altersheim. Seit vier Jahren werde in Bürgerversammlungen nun schon über den Bau eines Hallenbades gesprochen. Er könne verstehen, wenn ein Teil der Bürger das Gerede ums Hallenbad nicht mehr ernst nehme. Noch in diesem Jahr, so versprach Zeitler, werde die Planung des Hallenbades abgeschlossen und bis 1972 das Bauwerk fertiggestellt sein. Die Verwirklichung des Projekts gehe wohl langsam vor sich, „es wird jedoch kein kleinliches Hallenbad sein". Der Einwohnerzahl Ismanings entsprechend, sagte Zeitler, wäre wohl ein Hallenbad mit einem Becken von 13×25 Meter Größe angemessen. Zeitler: „Wir werden jedoch ein Becken mit 25×12,5 Meter einbauen und dazu wahrscheinlich noch ein Lehrschwimmbecken mit einem 8×12 Meter-Becken, in dem die Omas und die Kleinkinder herumplanschen können."

Der Gemeinderat dürfte sich für eine großzügige Lösung entschließen, weil die Einwohnerzahl der Gemeinde wächst und weil damit gerechnet wird, daß Bewohner des nördlichen Teils von München nach Ismaning zum Baden kommen werden. Hingegen sei nicht daran gedacht, den Ismaninger Weiher am Taxet in eine Freibadeanstalt umzuwandeln. Damit, so sagte Zeitler, würde man auch dem Weiher seiner Schönheit berauben.

Die Kindergartenmisere, so kündigte Zeitler an, werde im nächsten Jahr behoben sein. Der gemeindliche Kindergarten sei derzeit voll belegt. Es sei erfreulich, daß sich die katholische Pfarrgemeinde darum bemühe, auf einem Grundstück westlich der Staatsstraße einen Kindergarten zu schaffen. Mit dem Bau dieses Pfarrkindergartens soll heuer im Juni oder Juli begonnen werden. Es wird mit einer Bauzeit von 1½ Jahren gerechnet. Dieser Kindergarten entsteht westlich der Genossenschaftskraftfabrik. Ohne die Staatsstraße überqueren zu müssen, können die Kinder aus dem Bereich westlich der Münchner Straße die Einrichtung besuchen.

Kirche wird abgebrochen

Daß die katholische Pfarrkirche abgebrochen wird, wurde den Bürgern nunmehr auch von Zeitler bestätigt. Der Gemeinderat, sagte Zeitler dazu,

SZ / Stadtanzeiger

Stadtanzeiger
Nord

00215 *18.9.73

№ 75

S-Bahn für Ismaning

Ismaning — Durch ein dieser Tage bei der Ismaninger Verwaltung eingegangenes Schreiben des MVV wurde die Gemeinde über die gegenüber dem Sommerfahrplan 1973 eintretenden Änderungen informiert. Als bedeutungsvollste Neuerung dabei ist die Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs auf dem Linienabschnitt der S 8 vom Ostbahnhof bis Ismaning mit Beginn des Winterfahrplanes 1973/74. In diesem Abschnitt wird der durchgehende S-Bahn-Verkehr mit Triebwagen aufgenommen; Vollzüge fahren während des Berufsverkehrs, Kurzzüge während der übrigen Zeit.

Von Montag bis Freitag verkehren die S-Bahn-Züge im Berufsverkehr alle 20 Minuten, in der übrigen Zeit alle 40 Minuten. An Samstagen am Morgen und Mittag alle 20 Minuten, in der übrigen Zeit alle 40 Minuten. An Sonn- und Feiertagen wird der 40-Minuten-Rhythmus eingehalten.

Erwartungsgemäß ergeben sich durch die Bedienung mit der S-Bahn Änderungen im Omnibusverkehr für die Linien 430 und 400, die ebenfalls ab 1. 10. 1973 wirksam werden. Während die Linie Ismaning — Ostbahnhof (430) ganz eingestellt wird, ist es den Interventionen Bürgermeister Erich Zeitlers gelungen, die Linie 400, die den U-Bahn-Hof Studentenstadt bedient, beizubehalten. Die An- und Abfahrtszeiten dieser Buslinie werden so geändert, daß auch in Ismaning der Anschluß von und zur S-Bahn besteht.

G. B.

Stadtanzeiger
Nord

00233 *09.10.73

№ 81

Erste Erfahrungen mit der S-Bahn in Ismaning

Bürgermeister Zeitler auf Jungfernfahrt / Störende Pfeifsignale

Ismaning – Der allgemeinen Freude darüber, daß nun auch Ismaning an das S-Bahn-Netz angeschlossen wurde, verlieh das Ismaninger Gemeindeoberhaupt sichtbaren Ausdruck: Assistiert von den Bürgermeistern Josef Zettl und Robert Häring fand sich Erich Zeitler mit Frau pünktlich zum Eintreffen des ersten S-Bahn-Zuges am Bahnhof ein.

Dem Zugpersonal wurde ein „großer Bahnhof" bereitet. Zur Begrüßungszeremonie gab es für Lokomotivführer und Zugschaffner eine ordentliche Wiesenbrotzeit und ein Tonsiegel der Gemeinde. Und als erste Fahrgäste um 6.08 Uhr in der Früh starteten dann auch Bürgermeister Zeitler und Frau zu einer 23-Minuten-Fahrt zum Stachus.

In die Freude über das neue Schnellverkehrsmittel mischt sich jedoch bei fast allen Einwohnern der Gemeinde ein Wermutstropfen: Die Pfeifsignale, die die S-Bahn an zwei noch nicht abgesicherten Bahnübergängen ausstößt, sind besonders für die in der Nähe der Bahn wohnenden Bürger eine unzumutbare Belästigung; unangenehm und störend werden die Signale jedoch von der Mehrzahl der Bewohner Ismaninges empfunden. Davon zeugen eine ganze Reihe von Beschwerden, die im Laufe der letzten Wochen bei der Verwaltung eingegangen sind.

Vom Rathaus ist dazu zu erfahren, daß man zwar bemüht war, „die Auflassung bzw. Absicherung der betreffenden Bahnübergänge termingerecht zu erledigen, was jedoch nicht gelungen ist". Bisher ist lediglich der Übergang an der Dorfstraße mit einer Halbschranke und Signaleinrichtungen versehen.

Demnächst soll nun der Übergang an der südlichen Taxetstraße aufgelassen werden. Eine entsprechende Vereinbarung mit den Anliegern soll in Kürze von den Vertragspartnern unterschrieben werden. Damit würde das erste Pfeifsignal verschwinden.

Beim Übergang Krautgartenstraße steht die Installierung einer Lichtsignalanlage mit Halbschranken bevor. Die Zustimmung von Bundesbahn und Gemeinde liegen bereits vor. Die notwendigen Grundstücksverhandlungen sollen kurz vor dem Abschluß stehen, so daß auch hier bis spätestens zum Jahresende die akustischen Warnsignale der S-Bahn entfallen können. G. B.

Maßvolles Wachstum in Ismaning gewährleistet

Rechenschaftsbericht des Bürgermeisters

Von unserem Mitarbeiter Manfred Solbrig

Ismaning. — Wie schon seit 21 Jahren Tradition, fand die Bürgerversammlung auch 1974 am Dreikönigstag statt. Bürgermeister Zeitler konnte als Gäste Landrat Dr. Gillessen, Pfarrer Zandl und den Leiter der neu geschaffenen Landespolizeistation Ismaning, Polizeiinspekter Blanhorn, begrüßen. Eingangs berichtigte Zeitler eine Angabe aus der letzten Bürgerversammlung. So wurde damals bekanntgegeben, daß die Gemeinde in Kürze 10 000 Einwohner überschreiten werde. Doch wie sich herausstellte, hatte Ismaning bereits Ende 1972 über 10 000 Einwohner. Im vergangenen Jahr stieg die Zahl auf 10 553, davon sind 1278 Ausländer.

Erstmals in der Geschichte der Gemeinde gab es 1973 keine einzige Geburt in Ismaning. Fast alle Kinder der Ismaninger Bürger sind in München zur Welt gekommen. Dagegen führte das Standesamt Ismaning 63 Eheschließungen durch. Schließlich wurden 32 Sterbefälle beurkundet.

Bei der Bauabteilung wurden 1973 175 Bauanträge mit einer Gesamtbausumme von fast 70 Millionen Mark eingereicht. Darunter befand sich die Erweiterung einer Werkhalle mit einem Bürogebäude. Der Gemeinderat legte allerdings Wert darauf, daß das Industriegelände nicht zu nahe an den südlichen Ortsrand von Ismaning rückt. Zur Münchner Straße und nach Norden hin soll das Industriegelände mit einem Grünstreifen abgeschirmt werden.

Außerdem wurden die Bauanträge Infratest, der evangelischen Kirche und der katholischen Kirche sowie des Gemeindekindergartens behandelt. Schließlich will die Landeswohnungsfürsorge 26 Sozialwohnungen und 24 Eigentumswohnungen an der Raisinger Straße errichten. Mit einem Kostenaufwand von 250 000 Mark erwarb die Gemeinde das Belegungsrecht für 26 Wohnungen. Ferner erwarb sie für 130 000 Mark das Belegungsrecht für 24 Altenwohnungen in der geplanten Wohnanlage an der Taxetstraße auf die Dauer von 25 Jahren.

In dem ausführlich gehaltenen Finanz-

Fortsetzung nächste Seite

EINE ERHEBLICHE LÄRMBELÄSTIGUNG

durch den vorgesehenen zweigleisigen Ausbau der S-Bahn zum künftigen Flughafen München II befürchtete dieser Bürger bei der Diskussion. Unser Bild zeigt links Landrat Dr. Joachim Gillessen und Bürgermeister Zeitler (mit Glocke).

(Fotos: Senjor, 3)

Münchner Merkur vom 08.01.1974

Stadtanzeiger
Nord

00027 *01.2.74

№ 10

In Ismaning soll die S3 in den Graben fahren

Gemeinde wünscht moderne und umweltfreundliche Trassenführung

Ismaning — Noch ist Ismaning Endstation der S-Bahn, Linie S 3; beim Bau des Flughafens München II bei Erding wird die Gemeinde Durchgangsstation. Planungen für die Weiterführung der S-Bahn-Strecke nach Erding und für Anlegung eines zweiten Gleises ab Johanneskirchen sind bereits in vollem Gange.

Für Ismaning stellt dies eine überaus einschneidende Maßnahme dar. So bedeutungsvoll diese Entwicklung für die wirtschaftliche Lage der Gemeinde werden dürfte — der Fremdenverkehr wird dann unter anderem eine Rolle spielen —, so nachteilig kann sich unter Umständen der S-Bahn-Strang auswirken. Nicht nur würde die Bahnstrecke den Ort durchschneiden, das ganze östliche Siedlungsgebiet — und nur nach Osten ist für die Gemeinde eine weitere Ausdehnungsmöglichkeit gegeben — würde abgetrennt. Die bedeutend größere Verkehrsfrequenz der dann als Flughafenschnellbahn verkehrenden Bahn würde für die Anwohner erhebliche Lärmbelästigungen mit sich bringen.

Auf einer Strecke von kaum zwei Kilometern befinden sich fünf schienengleiche Bahnübergänge. Durch Blinklicht oder Ampelanlagen gesicherte Bahnkreuzungen bilden aber Gefahrenpunkte: Stockungen im Verkehrsfluß werden unvermeidlich. Über- oder Unterführungen dagegen würden das Ortsbild zerstören und die Wohnbebauung in diesem Gebiet schwer beeinträchtigen.

Daß Teile der Bevölkerung mit großer Sorge dieser Entwicklung entgegensehen, geht aus zahlreichen Zuschriften hervor, die in den vergangenen Wochen im Rathaus eingetroffen sind. Ausführlich Stellung zu diesem Problem nahm anläßlich der kürzlich veranstalteten Bürgerversammlung der Ismaninger Walter Bartel, der sich intensiv mit der Angelegenheit befaßt hat. Sein Appell an die Mitbürgerinnen und Mitbürger ging dahin, dem „gemeindlichen Verhandlungsteam bei den nicht leichten Verhandlungen mit der Bahn Unterstützung zu geben".

Der Vorschlag Walter Bartels, die Verlegung der S-Bahn-Anlagen innerhalb des geschlossenen Ortsbereiches in einem Graben zu betreiben, deckt sich in großen Teilen mit den Vorstellungen, die sich Bürgermeister und Gemeinderäte in dieser Sache machen. Bei der Wahl eines Grabens sieht Walter Bartel die Möglichkeit, diesen im Bereich des Bahnhofes nach oben zu schließen. So könnte der Bahnhof von der Oberfläche verschwinden und in diesem Tunnel untergebracht werden. Den eventuellen Mehrkosten für diesen tunnelartigen Ausbau würde ein Gewinn an wertvollem Boden, Wegfall von Kosten für Überführungsbauwerke und für ferngesteuerte Ampelanlagen gegenüberstehen.

Auch im Rathaus liebäugelt man mit dem Bau einer Röhre für die S-Bahn. Hierdurch würden ebenfalls Kreuzungsbauwerke entfallen, Unfallgefahren beseitigt, Lärmbelästigungen vermindert und die Landschaft beziehungsweise das Ortsbild nicht zerstört.

Die Bundesbahn allerdings hält bisher von einer solchen Lösung nichts. Wie von ihrer Pressestelle zu erfahren war, hat „man zwar ganz konkrete Vorstellungen, die eine Aufwertung der Infrastruktur" der Gemeinde zur Folge haben und die im einzelnen noch mit den Ratsherren besprochen werden müssen". Man ist hier der Überzeugung, auf Grund des „sehr guten Einvernehmens" mit der Gemeinde, das sich bei verschiedenen Vorbesprechungen gezeigt habe, zu einer guten Lösung zu kommen. Die ab Johanneskirchen zweigleisig auszustattende Strecke würde für Ismaning einen neuen Bahnhof bringen. Eine Verlegung der Strecke in den Untergrund lehnt man jedoch schon im Hinblick auf die finanzielle Seite der Sache bisher ab.

Wie von Bürgermeister Erich Zeitler bei der jüngsten Gemeinderatssitzung angeregt, wird ein spezielles Beratungs- und Verhandlungsteam, dem Baufachleute und Gemeinderäte angehören sollen, gebildet werden, das die Wünsche und Ansichten der Gemeinde konkretisiert, die bei den in Kürze stattfindenden Gesprächen mit Vertretern der Bundesbahn vorgebracht werden.

G. B.

S-Bahn auf zwei Spuren von München nach Ismaning

Modernisierung erfordert neues Verkehrskonzept

Ortsbild betroffen — Kreuzungen werden Überführungen vorgezogen — Kostenteilung mit der Bundesbahn

Von unserem Mitarbeiter Manfred Salbrig

Ismaning — Die Bundesbahn will die S-Bahn-Strecke vom Ostbahnhof über Unterföhring nach Ismaning modernisieren. Anlaß der Planung ist die vorgesehene Verlängerung der Bahnlinie über Ismaning hinaus bis zu dem geplanten Flughafen München II bei Erding. Als erster Schritt soll der Gleisumbau ab Johanniskirchen bis Ismaning erneuert und die Strecke zweigleisig ausgebaut werden. Durch diese Planungen ergeben sich für die Gemeinde Ismaning einige Probleme.

Bisher sind die Bahnübergänge durch Halbschranken mit Blinklichtanlagen gesichert. Diese Sicherung wird bei Ausbau der Strecke und besonders bei Aufnahme des Betriebes zum Flughafen keineswegs mehr ausreichen. Die S-Bahnzüge sollen zum Flughafen in Abständen von je zehn Minuten fahren. Bei Beibehaltung der schienengleichen Bahnübergänge wäre der östliche Teil von Ismaning vom Westen auf empfindliche Weise abgeschnitten und außerdem der innerörtliche Verkehr stark behindert. Daher ist die Planung einer ausreichenden Zahl von nicht höhengleichen Kreuzungen notwendig. Das erkennt auch die Bundesbahn. Es bieten sich als Möglichkeiten Über- oder Unterführungen an. Bisher wurden Kreuzungsbauwerke an vier Stellen in die Überlegungen einbezogen. Davon sollen zwei Kreuzungen in der Dorfstraße, eine in der Krautgartenstraße oder dem Seidl-Kreuz-Weg sowie in der Aschheimer Straße/Osterfeldstraße entstehen.

In der letzten Gemeinderatssitzung wurde klar, daß Überführungen eine schwerwiegende Beeinträchtigung für die Anlieger mit sich bringen würden und außerdem eine empfindliche Störung im Ortsbild bzw. Landschaftsbild wären. Bei Überführungen wäre beiderseits eine Auffahrtsrampe von rund 130 m nötig. Das Bauwerk müßte eine Höhe von 6,50 m erreichen. Aus diesem Grund sprach sich der Gemeinderat generell für den Bau von Unterführungen aus, da sie die Anlieger nicht in so großem Ausmaß belästigen würden. Allerdings sind die Kosten von Unterführungen aus technischen Gründen und wegen der notwendigen Grundwasserbeseitigung wesentlich teurer als Überführungen. Das muß die Gemeinde bei ihren Überlegungen berücksichtigen, zumal sie bei zwei Kreuzungen im Bereich der bestehenden Streckenführung ein Drittel der Kosten zu tragen hat.

Die Kosten für die Kreuzungen nördlich des Bahnhofes in dem Bereich, in dem die Gleise neu zu verlegen sind, muß die Bundesbahn allein tragen.

Angesichts der hohen Kosten für Unterführungen suchte der Gemeinderat nach Möglichkeiten, einige Kreuzungen wegzulassen und als Ersatz Straßenverbindungen herzustellen. Die Gemeinde erwartet sich eine Beteiligung der Bundesbahn an den Kosten dieser Straßen, da auch sie durch den Wegfall von Kreuzungen Kosten sparen würde.

Differenzen traten auf, als es darum ging, die Standorte der einzelnen Kreuzungen festzulegen. Gegen das Bauwerk in der Osterfeldstraße wurden seitens der Anlieger und der dort ansässigen feinmechanischen Industrie Bedenken angemeldet. Von seiten der Landwirtschaft wird eine Unterführung an dieser Stelle gefordert, da sie landwirtschaftliche Gebiete und zwei Brennereien erschließe. Die SPD-Fraktion machte den Vorschlag, nur eine Fußgängerunterführung zu bauen und die Kreuzung weiter nach Norden in das geplante Industriegebiet zu verlegen. Dadurch könnte auch der künftige Verkehr zum Industriegelände vom Ort ferngehalten werden.

Auch im Bereich des Weihers trat die SPD-Fraktion für eine Fuß- und Radunterführung ein, da die Kosten für eine voll ausgebaute Kreuzung wegen des hohen Grundwasserstandes enorm hoch wären. Als Ersatz für die Kreuzung sollen Parallelstraßen von der Krautgartenstraße zur Dorfstraße errichtet werden. Im Zusammenhang mit der Verlängerung der S-Bahnlinie wird auch der alte Bahnhof verschwinden. Etwas nördlich des bestehenden Gebäudes ist eine moderne Bahnstation mit zwei Fußgängerunterführungen geplant. Mit der Verlegung der Haltestelle könnte auch die Parkplatzfrage am Bahnhof wesentlich besser gelöst werden.

Schließlich vertrat Bürgermeister Zeitler bei den Verhandlungen mit der Bundesbahn mit Nachdruck die Forderung der Gemeinde, daß bei Verlängerung der Bahnlinie zum Flughafen die Züge auch in Ismaning halten sollten. Das wurde von der Bundesbahn zugesichert.

Münchner Merkur

— 74 —

Zweites Gleis nicht ohne Probleme
Ismaning diskutiert Bahn-Projekt

Landwirte fordern Zufahrt für Felder über Osterfeldstraße

Von unserem Mitarbeiter Manfred Sotbrig

Ismaning — Der S-Bahn-Anschluß des geplanten Großflughafens München beschäftigt schon jetzt die Gemeinderäte von Ismaning. Die Bundesbahn will die S-Bahn nach Ismaning auf zwei Gleise erweitern und die Strecke ferner bis zum geplanten Flughafen verlängern. Der Gemeinderat beriet die Auswirkungen dieser Planungen auf die Gemeinde. Durch den Ausbau der Strecke auf zwei Gleise müssen bestehende Bahnunterführungen verbreitert oder nach den Vorstellungen der Bundesbahn durch Überführungen ersetzt werden.

Der Gemeinderat ließ sich durch einen Vertreter des Planungsbüros der Bundesbahn umfassend über die Planungen informieren. Entscheidungen will der Gemeinderat erst nach eingehender Beratung treffen. Dabei steht bei den Überlegungen der Gemeinde die Frage im Vordergrund, wo aus Gründen der Ortsplanung, des Landschaftsbildes und des Lärmschutzes Unterführungen statt Überführungen gefordert werden sollen.

Von den entstehenden Kosten übernehmen die Bundesbahn, der Bund und die Gemeinde je ein Drittel. Mit besonderem Interesse nahm der Gemeinderat die Mitteilung des Vertreters der Bundesbahn auf, daß in vielen Fällen für eine Unterführung im Vergleich zur Überführung nur unwesentliche Mehrkosten entstehen.

Ein kritischer Punkt ist die Bahnkreuzung der Kreutgartenstraße. Die Planung der Bundesbahn sieht eine Straßenbrücke über die Bahntrasse vor. Die Gemeinde untersucht die Möglichkeit einer anderen Straßenführung mit einem Anschluß an die Cammerloherstraße. Das notwendige Kreuzungsbauwerk hätte an dieser Stelle allerdings schwerwiegende Eingriffe in zwei Anwesen zur Folge.

Problem: Zugang zu Feldern

Bei Weiterführung der Bahn in Richtung Grenze zur Gemeinde Haßbergmoos plant die Bundesbahn, den bestehenden Bahnhof etwas nach Norden zu verschieben. Dabei soll der Bahnhof tiefer gelegt werden und Fußgängerzugänge von der Aschheimer Straße her erhalten. Durch diese Maßnahme wird der Zugang von der Aschheimer Straße zum Friedhof unmöglich. An der Mayerbacher Straße soll eine Gehwegunterführung unter der S-Bahn angelegt werden.

Wohl der umstrittenste Punkt an der geplanten Gleistrasse nördlich des Bahnhofs ist die Osterfeldstraße. Die Landwirte fordern mit Nachdruck den Bau einer Über- oder Unterführung, die als Zugang zu den Feldern notwendig ist. Die Anlieger wollen lediglich eine Fußgängerunterführung, da sie bei einer Straßenunterführung erhebliche Lärmbelästigungen befürchten. Auch die Bahn plant lediglich eine Fußgängerunterführung.

Weitere Überführungen der künftigen Bahntrasse sind an der Grünfleckstraße und für das Gut Karlshof geplant.

Gemeinderat Linke fragte nach Lärmschutzmaßnahmen. Nach Meinung der Bahn seien derartige Maßnahmen nicht notwendig. Eine Bepflanzung wird kaum schützende Wirkung haben. Auch Bürgermeister Erich Zeitler sah keine Möglichkeit für Lärmschutzmaßnahmen.

Münchner Merkur Nr. 187/1974 vom 16.08.1974

264 15.XI.74

Stadtanzeiger Ost

NUMMER 92 Nord/Ost Seite 11

Bald alle fünf Minuten eine S-Bahn durch Ismaning

Ausbau erfordert viele Kreuzungsbauwerke / Ortsbild wird verändert

Ismaning — Die jetzt in Ismaning endende S-Bahn-Linie S 3 wird wegen des geplanten Großflughafens München II sowohl nach Erding weitergeführt als auch auf zweigleisigen Betrieb umgestellt werden. Während die Bewohner Ismanings einerseits von dem häufigeren Zugverkehr profitieren — es ist dann mit einem Zehn-Minuten-Rhythmus zu rechnen —, wird andererseits durch die im Gemeindebereich notwendig werdenden Über- und Unterführungen das Bild der Gemeinde wesentlich verändert.

Nachdem die Vorstellungen der Bundesbahn zu den verschiedenen Bahnübergängen dem Gemeinderat unterbreitet wurden, prüfen die einzelnen Fraktionen jetzt die vorliegenden Vorschläge. Die Kommunalpolitiker wollen alles daransetzen, bei den zu erwartenden hohen Investitionen Lösungen zu finden, die verkehrsmäßig auf Jahrzehnte hinaus befriedigen, die jedoch andererseits Anlieger sowenig wie möglich belästigen.

Für die Strecke zwischen Bahnhof Ismaning und der westlichen Flughafengrenze läuft bereits ein Planfeststellungsverfahren. Dabei ist an der Aschheimer Straße eine Straßenunterführung für Kraftwagenverkehr und Fußgänger vorgesehen. Die Rampe soll bei der Einmündung der Mayerbacherstraße beginnen und kurz vor der Adalperostraße enden.

Eine Gehwegunterführung ist an der Mayerbacherstraße vorgesehen, so daß sich hier für Schulkinder kein Umweg ergeben würde. Umstritten ist noch der Übergang Osterfeldstraße. Während die Landwirte eine Unterführung fordern, bestehen die Anlieger auf einer reinen Gehwegunterführung, was auch von der Bundesbahn projektiert wurde. Im Gewerbegebiet soll die Hauptverkehrsstraße in der Verlängerung der Straße am Sportplatz über die Bahnlinie geleitet werden. Nach den Vorschlägen der Bahn sollen die B 471, die B 388 und sämtliche Hauptfeldwege über die S-Bahn geführt werden. Die Kosten trägt die Deutsche Bundesbahn.

Dem Vorschlag von Gemeinderat Reisinger entsprechend will die Gemeinde in einer Besprechung mit Vertretern der Landwirte deren Argumente und Wünsche erkunden, um diese dann der Bahn gegenüber zu vertreten, nachdem diese sich bereit erklärt hat, soweit als möglich die Interessenlage dieser Bevölkerungsgruppe zu berücksichtigen. Was die Bauwerke angeht, die im Ortsbereich entlang dem schon bestehenden S-Bahn-Gleis erforderlich werden, so fallen die hier entstehenden Kosten je zu einem Drittel auf die Bundesbahn, den Bund und die Gemeinde.

Der südlichste Übergang am Taxet, jetzt durch eine Umlaufsperre gesichert, soll eine Fußgängerrampe bekommen. An der Dorfstraße, wo jetzt eine automatische Halbschranke besteht, ist, um den Weiher und dessen Umgebung nicht zu zerstören, eine vier Meter breite und 2,5 Meter hohe Fußgängerunterführung geplant.

Am problematischsten stellt sich die Situation an der Krautgartenstraße beziehungsweise am Seidl-Kreuzweg dar. Nach der Ausarbeitung durch die von der Bundesbahn beauftragten Deutschen Eisenbahn-Consulting ist an der Krautgartenstraße an eine Straßenüberführung in Form einer aufgeständerten Brücke gedacht. Für diese wichtige Kreuzung, die genau in der Mitte der durch die Gemeinde verlaufenden S-Bahn liegt, tendiert man in der Gemeinde mehr zu einer Unterführung. Schwierigkeiten gibt es hier auch wegen der Straßenführung. Der für später angestrebte Anschluß an die Cammerloherstraße (Südtangente) würde zwei Anwesen sehr in Mitleidenschaft ziehen. Bei der Alternative — Übergang am Seidl-Kreuzweg — würden die in den Ort führenden Straßen reines Wohngebiet berühren und darüber hinaus direkt auf den neuen Kindergarten stoßen.

Eine Fußwegunterführung in der verlängerten Bahnhofstraße ab Raiffeisenlagerhaus wird den Zugang zu den Bahnsteigen ermöglichen. Der Bahnhof selbst soll etwas nach Norden verschoben, tiefer gelegt werden und Zugänge von der Aschheimer Straße erhalten. G. B.

Großflughafen soll komfortabel werden

Airport im Moos für zwei Milliarden im Detail vorgestellt — Kurze Wege

ra. München — Der umstrittene Ausspruch von Bundesfinanzminister Apel „Das Ding muß weg" (gemeint war der Flughafen München-Riem), ist bei Hauptgeschäftsführer Hermann Reichart von der Flughafen GmbH auf „fruchtbaren Boden" gefallen. Bei einer Pressekonferenz über die Raum- und Funktionsplanung für den Großflughafen München II, der angeblich Anfang der achtziger Jahre den Flughafen München-Riem ersetzen soll, erklärte der Flughafendirektor: „Wir haben keine Minute und keinen Tag versäumt, getreu der Devise: ‚Das Ding muß weg.'" Für das neue „Ding", den Großflughafen im Erdinger Moos, ist die technische Planung nahezu abgeschlossen. Auf einem Gelände von 2300 Hektar, fast sechsmal größer als München-Riem, will die Flughafen GmbH ab Mitte 1976 in sechs bis sieben Jahren das Zwei-Milliarden-Projekt (einschließlich Grunderwerb) verwirklicht haben.

Rede und Antwort bei der Pressekonferenz standen Hauptgeschäftsführer Hermann Reichart, die Geschäftsführer Roman Rittweger und Klaus Nitschke, Prokurist Manfred Steffen, Leiter der Hauptabteilung Planung, Ernst Maria Lang, Präsident der bayerischen Architektenkammer, Oberbaudirektor Schulz, Leiter des neuen Flughafenbauamtes und Ingeborg Ergenzinger, Leiterin der Öffentlichkeitsarbeit der Flughafen GmbH.

Dabei beschäftigte sich Reichart u. a. mit dem Fluggastaufkommen, das seinen Worten nach im letzten Jahr mit 4,4 Millionen Passagieren die Zahlen des Olympiajahres 1972 erreicht habe. Gestiegen seien die Luftfracht um sechs und die Luftpost um zehn Prozent. Reichart rechnet damit, daß der Luftverkehr in den nächsten zehn Jahren jährlich zwischen sieben und acht Prozent zunimmt. Das hat für den Münchner Flughafendirektor klare Konsequenzen: 1980 ist München/Riem mit einer benötigten Kapazität von sechs Millionen Fluggästen restlos überfordert. Ein Argument, das für Reichart beim Projekt im Erdinger Moos ins Gewicht fällt, ist die nach Aufhebung Riems entstehende „humane Situation für München", gemeint ist der Wegfall des Fluglärms für die Landeshauptstadt.

Auch auf finanzieller Ebene sieht der Münchner Flughafendirektor keinerlei Probleme bei Verwirklichung des Mammut-Projektes, nachdem der Konsortialvertrag unter Dach und Fach sei. Der Geschäftsführer für Technik und Planung bei der Flughafen GmbH, Klaus Nitschke, unterstrich die Bemühungen der Flughafenplaner: „Wir wollen einen Neubau, der so fortschrittlich ist, daß er bei Inbetriebnahme nicht schon wieder als veraltet bezeichnet wird." Mit im Vordergrund der Planungen des Großflughafens steht für Nitschke ein möglichst großer Komfort für den Fluggast. Dazu soll ein dezentrales Abfertigungssystem dienen. Das Projekt im Erdinger Moos solle außerdem der erste Flughafen werden, der von Anfang an an die Massenverkehrsmittel angeschlossen werde. Eine weitere Planer-Feststellung: „Der Flughafen muß sich auch gut in die Landschaft einfügen."

Interessantste Aussage von Manfred Steffen, Prokurist und Leiter der Hauptabteilung Planung: „Die Beförderung der Passagiere zu den Flugzeugen soll mit einer Kabinenbahn (60 bis 100 Personen Fassungsvermögen) geschehen, die alle 75 Sekunden verkehrt und mit einem horizontalen Aufzug vergleichbar ist."

Zwei Millionen Fluggäste pro Jahr

„Was kann der Passagier erwarten?" Unter diesem Thema heißt es in einer Erklärung der Flughafen GmbH zum geplanten Riesenprojekt im Erdinger Moos:

„Den Passagierabfertigungsbereich des Flughafens München II bilden drei Gebäude: die beiden ‚Abfertigungsstangen' und das Zentralgebäude. Im Zentralgebäude sind neben dem S-Bahnhof, der Abfahrtstation für das flughafeninterne Verkehrsmittel (FIV) und der Zentralinformation auch Restaurants, Tagungs- und Konferenzräume untergebracht. Hinzu kommen noch weitere Service-Einrichtungen, wie Läden, Post, Bank, Reisebüros und Mietwagenunternehmen.

Das Zentralgebäude bildet den bei einer dezentralen Abwicklung notwendigen Kristallisationspunkt. Die beiden Abfertigungsstangen liegen parallel zueinander. Jede Stange ist rund 630 Meter lang und setzt sich aus drei Abfertigungselementen (Modulen) zusammen. Jedes dieser Elemente enthält alle für die Abfertigung notwendigen Einrichtungen und ist somit eine eigene, voll funktionsfähige Einheit. Die Kapazität eines Abfertigungsmoduls beträgt rund zwei Millionen Fluggäste pro Jahr.

Die Anwendung dieses Baukastenprinzips hat den Vorteil, daß jederzeit ein bedarfsgerechter stufenweiser Ausbau ohne Störung des Betriebsablaufes möglich ist. An die bestehenden Gebäudestangen können jederzeit ein oder mehrere Module angefügt werden, wenn das Verkehrsaufkommen dies erfordert.

Prognosen gehen davon aus, daß rund 40 Prozent der Fluggäste mit dem Pkw zum Flughafen fahren werden, während die restlichen 60 Prozent die S-Bahn benützen. Der Pkw-Benutzer erhält — sofern er als Ortflieger nicht ohnehin weiß, zu welchem Gebäudeteil er fahren muß — bereits auf der Zufahrtsstraße im Flughafengelände seine ersten Hinweise über eine drive-in-information. Auf Knopfdruck bekommt er von einem Automaten eine Karte, auf der die Abflüge der nächsten zwei Stunden verzeichnet sind, die Nummern der Flugsteige und die Bezeichnung des jeweiligen Abfertigungsgebäudes.

Über die aufgeständerte, vierspurige Vorfahrt — entlang der Abfertigungsgebäude — fährt er dann bei seinem Flugsteig vor. Hier kann er den Wagen auf dem unmittelbar dem Flugsteig zugeordneten Dauerparkplatz abstellen. Der Weg des Fluggastes von der Vorfahrt bis zur Fluggastbrücke beträgt im Durchschnitt rund 50 Meter. Der gesamte Abfertigungsvorgang spielt sich in einer Ebene ab. Diese Bequemlichkeit ist aber noch mit einem großen Vorteil verbunden: Das Gepäck für ein Flugzeug geht über ein Band in den unter dem Flugsteig liegenden Gepäckraum, der jeweils einem bestimmten Flug zugeordnet ist. Dort wird das Gepäck auf Elektrokarren verladen und direkt zum Flugzeug gebracht. Damit kann eine aufwendige und technisch komplizierte Gepäcksortieranlage entfallen. Jedes Flugzeug erhält unmittelbar „sein" Gepäck. Der ankommende Fluggast profitiert ebenfalls von diesem System. Er erhält sein Gepäck unmittelbar nach dem Aussteigen. Wartezeiten entfallen.

Dem S-Bahn-Fahrgast muß die gleiche Annehmlichkeit geboten werden wie dem Pkw-Benutzer. Um das zu erreichen, wurde das flughafeninterne Verkehrsmittel (FIV) geplant. Der S-Bahn-Fahrgast kommt im Tunnelbahnhof unter dem Zentralgebäude an. Hier erreicht er über Rolltreppen die Haupthalle des Gebäudes mit der Zentralinformation, bei der er erfährt, an welchem Flugsteig sein Flugzeug steht. In einer Entfernung von nur wenigen Metern findet er die Haltestelle des FIV, das automatisch alle 75 Sekunden abfährt. Das FIV bringt ihn zu seinem Flugsteig. Von der Abfahrtsstelle bis zu dem am entferntesten liegenden Wartereum beträgt die Fahrzeit maximal zwei Minuten.

Das dezentrale Abfertigungssystem erlaubt es, beim Flughafen München II Ankunft und Abflug in einer Ebene abzuwickeln. Dadurch ist für die Passagiere ein Höchstmaß an Übersichtlichkeit gegeben. Ein- und Ausstieg der gebäudenah abgestellten Flugzeuge befinden sich in einer Ebene mit dem Abfertigungsbereich.

Der Fluggast, der mit dem Pkw zum Flughafen München II kommt, kann direkt vor seinem Flugsteig vorfahren und muß nur wenige Meter bis zum Abfertigungsschalter zurücklegen. Um dem S-Bahn-Benutzer, der im Tunnelbahnhof im Zentralgebäude ankommt, die gleiche Bequemlichkeit zu bieten, wird ihm ein flughafeninternes Verkehrsmittel (FIV) zur Verfügung gestellt.

Dieses flughafeninterne Verkehrsmittel dient auch umsteigenden Fluggästen zum Transport innerhalb der Passagierabfertigungsgebäude. Im ungünstigsten Fall hätten sie sonst einen Fußweg von rund 650 Metern zurückzulegen.

Das flughafeninterne Verkehrsmittel ist als Kabinenbahnsystem geplant, das wie ein Aufzug funktioniert, der sich horizontal bewegt. Die Haltestellen des FIV sind von der Trasse durch eine Wand mit Türen getrennt, die sich jeweils gleichzeitig mit den Kabinentüren öffnen. Die beiden Abfertigungsgebäude werden durch vier unabhängig voneinander betriebene FIV-Strecken mit dem Zentralgebäude verbunden: Jeder Gebäudehälfte ist eine FIV-Strecke zugeordnet."

221 Schweine in Grünwald

Grünwald — Auch aus Grünwald verschwindet die Landwirtschaft immer mehr. Dennoch gibt es in der Villengemeinde zur Zeit noch immer 17 land- und forstwirtschaftliche Betriebe. Insgesamt beträgt die Gesamtwirtschaftfläche 335 Hektar. Im Dezember 1973 wurden in Grünwald noch fünf Rinder, 221 Schweine und 80 Hühner gezählt.

Münchner Merkur vom 25./26.01.1975
Seite 52

München II mit der S-Bahn verknüpft
Neunzehn Kilometer Neubaustrecke

Großflughafen für Anschluß an Schienenverkehr konzipiert — Bisher einmalig

München — Für den Flughafen München II soll die Zielvorstellung einer bestmöglichen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme (integriertes Gesamtverkehrssystem) optimal verwirklicht werden. In Übereinstimmung mit dem von der Bayerischen Staatsregierung vom 14. Juli 1970 beschlossenen Gesamtverkehrsplan Bayern und dem vorausgegangenen Beschluß des Bayerischen Landtags vom 28. April 1970 wird der Flughafen München II an das rund 400 Kilometer lange Streckennetz der Münchner S-Bahn angeschlossen. Der Flughafen München II ist der erste Flughafen, dessen Abfertigungsanlagen von Anfang an konsequent für den Anschluß an den Schienenverkehr geplant wurden.

Die für den Flughafen München II erstellten Verkehrsprognosen gehen davon aus, daß rund 40 Prozent der Passagiere mit der S-Bahn und rund 60 Prozent mit dem Pkw zum Flughafen kommen. Im Westen wird der Flughafen an die vorgesehene Autobahn München—Deggendorf und die sogenannte Spange Eching (Verbindung zwischen den Autobahnen München—Berlin und München—Deggendorf) angeschlossen. Der Anschluß an das örtliche Straßennetz wird durch die Anbindung der Kreisstraße FS 11 an die vom Autobahnknoten Flughafen-West ausgehende sechsspurige Westzufahrt hergestellt.

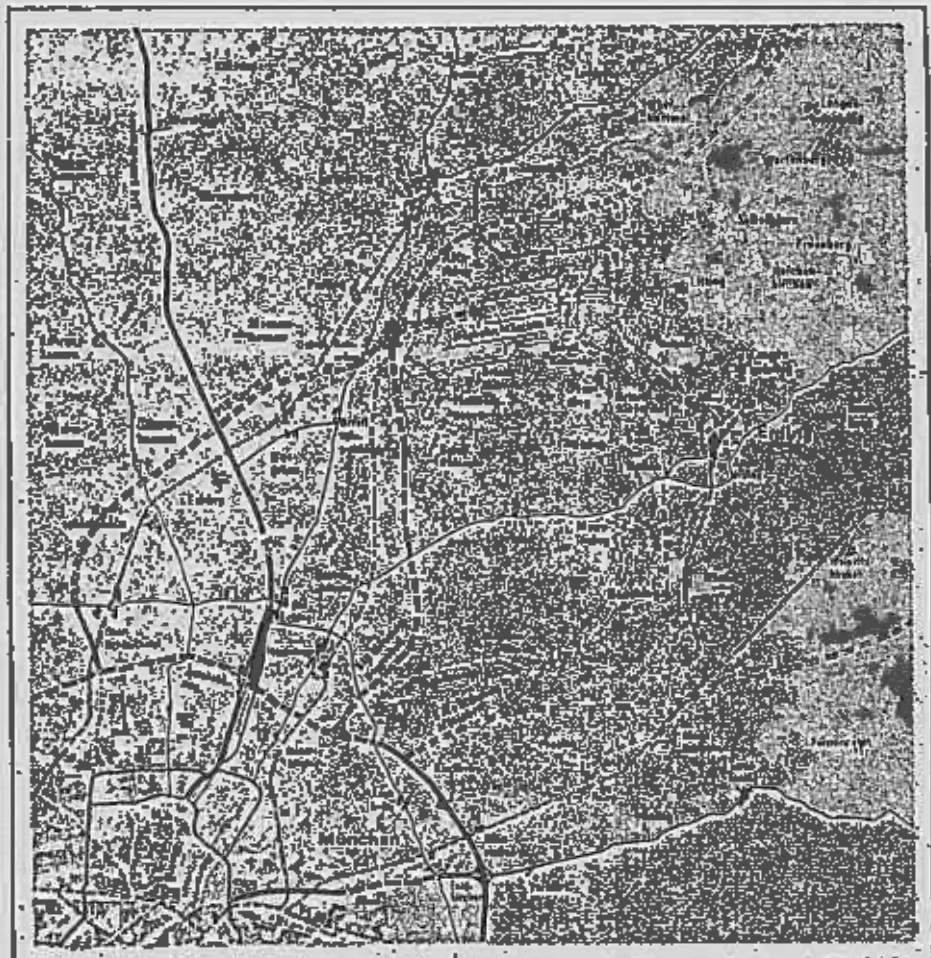
Im Osten wird der Flughafen durch den rund zwei Kilometer langen Zubringer Ost mit der neu trassierten Staatsstraße 2084 verbunden. Da die nach Schwaig führende Gemeindeverbindungsstraße einen Anschluß an diesen Zubringer erhält, ist der Flughafen auch im Osten sowohl mit dem überregionalen als auch dem regionalen Straßennetz verknüpft.

Durch eine autobahnähnlich ausgebaute Hauptverkehrsstraße, die sich jeweils in einen nördlichen und einen südlichen Ast aufspaltet, um eine ringförmige Umschließung der gesamten Passagierabfertigungsanlagen zu erreichen, wird eine Ost-West-Verbindung hergestellt. Diese Ringstraße prägt das System der öffentlichen Straßen auf dem Flughafengelände. Die entlang der Abfertigungsgebäude auf der Flugsteigebene verlaufenden aufgeständerten, vierspurigen Vorfahrten werden nördlich und südlich der Gebäude an die Ringstraße angeschlossen. (In der 1. Ausbaustufe wird das Ringstraßensystem nur zum Teil verwirklicht.)

Der flughafeninterne Betriebsverkehr wird auf einem eigenen Straßensystem abgewickelt.

In der ersten Ausbaustufe ist vorgesehen, die bestehende S-Bahn-Linie S 3 über ihren heutigen Endpunkt Ismaning hinaus bis zum Flughafen zu verlängern. Die dafür notwendige Neubaustrecke hat eine Länge von rund 19 Kilometern, wovon rund vier Kilometer im Bereich des Flughafenareals liegen. Geplant ist, die S-Bahn im Flughafengelände axial und ab Kreuzung mit der Ringstraße unterirdisch zu führen. Eine Haltestelle ist im Betriebsbereich (Subzentrum) vorgesehen; Endstation ist der Tunnelbahnhof unter dem Zentralgebäude. Zu einem späteren Zeitpunkt kann diese S-Bahn-Linie bis nach Erding verlängert werden.

Münchner Merkur vom 14.02.1975



Flughafen München II

Verkehrserschließung der Region München—Freising—Erding.

Autobahnen bzw. Straßen mit autobahnähnlichem Ausbau
bestehend
geplant (vorgesehene Fertigstellung mit Inbetriebnahme des Flughafens oder früher)
geplante spätere Erweiterung
mögliche spätere Erweiterung

Straßen (mehrspurig/Ausbau später möglich)
geplant (vorgesehene Fertigstellung mit Inbetriebnahme des Flughafens)
geplante spätere Erweiterung

Sonstige überregionale Straßen
bestehend

S-Bahn
bestehend
geplant (vorgesehene Fertigstellung mit Inbetriebnahme des Flughafens)
mögliche spätere Erweiterung

Ortsbezeichnungen:
Fett gedruckte Namen bezeichnen Gemeinden, die an Planfeststellungsverfahren beteiligt sind bzw. Gemeindeteile in der Umgebung des Flughafens München II.
Weitere Angaben dienen der Orientierung.

Nach Beendigung der Auslegungsfrist

20 000 Einwände gegen geplanten Flughafen

Bürgerinitiativen sprechen von „standhafter Abwehrfront" / Anhörungstermin im Frühsommer

FREISING – Als neuerlichen Beweis für die Standhaftigkeit der Abwehrfront gegen den geplanten Verkehrsflughafen München II werten die Gegner des Projekts das Ergebnis des öffentlichen Auslegungsverfahrens. Innerhalb der vergangenen vier Wochen wurden nach Schätzungen der Bürgerinitiativen und der Regierung von Oberbayern rund 20 000 Einsprüche gegen die veränderte Planung des Flughafenprojekts eingereicht. Dies entspricht der Zahl der Einwendungen, die 1975 gegen die ursprüngliche Planung mit drei Start- und Landebahnen erhoben worden waren. Trotzdem hofft man in der oberbayerischen Bezirksregierung, die Zeitplanung für die anstehenden Erörterungstermine und das sich anschließende Genehmigungsverfahren einhalten zu können.

In ihren Einwendungen kritisieren die Gegner des Projekts vor allem, daß die Flughafenplaner die Reduzierung des Milliardenprojekts nur halbherzig durchgeführt hätten. So sei durch den Wegfall der dritten Startbahn für die Allgemeine Luftfahrt keineswegs erreicht worden, daß auch der Absenkungstrichter für das Grundwasser im Erdinger Moos verkleinert werden kann. Die gegenüber der ursprünglichen Planung eingesparten Flächen, so der Tenor in den Reihen der Flughafengegner, seien zu Vorbehaltsflächen umfunktioniert worden.

Massive Proteste rief zudem die neue Prognose der Flughafengesellschaft über das zu erwartende Verkehrsaufkommen am neuen Münchner Flughafen hervor. Die hierbei prognostizierte Steigerungsrate des Fluggastaufkommens um jährlich vier Prozent bei einer gleichzeitigen Steigerung des wirtschaftlichen Wachstums in der Bundesrepublik von zwei Prozent halten die Gegner des Großflughafens für überzogen und unrealistisch. Die zusätzliche Annahme der Flughafengesellschaft, wonach in Zukunft wieder kleinere Flugzeuge zum Einsatz kämen und damit die Zahl der Bewegungen zusätzlich steigen würde, bezeichnen die Gegner des Verkehrsflughafens München II als „Utopie", die durch die reale Entwicklung nicht zu begründen sei.

Eine weitgehende Forderung stellte der Bund Naturschutz in seiner Einwendung gegen die Ergänzungsplanung. Er moniert unter anderem, daß die Flughafenplaner bei den Auslegungen im geplanten Flughafengebiet wesentliche Unterlagen nicht veröffentlicht hätten. Der Justiziar des Bundes Naturschutz fordert daher, die Auslegung der Planungsunterlagen zu wiederholen.

Mit all diesen und zahlreichen weiteren detaillierten Vorwürfen muß sich nun zunächst die Regierung von Oberbayern auseinandersetzen. Bis zum Frühsommer sollen dann in den betroffenen Flughafengemeinden die Anhörungstermine für Einwendungsführer und die betroffene Bevölkerung durchgeführt werden. Danach muß die oberbayerische Bezirksregierung einen Genehmigungsbescheid erstellen, der für den Herbst dieses Jahres erwartet wird. Für den Fall, daß die Regierung die neue Flughafenplanung genehmigen wird, haben die Anwälte der Flughafengegner bereits jetzt eine Klage vor dem Verwaltungsgericht München angekündigt.

Jutta Mettke-Voy

Flughafen München II 29. Jan. 1983 Süddeutsche Ztg.

Gedenkgottesdienste in Dachau

DACHAU – Am Sonntag, 30. Januar, wird der Vorstand des Diözesanrates der Erzdiözese München und Freising am Mahnmal auf dem Gelände des ehemaligen Konzentrationslagers Dachau einen Kranz niederlegen. Vorher findet um 16.30 Uhr in der Todesangst-Christi-Kapelle ein Wortgottesdienst statt, dem eine Lichterprozession zum Appellplatz des Lagers folgt. Dort wird der Vizepräsident des Zentralkomitees der deutschen Katholiken, Walter Bayerlein, sprechen. In Dachau waren 2730 katholische Priester, die meisten aus Polen, inhaftiert. Höhepunkt des Gedenkens an den christlichen Widerstand gegen Hitler in der Erzdiözese wird ein großer Fürbittgottesdienst auf dem ehemaligen KZ-Gelände sein, den Erzbischof Friedrich Wetter am 10. Juni 1983 halten wird.

Nach zwei Großfeuern

Noch keine Spur von den Brandstiftern

Bundesverwaltungsgericht bestätigt:

Flughafen München II darf weitergebaut werden

München (SZ)

Der im Erdinger Moos geplante Flughafen München II darf weitergebaut werden. Mit dieser Entscheidung bestätigte das Bundesverwaltungsgericht in Berlin den Beschluß des 20. Senats des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) vom 5. März 1985, den vor vier Jahren verhängten Baustop für das Großprojekt aufzuheben. Gleichzeitig wies das Bundesgericht Anträge der Stadt Freising und des Bundes Naturschutz zurück, die einen erneuten Baustop gefordert hatten.

In der vorläufigen Begründung heißt es, daß die Berliner Richter in der Begründung des Münchner Flughafenurteils „eine rechtsfehlerhafte Beurteilung nicht erkennen" können. Das bezieht sich sowohl auf die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses als auch auf die Auslegung der Rechtsmeinung, die das Bundesverwaltungsgericht bereits vor einem Jahr zur Flughafenproblematik dargelegt hatte. Die Flughafengesellschaft München sieht in der jetzt gefällten Entscheidung eine positive Weichenstellung für den Ausgang des gesamten Revisionsverfahrens.

Süddeutsche Ztg.

30. April 1985

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/422426, Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

25. JAHRGANG | SAMSTAG, 9. NOVEMBER 1985 | NUMMER 45

Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel

Bürger Ismanings, Gemeinderat von Ismaning !

Höllenlärm auch nachts!

In Kürze wird die Bundesbahn quer durch Ismaning eine zweigleisige S-Bahnstrecke von Johanneskirchen zum Flughafen München II bauen.

Einziger Vorteil: schnellere Verbindung mit München

Riesige Nachteile für Ismaning und seine Bürger für alle Zukunft:

- Zerteilung des schönen Ortes in 2 Teile, auch im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung im Osten und Südosten
- Bündelung des gesamten Verkehrs auf zwei Unterführungen: Krautgarten- und Aschheimer Straße
- Extreme Belastungen der Anwohner der Anfahrtswege und -viertel sowie der Schulen, des Bürgerheims, des Sportparks und Hallenbads
- Lärmbelästigung durch die S-Bahn selbst. Tagsüber 10-Minuten-Takt und nachts viele Güterzüge zur Versorgung des Flughafens mit Treibstoff und Materialien
- Vorprogrammierung eines täglichen Verkehrschaos. Unsere Landwirte können mit ihren gewerblichen Fahrzeugen nur noch durch die beiden überlasteten Unterführungen zu ihren Feldern.

Die Planvorstellungen der DB werden Generationen belasten. Die Lebensqualität in unserem Ort darf nicht unzumutbar verringert werden.
Gleis-Trasse, Lärmschutzwälle und Hochspannungsleitungen dürfen Ismaning nicht auf ewige Zeiten verschandeln!

Die Lösung:

In der Gemeinderatssitzung vom 27.06.1985 wurde gefordert, bei der DB nachdrücklichst darauf hinzuwirken, die S-Bahn durch die Gemeinde in einen Tunnel zu verlegen.

Wir unterstützen die Forderung nach einer Tunnellösung für die S-Bahn im Ortsbereich von Ismaning.

Wir bitten und fordern den Gemeinderat von Ismaning auf, gegenüber der DB, der Regierung von Oberbayern und allen Institutionen diese Lösung entschieden zu vertreten und, falls die Forderung abgelehnt wird, den Rechtsweg zu beschreiten und ggf. alle Rechtsmittel wahrzunehmen, eine Tunnellösung durchzusetzen.

Bürger Ismanings, bitte schließen Sie sich dieser Aufforderung an !

gez. Alfred Antoni, Franz Bloch, Dr. Heike Breitschneider, Johann Büchler, Dr. Gerd Dupperger, Dr. Jürgen David, Renate Faistenhammer, Gerta Finger, Gerhard Gebrecht, Elfriede Hartl, Mechthild Heiß, Volker Homp, Wilhelm Hubel, Josef Kraus, Peter Krempl, Prof.Dr. Jürgen Frhr. v.Kruedener, Hansjörg Langenfass, Alfons Ostermaier, Giorgio Pizzato, Monika Sauter, Maria Scheu, Hildegard Schmidt, Dr. Herbert Schnuckenburger, Frau Schönstetter, Anton Schulz, Martin Sell, Karl Zengler

Senden Sie bitte den folgenden Abschnitt ausgefüllt
..... hier abtrennen .....

An Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel
c/o Alfons Ostermaier, Postlagernd, 8045 Ismaning

Name .....

Vorname .....

Straße .....
8045 Ismaning

Telefon-Nr. .....

Ich schließe mich Ihrer Aufforderung an den Gemeinderat von Ismaning in Sachen "S-Bahntunnel" an.

Ich bin bereit, a k t i v *) in der "Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" mitzuarbeiten.

*) ggf. streichen!

....
Datum Unterschrift

Münchner Merkur

Donnerstag, 14. November 1985
Nummer 263

N 1

Landkreis München

Heimatzeitung und Amtsblatt für den Landkreis München – Verantwortlicher Redakteur: Gerhard Eisenkolb, 8046 Garching

Ismaninger Bürgergemeinschaft hofft in Sachen „S-Bahn-Ausbau" das Unmögliche zu schaffen

Von Anfängen und Sand im Getriebe

Bundesbahn beruft sich auf eingehende Abstimmung mit dem Gemeinderat bei den Planungen

Ismaning (eis/nk) – Mit neuen Argumenten hofft eine neu gegründete Ismaninger Bürgergemeinschaft das Unmögliche zu schaffen: die bisherigen Pläne der Bundesbahn zum S-Bahn-Ausbau in der Krautgemeinde zu durchkreuzen. Zum einen setzen die Bürger darauf, daß noch kein Feststellungsbeschluß zum Planfeststellungsverfahren vorliegt. Zum anderen verweisen sie darauf, daß die Bundesbahn der Gemeinde Forst einen Tunnel für 83 Millionen Mark finanziert.

Warum soll, was bei Bruchsal möglich ist, in Ismaning unmöglich sein, so einer der Initiatoren. Um die Bewohner von Forst vor weiteren Lärmbelästigungen zu schützen, vollbringt die Bahn an der Neubaustrecke von Mannheim nach Stuttgart technische Pionier- und Höchstleistungen.

Was bisher in Ismaning als technisch undurchführbar galt, wird andernorts verwirklicht: ein Eisenbahntunnel unter dem Grundwasserspiegel. Die Röhre in Forst soll 83 Millionen kosten, die offiziellen Bundesbahn-Schätzungen für einen Tunnel in der Krautgemeinde betrugen fast das Doppelte, nämlich 150 Millionen Mark. Dabei ist unberücksichtigt, daß bei einer unterirdischen Schienenführung Brücken und Überführungen eingespart würden.

Zwar liegen positive Gemeinderatsbeschlüsse zu der Jahrhundertentscheidung aus dem Ismaninger Rathaus aus dem Jahre 1973 vor, doch herrscht jetzt Uneinigkeit darüber, ob das damals eingeleitete Planfeststellungsverfahren abgeschlossen wurde. Hier sitzt die Bundesbahn in der Zwickmühle. Das wurde auch von der Gemeindeverwaltung bestätigt.

Die Mitglieder der Bürgerinitiative glauben, daß die damaligen Gemeinderatsbeschlüsse ihre Berechtigung verloren haben. Zum einen sei das Umweltbewußtsein gestiegen, solche Vorhaben würden also unter ganz anderen Gesichtspunkten gesehen, zum anderen gehen die unmittelbar Betroffenen davon aus, daß das Verkehrsaufkommen ganz andere Dimensionen annehmen wird, als ursprünglich geplant.

Aus Sicht der Bundesbahn stellt sich die Problematik allerdings ganz anders dar. Für Helmut Müller, den zuständigen Projektleiter „S-Bahn zum Flughafen" hat sich an der seit 1980 bestehenden Ausgangslage nichts geändert. Nach seiner Ansicht sind die bisherigen Planungen eingehend mit dem Gemeinderat abgestimmt, gleichzeitig liegen positive Beschlüsse des Gremiums vor. „Für uns gibt es keinerlei Veranlassung, an dem Planfeststellungsverfahren etwas zu ändern, weil wir der Meinung sind, daß auch in puncto Umweltschutz längst Vorsorge getroffen ist und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen erfolgen," so Helmut Müller auf Anfrage des MM.

Prinzipiell sei an dem Planfeststellungsbeschluß auch nicht mehr zu rütteln. Er sei zwar 1980 noch nicht vollzogen worden, weil damals die juristische Lage in Sachen Flughafen noch nicht geklärt war. Trotzdem ist in den letzten fünf Jahren „aufgrund der Vertrauensbasis mit der Gemeinde", so der Projektleiter, „der Grunderwerb durch die Bahn fortgeführt worden".

Die erneute öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen sieht die Bahn nicht als eine Form des Neu-Aufrollens. „Wir wollen lediglich vorsorglich prüfen, ob die Rechtssituation noch identisch ist," Helmut Müller erklärt, was damit gemeint ist: „Es könnte sein, daß sich zum Beispiel ein Eigentümer geändert hat."

Auf die Kostenfrage angesprochen, gibt sich der Bahn-Pressesprecher Xaver Martin ganz marktwirtschaftlich. „Die ganze Sache muß wirtschaftlich sein, ein Kilometer Tunnel würde ja rund 75 Millionen Mark kosten." Und diese Summe ist für die Planer der Bahn nicht zu realisieren.

Lieber Leser

Die Bürgergemeinschaft für eine S-Bahn-Röhre in Ismaning hat schon eines ihrer Ziele erreicht. Waren die Initiatoren noch vor einigen Wochen bei den Kommunalpolitiker abgeblitzt, so zählen sie heute zu den politischen Realitäten in der Krautgemeinde, mit der sich die gewählten Repräsentanten auseinandersetzen. So schnell ändern sich manchmal die Verhältnisse.

Wenn ihre Aktivitäten weiterhin unter einem günstigen Stern stehen, können sie es noch schaffen, Sand ins Getriebe der Bundesbahnplaner zu bringen. Probieren geht auch in diesem Fall über studieren, und im Gegensatz zu Politikern, die schon Vereinbarungen mit der Bahn getroffen haben, haben die Bürger nichts zu verlieren. Die Gründer der Bürgergemeinschaft haben Zivilcourage gezeigt, und davon lebt die Demokratie, zuallererst in einer kleinen Gemeinde.

Gerhard Eisenkolb

– 79 –

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer. Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/4224 26. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

25. JAHRGANG | SAMSTAG, 16. NOVEMBER 1985 | NUMMER 46

Mitglieder der "Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" informieren über künftige Belastungen durch die S-Bahn

Bürger Ismanings, Gemeinderäte von Ismaning!

Mit dem oberirdigen Ausbau und der Verlängerung der S-Bahn quer durch Ismaning verbinden sich riesige Nachteile für unseren schönen Ort, u.a.die zu erwartenden Belastungen entlang der Gleisanlagen durch den zukünftigen Bahnverkehr. - Außer einer günstigeren, beinseitigen Anbindung an München im 10- oder 5-Minuten-Takt,bleiben die bisherigen Belästigungen weitgehend bestehen, ja erwachsen neue Belastungsdimensionen durch den Ausbau der Bahn. - Wegen des zu erwartenden Lärms vermindern sich deutlich die Wohnqualität u.der Wert für Haus- und Grundbesitz entlang der Gleise. Aufgrund der kurzen Zugfolge ist es dann nur noch nächts, zur Schlafenszeit, möglich, den Flughafen München II mit Treibstoff und anderen Versorgungsgütern zu bedienen. Mehrere hundert Waggons werden jede Nacht mit lautem Rattern und Quietschen Ismaninger Bürger den Schlaf rauben; die unmittelbaren Bahnanrainer werden beim Vorbeirollen der Züge jedesmal ein kleines Erdbeben verspüren. Langsam aber sicher zeigen sich als Folge der dauernden Erschütterungen Schäden an den Fundamenten ihrer Häuser, für deren Beseitigung sich dann 'selbstverständlich' weder die Deutsche Bundesbahn noch die Gemeinde Ismaning verantwortlich fühlen werden. - Der neue Flächennutzungsplan für Ismaning sieht einen letzten größeren Siedlungsabschnitt ostwärts der S-Haltegleise vor. Dürfen künftigen Bauherrn und Nutzern in diesem Gebiet von Anfang an geplant der Lärm und die Erschütterungen durch die S-Bahn zugemutet werden? Die ersten Baugebiete (Pfarrpfründe u.a. Grundstücke daneben) sind bereits ausgewiesen! - Sollte das von der großen Mehrheit der Ismaninger Bürger abgelehnte Großkraftwerk Ismaning nicht verhindert werden können, wird bei oberirdigem Ausbau der Bahn durch Ismaning die 3. u.4.Gleis nicht mehr auszuschließen sein. Es muß dann dieses Kraftwerk über die Bahn, die durch Ismaning verläuft, ver- und entsorgt werden, und das ebenfalls auch in den Nachtstunden zur Schlafenszeit. - Für die Zukunft kann davon ausgegangen werden, daß auch auf der Bahnstrecke zum Flughafen einmal Intercityzüge und Hochgeschwindigkeits-S-Bahnen - ohne Halt in Ismaning - direkt verkehren werden [s.Frankfurt!]. Ein daraufhin geforderter Bahntunnel durch Ismaning wird sich zu diesem Zeitpunkt,wegen der bis dahin noch weitaus höheren Kosten, keineswegs mehr realisieren lassen, denn Ismaning hat es 1985/86 versäumt, die Weichen richtig zu stellen."Der Zug ist dann" - im wahrsten Sinne des Wortes - "abgefahren und nicht mehr aufzuhalten."

Bürger Ismanings, die Planvorstellungen der Bundesbahn sind heute aufgrund des gewachsenen Umweltbewußtseins und hinsichtlich der bestehenden Schutzbestimmungen für die Bürger vor vermeidbaren Umweltbelästigungen jeglicher Art nicht mehr zeitgemäß bzw.zumutbar! Sie entsprechen einer völlig überholten Denkweise vergangener Jahrzehnte! - Solche - Generationen überdauernde - Baumaßnahmen sind heute so durchzuführen, daß sie unter Anwendung modernster Technik die betroffenen Menschen und ihre Umwelt geringstmöglich belasten sowie ihre Lebensgrundlagen nicht unzumutbar verringern.

Bürger Ismanings, unterstützen Sie deshalb die Forderung nach einer Tunnellösung für die S-Bahn in unserem Ortsbereich! Geben Sie uns bitte Ihre Unterschrift für diese Forderung an den Gemeinderat Ismanings! Wolfen Sie bitte keinen unserer Unterschriftensammler von der Tür! - Bitte werben Sie für unsere Unterschriftenaktion, für die legitime Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning; bitte sprechen Sie Nachbarn, Verwandte und Bekannte, die in Ismaning wohnen und wählen dürfen, an!

ES GEHT UM UNSER SCHÖNES DORF, ES GEHT UM ISMANINGS ZUKUNFT! NOCH HABEN WIR EINE CHANCE!

Gemeinderäte Ismanings, machen Sie unsere Forderung ohne Abstriche zu der Ihrigen. Setzen Sie sich mit allen erlaubten Mitteln für unsere Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning ein, lassen Sie keine faulen Kompromisse bei den anstehenden Verhandlungen über den Ausbau der S-Bahn zu!

gez.H.Bloch,Dr.J.David, H.Langenfass, A.Ostermaier, H.Sell

Ismaninger Bürger bei der Arbeit als Hilfsweichenstoller in Richtung S-Bahn-Tunnel.
(Zeichnung: Muscheid)

Münchner Merkur vom 16./17. 11. 1985

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/422426. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

25. JAHRGANG — SAMSTAG, 23. NOVEMBER 1985 — NUMMER 47

Mitglieder der "Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" informieren über die Auswirkungen eines ebenerdigen Ausbaus der S-Bahn auf unsere Dorfstruktur

Bürger Ismanings, Gemeinderäte von Ismaning!

Mit dem ebenerdigen Ausbau und der Verlängerung der S-Bahn quer durch Ismaning verbinden sich riesige Nachteile für unseren schönen Ort, u.a. seine Zweiteilung und eine damit vorhandene einschneidende Veränderung der bestehenden Dorfstruktur. - Von einem zusammenhängenden und auf die innerörtlichen Beziehungen abgestimmten Ortsbild kann man ab der oberirdischen Verlegung der Gleise bei im Ausbau der Bahnanlage nicht mehr sprechen, angesichts von teilenden, die Sichtbeziehungen versperrenden Lärmschutzwällen, einem breiten und durchgehenden Netzwerk von Hochspannungsleitungen, aber nur wenigen Durchlässen. - Die geplanten Unterführungen werden als Engpässe ihre Aufgabe als Verbinder der beiden Ortsteile nur schlecht erfüllen. Bald wird man nicht mehr von Ober-, Mittel- und Unterdorf, sondern von West- bzw. Ostismaning sprechen. - Innerhalb kürzester Zeit verliert unser schöner Ort unwiederbringlich seine charakteristischen dörflichen und bäuerlichen Züge, eine einmalige und bemerkenswerte Mischung aus Geschichte, Kultur, Landschaft, Klima und Ortsgestalt. Kluge, vorausschauende Gemeindepolitik hat es bisher verhindern können, daß eine heute selten gewordene, gewachsene und voll funktionsfähige dörfliche Struktur zerstört wurde. Diese gilt es zu erhalten, ohne gleichzeitig auf angemessenes Wachstum verzichten zu müssen; worauf insbesondere die vorhandene Infrastruktur ausgerichtet ist (Wasserwerk, Kanalisation, Klärwerk und Gas für ca. 20 000 bis 30 000 Einwohner). Die Stadt München und die Regierung von Oberbayern tragen mit ihrer Flächennutzungspolitik die Verantwortung dafür, daß sich die Siedlungstätigkeit der letzten 30 Jahre u.a. immer weiter vom Zentrum Münchens weg zum Flughafen Riem entwickelte, daß wissentlich und geplant für die dort angesiedelte Bevölkerung unhaltbare, d.h. dringend korrigierbedürftige Zustände "erzeugt" wurden. Ein gravierendes Planungsfehler der Behörden und Verwaltungen! - "Riem muß verschwinden, der Flughafen im Erdinger Moos geschaffen werden!", so ähnlich hörte von politischer Seite, durchaus verständlich, aber oberflächlich betrachtet, die neue Forderung.

DASS NUNMEHR ISMANING DAS OPFER FÜR EINE VERFEHLTE STADTENTWICKLUNGSPOLITIK IN MÜNCHEN WERDEN SOLL, IST MIT ALLER ENTSCHIEDENHEIT ABZULEHNEN!

Bürger Ismanings, unterstützen Sie deshalb die Forderung nach eine Tunnellösung für die S-Bahn in unserem Ortsbereich! Geben Sie uns bitte Ihre Unterschrift für diese Forderung an den Gemeinderat Ismanings! Weisen Sie bitte keinen unserer Unterschriftensammler von der Tür! - Bitte werben Sie für unsere Unterschriftenaktion, für die legitime Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning; bitte sprechen Sie Nachbarn, Verwandte und Bekannte, die in Ismaning wohnen und wählen dürfen, an! - ES GEHT UM UNSER SCHÖNES DORF, ES GEHT UM ISMANINGS ZUKUNFT! NOCH HABEN WIR EINE CHANCE! - Gemeinderäte Ismanings, machen Sie unsere Forderung ohne Abstriche zu der Ihrigen. Setzen Sie sich mit allen erlaubten Mitteln für unsere Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning ein. Lassen Sie keine faulen Kompromisse bei den anstehenden Verhandlungen über den Ausbau der S-Bahn zu! - Nächste Woche informieren wir Sie über die Auswirkungen eines ebenerdigen Ausbaus der S-Bahn auf die zu erwartende Straßenverkehrssituation in Ismaning.

gez. F. Bloch, Dr. J. David, H. Langenfass, A. Ostermeier, M. Sell

Einladung

Die "Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" lädt alle ihre Mitstreiter, die sich für aktive Mitarbeit bereit erklärt haben, ein, doch am Donnerstag, der 28.11.85 um 19.45 Uhr im Bürgersaal Ismaning, zur Besprechung und Vorberatung der Unterschriftensammlung einzufinden. Weitere aktive Mitarbeiter sind ebenfalls willkommen.

BILD v. 25.11.1985
München

Bürger wütend Neue S-Bahn zerschneidet Ismaning

Von BEATE C. FROMMHOLD

Ismaning, 25. November

Ein Traktor mit Krautköpfen tuckert durch die Straßen, vom nahen Feld muhen Kühe. In der kleinen Gemeinde Ismaning (13 500 Einwohner) lebt es sich geruhsam, trotz der Nähe zu München.

Doch ab nächstem Jahr ist es vorbei mit der Idylle: Eine neue, zweigleisige S-Bahn zum Flughafen Erdinger Moos zerschneidet Ismaning brutal in zwei Hälften.

„Und, schnippschnapp ist unser historischer Dorfkern zerstört. Dazu noch der Lärm: Alle 10 Minuten donnern die Züge durch", empört sich Lehrer Alfons Ostermaier (44). Bisher ist der kleine Bahnhof Endstation der S 3, die Züge fahren nur im Schrittempo.

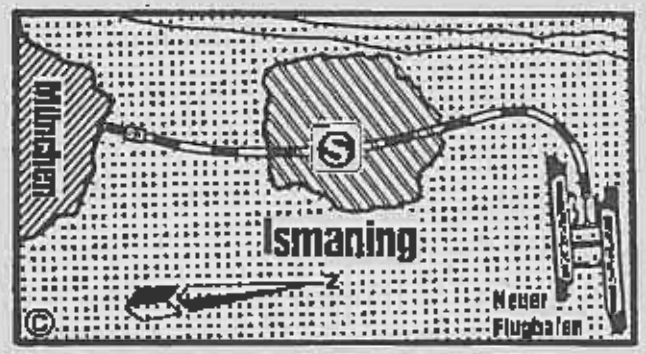
Gegen die neue Bahn-Trasse haben Lehrer Ostermaier und noch fünf Ismaninger eine Bürgerinitiative gegründet, 300 Unterschriften wurden schon gesammelt.

Entscheidung vor 12 Jahren

„Wir wollen einen rund zwei Kilometer langen Tunnel für die neue S-Bahn", erklärt Kfz-Handwerker Josef Schwarzenböck (44). „Dann gibt's keinen Krach, man bräuchte keine Überführungen, die Autofahrer müßten keine großen Umwege machen."

Auch Bürgermeister Erich Zeitler (64, SPD) ist für die Tunnel-Lösung: „Die Entscheidung, die S-Bahn oberirdisch zu bauen, fiel im Gemeinderat vor zwölf Jahren. Doch inzwischen ist die Umgebung der Strecke Bauentwicklungsgebiet. Allein im nächsten Jahr bauen wir dort etwa 40 Wohnungen."

Ein Sprecher der Bundesbahn: „Dieser Tunnel würde den Streckenbau um rund 150 Millionen Mark verteuern. Aber wir legen unseren Plan der Gemeinde nochmal zur Beratung vor."



Bisher ist am Ismaninger Bahnhof Endstation der S 3. Aber schon nächstes Jahr soll der Bau der neuen Strecke beginnen – mitten durch ein Baugebiet.

München, 25. November 1985 • BILD • Seite 3

Sieben Mitglieder der Bürgerinitiative hängten am Bahnhof ein Protest-Plakat gegen die neue S-Bahn-Trasse auf. Von links: Kfz-Handwerker Josef Schwarzenböck (44), Lehrer Alfons Ostermaier (44), Ingenieur Martin Seil (41), Graphiker Hans Jörg Langenfass (45), Beamtin Renate Reiber (27), Anwalt Franz Bloch (66), Dr. Jürgen David (47). Foto: Deuter

– 83 –

Mittwoch, 27. November 1985
Nummer 273

Landkreis München

Heimatzeitung und Amtsblatt für den Landkreis München – Verantwortlicher Redakteur: Gerhard Eisenkolb, 8046 Garch

Bodenverhältnisse sprechen für Tunnel

Bürgergemeinschaft startete Plakataktion – Morgen Informationsabend für Mitstreiter

Ismaning (eis) – Seit Freitag wirbt die Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel in Ismaning mit Plakaten für ihr Anliegen. 4500 Flugblätter sind im Druck. Zahlreiche Unterschriftensammler haben spontan zugesagt, die Initiative zu unterstützen. So gesehen könnten die Initiatoren zufrieden sein – nur, die Gemeinde hält sich noch bedeckt. Bei der jüngsten Sitzung im Rathaus wurde dieses Thema nicht behandelt.

Während im Bürgersaal die Ismaninger den Volkstück „Aus is und gar is" lauschen, sitzt unten im Nebenzimmer der Bürgerstuben der harte Kern derjenigen, die sich erdreisteten, die für den Ort gesindeste S-Bahn-Lösung zu fordern. Es sind g'standene Ismaninger, die hier zusammensitzen, und so möchte Jürgen David eines gleich richtigstellen: „Wir sind nicht gegen die S-Bahn, da würden wir unseren Mitbürgern einen schlechten Dienst erweisen." Man wolle nur nicht, daß der Ausbau auf Kosten der Ismaninger erfolge. Es gelte vielmehr dafür zu sorgen, daß für die Belastungen ein gerechter Ausgleich gewährt werde.

Bestärkt fühlen sich die Verfechter für einen ungeteilten Ortskern durch eine Besonderheit des Krautbodens. Wie Alfons Ostermaier erläutert, müßten die Gleisbauer den Boden sowieso bis zur Kiesschicht ausbaggern. Der Almboden gilt als nicht tragfähig. Anstelle die bis zu vier Meter tiefe Baugrube mit Kies aufzufüllen, hält es Ostermaier für sinnvoll, gleich einen Tunnel zu verlegen.

Zu einer Besprechung und zur Vorbereitung der Unterschriftensammlung lädt die Bürgergemeinschaft die Mitstreiter am morgigen Donnerstag, 28. November, 19 Uhr, in den Bürgersaal ein.

Mitglieder der Bürgergemeinschaft begutachten kritisch die neu gedruckten Plakate der Aktion „Ja" zum S-Bahn-Tunnel (v. l.): Jürgen David, Hansjörg Langenfass, Franz Bloch, Alfons Ostermaier, Renate Reiber und Martin Seil. (Foto: eis)

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/422426, Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

25. JAHRGANG SAMSTAG, 30. NOVEMBER 1985 NUMMER 48

Mitglieder der "Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" informieren über die Verkehrssituation nach dem ebenerdigen Ausbau der S-Bahn

Vom zweigleisigen Ausbau der S-Bahn von Johanneskirchen zum Flughafen München II ist auch der Straßenverkehr betroffen. Im Ortsbereich von Ismaning wird es einschneidende Veränderungen geben. Entsprechend dem Flächennutzungsplan gibt es künftig nur eine Entwicklung der Gemeinde ostwärts der vorhandenen und geplanten S-Bahntrasse. - Eine oberirdisch zweigleisig ausgebaute S-Bahnstrecke wird die jetzt schon vorhandenen Siedlungsflächen und das Ortserweiterungsgebiet vom funktionsfähig ausgebauten Ortskern abriegeln! Ebenso werden die bäuerlichen Betriebe von ihrer Flur abgetrennt und damit eine selten gewordene, auch vom Umweltminister für sehr schützenswert erachtete, Einheit von Dorf und Feldflur zerstört.

Die S-Bahn kann künftig nur an der Aschheimer- und Krautgartenstraße unterfahren und im Industriegebiet an der Max-von Eyth-Straße überquert werden. Diese Reduzierung der Verbindungsstraßen wirkt sich folgenschwer auf den motorisierten Verkehr und belastend auf unsere Umwelt aus. - Die Krautgartenstraße übernimmt dann den Verkehr der Dorfstraße und aller daran orientierter Gemeindeteile, einschließlich des Ortsverbindungsverkehrs Aschheim - Ismaning - Unterföhring. Allerdings erlaubt die vorgegebene Straßenführung keinen flüssigen Verkehr zur Münchner Straße (verwinkelte und enge Straßen, gefährliche Kreuzungen). - Das Verkehrsaufkommen in der Aschheimer Straße wird sich drastisch erhöhen, da der Verkehr aus der Mayerbacher- und Osterfeldstraße auf die Aschheimer Straße verlagert wird. Darüberhinaus wird die Aschheimer Straße fast ausschließlich den gesamten landwirtschaftlichen Verkehr von den Höfen zu den Feldern aufnehmen müssen. Ebenso wird der Pkw- und Schwerlastverkehr aus dem nördlichen Industrie- und Gewerbegebiet über die Adalperostraße auf die Aschheimer Straße geführt. Gefahrenpunkt Nummer 1 wird die Einmündung Adalpero-Aschheimer Straße sein, weil u.a. die landwirtschaftlichen Maschinen mit ihrem übergroßen Schwenkbereich (Pflüge u.a.) beim Abbiegen den übrigen Verkehr gefährden und behindern. Die Anlieger dieser Straßen befürchten zu Recht unerträgliche Belastungen. Auch die Verkehrsbelastungen in der Freisinger- u.Dr.-Schmitt-Straße werden sich erheblich erhöhen. Für die Besucher der öffentlichen Einrichtungen (Kirchen, Post, Bürgerhaus, Hallenbad, Sporteinrichtungen) in dieser Verkehrszone werden sich immense Einschränkungen und Behinderungen ergeben. Die Schüler der anliegenden Schulen sind verstärkt verkehrsgefährdet! Nach städtebaulichen Maßstäben sollten all diese Einrichtungen in verkehrsberuhigten Zonen angesiedelt sein. Warum nicht auch bei uns? Uns Bürgern der Gemeinde sind neue Umweltbelastungen in Form von erhöhtem Lärm und vermehrten Schadstoffen nicht weiter zumutbar.

Bürger Ismanings, unterstützen Sie deshalb die Forderung nach einer Tunnellösung für die S-Bahn in unserem Ortsbereich! Geben Sie uns bitte Ihre Unterschrift für diese Forderung an den Gemeinderat Ismanings! Weisen Sie bitte keinen unserer Unterschriftensammler von der Tür! - Bitte werben Sie für unsere Unterschriftenaktion, für die legitime Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning; bitte sprechen Sie Nachbarn, Verwandte und Bekannte, die in Ismaning wohnen und wählen dürfen, an!

ES GEHT UM UNSER SCHÖNES DORF, ES GEHT UM ISMANINGS ZUKUNFT!
NOCH HABEN WIR EINE CHANCE!

Gemeinderäte Ismanings, machen Sie unsere Forderung ohne Abstriche zu der Ihrigen. Setzen Sie sich mit allen erlaubten Mitteln für unsere Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning ein, lassen Sie keine faulen Kompromisse bei den anstehenden Verhandlungen über den Ausbau der S-Bahn zu! gez.F.Bloch, Dr.J.David, H.Langenfass, A.Ostermaier, M.Sell, R.Reiber

(Wurfblatt Vorderseite)

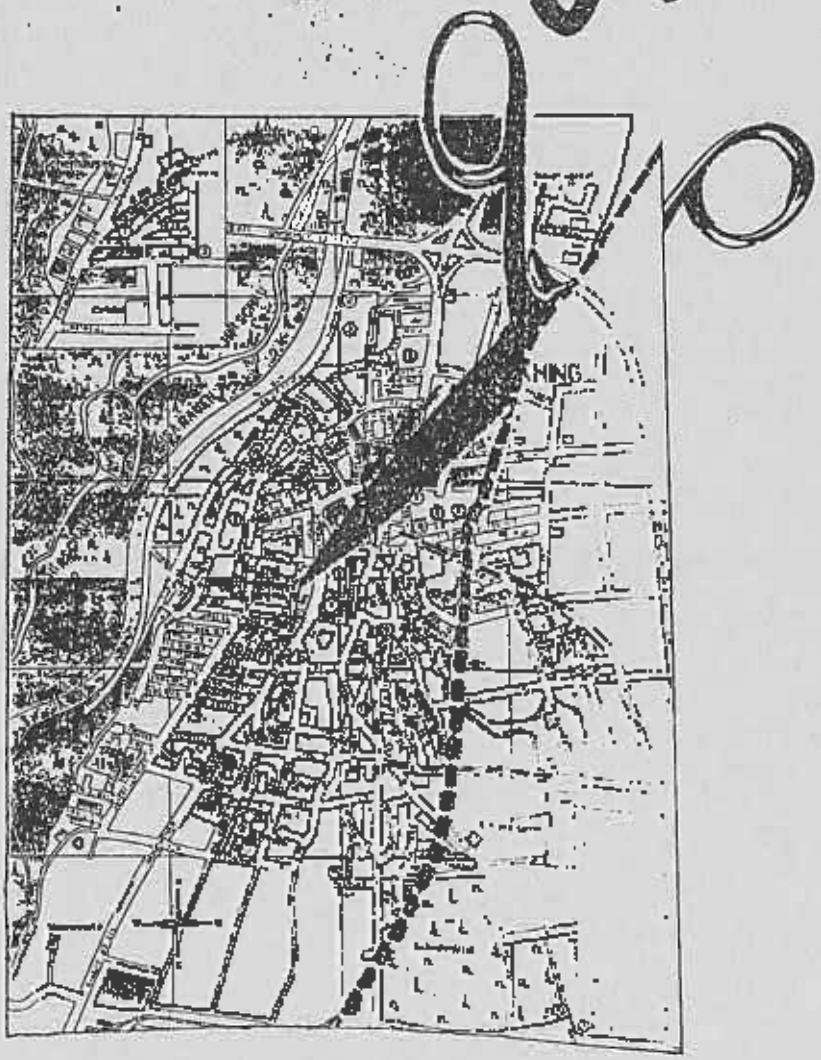
„damit Ismaning zusammenhält

Wenn die S-Bahn ausgebaut wird, fordern wir:

die Tunnellösung!

Sonst:

- Zerschneidung und Zweiteilung in Ost- und West-Ismaning für alle Zukunft
- Unerträglicher Lärm durch S-Bahn und nächtlichen Gütertransport
- Starke Behinderung der Landwirte
- Täglich vorprogrammiertes Verkehrschaos
- Verlust der Identität der Bürger und ihrer Gemeinde



Einzige Lösung: S-Bahn-Tunnel!

Unterschreiben auch Sie diese Forderung!

Unsere Unterschriftensammler sprechen Sie ab Ende November an.

Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel Postlagernd, 8045 Ismaning

(Wurfblatt Rückseite)

Ismaning im November 1985

Liebe Ismaninger Mitbürger,

sollten Sie bis 10. Dezember 1985 nicht von einem unserer Unterschriftensammler angetroffen worden sein, dann bitten wir Sie dringend, den rechts untenstehenden Abschnitt auszufüllen. Bitte schicken Sie ihn uns – per Postkarte oder Brief – mit allen Namen und Unterschriften der Wahlberechtigten in Ihrer Familie.

Noch haben wir die große Chance, die Zukunft Ismanings entscheidend mitzubestimmen.

Nutzen wir diese Chance!

Unsere Kinder und Kinderkinder werden es uns danken.

Geben Sie uns Ihre Unterschrift – wir brauchen sie!

gez. F. Bloch, Dr. J. David, H. Langenfass, A. Ostermaier, M. Sell, R. Reiber

V.i.S.d.P. A. Ostermaier, Ismaning

Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel
Bürger Ismanings, Gemeinderat von Ismaning!

Höllenlärm auch nachts!
In Kürze wird die Bundesbahn quer durch Ismaning eine zweigleisige S-Bahnstrecke von Johanneskirchen zum Flughafen München II bauen.

Einziger Vorteil: schnellere Verbindung mit München

Riesige Nachteile für Ismaning und seine Bürger für alle Zukunft:

- Zerteilung des schönen Ortes in 2 Teile, auch im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung im Osten und Südosten
- Bündelung des gesamten Verkehrs auf zwei Unterführungen: Krautgarten- und Aschheimer Straße
- Extreme Belastungen der Anwohner der Anfahrtswege und -viertel sowie der Schulen, des Bürgerheims, des Sportparks und Hallenbads
- Lärmbelästigung durch die S-Bahn selbst. Tagsüber 10-Minuten-Takt und nachts viele Güterzüge zur Versorgung des Flughafens mit Treibstoff und Materialien
- Vorprogrammierung eines täglichen Verkehrschaos. Unsere Landwirte können mit ihren gewerblichen Fahrzeugen nur noch durch die beiden überlasteten Unterführungen zu ihren Feldern.

Die Planvorstellungen der DB werden Generationen belasten. Die Lebensqualität in unserem Ort darf nicht unzumutbar verringert werden.
Gleis-Trasse, Lärmschutzwälle und Hochspannungsleitungen dürfen Ismaning nicht auf ewige Zeiten verschandeln!

Die Lösung:
In der Gemeinderatssitzung vom 27.06.1985 wurde gefordert, bei der DB nachdrücklichst darauf hinzuwirken, die S-Bahn durch die Gemeinde in einen Tunnel zu verlegen.
Wir unterstützen die Forderung nach einer Tunnellösung für die S-Bahn im Ortsbereich von Ismaning.
Wir bitten und fordern den Gemeinderat von Ismaning auf, gegenüber der DB, der Regierung von Oberbayern und allen Institutionen diese Lösung entschieden zu vertreten und, falls die Forderung abgelehnt wird, den Rechtsweg zu beschreiten und ggf. alle Rechtsmittel wahrzunehmen, eine Tunnellösung durchzusetzen.
Bürger Ismanings, bitte schließen Sie sich dieser Aufforderung an!

gez. Alfred Antoni, Franz Bloch, Dr. Heike Bretschneider, Johann Büchler, Dr. Gerd Dapperger, Dr. Jürgen David, Renate Faistenhammer, Gerta Finger, Gerhard Gebrecht, Elfriede Hartl, Mechthild Heiß, Volker Komp, Wilhelm Hubel, Josef Kraus, Peter Krempl, Prof. Dr. Jürgen Frhr. v. Kruedener, Hansjörg Langenfass, Alfons Ostermaier, Giorgio Pizzato, Monika Sauter, Maria Scheu, Hildegard Schmidt, Dr. Herbert Schneckenburger, Frau Schönstetter, Anton Schulz, Martin Sell, Karl Zengler

Senden Sie bitte den folgenden Abschnitt ausgefüllt
..... hier abtrennen .....

An Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel
c/o Alfons Ostermaier, Postlagernd, 8045 Ismaning

Name .....

Vorname .....

Straße .....
8045 Ismaning

Telefon-Nr. .....

Ich schließe mich Ihrer Aufforderung an den Gemeinderat von Ismaning in Sachen "S-Bahntunnel" an.

Ich bin bereit, a k t i v *) in der "Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" mitzuarbeiten.

*) ggf. ankreuzen!

....
Datum Unterschrift

Dienstag, 10. Dezember 1985
Nummer 284

N 1

Landkreis München

Heimatzeitung und Amtsblatt für den Landkreis München – Verantwortlicher Redakteur: Gerhard Eisenkolb

Gemeinderat Ismaning soll bisherige Beschlüsse zum S-Bahn-Bau aufheben

Bürgergemeinschaft ermahnt Kommunalpolitiker zur Eile – Über 4 000 Unterschriften gesammelt

Ismaning (mm) – In einem offenen Brief an die Mitglieder des Ismaninger Gemeinderats und beide Bürgermeister fordern die Mitglieder der „Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel" die Kommunalpolitiker dazu auf:

a) frühere, die Tunnellösung nicht beinhaltende Beschlüsse des Gemeinderates aufzuheben und unverzüglich die Tunnellösung zu beschließen;

b) die Gemeindeverwaltung zu beauftragen, mit Dritten getroffene, der Tunnellösung entgegenstehende Absprachen und Vereinbarungen anzufechten und die Gemeindeverwaltung ferner zu beauftragen, gegenüber der Bundesbahn, der Regierung von Oberbayern und allen Institutionen die Tunnellösung zu vertreten.

Alfons Ostermaier, einer der Wortführer der Interessengemeinschaft. (Foto: hm)

Falls die Tunnellösung abgelehnt werde, sei der Rechtsweg zu beschreiten, um für nachfolgende Generationen und die Gemeinde für den Ausbau der S-Bahn zum Flughafen die schonenste und beste Lösung zu finden. Bei einer von der Bürgergemeinschaft durchgeführten Unterschriftenaktion haben bisher schon über 4000 Ismaninger eine ebenerdige Trassenführung abgelehnt.

Die Verfasser des offenen Briefes sind der Meinung, daß im Hinblick auf den langen Zeitablauf – mit dem Planfeststellungsverfahren war bereits in den 70er Jahren begonnen worden – das Planfeststellungsverfahren für den S-Bahnbau völlig neu aufgerollt werden müsse. Die Verhältnisse hätten sich inzwischen so grundlegend geändert, daß die zwischen der Gemeinde, der Bundesbahn und anderen Institutionen getroffenen Abmachungen hinfällig seien. Die Briefschreiber machen geltend, daß der Anspruch der Bürger auf Schutz vor Umweltbelastungen und die Verpflichtung der öffentlichen Hand auf Schutz der Umwelt in der Bayerischen Verfassung verankert sind.

Wie weiter ausgeführt wird, sei es auch für die große Mehrheit der Ismaninger nicht zu verstehen, warum der von den Bürgern gewählte Gemeinderat nicht mit Entschiedenheit die Tunnellösung fordert und seine Beschlüsse vom 12. November 1974 aufhebt.

„Beeilen Sie sich, wahren Sie Termine und Fristen!", heißt es weiter in dem Schreiben. „Bei Ihnen liegt die Verantwortung für die künftige Entwicklung Ismanings, die Lebensqualität oder schwere Belastungen seiner jetzigen und aller künftigen Bürger." Wenn der Gemeinderat nicht mit aller Entschlossenheit gegen die Planungen der Bahn angehe, werde bis spätestens 1988 in die Tat umgesetzt sein, was jetzt noch zu verhindern sei.

Widerstand der Planfeststellungsbehörde, der Bahn und sonstiger Institutionen sei allenfalls wegen erhöhter Kosten, nicht aber wegen technischer Probleme zu erwarten. Nach Berechnungen der Bürgergemeinschaft sei beim Bau eines S-Bahn-Tunnels mit Mehrkosten von 80 Millionen Mark zu rechnen.

Die Mehrkosten von 6 000 Mark pro Einwohner der Kraftgemeinde seien zu vertreten, wenn man dem entgegenhalte, was der Flughafen München II zur Entlastung von 200 000 Bürgern vom Fluglärm verschlinge. Dabei stünden hier den Vorteilen für die Münchner riesige Nachteile für die Ismaninger gegenüber.

Abschließend rät die Interessengemeinschaft den Volksvertretern, sich von erfahrenen Rechtsanwälten beraten zu lassen. Die dadurch anfallenden Kosten seien gemessen an den Schäden, die sich bei Durchführung des Projekts ergeben, gering. Die Auswirkungen auf die künftige Ortsentwicklung seien „für alle Zukunft unkorrigierbar".

Die Bürgergemeinschaft bittet alle Unterschriftensammler und Mitstreiter, sich am heutigen Dienstag um 19.30 Uhr im Bürgersaal mit allen Unterschriftenlisten einzufinden. Es ist vorgesehen, eine vorläufige Bilanz zu ziehen.

– 88 –

Münchner Merkur, Lokal. München, Do., 12.12.85, S. 5

olles Haus bei der Bürgerversammlung. (Fotos: cp)

82 Prozent wollen den S-Bahn-Tunnel haben

Ergebnis der Unterschriftenaktion liegt vor

Ismaning (cp) – „Großartiges Ergebnis", „sagenhaft", „super" hörte man aus dem Publikum. In der Tat: 5914 wahlberechtigte Ismaninger, die den S-Bahn-Tunnel wollen, sind eine unerwartet starke Kraft.

Geht man von 7200 Wahlberechtigten insgesamt aus, wie es Alfons Ostermaier am Dienstag abend im Bürgersaal bei der Versammlung der Bürgerinitiative tat, haben 82 Prozent der Bürger auf den Listen unterschrieben. Mit diesem Ergebnis wächst auch das Selbstbewußtsein der engagierten Ismaninger. „Jetzt kann kein Gemeinderat unsere legitime Forderung mehr übergehen", sagte Ostermaier, „wir wollen, daß sich der Gemeinderat unsere Vorstellungen ohne jede Einschränkung oder Änderung zueigen macht."

Der Kampf müsse jetzt durchgefochten werden. Dabei müsse die Gemeinde sich bewußt sein, daß im erwarteten Rechtsstreit mit der Bundesbahn auch einige Kosten für sie entstehen werden. Ostermaier rechnet jedoch in Kürze mit einer positiven Entscheidung des Rats, zumal die Fraktionen schon ihre Zustimmung bekundet hätten.

Die Bürgerinitiative wird nach diesem Teilerfolg natürlich mit unverminderter Kraft weitermachen. Ostermaier zog einen Informationsbesuch beim „Präzedenzfall", der Gemeinde Forst, wo die Bundesbahn einen Tunnel baut, in Erwägung. Auch über

Das „Rechenzentrum" der Bürgerinitiative bei der Arbeit.

ein Gutachten hat man sich Gedanken gemacht. Die Bahn müsse ohnehin Stellung beziehen und darlegen, wie ihre Berechnung von den Mehrkosten in Höhe von 80 bis 90 Millionen Mark zustande gekommen ist. Die Bürgerinitiative jedenfalls zweifelt stark an der Glaubwürdigkeit dieser Zahlen. „Die Zahlen stimmen so nicht", sagte Ostermaier und fügte hinzu: „Unsere Forderungen sind weder weltfremd noch unbezahlbar."

ɔl am Steuer: Leitungsmast

:eparaturarbeiten gesperrt

– Die
ihrigen
chleiß-
Freitag
ens an
n der
chleiß-
.
ährige,
de die
n am
s von
prallte
uglen-
er mit

einem Notarztwagen in ein Krankenhaus gebracht werden mußte.

Dort wurde auf Veranlassung der Polizei eine Blutentnahme veranlaßt. Die Hüter der öffentlichen Ordnung gehen davon aus, daß der Mann vermutlich wegen Trunkenheit am Steuer die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor.

Wegen Reparaturarbeiten an der Bahnanlage war das Gleis der S 1 für über eine Stunde gesperrt. Der Sachschaden wurde von Polizeibeamten auf 15 000 Mark geschätzt.

Oberschleißheim

Brummi-Fahrer übersah Opel

Oberschleißheim (ois) – Zu einem Zusammenstoß mit 4000 Mark Schaden kam es am Donnerstag abend gegen 17.10 Uhr auf der Mittenheimer Str. in Oberschleißheim, als ein 31jähriger Lastwagen-Fahrer beim Ausfahren aus einem Grundstück einen Opel übersah.

Der 41jährige Lenker des Personenwagens aus Unterschleißheim konnte dem Ford des Marquartsteiners nicht mehr ausweichen, so daß ein Zusammenstoß unvermeidlich war.

Verletzt wurde bei dem Unfall niemand.

Münchner Merkur vom MM 15.12.85 Blatt 1 Landkreis

S-Bahn-Tunnel Ismaning: Zeitler will nicht mit Stange im Nebel herumfahren

Bürgermeister denkt an unabhängiges Verkehrsgutachten

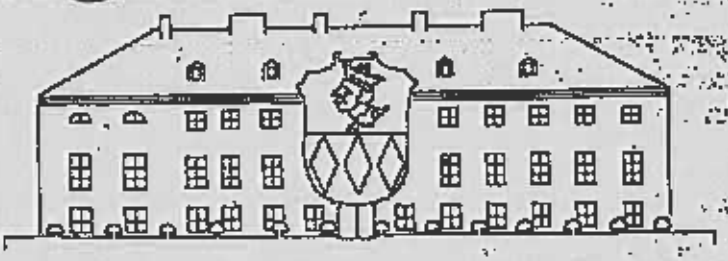
Ismaning (eis) – „Wir haben die parlamentarische Demokratie und nicht die plebiszitäre." Mit diesen Worten begründete Ismanings Bürgermeister Erich Zeitler gegenüber dem MM, warum der Gemeinderat noch nicht zu den Initiativen der Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel Stellung genommen haben. Die früher gefaßten Beschlüsse seien nicht mit dem „Federwisch" so einfach ungeprüft vom Tisch zu bringen.

Kein Hehl macht das Gemeindeoberhaupt, das seit 35 Jahren im Rathaus die Geschicke der Krautgemeinde mitbestimmt, aus seinen Sympathien für die Interessen der Bürger. Die Wichtigkeit der Bestrebungen erkenne er an.

Nur in einem Punkt tut sich Zeitler etwas schwerer als die außerparlamentarische Opposition in Ismaning. Von seinem Amtssitz aus will der Bürgermeister nicht mit der „Stange im Nebel herumfahren", sondern zuallererst mit Sorgfalt eine Stoffsammlung zusammentragen. Die Beschlüsse, die für die ganze Strecke und nicht nur für Teilstücke gefaßt wurden, sind nicht so einfach über den Haufen zu werfen. Als Beispiele für die Probleme nennt Zeitler die Bäche, die verlegt werden müßten, und den Grundwasserstrom.

Zur Materialsammlung gehört für den Gemeindechef auch ein unabhängiges Verkehrsgutachten, das er in Auftrag geben möchte. Zu den Forderungen der Bürgergemeinschaft macht Zeitler für sich das Recht geltend, vor einer Entscheidung die Beschlüsse zu überprüfen.

Ismaninger Ortsnachrichten



mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer. Verlag u. Druck Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 523, Telefon 089/4224 26. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

25. JAHRGANG SAMSTAG, 21. DEZEMBER 1985 NUMMER 51/52

Die Bürgermeinschaft für S-Bahntunnel informiert

Liebe Ismaninger Mitbürgerinnen und Mitbürger,
unsere Unterschriftenaktion für einen S-Bahntunnel quer durch Ismaning konnten wir mit dem großartigen Ergebnis von bisher 5.869 Unterschriften abschließen, d.h. von rund 8.500 wahlberechtigten Ismaningern fordern 69 % die Tunnellösung. Fast täglich erreichen uns weitere Unterschriften.

Liebe Mitbürger,

- ohne Ihre aufgeschlossene, umweltbewußte und zukunftsorientierte Einstellung im Hinblick auf die künftige Planung und Gestaltung unseres Ortes.
- ohne das beeindruckende Engagement der Unterschriftensammler, die bei Kälte, Schnee, Regen, Nacht und Nebel mit bewundernswerter Ausdauer unterwegs waren,
- ohne die Unterstützung aus vielen Kreisen der Ismaninger Bürgerschaft in Form von wohlwollenden Hinweisen, guten Ratschlägen und einer ansehnlichen finanziellen Beihilfe,
- ohne die laufende sachliche Unterrichtung der Öffentlichkeit durch Presse und Rundfunk, insbesondere durch die Landkreisredaktion Münchner Merkur und die Ismaninger Ortsnachrichten, Herrn Prummer,

könnten wir nicht dieses imposante Resultat nachweisen. Herzlichen Dank für Ihr Eintreten für diese, uns alle tangierende und weit in die Zukunft reichende Angelegenheit.

Aber, noch ist der Tunnel nicht gebaut! Auch weiterhin ist es notwendig, überall und jederzeit wo sich in politischen Geschehen und normalen Alltag Möglichkeiten für ein Gespräch anbieten, unsere Forderung einfließen zu lassen und mit Nachdruck zu vertreten. Selbstverständlich, jeder auf seine Weise und aus seiner Verantwortung heraus! Jeder von uns ist aufgerufen, sein Wissen und seine Verbindungen in den Dienst dieser so wichtigen Sache zu stellen. Dies ist erforderlich, um das angestrebte Ziel zu erreichen.

In diesem Zusammenhang begrüßen wir die am 12. Dezember 85 abgegebene Erklärung des Gemeinderates von Ismaning, die bereits einem wesentlichen Teil unserer Bitten und Forderungen nachkommt. Wir gehen davon aus, daß der Gemeinderat nun in den kommenden Sitzungen unmißverständlich die Tunnellösung beschließt, auch entschieden vertritt und die Gemeindeverwaltung beauftragt, die hierzu erforderlichen Maßnahmen zu veranlassen. Wir erwarten ferner, daß er beschließt ggf. den Rechtsweg zu beschreiten und alle Rechtsmittel wahrzunehmen, falls der Planfeststellungsbeschluß nicht oder nur teilweise im Sinne der Tunnellösung ergeht.

Wir wollen einen Tunnel, der im Süden unseres Ortes am Taxol, noch vor den ersten Wohnbauten, beginnen und erst nach der Osterfeldstraße im Gewerbegebiet wieder an die Erdoberfläche kommen soll. In allen unseren Versammlungen, Gesprächen und Interviews, die bisher stattgefunden haben und noch stattfinden werden, haben wir diese Forderung vertreten. Dies exakt entspricht dem Willen von mindestens 69 % der Ismaninger Wahlberechtigten. Fürwahr ein eindeutiges und klares Votum! Auch wenn wir keine plebiszitäre Demokratie haben, sollte die Gemeinderat den Willen einer überwältigenden Mehrheit voll respektieren.

Wir bitten alle Bürger Ismanings, die bisher ihre Unterschrift noch nicht geben konnten, sich dieser überzeugenden Mehrheit anzuschließen. – Liebe Ismaninger Mitbürger, wir wünschen Ihnen ein frohes Weihnachtsfest, ein gesegnetes, glückliches und erfolgreiches Jahr 86.

F.Bloch, Dr.J.David, H.Langenfass, A.Ostermaier, R.Reiber, M.Sell.

Verkehrsminister dämpft Ismaninger Tunnel-Hoffnungen:

Mehrinvestitionen nicht gerechtfertigt

Dollinger (CSU): Belastungen einer Neubaustrecke werden nicht erreicht

Ismaning – Der geplante S-Bahn-Ausbau beschäftigt seit Wochen die Gemeinde Ismaning. Nicht nur die Bürger haben sich enorm engagiert – 6000 Unterschriften konnte die Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel sammeln und an die Gemeinde weiterleiten. Auch die zuständigen Abgeordneten machten ihren Einfluß in Bonn und München gegenüber der Deutschen Bundesbahn geltend, damit der zweigleisige Ausbau dieses Schnellverkehrsmittels zum Flughafen München II in einem Tunnel erfolgt. Dem Engagement scheint freilich wenig Erfolg beschieden zu sein. Denn im jüngsten Schreiben von Bundesverkehrsminister Werner Dollinger heißt es: „... bin ich der Auffassung, daß die von Ihnen genannten Begründungen Mehrinvestitionen von etwa 100 Millionen Mark nicht rechtfertigen."

In diesem Zusammenhang hatte sich Anfang Januar schon der SPD-Abgeordnete Peter-Paul Gantzer an den Landtagspräsidenten mit dem Antrag gewandt, wonach sichergestellt werden solle, daß beim Ausbau der S-Bahn-Strecke zum Flughafen München II im Ortsbereich von Ismaning die Bahngleise in einen Tunnel verlegt werden. Sein Kollege von der CSU, Martin Mayer, hatte eine ähnliche Bitte an den Präsidenten der Bundesbahndirektion in München gerichtet, der in seiner Antwort darauf hinwies, daß vor Erlaß des Planfeststellungsbeschlusses noch einmal die Pläne für den S-Bahn-Ausbau in Ismaning ausgelegt würden. Im Rahmen dieser erneuten Anhörung würde dann auch die Forderung der Ismaninger Bürgerinitiative – wir haben berichtet – erörtert und von der Anhörungsbehörde gewürdigt. „Allerdings sind dazu noch umfangreiche Untersuchungen notwendig."

Josef Linsmeier, Mitglied des Deutschen Bundestages (CSU), hatte ebenfalls bei der Deutschen Bundesbahn interveniert. Es setzte sich allerdings vornehmlich dafür ein, daß der künftige Ismaninger S-Bahnhof behindertengerecht ausgebaut wird: „Ich halte die behindertengerechte Ausgestaltung von Bahnhofsanlagen für eine wichtige soziale Aufgabe, die in erster Linie von den zuständigen Verkehrsträgern und nicht von den kommunalen Gebietskörperschaften bewältigt werden muß", schreibt Linsmeier. Sowohl die Deutsche Bundesbahn als auch der Bundesminister für Verkehr äußerten sich inzwischen dahingehend, daß – im Einvernehmen mit der Gemeinde Ismaning – jetzt geplant ist, den südlichen Bahnsteigzugang als Rampenanlage einzurichten, sodaß hier auch Rollstuhlfahrer ohne Schwierigkeiten den Bahnsteig erreichen können.

Der neueste Bescheid aus Bonn klingt allerdings weniger erfreulich. In seiner Antwort auf die Bitte der Landtagsabgeordneten Ria Burkel, „eine Tunnellösung der S-Bahn im Raum Ismaning finanziell zu unterstützen", weist Verkehrsminister Werner Dollinger zum einen darauf hin, daß er nicht einseitig in das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bundesbahn eingreifen könne, „schon gar nicht durch finanzielle Zusagen", zum anderen müßten erst die laufenden Verfahren abgeschlossen sein. Er gibt aber seiner Ansicht deutlichen Ausdruck, daß die gelieferten Argumente keinesfalls 100 Millionen Mark Mehrkosten rechtfertigen. Befürchtungen, es werde im Ismaninger Bereich bei Tag und Nacht einen erheblichen Verkehrszuwachs geben, entkräftet der Verkehrsminister durch folgende Hinweise: Das Zugangebot würde auch im Endzustand mit maximal sechs S-Bahnzügen mit einer Höchstlänge von 210 Metern pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit bei weitem nicht die Belastungen einer Neubaustrecke erreichen. Die Zugdichte sei im übrigen in den Abendstunden wesentlich geringer. Betriebsruhe herrsche in der Zeit von 24 bis 5 Uhr früh. „Der zusätzliche Güterverkehr wird im Endzustand maximal einen Güterzug pro Tag zum Flughafen umfassen", gibt Dollinger bekannt.

Schon im Januar hat sich der Bauausschuß des Gemeinderates ausführlich mit dem Thema S-Bahn-Ausbau beschäftigt. Der Gemeinderat selbst wird sich demnächst mit der Angelegenheit erneut befassen. Inzwischen hat die Gemeinde ein Verkehrsgutachten angefordert, das – unabhängig von den eigenen Planungen und denen der Bundesbahn – die besondere Situation des Orts im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Bau zum Flughafen untersuchen wird.

Gina Berg

Neue Vorfahrtsregelung

Feldkirchen – In diesem Jahr soll nach dem Wunsch des Gemeinderates an möglichst vielen Kreuzungen und Einmündungen des Ortes der „Schilderwald" abgebaut werden und dafür die Vorfahrt nach dem Rechts-vor-links-Gebot geregelt werden. In einem ersten Beschluß setzte das Gremium im südwestlichen Ortsteil „Rechts vor links" an den Einmündungen der Zugspitz-/Wendelsteinstraße in die Jakob-Wagner-Straße sowie der Meisenstraße in die Jakob-Wagner-Straße fest. Weitere Beschlüsse sollen für die anderen Ortsviertel folgen.

lg

Schützen ausgezeichnet

Aschheim – Die „Tassilo-Schützen" aus Aschheim zeichneten jetzt langjährige und verdiente Mitglieder mit der Verdienstnadel in Bronze aus. Es sind dies Georg Böltl, Rudolf Ertl, Jakob Frank und Sebastian Straßer. Ebenfalls mit der Ehrennadel ausgezeichnet wurde Bürgermeister Helmut Englmann, durch den ersten Schützenmeister, Franz Pätzold, für seine Unterstützung um den Neubau des Luftgewehrstandes.

j.sch.

Stadtanzeiger Nummer 11, 11. Feb. 86

Beilage zur SZ

Münchner Merkur
Landkreis 19.2.86

„Noch ist der Zug nicht abgefahren"

Neuer Anlauf der Interessengemeinschaft für S-Bahn-Tunnel

Ismaning (mm) „Die Staatsregierung wird aufgefordert, sicherzustellen, daß beim Ausbau der S-Bahn-Strecke zum Flughafen München II im Ortsbereich von Ismaning die Bahngleise in einen Tunnel verlegt werden." Mit diesem Antrag an den Bayerischen Landtag sprechen die Landtagsabgeordneten Ria Burkei, Peter Paul Gantzer und Rolf Seebauer ganz Ismaning aus der Seele.

Durch einen oberirdischen S-Bahn-Verlauf wird ein Großteil der Ismaninger Bürger, die in unmittelbarer Nähe der Gleise wohnen, um den Schlaf gebracht. Immerhin muß man davon ausgehen, daß die Züge in der rush hour im 10-Minuten-Takt fahren, was bedeutet, daß mit dem Gegenzug alle fünf Minuten ein Zug durch Ismaning donnert.

Einige 100 Bürger, die an den zwei Unterführungsstraßen wohnen, werden durch einen oberirdischen Streckenverlauf ebenfalls erheblich leiden.

„Noch ist der Zug nicht abgefahren; wir rechnen uns gute Chancen aus, daß die Bundesbahn einlenkt und den Tunnel baut", meint der Sprecher der Ismaninger Bürgergemeinschaft, Alfons Ostermaier. „Wenn man bedenkt, welche einschneidenden Folgen eine oberirdische Strecke für den gewachsenen Ort Ismaning hätte, dann kann es eigentlich nur die Tunnel-Lösung geben, auch wenn die Bundesbahn immer wieder damit kommt, daß ein Tunnel von den Kosten her viel zu aufwendig wäre. Dabei hat die Bundesbahn eine Kostenrechnung bisher gar nicht angestellt. Es wird Zeit, daß sie ihre Karten endlich auf den Tisch legen, damit wir wissen, woran wir sind!"

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft, so Ostermaier, überlegt, ob sie nicht selbst ein Gutachten in Auftrag gibt. Allerdings ist dies momentan nicht möglich, weil die Kassen leer sind. „Spenden können wir in jedem Fall gebrauchen", so Ostermaier, „weil wir mit Geld die Initiativen ergreifen können, die in den nächsten Monaten erforderlich sind, um unsere Chancen zu wahren. Unser Spenden-Konto lautet: Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel, c/o Schulz, Konto-Nummer: 17 574, Raiffeisenbank Ismaning E 6.

Wahre und unwahre Begebenheiten aus einer Krautgemeinde

's O'schaugn war umsonst

Die Burschen haben bei der Faschingsgaudi kräftig derbleckt

Ismaning (eis) – „O'schaugn umsonst, S'Programm kost drei Mark." So hieß es gestern, als sich die Burschen anschickten, auf Bauernwägen wahre und unwahre Begebenheiten aus einer Krautgemeinde zu spielen. Faschingsgaudi und Narrenfreiheit haben in Ismaning ihre eigenen Regeln. Und so war vor hunderten von Zuschauern am Kirchplatz und vor den Wirtshäusern vom Bürgermeister bis zum Bauhofarbeiter niemand sicher, nicht kräftig derbleckt zu werden.

Das Bauerntheater zeigte, wie es in einer Gemeinderatssitzung mit Hans Eisenreich in der Häuptlingsrolle wirklich zuzugehen hat. In für Demokraten verpflichtender Einstimmigkeit sang die schwarz-rot-grüne Koalition (die Freien Wähler wechselten je nach Bedarf die Hute): „Er is der Burgermoasta von der ganzen Gmoa, und wenn's eahm nach gang, er machat ois aloat! Doch weil mir do san, d'rum derf ma d'Hand aufheben, mir stimmen olle zua, ja dös is schon."

Gegen den Strich hatten die mit modernstem Geräl ausgerüsteten Burschen als Bauhofarbeiter unter Capo Max Spitzweck jun. zu kämpfen. Die Straßenmarkierungen waren schon gerade gewesen, wenn den braven Männern nicht Fahrbahnunebenheiten und Zielwasser einen Strich durch die Rechnung gemacht hätten. Krumm oder gerade, eins wurde denn auch zweifelsfrei bestätigt: „Des wissn's z'Ismaning wohl allsam, daß' in der G'moa recht tüchtige Maler ham."

Sein Debüt als Reporter Branko in Sachen S-Bahn-Tunnel gab Jakob Kraus. „Er schafft's" – gemeint war ein ungenanntes, im Halbprofil der Rohre voranschwebendes Gemeindeoberhaupt beim Verbrennen der ebenerdigen Pläne der Bahn. Der tieferliegende, im schweren Krautboden tiefgründende Bürgerwille war gefragt. Deshalb hieß das Motto „Bürgerbefragung". So sammelte Kraus mit journalistischem Spürsinn Argumente für den Tunnel, und sei es nur die Erleichterung beim Fensterl mit der Alufeiter in einer ungeteilten Gemeinde.

Wenn ein Kraut-Bauer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Diese Neuismaninger Bauernregel gilt für den „Kühlzugexpress" zu einer Ausstellung, mit dem sich ein Agrarunternehmen bei den Agrarökonomen großzügigst bedankte. Eins mußten die Burschen nicht spielen, bei einigen Grad unter Null zweifelte niemand am frostigen Klima in der Rostlaube.

Lendenfilet oder nicht Lendenfilet? Diese Frage wollte Franz Deiml als Metzgermeister von Welt – einen Metzgermeister vom Fach zu mimen, das wollte er sich nicht anmaßen – bei einem Wirtshausbesuch von Koch, Wirt und Polizei geklärt wissen. Aber das kann schon mal passieren, daß es in der neuen Rolle anders schmeckt als daheim.

Seine Not mit einem eifrigen Feuerwehrmann hatte Friseur Michael Kraus. Als er den Mo für den Feuerwehrball eingeseift hat, piepst es, und der Kunde saust im Frisörkittl davon. Die Moral von der G'schicht, vor'm Fehlalarm ist niemand sicher nicht.

Vor dem Sündenfall bewahrt die brave Tochter einen Bäckermeister, dessen Frau kurt. So bleibt 's beim Rausch. Die Burschen hatten die Lacher auf ihrer Seite, während die Zuschauer bei Minusgraden den Feuereifer mit Beifall belohnten.

Münchner Merkur Nr. 60/86 Landkreisteil München Nord

— 94 —

Anzeigen Forum, 13.03.86 9.

13. März 1986

Bund Naturschutz kämpft gegen Müllverbrennungswerk

Ismaning (eb) - Jetzt hat sich auch der Bund Naturschutz, eine der mächtigsten Umweltorganisationen Bayerns, in den Kampf der Bürger im Norden Münchens gegen die geplanten Negativeinrichtungen in diesem Bereich eingeschaltet: mit einer Informationsveranstaltung, die unter dem Thema »Müll - das Problem unserer Zeit« stand, versucht der BUND in breiten Kreisen der Bevölkerung das nötige Problembewußtsein zu schaffen.

Die Veranstaltung kam zu dem Schluß, daß man das Müllproblem nur dann in den Griff bekommen könne, wenn allen klar sei, daß die Müllmenge ganz drastisch gesenkt werden müsse. Das werde aber nur gelingen, wenn die Entstehung neuen Mülls vermieden wird. Nicht jede gekaufte Ware müsse unbedingt in umweltunverträgliches Verpackungsmaterial gehüllt sein. Noch vor 20, 25 Jahren sei es eine Selbstverständlichkeit gewesen, Milch in der Milchkanne zu holen, sich Gemüse in die Einkaufstasche legen zu lassen und Reis oder Mehl abgewogen in Papiertüten zu bekommen. Hier müsse ein Umdenkungsprozeß in breiten Schichten der Bevölkerung stattfinden.

In diesem Zusammenhang prangerten die Teilnehmer an der Veranstaltung das Unwesen der »Einwegverpackung« stark an. Jeder Einzelne könne dazu beitragen, den Müllberg drastisch zu verringern, wenn er Angebote nicht nutze, die in Einwegverpackungen in den Regalen der Supermärkte stehen.

Wenn auch die Zukunftsvisionen, die auf dieser Veranstaltung geäußert worden sind, recht optimistisch klingen: In der Aufteilung des Mülls in verschiedene Gruppen, die erst eine Wertstoffrückgewinnung möglich machen, sind zweifellos Fortschritte gemacht worden. Ob das »Garchinger Modell«, wie der BUND meint, allerdings Schule macht, muß noch abgewartet werden. Vorerst konnte jedoch festgestellt werden, daß die mit der Kompostierung des Naßmülls gewonnene Gartenerde relativ arm an Schadstoffen wie etwa Blei, Cadmium o.ä. ist. Die Besucher der Veranstaltung waren sich darüber einig, daß man sich weiterhin vehement gegen die Pläne zur Errichtung eines Kohlekraftwerks im Norden Münchens sowie gegen eine Müllverbrennungsanlage in dieser Gegend wenden müsse. Der Bund Naturschutz sicherte den Bewohnern der Region im Kampf gegen diese Einrichtungen jede nur mögliche Unterstützung zu.

Donnerstag, 13. März 1986

Nur halbherzig dabei

Zu wenig Einsatz für S-Bahn-Tunnel?

Briefe an die Redaktion

Ismaning (mm) – Zu unserem Artikel „Abgeordnete fordern Tunnel" vom 31. Januar erreichte uns folgender Leserbrief:

„Wir können nur hoffen, daß die Anträge der Landtagsabgeordneten Gantzer, Seebauer und Burkel Erfolg haben und die Bundesbahn die Bahngleise der neuen Flughafen-S-Bahn in Ismaning in einen Tunnel verlegt. Ein oberirdischer Verlauf hätte nicht nur – wie Sie schreiben – einschneidende Veränderungen der bestehenden Dorfstruktur zur Folge, sonder nach meiner Schätzung auch Lärmbelästigungen für rund 1000 unmittelbar an der Trasse wohnende Bürger. Ich selbst wohne nicht weit von der geplanten Trasse entfernt, für einen Lärmschutzwall ist nicht überall Platz, und zumindest bei den mehrstöckigen Wohnhäusern würde er nicht helfen.

Betrüblich stimmt mich die augenblickliche Haltung meiner Gemeindeverwaltung. Ich kann mich des Gefühls einfach nicht erwehren, daß sie die Tunnel-Lösung nur mit halbem Herzen verfolgt. Eine etwas realgnative Haltung glaube ich aus den Worten unseres Bürgermeisters Zeitler zu entnehmen, der sagt: Er stelle sich zwar voll und ganz hinter die Tunnel-Lösung, sei aber Realist genug, um zu erkennen, daß es schwer sein werde, den Tunnel durchzusetzen. Muß ein Bürgermeister nicht in seiner ganzen Haltung zum Ausdruck bringen, daß ihm das Wohl seiner Gemeinde in allen Belangen voll und ganz am Herzen liegt?

Wenn die oberirdische S-Bahn kommt, werden sich wohl viele Anwohner mit dem Gedanken tragen, eine neue Wohnung zu suchen. Denn ohne Lärm geht das ganze doch niemals ab, da mache ich mir nichts vor. Darüber dürfen auch Äußerungen unseres Bundesverkehrsministers Dollinger aus Bonn nicht hinwegtäuschen, der behauptet: Zwischen 24 Uhr und fünf Uhr herrsche Betriebsruhe. Das ist nämlich einfach nicht denkbar, wenn man weiß, daß der S-Bahn-Betrieb jetzt bereits bis um ein Uhr nachts läuft. Und das Rad der Geschichte hat noch niemand zurückdrehen können."

Alfred Antoni
Mayerbachersträße 10
8045 Ismaning

Bitte beachten Sie: Veröffentlichungen unter der Rubrik „Briefe an die Redaktion" stellen keine redaktionellen Meinungsäußerungen dar. Ihre Zuschriften richten Sie bitte an: Münchner Merkur, Zeitung für den Landkreis München-Nord, Rathausplatz 2, 8046 Garching.

„S-Bahn muß unter die Erde"

Bürgergemeinschaft nimmt neuen Anlauf/SPD-Abgeordnete stellen Antrag an Landtag

Ismaning – „Die Staatsregierung wird aufgefordert, sicherzustellen, daß beim Ausbau der S-Bahn-Strecke zum Flughafen München II im Ortsbereich von Ismaning die Bahngleise in einen Tunnel verlegt werden." Mit diesem Antrag an den Bayerischen Landtag sprechen die SPD-Landtagsabgeordneten Ria Burkel, Peter Paul Gantzer und Rolf Seebauer den Ismaningern aus der Seele.

Der Sprecher der Ismaninger Bürgergemeinschaft, Alfons Ostermaier, vertritt die Ansicht: „Noch ist der Zug nicht abgefahren; wir rechnen uns gute Chancen aus, daß die Bundesbahn einlenkt und den Tunnel baut." Ostermeier weist auf die einschneidenden Folgen einer oberirdischen Strecke für den gewachsenen Ort hin und glaubt, „es kann eigentlich nur die Tunnellösung geben".

Zwar kontere die Bundesbahn bisher mit dem Hinweis auf die enormen Mehrkosten, doch „eine Kostenrechnung hat die Bundesbahn bisher noch gar nicht angestellt", versichert Ostermaier, der von Überlegungen der Bürgergemeinschaft berichtet, ob sie nicht selbst ein Gutachten in Auftrag geben soll. Allerdings sei dies momentan nicht möglich, weil die Kassen leer sind. „Spenden können wir in jedem Fall gebrauchen", so Ostermaier. Mit dem Geld sollen die Initiativen ergriffen werden, die in den nächsten Monaten erforderlich sind, um unsere Chancen zu wahren. Das Spendenkonto lautet: Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel, c/o Schulz, Konto Nummer 17574, Raiffeisenbank Ismaning E 6.

„Wenn alle Stricke reißen", so Ostermaier, „würde man auch davor nicht zurückschrecken, selbst nach Bonn zu fahren, um dort vor den zuständigen Gremien das Problem in seiner ganzen Tragweite aufzurollen." GB.

Hier schreibt der Leser:

Verkehrsminister betreibt Augenwischerei

„Seit Jahren wird uns von der Gemeinde, der Bundesbahn und nun auch vom Bundesverkehrsminister, Herrn Dollinger, erläutert, daß der S-Bahn-Tunnel in Ismaning 100 Millionen Mehrkosten verursacht. Nach meiner Ansicht ist diese Aussage von allen Behörden unverantwortlich. Kein Mensch weiß bisher, was ein oberirdischer Ausbau kostet und um wieviel teurer ein Tunnel in Ismaning wäre. Vermutlich würde das gesamte Tunnelprojekt nicht einmal 100 Millionen Mark kosten, meinen Fachleute, die die Situation vor Ort kennen und nicht nur vom grünen Tisch aus Bonn.

Ich kann nur hoffen, daß die Tunnel-Lösung kommt, denn ein oberirdischer Ausbau hätte nicht nur einschneidende Veränderungen des alten Ismaninger Ortskerns zur Folge, sondern würde mindestens 1000 Ismaninger Bürger, die unmittelbar neben den S-Bahn-Gleisen wohnen, um ihre Ruhe bringen. Als Augenwischerei sehe ich es an, wenn der Verkehrsminister sagt, auch in der Hauptverkehrszeit würden bei weitem nicht die Belastungen einer Neubaustrecke erreicht, und zwischen 24 Uhr und fünf Uhr herrsche absolute Betriebsruhe. Warum läuft die S-Bahn bereits heute bis nachts um ein Uhr?

Ich hoffe nur, daß das von der Ismaninger Gemeindeverwaltung angekündigte Verkehrsgutachten auch kommt. Ich kann mich nämlich des Eindrucks nicht erwehren, daß in der Verwaltung die Tunnel-Lösung nicht mit ganzem Herzen vertreten wird.

Oder, wie lassen sich sonst die Worte von Bürgermeister Zeitler verstehen, der meint, er unterstütze die Tunnel-Lösung voll und ganz, sei aber Realist genug, um zu erkennen, daß es schwer sein werde, den Tunnel durchzusetzen."

Alfred Antoni
Mayerbacherstr. 10
8045 Ismaning bei München

95

Donnerstag, 20. März 1986
Nummer 66

N 1

Landkreis München

Heimatzeitung und Amtsblatt für den Landkreis München – Verantwortlicher Redakteur: Gerhard Eisenkolb, 8046 Garching

Lieber Leser

Die S-Bahn-Tunnelbauer waren für einige Monate untergetaucht. Wie die jetzt vorgestellte Schrift beweist, haben die Ismaninger Wühlmäuse keinen Winterschlaf gehalten, sondern in dieser Zeit ganze Arbeit geleistet. Denjenigen, die die Forderung nach der Röhre unterstützen wollen, und dazu zählen in Wahlzeiten nicht wenige, wurden handfeste Argumente geliefert. Diejenigen, die sagen, unter die Erde zu gehen ist zu teuer, müßten jetzt die Gegenrechnung aufmachen. Bis zum Gegenbeweis muß sich die Bundesbahn vorwerfen lassen, mit Phantasiezahlen zu jonglieren.

Die Auseinandersetzung beginnt erst mit dem neuen Planfeststellungsverfahren. Flughafen- und S-Bahnbauer mögen versuchen, sich über die Krautgemeinde hinwegzusetzen. Die Fakten, die jetzt vorgelegt wurden, lassen sich nicht einfach vom Tisch wischen. Hier hat die Interessengemeinschaft stellvertretend für andere eine unverzichtbare Kärrnerarbeit geleistet.

Gerhard Eisenkolb

Garching

Auf zum

Interessengemeinschaft für S-Bahn-Tunnel stellte Schrift vor

20 Millionen für die Röhre?

Informationsdefizit kritisiert – Kostenvergleich gefordert

Ismaning (eis) – Die Interessengemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel in Ismaning glaubt, daß für die Röhre nach ihren Berechnungen nur Mehrkosten in Höhe von 20 Millionen Mark entstehen. Nach den bisher von der Bundesbahn im Zahlenspiel offiziell genannten Summen soll der Tunnel im Vergleich zum ebenerdigen Ausbau mit 100 Millionen Mark mehr zu Buche schlagen.

Bei einer Pressekonferenz am Dienstag abend stellten Vertreter der Interessengemeinschaft in der Bahnhofsgaststätte eine 32 Seiten umfassende Informationsschrift der Öffentlichkeit vor, in der die Berechtigung der Forderung umfassend begründet wird. Neben allen bisher angeführten Argumenten sowie Untersuchungen zu Lärm und Erschütterungen durch den S-Bahn-Verkehr enthält die Schrift auch Schätzungen über die möglichen Baukosten.

Für einen Eisenbahntunnel bei Bruchsal von 3,2 Kilometer Länge lag die Vergabesumme bei 85 Millionen. Die Bauausführung ist allerdings erheblich schwieriger als bei Ismaning. Dazu kommt, daß der Ismaninger Tunnel nicht wie in Bruchsal 12,30 Meter, sondern nur 8,50 Meter breit wäre. Ebenso käme man mit einer geringeren Höhe aus.

Alfons Ostermaier und seine Mitstreiter haben aber auch Vergleichsberechnungen mit dem Landrückentunnels der DB-Neubaustrecke Würzburg-Hannover angestellt. Hier kostet der Meter Tunnel 27 800 Mark, in Bruchsal 26 600 Mark. Aufgrund dieser Zahlen errechnete die Interessengemeinschaft für die zweieinhalb Kilometer lange Röhre im Krautdorf mit Gesamtkosten von rund 69 Millionen. Im Vergleich dazu habe, so Ostermaier, die Bundesbahn für die ebenerdige Gleisführung in Ismaning 50 Millionen veranschlagt.

Mit einem weiteren Zahlenspiel will die Interessengemeinschaft die Wirtschaftlichkeit der von ihr vorgeschlagenen Variante untermauern. Würde man den Mehrkosten von 20 Millionen die Ausgaben gegenüberstellen, die den Ismaningern allein dadurch entstehen, daß Autobesitzer und Landwirte Umwege fahren müssen, hätte sich der Tunnel nach dem jetzigen Bevölkerungsstand in 33 Jahren amortisiert. Für die Fahrten in einer zweigeteilten Gemeinde hätten die Einwohner aufgrund der längeren Strecken 600 000 Mark pro Jahr aufzubringen.

Schleierhaft nannte es Ostermaier, wie die Bundesbahn zu ihren Berechnungen gekommen sei. Hier würde mit Zahlen gearbeitet, die nicht den Realitäten entsprechen, lautete der Vorwurf in Richtung Bundesbahn. F. Bloch mutmaßte sogar, die bisher genannten Zahlen der Eisenbahner seien „nur aus der Hüfte geschossen".

Damit argumentiert werden könne, forderte Ostermaier die Verantwortlichen auf, Planungen und Berechnungen auf den Tisch zu legen. Die Bundesbahn solle einen exakten Kostenvergleich erstellen lassen, möglichst von neutraler Stelle. Die Auseinandersetzung werde sonst einseitig geführt.

Wie angekündigt wurde, soll das Papier der Interessengemeinschaft in erster Linie dazu beitragen, das bestehende Informationsdefizit abzubauen. Die Schrift, an der drei Monate gefeilt wurde, wird in den nächsten Tagen Abgeordneten, Ministerialbeamten, Senatoren und Ausschußmitgliedern auf den Schreibtisch flattern.

AZ
München
Donnerstag, 20. März 1986 Seite 24

Bürger fürchten: Bahn zum Flughafen macht den Ort kaputt

Initiative will unterirdischen S-Bahn-Ausbau

Von Ulf Böhringer

Ismaning – Mit dem Bau des Flughafens München II im Erdinger Moos kommen auf die Gemeinde Ismaning große Probleme zu: Die bisher einspurige, in Ismaning endende S-Bahn-Linie 3 soll zweispurig ausgebaut und bis zum neuen Flughafen verlängert werden. 450 Millionen Mark hat die Bundesbahn für den Gesamtausbau vom Ostbahnhof angesetzt. Doch die Ismaninger Bürger stellen sich quer: Sie fordern eine Unterfunnelung in ihrer Gemeinde. Lärm- und Verkehrsprobleme sollen durch die zweieinhalb Kilometer lange Röhre vermieden werden. Die „Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel in Ismaning" schätzt die Mehrkosten auf 20 Millionen Mark.

Gegründet wurde die Bürgerinitiative im vergangenen Oktober. „Bei einer Bürgerbefragung im Dezember sprachen sich 5850 der 9900 wahlberechtigten Ismaninger für die Tunnel-Lösung aus", rechtfertigt Bürger-Sprecher Alfons Ostermaier die Initiative. Inzwischen hat sich auch die Gemeinde einmütig hinter die Forderung der Bürger gestellt.

416 Häuser in Ismaning liegen näher als 200 Meter an der geplanten S-Bahn-Trasse. „Die Zugfrequenz wird künftig mehr als verdoppelt, die Züge fahren schneller und haben mehr Achsen. Diese zusätzliche Lärmbelastung wollen wir nicht hinnehmen", begründen die Bürger ihren Vorstoß.

Zudem würden bei einem oberirdischen Ausbau drei der bisher fünf Verbindungsstraßen zwischen dem westlichen und östlichen Ortsteil geschlossen. Die zwei verbleibenden Straßen würden unterführt: „Das bringt enorme Verkehrsbelastungen und große Gefahren für Schulkinder und ältere Menschen mit sich."

Außerdem bedeute die Straßensperrung große Umwege für die vielen Landwirte und alle Autofahrer: „Allein die Kosten der Umwege betragen jährlich an die 600 000 Mark", rechnen die Ismaninger vor.

Sorgen um das Ortsbild macht sich Bürgermeister Erich Zeitler: „Unsere gewachsene Gemeinde würde doch total zerschnitten. Und die Unterführungen sind in unserer dörflichen Gemeinde fehl am Platz."

Harte Kritik übt die Bürgergemeinschaft an der Bundesbahn: „Dort wurde eine Tunnellösung noch nicht ernsthaft geprüft. Trotzdem wurden unsere Vorschläge bisher abgelehnt. Im Oktober hieß es, die Mehrkosten betrügen 150 Millionen, jetzt spricht die Bahn von 100 Millionen. Wir fordern von der Bahn eine genaue Kalkulation."

Die Kostenschätzung der Bürger – sie orientierten sich an zwei neuen Tunnelprojekten der Bahn und ermittelten daraus die Mehrkosten von 20 Millionen – weist die Bahn zurück: Chefplaner Helmut Müller meint, man brauche außer einem Untergrund-Bahnhof auch eine unterirdische Wendeanlage mit drei Gleisen. Den Bürgern scheint ein möglichst einfacher und schlichter Ausbau ihres Bahnhofs vor: „Uns geht es nur um die Funktion. Wir wollen Schutz vor Lärm und Gefahren und auch unser Ortsbild bewahren."

Schützenhilfe erhoffen sie sich von Justizminister August Lang. Von ihm stammt das Zitat „Zu lange hat man beim Planen und Bauen nur in wirtschaftlichen, technischen und administrativen Kategorien gedacht... Wer plant und baut, greift in die Freiheit seiner Mitmenschen ein..."

Und weil für die Verlegung des Flughafens fünf Milliarden ausgegeben werden, wodurch rund 200 000 Münchner von der Lärmplage befreit werden, sei es nur recht und billig, 20 zusätzliche Millionen für Ismaning bereitzustellen. „Sonst geht auch unser neumsgebautes Erholungsgebiet um Tuxetwalter kaputt", argumentiert die Bürgergemeinschaft.

Ismanings Bürger hoffen, daß im Planfeststellungsverfahren ihre Vorschläge ernsthaft geprüft und später auch verwirklicht werden.

IN EINER PRÄZISEN INFORMATIONSSCHRIFT begründen sie ihre Forderung: die „Bürgergemeinschaft"-Mitglieder (v. r.) Alfons Ostermaier, Hansjörg Langenfass, Renate Reiter, Martin Sell, Dr. Jürgen David und Franz Bloch.

Ismaninger Bürger fordern:

S-Bahn muß im Untergrund verschwinden

Durch den oberirdischen Bau der Flughafenstrecke würde der Ort in zwei Teile zerschnitten

ISMANING – „Wer plant und baut, greift in die Freiheit seiner Mitmenschen ein. Er verändert die Umstände des Lebens und schreibt auch der nächsten Generation vor, wie ihre Umwelt, ihre Lebensbedingungen des Wohnens, Arbeitens und der Freizeit beschaffen sein werden." Mit diesen Worten hat der bayerische Justizminister August Lang, als er als Vertreter der Bayerischen Staatsregierung anläßlich der Verleihung des „BDA-Preises für vorbildlich gestaltete Bauwerke" vor bayerischen Architekten sprach, vielen Ismaninger Bürgern aus dem Herzen gesprochen. Sie berufen sich in diesen Tagen gerne auf die Ministerworte. Denn was die Deutsche Bundesbahn in ihrer Gemeinde plane – davon sind auch die Mitglieder der „Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel in Ismaning" überzeugt –, widerspreche den Lang'schen Gedanken entschieden. Wie berichtet, plant die Deutsche Bundesbahn, die Strecke der S-3 bis zum neuen Großflughafen im Erdinger Moos zweigleisig und oberirdisch auszubauen. Die Bürger befürchten, daß dadurch tiefgreifende negative Auswirkungen auf die Gemeinde Ismaning (Landkreis München) zukämen. Außerdem würde die Ortschaft durch einen oberirdischen Ausbau der S-3 zweigeteilt. Diesen Einschnitt will die Bürgergemeinschaft nicht hinnehmen. Sie hat deshalb der Bundesbahn und dem Bundesverkehrsministerium den Bau eines Tunnels vorgeschlagen. Doch die Behörden und die Bahn stellen sich taub. Sie führen Mehrkosten in Höhe von über 100 Millionen Mark ins Feld, die der Tunnelbau gegenüber einer oberirdischen S-Bahn-Trasse verschlingen würde.

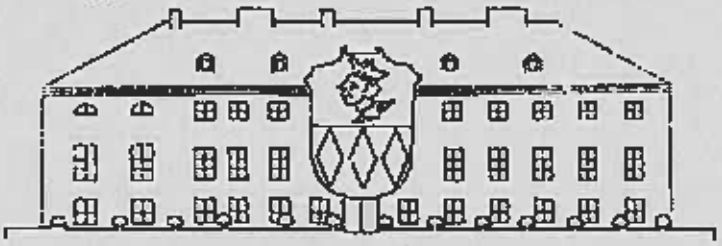
Auf einer Pressekonferenz in Ismaning hat die Bürgerinitiative, die in den vergangenen Monaten rund 5000 Unterschriften von „wahlberechtigten Ismaningern" gegen das Bahnprojekt gesammelt hat, jetzt eine 32seitige Informationsschrift der Öffentlichkeit präsentiert. Ihr Titel: „Warum fordert die Ismaninger Bürgerschaft einen S-Bahn-Tunnel durch Ismaning?" Sprecher der Bürgerinitiative warfen in diesem Zusammenhang der Bundesbahn vor, daß nach wie vor „keine nachprüfbare und genaue Kostenberechnung" seitens der Bahn vorliege. Im übrigen sei die von der Bahn angegebene Summe viel zu hoch angesetzt. Die Bürgerinitiative stützt sich dabei auf die Baukosten ähnlicher Tunnelprojekte, die derzeit von der Bahn im Bundesgebiet realisiert würden. Vergleiche man nämlich das Ismaninger Projekt mit dem 3,2 Kilometer langen Tunnel in Forst bei Bruchsal oder dem elf Kilometer langen Landrückentunnel auf der Neubaustrecke Würzburg – Hannover, so seien Gesamtkosten von circa 70 Millionen Mark für den Ismaninger Tunnel „viel realistischer".

Daß derzeit lediglich „grobe Kostenschätzungen" existierten, bestätigte auch ein Sprecher der Bundesbahndirektion München auf Anfrage der *Süddeutschen Zeitung*. „Wir machen gerade eine detaillierte Kostenberechnung." So einfach sei ein Tunnelbau allerdings nicht zu bewerkstelligen, erklärte ein Fachmann der Bundesbahndirektion. Mit dem Bau zweier Rampen, wo man runter und wieder rauffährt, sei es nicht getan. „Wir sind ja keine Geisterbahn."

Die Bundesbahn rechnet damit, daß Anfang Juni das ergänzende Planfeststellungverfahren für den S-Bahn-Ausbau zum Flughafen München II eingeleitet wird. Angestrebt werde ein möglichst schneller Baubeginn, um den Flughafen mit den Massengütern, die für den Bau notwendig seien, versorgen zu können. Im übrigen sei der S-Bahn-Ausbau nicht Sache der Bundesbahn, sondern eine Bonner Angelegenheit.

Trotz der ablehnenden Haltung der Bundesbahn werden die Mitglieder der Ismaninger Bürgerinitiative nicht so schnell aufgeben. „Wir wollen durch Argumente überzeugen." Außerdem dürfe die Entlastung der Münchner Bürger durch den Bau des Großflughafens nicht auf Kosten der Ismaninger geschehen, indem man ihnen vermeidbare Nachteile zumutet. Der ebenerdige S-Bahn-Ausbau bringe eine Verschlechterung der Umwelt- und Wohnqualität der Gemeinde mit sich. Ferner, so die Bürgerinitiative, müßten die Bürger mit erheblichen Lärmbelästigungen und Erschütterungen durch die Bahn rechnen. Außerdem programmiere der Ausbau ein innerörtliches Verkehrschaos, weil der Verkehr zwischen Ost- und West-Ismaning auf zwei Straßen konzentriert würde. Darüber hinaus, so befürchtet die Bürgerinitiative, strebe die Bahn – wie in Frankfurt – eine tägliche Inter-City-Zugverbindung zum Flughafen an. Alfons Ostermaier, der Sprecher der Ismaninger Initiative: „Betrachtet man die immensen Kosten, die allein der durch den Rechtsstreit bedingte Stop des Flughafenbaus verursacht hat, dann sind die 20 Millionen Mark Mehrkosten für den Ismaninger S-Bahn-Tunnel lediglich ein Klacks." *Rudi Kanamüller*

Ismaninger Ortsnachrichten



Mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer. Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c. Postfach 820 525, Telefon 089/4224 28. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG — SAMSTAG, 22. MÄRZ 1986 — NUMMER 12

Bürgergemeinschaft f.d.S-Bahn-Tunnel i.Ismaning

Nur der Tunnel verhindert die Zweiteilung

Neue Ismaninger Informationsschrift über Flughafen-S-Bahn

Die durch einen oberirdischen Ausbau der S3 zum Flughafen München II drohende Zweiteilung Ismanings kann nur durch einen Tunnel verhindert werden. Die ca. 20 Millionen Mark, die ein solcher Tunnel mehr kostet als der oberirdische Ausbau, sind allein schon deshalb gerechtfertigt. Dies sind zwei Kernaussagen der 32-seitigen Informationsschrift "Warum fordert die Ismaninger Bürgerschaft einen S-Bahntunnel durch Ismaning? ", die jetzt von der Ismaninger Bürgergemeinschaft für den S-Bahntunnel vorgelegt wurde. Nachdem bereits im Dezember rund 6000 der insgesamt 9000 wahlberechtigten Ismaninger bei einer Unterschriftenaktion die umweltschonende Untertunnelung gefordert hatten, zeigt die Informationsschrift der Bürgergemeinschaft nun ganz deutlich auf, aus welchen Gründen ein Tunnel die einzige Lösung darstellt. — Neben den tiefgreifenden negativen Auswirkungen auf die dörfliche Struktur des Ortes sind es insbesondere Lärm- und Verkehrsprobleme, die gegen einen oberirdischen Ausbau, wie ihn die Bundesbahn zwingend plant, sprechen. Die Bahn ist nach wie vor gegen den Tunnel, weil ihrer Ansicht nach die Kosten viel zu hoch sind. Sie geht zur Zeit von ca. 100 Millionen Mark für den Tunnelbau aus; vor kurzem waren es noch 150 Millionen. — Nach Meinung der Ismaninger Bürgergemeinschaft sind beide Beträge viel zu hoch angesetzt. Vergleicht man nämlich das Ismaninger Projekt mit ähnlichen Bauwerken wie dem einschließlich Rampen 3,2 km langen Tunnel in Forst bei Bruchsal oder dem im Bau befindlichen ca. 11 km langen Landröckentunnel auf der Neubaustrecke Würzburg-Hannover, so sind nach eingehender Prüfung Gesamtkosten von ca. 70 Millionen Mark viel realistischer. Dagegen sind die Kosten für den oberirdischen Ausbau aufzurechnen, die von der Bundesbahn 1974 mit 30 Millionen beziffert wurden, jedoch nach den Preissteigerungen im Bausektor heute bei mindestens 50 Millionen Mark liegen dürften. Der Differenzbetrag von 20 Millionen Mark ist, wenn man alle Vor- und Nachteile der Tunnel-Lösung abwägt, jederzeit vertretbar.

Damit sich auch die Bundesbahn endlich Klarheit über die genauen Kosten verschaffen kann, wiederholt die Ismaninger Bürgergemeinschaft ihre Forderung nach einer genauen Kostenberechnung. Diese sollte jedoch nicht von der Bundesbahn, sondern von einem neutralen, unabhängigen Fachinstitut erstellt werden.

Ismaninger Petition gegen Kraftwerkstandort Karlshof abgelehnt

In der jüngsten Sitzung des Wirtschaftsausschusses des Bayerischen Landtags hat die CSU gegen die Stimmen der SPD es abgelehnt, den Standort Ismaning für ein Großkraftwerk aus dem Standortsicherungsplan zu streichen. "Dies ist ein weiterer Schlag gegen den Münchener Norden", sagt der Landtagsabgeordnete Dr. Rolf Seebauer (SPD), der Berichterstatter war und die Petition der Ismaninger voll unterstützt hat. — Wir halten diese Entscheidung der Mehrheit des Bayerischen Wirtschaftsausschusses für sehr bedauerlich. Entgegen der einstimmigen Entschließung des Ismaninger Gemeinderats und entgegen der Stellungnahmen von Landkreis und Region bleibt damit das Großkraftwerk auf dem Gelände beim Karlshof zwischen Ismaning und der Grünen Heide weiter möglich. SPD Ismaning / B.R.

CSU - BÜRGERFORUM

Josef Kraus

Landwirt, Mitglied im Werk- sowie im Umwelt- und Landwirtschaftsausschuß.

MdL Dr. Martin Mayer

Landtagsabgeordneter, Mitglied im Umwelt- und Landwirtschaftsausschuß im Bayer. Landtag. CSU-Kreisvorsitzender

Haben Sie Fragen oder Wünsche? -

Unsere Mandatsträger sind stets Ihre Ansprechpartner!

Gemeinderäte: Dr. Peter Forchhammer (969369), Wolfgang Kleise (968694), Josef Kraus (968521), Korbinian Reisinger (968071), Alfons Reisinger (968744), Andreas Schweiger (962661), Richard Wauzinger (968857), Kreisrat Franz Soller (968591); MdL Dr. Martin Mayer (08102/3214); MdB Josef Linsmeier (469597, vormittags)

Münchner Merkur, Landkreisausgabe, 04.04.1986

Landkreis München

Evang. Amb

is München – Verantwortlicher Redakteur: Gerhard Eisenkolb, 8046 Garching, Rathausplatz 2, Telefon (0 89) 3 29 10 83

S-Bahn-Tunnel vom Landtag abgelehnt

CSU: Nicht in das Verfahren eingreifen

Ismaning (mm) – Der Wirtschaftsausschuß des Bayerischen Landtags hat den Antrag der Abgeordneten Peter-Paul Gantzer und Dr. Rolf Seebauer, die S-Bahn im Bereich Ismaning in einen Tunnel zu verlegen abgelehnt. Dies ist die erste Ablehnung eines breiten Bürgerbegehrens aus der Gemeinde Ismaning.

Die Bürger, die sich sehr stark um diese Angelegenheit gekümmert haben, werden wohl sehr enttäuscht sein, meinte Dr. Rolf Seebauer nach der Abstimmung im Wirtschaftsausschuß des Landtags. Dem Wirtschaftsausschuß gehören 16 CSU- und neun SPD-Abgeordnete an.

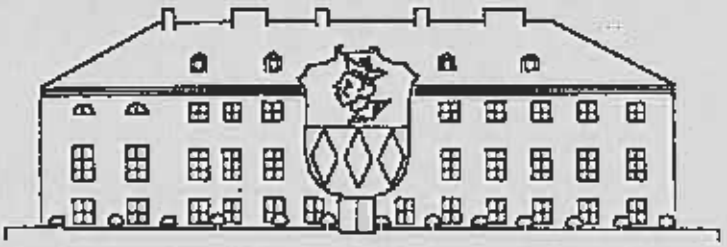
Mit der SPD und Dr. Rolf Seebauer hat lediglich der CSU-Abgeordnete Gerhard Frank aus Planegg gestimmt. Dr. Rolf Seebauer: „Wenigstens ein erfreuliches Zeichen von Landkreis-Solidarität."

Die Argumentation der CSU, nicht in ein schwebendes Verfahren eingreifen zu wollen, hält der Abgeordnete Seebauer für abwegig. Das Verfahren der Bundesbahn zur Planung der S-Bahn zum Flughafen laufe völlig getrennt vom gesamten Planfeststellungsverfahren zum Flughafen. Insofern habe es zu keiner Zeit die Gefahr gegeben, daß Planänderungen etwa auch den gesamten Flughafenplan ins Wanken gebracht hätten. Diese Bedenken wurden von CSU-Seite vorgetragen.

Rolf Seebauer ermutigt aber die Bürgergemeinschaft um den Vorsitzenden Alfons Ostermeier in ihrem Bemühen nicht nachzulassen und weiterhin mit der Bundesbahn zu verhandeln. Nach Abschluß der laufenden Verfahren, wird die SPD-Landtagsfraktion den Antrag wieder auf die Tagesordnung bringen. Dies wird wahrscheinlich im Oktober des Jahres sein.

Der Antragsteller bewertete es als sehr bedauerlich, daß die CSU sich durch guten Argumente, die vor allem in dem hohen Zugaufkommen, in der hohen Geschwindigkeit der S-Bahn-Züge und in der allgemeinen Belästigung der Gemeinde Ismaning begründet waren, nicht habe beeindrukken lassen. „Der Kampf geht aber weiter", so Seebauer abschließend.

Ismaninger Ortsnachrichten



mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/42 24 28. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG FREITAG, 4. APRIL 1986 NUMMER 14

Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel in Ism.

Hohe Umwege-Kosten für Landwirte

Jährliche Mehrkosten von rund 600 000 Mark. Rund 600 000 Mark Mehrkosten für Umwege müssen die Ismaninger Landwirte und Anlieger der Gerold-, Mayerbacher- und Mitterfeldstraße jährlich auf sich nehmen, wenn die Flughafen-S-Bahn ebenerdig ausgebaut wird. Diese Zusatzbelastung, die von der IBGS (Ismaninger Bürgergemeinschaft für den S-Bahntunnel) mit Hilfe des ADAC ermittelt wurde, kommt durch die Reduzierung der Verkehrswege über die S-Bahnlinie auf nur drei für die Kraftfahrer geeignete Strecken zustande. Wie die Berechnungen der IBGS zeigen, müssen Landwirte, die vom Dorfkern auf ihre Felder im östlichen Teil wollen, dann mit ihren Traktoren und anderen Maschinen einen Umweg in Kauf nehmen, der innerhalb Ismanings im Bereich der Aschheimer Straße um 60 % länger ist als die bisherige Strecke. Auf die Anwohner im östlichen Ismaning, die zum Dorfkern wollen, kommen sogar Umwegesteigerungen um bis zu 200 % zu, wenn sie z.B. in der Geroldstraße wohnen. Auch die Firmen mit Sitz auf der Ostseite der künftigen S-Bahngleise, beispielsweise an der Osterfeldstraße, müssen die Fahrkosten betriebseigener Fahrzeuge anheben, weil die Strecken um nahezu 170 % länger werden.

Bei den Berechnungen der Mehrkosten ist die IBGS davon ausgegangen, daß jeder Landwirt mit je zwei Zugmaschinen zumindest einmal täglich hin- und herfährt und daß die Autofahrer mindestens einmal pro Tag von zu Hause zum Ortskern wollen. Diese Werte sind eher zu tief als zu hoch angesetzt.

Berücksichtigt man, so die IBGS, daß der Tunnel im Vergleich zum ebenerdigen Ausbau nur ca. 20 Millionen Mark mehr kostet, dann hat sich die Unterfahrung allein durch die Umwege-Mehrkosten bereits nach rund 33 Jahren amortisiert. Welch' kurze Zeit, wenn man bedenkt, daß Ismaning schon über 1100 Jahre alt ist.

Freizeitstätte Ismaning, Bahnhofspl.1, Tel.: 089/964340

IRAN - Ein iranischer Student informiert über den Iran, seine Religion, seine Kultur u.Politik u.kocht ein heimatliches Gericht (bitte anmelden!). Sonntag, 6.4.86, 18.30 Uhr. / S-BAHN-TUNNEL für Ismaning? Die "Bürgerinitiative für S-Bahntunnel" informiert über die bevorstehende Erweiterung des Ismaninger Bahnhofs und über ihre eigenen Vorstellungen. Mittwoch, 9.4.86, 19.30 Uhr.

DIE SPD LÄDT EIN:

Gerade in der letzten Zeit stand in der Presse sehr viel über die Umwelt- und Verkehrsprobleme unserer Nachbargemeinde -Unterföhring: Kraftwerk München-Nord, Verkehrsstauungen, S-Bahn usw. Dies alles hat auch erhebliche Auswirkungen für Ismaning. Und unsere Gemeinde kämpft gegen ähnlich schwerwiegende Belastungen wie Unterföhring. Wir haben daher Bürgermeister Klaus Lösing aus Unterföhring gebeten, zusammen mit unserem Bürgermeister Erich Zellner zu sprechen über Umwelt- und Verkehrsprobleme in Unterföhring und Ismaning

Zeit: Freitag, 18. April 1986, 19.30 Uhr

Ort: Gaststätte Weihersüberl, Dorfstraße (am Weiher)

Sie haben Gelegenheit, sich über all die Fragen, die uns gemeinsam auf den Nägeln brennen, aus erster Hand zu informieren. Wir laden Sie daher herzlich zu diesem sicher hochinteressanten Information- und Diskussionsabend ein.

SPD Ismaning, Robert Häring.

-102-

12./13.04.1986

Süddeutsche Zeitung Nr. 84 □ Seite 21

Der Zug ist noch nicht abgefahren

Bundesbahn untersucht Kosten für S-Bahn-Tunnel in Ismaning

ISMANING – Die Ismaninger „Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel" kann noch hoffen: Die Deutsche Bundesbahn will jetzt auf Grund einer „sachlichen und objektiven" Untersuchung die Vor- und Nachteile eines ebenerdigen beziehungsweise unterirdischen Ausbaus der sogenannten Flughafen-S-Bahn (S 3) durch Ismaning (Landkreis München) gegenüberstellen. Wie der Pressesprecher der Bundesbahndirektion München, Adler, gegenüber der SZ bestätigte, habe die Bahn einen entsprechenden Gutachterauftrag – Kosten 100 000 Mark – an ein Ingenieurbüro vergeben. Erste Ergebnisse werden gegen Ende Juni erwartet. Diese sollen dann in einem von der Regierung von Oberbayern geleiteten Anhörungsverfahren erörtert werden.

Kritisch setzte sich der DB-Sprecher mit dem Verhalten der Bürgerinitiative auseinander, die 6000 Unterschriften gegen die oberirdische S-Bahn-Lösung gesammelt hatte. Anstatt sich direkt an die Bundesbahn zu wenden, seien die Forderungen immer über die Öffentlichkeit beziehungsweise über Politiker erhoben worden. In diesem Zusammenhang erklärte Adler, daß der Kostenvergleich beider Varianten auf der Basis der aktuellen Preissituation erfolgen werde. Denn im Vorfeld der Diskussion sei immer von Millionengrößen die Rede gewesen, die lediglich auf Schätzungen beruhten.

Einen Dämpfer haben die Bemühungen der Ismaninger Bürgerinitiative dagegen vom Wirtschaftsausschuß des bayerischen Landtags erhalten. Mit den Stimmen der CSU wurde ein Antrag der SPD-Landtagsabgeordneten Peter Paul Gantzer, Rolf Seebauer und Ria Bunkel abgelehnt, die für eine Tunnellösung plädierten. Die Begründung der Ausschußmehrheit, „nicht in ein schwebendes Verfahren einzugreifen", hält die Bürgervereinigung „für recht fadenscheinig".

Deren Sprecher, Alfons Ostermeier, schließt deshalb nicht aus, daß in der Angelegenheit die Gerichte das letzte Wort sprechen werden. Ostermeier: „Die Bürger Ismanings erwarten und erhoffen vom bayerischen Landtag einen endgültigen Beschluß, der die bayerische Staatsregierung auffordert, sich beim Bundesverkehrsministerium mit entsprechendem Nachdruck für eine Tunnellösung einzusetzen." rk

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer. Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/422428. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG — FREITAG, 2. MAI 1986 — NUMMER 18

Bürgerreaktion zu Ismaninger Tunnelprojekt

Es ist an der Zeit, die bisherigen Aktivitäten der Interessengruppe für den Tunnelbau in der Trassenführung der Bundesbahn im Zuge des Flughafenausbaues im Erdinger Moos aus einem objektiven Blickwinkel zu betrachten: Seit dem Herbst letzten Jahres sind zahlreiche Aktionen seitens dieser Interessengruppe gestartet worden, und wie man sieht, wird immer wieder versucht, selbst mit den fadenscheinigsten Argumentationen, die Idee des Tunnelbaues als die einzige Lösung im Licht der Diskussion zu rücken. - Es wurden Plakate gedruckt auf denen die verheerenden Folgen einer offenen Trassenführung den Bürgern in dramatischer Form vor Augen geführt werden: Identitätsverlust des Bürgers- Vorsteuprogrammierter Verkehrschaos- Um nur zwei dieser Phrasen zu nennen, sei die Konsequenz einer oberirdischen Trassenführung.
Bis weit über das Jahr 2000 hat diese Gruppe von Analytikern die Folgen, Umstände und Konsequenzen einer derartigen Verkehrslösung sehr klar vorausgesehen. - Ich frage mich, was die wirklichen Hintergründe derartiger Aktivitäten sind. - Tatsache in unserer Gesellschaft ist, daß es bei jeder Strukturänderung - also einem Eingriff in ein stabiles System - "Betroffene" gibt. Das Umfeld dieser "Betroffenen" kann nur durch diese Strukturänderung positiv wie auch negativ beeinflußt werden.
Im Falle der Trassenführung der Bahn gibt es nun zweifellos "Betroffene", deren Umfeld sich durch die Baumaßnahme negativ verändern wird. Es ist selbstverständlich das Recht derart Betroffener, sich gegen einen derartigen Eingriff zu wehren, dagegen zu argumentieren, konstruktive Ersatzlösungen aufzuzeigen. Genauso muß es jedoch auch das Recht der im positiven Sinn Betroffenen sein, sich gegen eine Ersatzlösung auszusprechen. - Die Ziele der im negativen Sinn Betroffenen sind klar. Die Mittel, die zur Erreichung dieser Ziele bisher eingesetzt wurden, scheinen bei erster Betrachtung oberflächlich erfolgreich. (Plakatwerbung mit suggestiver Beeinflussung, Unterschriftenaktion). Bleibt jedoch die Frage nach der tiefgründigen wirklichen Motivation. Hier spiegelt sich das absolute Eigeninteresse der Betroffenen untrüglich wider.
Mit der Unterschriftenaktion ist lediglich bewiesen, daß sie gut organisiert und mit viel Aufwand und Fleiß von den Aktiven durchgeführt wurde. In entsprechenden Pressemitteilungen wurde unter anderem erklärt, wie hartnäckig man mancherorts Unterschriften abfechten mußte. Man kann über die Wertigkeit einer derartigen Sammelaktion geteilter Meinung sein. Repräsentieren diese Unterschriften tatsächlich die Überzeugung der Bürger? - Welche wahre Motivation zu unterschreiben steckt wirklich hinter jeder dieser Unterschrift? -
Ist sie vielleicht nur geleistet worden, um endlich Ruhe zu haben? Oder aus Gründen der sogenannten Solidarität, weil sie eben nichts kostet und am Küchentisch abgeholt wird. - Welches Resultat wäre denn erreicht worden, wenn man zu objektiven Mitteln gegriffen hätte, und beispielsweise eine Liste zur Unterschrift im Gemeindeamt aufgelegt hätte? Die Frage bleibt unbeantwortet stehen. - Es erhebt sich in diesem Zusammenhang die Frage warum die Gemeinde von sich aus denn nicht seinerzeit zu einer Unterschriftenaktion aufgerufen hat? Die Antwort liegt meiner Meinung nach auf der Hand. Die ursprüngliche Lösung der Trassenführung, modifiziert und angepaßt an die zukünftigen Gegebenheiten, stellt nach wie vor eine akzeptable Lösung dar, die in den Kosten vertretbar ist. Jetzt befindet sich die Gemeinde in einer gewissen Zwangslage gegenüber der Interessengemeinschaft.
Es bleibt zu hoffen, daß die verantwortlichen Gemeindevertreter in den Verhandlungen mit der Bundesbahn, die Belange aller Bürger Ismanings in ihren Entscheidungsprozeß einbinden. Man darf den Aspekt der Kosten eines derartigen Projektes nicht um jeden Preis unterspielen. Die Rechnung dieser enormen Mehrkosten durch eine Tunnellösung wird uns über den Fahrpreis mit absoluter Sicherheit präsentiert.
Und so schlimm, daß wir Bürger Ismanings bei der oberirdischen Trassenführung gleich unsere "Identität" verlieren, wird es wohl nicht kommen. Bedenken Sie nur, wieviele unschuldige Bürger in der Bundesrepublik ihren "Identitätsverlust" beklagen müßten, allein durch die Tatsache bedingt, daß durch ihre Stadt bzw. ihr Dorf eine Gleistrasse führt. Die Kosten einer Wiedergutmachung für den Verursacher Bundesbahn wären nicht auszudenken.

Ismaning, 8.4.86 ---- G. Auderer

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Prima-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 526, Telefon 089/422426. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG | FREITAG, 9. MAI 1986 | NUMMER 19

Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel

Zum Leserbrief von Herrn G.Auderer vom 8.4.1986 in den "Ismaninger Ortsnachrichten" Nr. 18/86:

Der zitierte Leserbrief kann nicht unwidersprochen hingenommen werden. Herr Auderer scheint sich mit den Argumenten unserer Bürgergemeinschaft nicht richtig und vollständig auseinandergesetzt zu haben.

Wir bieten ihm deshalb an, aber auch allen interessierten Ismaningern:

a) unsere 32-seitige Informationsschrift "Warum fordert die Ismaninger Bürgerschaft einen S-Bahntunnel durch Ismaning? ". - Sie liegt seit ca.drei Wochen in den Ismaninger Schreibwarengeschäften am Bahnhofplatz und Korbinianusplatz und in der Gemeindebibliothek aus.

b) an unserer für Donnerstag, den 3.Juli 1986 geplanten Informationsveranstaltung zum Stand der Diskussion über den von uns geforderten S-Bahntunnel durch Ismaning im Bürgersaal zu Ismaning teilzunehmen.

c) ein persönliches Gespräch.

Auf das Schärfste weisen wir die im Leserbrief geäußerte Unterstellung zurück, die die Mündigkeit der Ismaninger Bürger infrage zieht.

Es sei klar und deutlich herausgestellt: Wir nehmen den Auftrag der großen Mehrheit der Ismaninger wahlberechtigten Bürgerschaft sehr ernst!

i.A. Alfons Ostermaier

VEREINSGRÜNDUNG:

Die "Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" gründete am Freitag, 11.4.86 im Gasthof Post zu Ismaning einen Verein, der ins Vereinsregister des Amtsgerichts München eingetragen und dessen Gemeinnützigkeit beantragt werden soll.

Art. 2 der Vereinssatzung nennt als Vereinszweck u.a.:

"1. Zweck des Vereins ist der Schutz der Umwelt (z.B. Lärmbekämpfung), der Natur und Landschaft sowie die Heimatpflege, insbesondere die Verhinderung einer Bauweise öffentlicher Einrichtungen, Bauwerke und Baumaßnahmen durch welche Mensch, Umwelt und Natur belastet, bestehende Verkehrswege gesperrt, in ihrer Nutzung eingeschränkt oder einer besonders starken Nutzung ausgesetzt, die Landschaft und das Ortsbild verschandelt, eine gewachsene Ortsstruktur zerstört und der Ortscharakter ungünstig verändert werden.

2. Der Satzungszweck wird insbesondere verwirklicht, indem der Verein den von der großen Mehrheit der wahlberechtigten Ismaninger Bürger gegenüber dem Gemeinderat von Ismaning unterschriftlich erklärten Wunsch und Willen, die Verlegung der S-Bahn in einen Tunnel durchzusetzen.

2.1 gegenüber dem Gemeinderat und der Gemeindeverwaltung von Ismaning bis zur Erfüllung verfolgt und diese dabei unterstützt,

2.2. durch eigene, zulässige u. ihm mögliche Schritte und Maßnahmen sowie durch Mobilisierung von Medien, Politikern und zuständigen Instanzen und Stellen, bis zur Erfüllung fördert,

2.3 in geeigneter Weise und soweit dies im Rahmen seiner finanziellen Mittel möglich ist, Dritte unterstützt, wenn diese dem Vereinszweck dienliche Schritte und Maßnahmen gegen einen oberirdischen Ausbau und die Verlängerung der S-Bahn durch Ismaning bereits eingeleitet haben oder unternehmen wollen. Es besteht jedoch kein Rechtsanspruch Dritter auf Unterstützung."

Die Gründungsversammlung wählte

a) in den Vorstand:

1. Herrn Alfons Ostermaier (Sprecher des Vorstandes)
2. Herrn Dr. Jürgen David (Stellvertr.Sprecher des Vorstandes)
3. Herrn Martin Sell (Stellvertr.Sprecher des Vorstandes)
4. Frau Charlotte von Freyburg
5. Herrn Jakob Kraus

b) als Rechnungsprüfer:

1. Frau Renate Reiber / 2. Herrn Karlhans Wagner

Mitglied des Vereins kann nach Art.3 der Satzung werden:

- jeder wahlberechtigte Bürger Ismanings und Ismaninger Jugendliche mit Einverständnis ihrer Erziehungsberechtigten,
- jede juristische Person, Personenvereinigungen und Unternehmen des Handelsrechts, wenn sie in Ismaning Geschäfts- oder Betriebsräume unterhalten.

Es besteht keine Pflicht zur Beitragszahlung, freiwillige Beiträge sind allerdings erwünscht.

Der Verein rechnet frühestens bis Mitte Juni 1986 mit der Eintragung ins Vereinsregister durch das Registergericht und einer anschließenden schnellen Zusage der Gemeinnützigkeit durch das Finanzamt für Körperschaften. Die Zusage wurde bereits in Aussicht gestellt.

Der Vorstand bittet die Ismaninger Bürger, Firmen und Körperschaften, Mitglied des Vereins zu werden. Aus organisatorischen Gründen wird dies allerdings erst in einigen Wochen möglich sein. Wir bitten Sie um Verständnis.

Wichtig für Ihre Terminplanung: Am 3. Juli 1986 findet im Bürgersaal zu Ismaning um 19.45 Uhr die nächste Versammlung statt.

Thema der Veranstaltung: Warum fordert die Ismaninger Bürgerschaft einen S-Bahntunnel durch Ismaning ?

Alle Ismaninger sind dazu herzlich eingeladen.

Der Vorstand

Do, 22.05.1986
N 1

Landkreis München

Heimatzeitung und Amtsblatt für den Landkreis München – Verantwortlich: Nikolai Kreitl, 8046 Garching, Rathau

Vielfältige Aktivitäten für S-Bahn-Tunnel im Bereich Ismaning

Reisen nach Bonn und eine Bitte an die Staatsregierung

Abgeordneter Mayer (CSU) setzt sich in einem Ausschuß durch

Ismaning (nk) – In Sachen S-Bahn-Tunnel wird für die Ismaninger Bürger allseits weiter fleißig gearbeitet: Eine Abordnung der Gemeinde mit Bürgermeister Erich Zeitler an der Spitze hielt im Bundesverkehrsministerium in Bonn Fürsprache, der Abgeordnete Martin Mayer war im Umweltausschuß des Landtages aktiv und die Bügergemeinschaft erhielt Post von Hans Eisenmann, seines Zeichens Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.

Neben Zeitler hatten sich nach Bonn noch Bruno Rimmelspacher, die Fraktionsvorsitzenden im Gemeinderat Richard Wanzinger, Rudi Lukes und Michael Sedlmair, die Bürgervertreter Jürgen David, Alfons Ostermaier und Max Hartl auf den Weg gemacht.

In der Sache gewisse Abwägungen

Staatssekretär Bayer empfing im Auftrag von Minister Dollinger die Ismaninger. Er und Fachleute aus dem Ministerium erhielten einen umfassenden Bericht über die Sachlage. Laut Hartl akzeptierten die Beamten, daß ein Tunnel grundsätzlich für die Bevölkerung wohl die optimale Lösung wäre. Aber auf der anderen Seite hatten die Bonner ihre Bedenken, ob der Tunnel und seine Kosten in einem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen stehen würde. „Es läuft eben auf das Geld hinaus", so Max Hartl. Die Bundesbahn lasse deshalb noch einmal durchrechnen.

Eines erreichte die Abordnung auf alle Fälle. Es wurde zugesichert, daß mehr Kreuzungspunkte im Bereich der Gemeinde an der S-Bahnlinie gebaut werden sollen. „Aber dies löst ja nicht das grundsätzliche Problem", heißt es im Rathaus.

Auf einer anderen Ebene war der Landtagsabgeordnete Martin Mayer (CSU) tätig. Auf seine Initiative hin verabschiedete der Umweltausschuß in seiner jüngsten Sitzung eine Aufforderung an die Staatsregierung mit folgendem Wortlaut: „(...) wird ersucht, zu prüfen, wie das Anliegen unterstützt werden kann, bei dem Ausbau der S-Bahn-Strecke zum Flughafen München II im Ortsbereich Ismaning die Bahngleise in einen Tunnel zu verlegen. Dabei ist sicherzustellen, zu welchen Leistungen Bund, Land und die Gemeinde gesetzlich verpflichtet sind."

„Viel hängt von der Gemeinde ab"

Der Abgeordnete hatte während der Beratungen ausdrücklich erklärt, daß er das Anliegen der Bürgergemeinschaft für den Tunnel unterstütze. Aber die Durchsetzung hänge entscheidend davon ab, „wie hoch die Mehrkosten für die Tunnellösung sind und welchen Beitrag die Gemeinde selbst zur Verwirklichung dieses Vorhabens zu leisten bereit ist". Deshalb, so Martin Mayer, müssen die Ismaninger jetzt schon zeigen, wie ernst es ihnen mit ihrem Anliegen sei. Dies gelte um so mehr, als Ismaning eine finanzkräftige Gemeinde sei, die in der Vergangenheit bereits alle wesentlichen Einrichtungen schaffen konnte und dennoch über Rücklagen in Höhe von zehn Millionen verfüge.

Schreiben vom Minister persönlich

Im Verlaufe ihrer vielfältigen Aktivitäten wendete sich die Bürgergemeinschaft für den S-Bahntunnel auch an Minister Eisenmann. Dieser zeigte jetzt in seinem Antwortschreiben „viel Verständnis" für die Sorgen der Bürger über die Folgen der geplanten Verlängerung der S-Bahn-Strecke und die Verdichtung der Zugfolge. Ihm liege auch besonders daran, die Störung gewachsener landwirtschaftlicher Strukturen zu verhindern und Bewirtschaftungsnachteile für die betroffenen Bauern abzuwenden. „Wir werden daher gerade diesem Teil ihrer Bestrebungen besondere Aufmerksamkeit schenken und in der gebotenen Abwägung mit anderen öffentlichen Belangen die Interessen der Landwirte und der Landwirtschaft Ismanings berücksichtigen", so Eisenmann.

Donnerstag, 22. Mai 1986
Nummer 115

Münchner Merkur – Ausgabe Landkreis München Nord

Lieber Leser

Geld wird für viele Dinge ausgegeben, für schöne und wichtige, aber nicht selten ebenso für unsinnige und nutzlose. Wer sehenden Auges in unseren Landen unterwegs ist, kann das bestätigen.

In Ismaning setzen sich Bürger für ein Bauwerk ein, daß zwar, wenn es dann gebaut wird, nicht zu sehen wäre, aber dafür um so weittragendere Folgen hätte für rund 13 000 (in Worten dreizehntausend) Bürger.

Und welche Frage stellt sich da den hochbezahlten Beamten im fernen Bonn: Stehen die Kosten für den Tunnel in einem Verhältnis zum Nutzen? Auf deutsch heißt das, verstehen tun wir das Anliegen schon, aber am Geld wird es vielleicht scheitern.

Noch unsinniger, als unsinnig Geld auszugeben, ist es, in bestimmten Fällen zu sparen.

Nikolai Kreitl

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Haas-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/4224 26. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG · FREITAG, 23. MAI 1986 · NUMMER 21

Ismaninger Bürgergemeinschaft f.S-Bahntunnel

Am 26.3.86 baten wir den Bayerischen Staatsminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten um Unterstützung unserer Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning. Unser Schreiben beantwortete er am 30.04.1986 wie folgt:

"Sehr geehrter Herr Ostermaier !

Für Ihr Schreiben vom 26.03.1986 und die Übersendung der Informationsschrift "Warum fordert die Ismaninger Bürgerschaft einen S-Bahn-Tunnel durch Ismaning? " danke ich Ihnen.

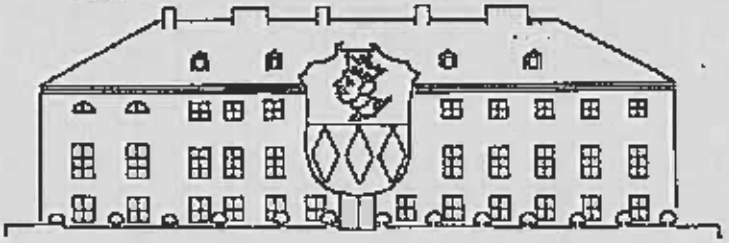
Für die Sorgen der Ismaninger Bürger über die Folgen der geplanten Verlängerung der S-Bahn-Strecke und die Verdichtung der Zugfolge habe ich viel Verständnis. Sie gehen auch zutreffend davon aus, daß mir in dieser Sache besonders daran liegt, Die Störung gewachsener landwirtschaftlicher Strukturen zu verhindern und Bewirtschaftungsnachteile für die betroffenen Bauern abzuwenden. Wir werden daher gerade diesem Teil Ihrer Bestrebungen besondere Aufmerksamkeit schenken und in der gebotenen Abwägung mit anderen öffentlichen Belangen die Interessen der Landwirte und der Landwirtschaft Ismanings berücksichtigen.

Für Ihre Einladung zu einem Besuch und einem Gespräch danke ich Ihnen. Ihre Informationsschrift zeigt jedoch alle Gesichtspunkte Ihres Anliegens so anschaulich und gründlich auf, daß die Information kaum noch verbessert werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hans Eisenmann. "

Ismaninger Ortsnachrichten



Mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser, Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 620 525, Telefon 089/422426. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG — FREITAG, 30. MAI 1986 — NUMMER 22

S-Bahn-Tunnel Ismaning im Umweltausschuß des Landtags

In der Sitzung am 15.5.1986 hat der Umweltausschuß des Bayerischen Landtags einstimmig folgenden Formulierungsvorschlag der CSU-Stimmkreis-Abgeordneten Dr.Martin Mayer verabschiedet: "Die Staatsregierung wird ersucht zu prüfen, wie das Anliegen unterstützt werden kann, bei dem Ausbau der S-Bahn-Strecke zum Flughafen München II im Ortsbereich von Ismaning die Bahngleise in einen Tunnel zu verlegen. Dabei ist auch darzustellen, zu welchen Leistungen Bund, Land und die Gemeinde Ismaning gesetzlich verpflichtet sind. Dem Landtag ist bis Ende Juli zu berichten." - Bei den Beratungen erklärte MdL Martin Mayer wörtlich: "Ich unterstütze das von der Bürgergemeinschaft betriebene Anliegen, die S-Bahn im Ortsbereich von Ismaning in einen Tunnel zu verlegen. Die Durchsetzung dieses Vorhabens hängt allerdings entscheidend davon ab, wie hoch die Mehrkosten für die Tunnellösung sind und ob die besonderen Verhältnisse in Ismaning die Übernahme dieser Mehrkosten rechtfertigen." Unter Hinweis auf die Finanzkraft Ismanings sagte MdL Martin Mayer dann auch noch, daß es seiner Meinung nach wesentlich sei, welchen Beitrag die Gemeinde selbst zur Verwirklichung dieses Vorhabens zu leisten bereit sei. Die angebliche Finanzkraft der Gemeinde darf aber nach überwiegender Meinung im CSU-Ortsverband keine Begründung dafür sein, eine Tunnellösung allein von dem finanziellen Beitrag der Gemeinde abhängig zu machen. Es geht nämlich nicht an, eine Gemeindeverwaltung für ihre sparsame und weitsichtige Haushaltsplanung dadurch zu bestrafen, daß sie zur Finanzierung überörtlicher Baumaßnahmen mit herangezogen wird, während andere Gemeinden, die nur Schulden machen, von solchen Rückgriffen verschont bleiben. Dabei würde auch völlig das Verursacherprinzip außer Betracht gelassen, denn der zweigleisige Ausbau der S-Bahn liegt keineswegs im alleinigen Interesse Ismanings, vielmehr dient er fast ausschließlich der Anbindung des Flughafens München II an die Landeshauptstadt. Das bedeutet, daß Bundesbahn sowie Landeshauptstadt München und das Land Bayern als Verursacher und Hauptnutznießer die anfallenden Kosten zu übernehmen haben. CSU-OV/R.F.

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel informiert:

A.Ostermaier und Dr J.David (Sprecher und stellvertretender Sprecher des Vereins) konnten am 20.5.1986 aufgrund einer Einladung der Gemeinde Ismaning mit Herrn 1.Bürgermeister E. Zeller, Herrn 2.Bürgermeister Prof.H.Rimmelspacher, den drei Fraktionsvorsitzenden im Gemeinderat zu Ismaning, Herrn R.Lukes, Herrn M.Sedlmair, Herrn R. Wanzinger sowie Herrn M.Hartl von der Gemeindeverwaltung Ismaning nach Bonn reisen und im Bundesverkehrsministerium die Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning vortragen und aus der Sicht Ismanings verdeutlichen. - Stellvertretend für Bundesverkehrsminister Dr.Dollinger empfing Staatssekretar Bayer die Ismaninger Delegation. Das co, zweistündige, unverbindliche Gespräch mit den Fachleuten aus dem Bundesverkehrsministerium ließ deutlich werden:

a) Das Bundesverkehrsministerium hält am oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning fest, eine entsprechende Anweisung erging an die DB-Direktion München. - Grunde: 1. Das Ismaninger Verlangen könnte bei Stattgabe durch das Bundesverkehrsministerium viele Nachahmer finden (Präjudiz). / 2. die Mehrkosten für den S-Bahntunnel.

b) Eine gerichtliche Auseinandersetzung wird sich nach Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses zum oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning kaum mehr vermeiden lassen. - Der Bayerische Landtag bzw. die Bayerische Staatsregierung müßte sich noch rechtzeitig vorher und dann nachhaltig für eine Tunnellösung in Ismaning einsetzen, um das Einschalten von Gerichten zu vermeiden. - Die Rechtsposition der Gemeinde für einen S-Bahntunnel läßt sich vermutlich gut und damit erfolgversprechend fundieren. A.Ostermaier

Münchner Merkur

N 1
03.06.86

Landkreis München Nord

Heimatzeitung und Amtsblatt für den Landkreis München – Verantwortlich: Nikolai Kreitl, 8046 Garching, Rathau

Fortgesetzter Briefwechsel zum Thema S-Bahntunnel Ismaning

Zahlenspiel mit einem ganz unterschiedlichen Ausgang

Bürgergemeinschaft sieht sich in ihren Berechnungen bestätigt

Ismaning (nk) – Der Briefwechsel um den geforderten Tunnel für die S-Bahn zum geplanten Großflughafen Erding im Ortsbereich Ismaning läuft weiter auf Hochtouren. Auf ein Schreiben der Landtagsabgeordneten Ria Burkei (SPD) hat jetzt der Bundesbahnpräsident Lisson geantwortet. Dies wiederum veranlaßte die Bürgergemeinschaft für den S-Bahntunnel, in einem Schreiben an das Ministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen zu den Ausführungen von Lisson zum Thema „Kosten" Stellung zu nehmen.

Für die Bundesbahn zeichnet sich vorerst kein zwingender Grund für einen Tunnel ab. Die Bahn stützt sich dabei zum Beispiel auf das Argument, das auch Präsident Lisson in seinem Schreiben anführt. „Es wurde auch ein Anhörungsverfahren eingesetzt, das mit der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern seinen Abschluß fand. Dabei konnten alle Einwendungen von Behörden ausgeräumt werden. Auch mit der Gemeinde wurde volles Einvernehmen erzielt."

Dies will die Bürgergemeinschaft so nicht stehenlassen. Ihrer Ansicht nach sei die Aussage den Buchstaben nach wohl richtig. Allerdings müsse man dann auch sehen, weshalb es dazu kommen konnte. „Nachweislich forderte die Gemeinde bereits zu Beginn des Anhörungsverfahrens und auch später immer wieder die Verlegung der S-Bahn in einen Tunnel. Diese Forderung wurde von seiten der Bahn stets mit Nachdruck abgelehnt, unter Hinweis auf die angeblich viel zu hohen und nicht zu verantwortenden Kosten in Höhe von rund 250 Millionen Mark. Daß die Gemeinde aufgrund solcher Zahlen ohne weiteren Einspruch zustimmte, ist rückblickend verständlich", erklärt Alfons Ostermaier.

Nur seien die Zahlen damals viel zu hoch angesetzt und deshalb verwirrend gewesen, argumentiert die Bürgergemeinschaft heute. Unter Berücksichtigung der Preissteigerungen käme man nämlich heute auf rund 400 Millionen Mark. Im Januar habe die Bundesbahn die Mehrkosten eines Tunnels dagegen nur noch mit rund 100 Millionen angegeben. Für die Bürgergemeinschaft ist deshalb die Feststellung berechtigt: „Die Gemeindeverwaltung von Ismaning, die Ismaninger Bürgerschaft sowie verschiedene Behörden sind seinerzeit mit total falschen Zahlen zu ihren Entscheidungen veranlaßt worden, gerade auch, wenn man in Betracht zieht, daß die Bahn erst in Kürze, also erst zwölf Jahre später, im Rahmen eines 100 000 Mark teueren Gutachtens, realistische und vergleichbare Kostenberechnungen für die Tunnellösung einerseits und für den oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning andererseits auf den Tisch legen will und auch erst kann."

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer. Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Haas-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/422426. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG FREITAG, 6. JUNI 1986 NUMMER 23

Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel in Ismaning

Verwirrende Zahlenspielerei

Unverständnis über die Forderung der Ismaninger Bürgergemeinschaft für den S-Bahntunnel (ISBG) und der Gemeinde Ismaning nach den unterirdischen Ausbau der S-Bahn hat jetzt die Bundesbahn-Direktion München geäußert. In einem Brief an die Landtagsabgeordnete Ria Burkei begründete die DB dies damit, daß bereits 1974 bei dem eingeleiteten Planfeststellungsverfahren alle Einwände der Behörden ausgeräumt worden seien. - Diese Darstellung rückt die ISBG energisch zurecht. Bereits 1974 ist ihrer Ansicht nach die S-Bahn-Untertunnelung durch Ismaning nachweislich erörtert worden und nur deshalb nicht weiter verfolgt worden, weil die Bahn schon damals mit völlig falschen Zahlen operiert hat. Nach DB-Angaben hätte die Untertunnelung 1974 mit rund 250 Millionen Mark um das Zehnfache mehr gekostet als der oberirdische Ausbau. Im Jahre 1985 nannte die Bundesbahn wundersamerweise nur noch Mehrkosten für den Tunnel von rund 150 Millionen Mark. Und zu Beginn dieses Jahres korrigierte sich die DB erneut: Momentan geht die Bahn von rund 100 Millionen Mark Mehrkosten für die 2,5 km lange Röhre aus. - Nach Ansicht der ISBG hat diese verwirrende Zahlenspielerei der Bundesbahn-Gewaltigen bereits 1974 nur das Ziel gehabt, die berechtigte Forderung nach einer Tunnel-Lösung durch Ismaning als nicht vertretbar abzulehnen. Die Ismaninger Bürgergemeinschaft und die Gemeindeverwaltung lassen sich jedoch nicht länger an der Nase herumführen. Nach den derzeitigen Erkenntnissen der ISBG belaufen sich die Mehrkosten für den Tunnel nicht auf 150 Millionen und auch nicht auf 100 Millionen Mark. Vielmehr betragen sie im Vergleich zur oberirdigen Lösung lediglich 20 Millionen Mark. - In Kürze will nun auch die Bundesbahn aufgrund eines 100 000 Mark teueren Gutachtens erstmals selbst realistische Zahlen auf den Tisch legen. Wenn man in Betracht zieht, so die ISBG in einem Brief, der u.a. an Bundesverkehrsminister Dollinger ging, daß diese DB-Gutachten erst jetzt - also 12 Jahre nach den ersten Diskussionen - angefertigt wird, dann ist allein schon aufgrund dieser Tatsache dem "vollen Einvernehmen der Gemeinde mit den Planungsbehörden", auf das sich die Bundesbahn abzustützen versucht, jegliche Basis entzogen.

Wichtiger Terminhinweis für alle Ismaninger Bürger:

Am Donnerstag, dem 3. Juli 1986, findet im Bürgersaal in Ismaning um 19.45 Uhr eine öffentliche Versammlung statt mit dem Thema: "Warum fordert die Ismaninger Bürgerschaft einen S-Bahntunnel durch Ismaning? Alle Ismaninger sind dazu herzlich eingeladen!

münchner wochenblatt

Nr. 25
18. Juni 1986

Auflage 35.000 Exemplare

Münchner Norden

Kleinanzeigen 57 60 01
Verlag 57 00 3-0
Postanschrift: Eisenheimerstr. 59 8000 München 21
Geschäftsstelle Färbergraben 23 Nähe Marienplatz

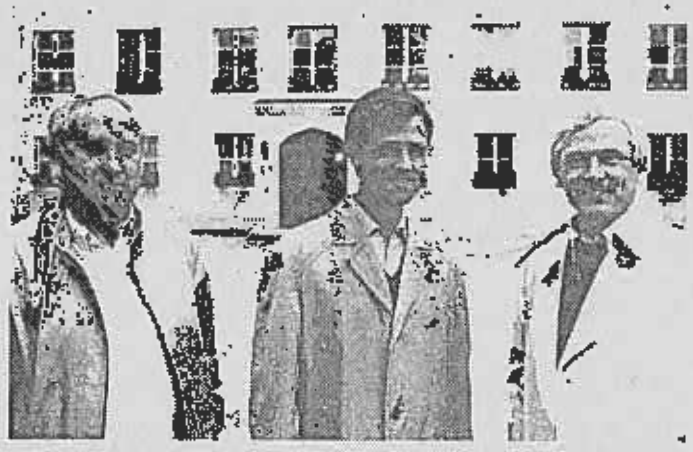
Delegation aus Ismaning nach Bonn

ISMANING. (gm) – Viele Briefe haben sie schon geschrieben, doch mit den Antworten waren sie meist nicht zufrieden. Wenn es um das Ziel, den oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning zu verhindern, geht, ist der Bürgergemeinschaft kein Weg zu weit, keine Anstrengung zu groß. Zusammen mit Ismanings ersten Bürgermeister Erich Zeitler, dem zweiten Bürgermeister Bruno Rimmelspacher und weiteren Vertretern der Gemeinde fuhren sie nach Bonn, um dort ihr Anliegen an höchster Stelle persönlich vorzutragen.

In Vertretung von Bundesverkehrsminister Dollinger empfing Staatssekretär Bayer die Tunnelbefürworter. Zwei Stunden hatte die Ismaninger Delegation Zeit, ihre Standpunkte gegenüber Fachleuten aus dem Ministerium vorzutragen. Das von dem Sprecher der Bürgergemeinschaft, Alfons Ostermaier, als unverbindlich bezeichnete Gespräch ließ im wesentlichen deutlich werden:

* Am oberirdischen Ausbau der S-Bahn wird nach wie vor von höchster Stelle aus festgehalten. Grund hierfür ist die Befürchtung, ein Nachgeben der Obrigkeit ziehe ähnliche Forderungen anderer Gemeinden nach sich. Außerdem wurden einmal mehr die angeblich enormen Mehrkosten ins Feld geführt. Konkrete Zahlen oder Berechnungsgrundlagen erhielt die Delegation aber nicht.

* Eine gerichtliche Auseinandersetzung wird sich deshalb nach Ansicht Ostermaiers kaum mehr vermeiden lassen. Einzige Möglichkeit wäre seiner Meinung nach, wenn sich der Bayerische Landtag und die Regierung von Bayern noch rechtzeitig für die Tunnellösung einsetzen. Anders sieht er keine Chance den Rechtsstreit abzuwenden. Die Rechtsposition der Gemeinde bezeichnet Ostermaier als „gut und damit erfolgversprechend".



ISMANING. – Waren in Bonn, um beim Bundesverkehrsminister persönlich ihre Meinung vorzutragen: Dr. Jürgen David von der Bürgergemeinschaft, Ismanings zweiter Bürgermeister Bruno Rimmelspacher, und Alfons Ostermeier, der Sprecher der Bürgergemeinschaft. mw-Foto: Gottfried Moecki

Sommerfest

ECHING/DIETERSHEIM. (gm) – Am 21. Juni steigt wieder das Sommerfest der freiwilligen Feuerwehr in Deitersheim.

Ab 15 Uhr gibt es ein reichhaltiges Programm für die Kinder, das Spiele vorsieht und als besondere Attraktion eine Fahrt auf einer kleinen Eisenbahn bietet. Das schon zur Tradition gewordene Kuchenbuffet bietet bei 40 bis 50 verschiedenen Torten und Gebäck die Sorge um die schlanke Linie vergessen. Abends spielt eine Blaskapelle zum Spanferkel-Essen. Der Erlös des Festes wird für Feuerwehr-Ausrüstung verwendet.

Münchner Wochenblatt v. 18.06.1986

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Prinzo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pinsel-Str. 1c, Postfach 820 626, Telefon 089/422426, Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG. FREITAG, 20. JUNI 1986 NUMMER 25

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel informiert:

Der Präsident der DB-Direktion München, Herr Prof. Lisson, führt in seinem Antwortschreiben vom 04.04.86 an Frau Ria Burkel (MdL) bezüglich des oberirdischen zweigleisigen S-Bahnausbaus durch Ismaning u.a. auf:
" . . . die vorhandene S-Bahn-Strecke verläuft heute schon auf einer Länge von rd. 1,7 km teilweise im bebauten Gemeindebereich."
" . . . In diesem Streckenabschnitt wird sich auch durch den zweigleisigen Ausbau der vorhandenen eingleisigen Strecke keine wesentliche Änderung ergeben. Eine geschlossene Bebauung entlang der S-Bahn ist ohnehin im südlichen Gemeindebereich (zwischen Taxet und Kernbach) nur im Westen vorhanden, während östlich der Bahnlinie . . . keine Bebauung möglich ist."
In Briefen an den Bundesverkehrsminister sowie an den Bayerischen Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen nahm die "Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" wie folgt Stellung:
" Eine derartig verharmlosende Beschreibung ist auf das Entschiedenste abzulehnen: ein zweites Gleis, eine zweite Oberleitung mit den dazugehörenden Stützen und Verspannungen, verdoppelter Zugeinsatz im Richtungsverkehr mit mehr als verdoppelter Achsenzahl, regelmäßig verkehrende Güterzüge im täglichen Richtungsverkehr mit enormen Achslasten und den von den Achsen ausgelösten Erschütterungen, Ausschöpfung der zulässigen Entwurfsgeschwindigkeiten sowohl bei der S-Bahn als auch bei den Güterzügen, die in Zukunft von 80 km/h auf 120 km/h gesteigert werden (Baureihe 120), verändern - für jeden objektiven Betrachter der Situation in Ismaning einsichtig - ganz wesentlich den Charakter und die Qualität dieses Streckenabschnittes, weil die geplanten Maßnahmen von der Qualität her voll im Gegensatz zum jetzigen Ausbauzustand stehen.
Ebenso von der Wirklichkeit ablenkend ist es, die auf den o.a. Streckenabschnitt bezogene Argumentation auf die natürlich nicht vorhandene Wohnbebauung östlich der Bahnlinie zu beziehen.
Objektiv und vertrauensbildend wäre es dagegen, die vom geplanten oberirdischen Ausbau der S-Bahn ausgehende Entwertung des dort gelegenen zu allen Jahreszeiten gern und viel besuchten Naherholungsgebietes Taxetweiher und Taxetwald zu untersuchen und durch umweltbewußte Planung zu verhindern.
Weil eine solche Untersuchung und Planung nicht in die Argumentation der DB paßt, Fehler wären sonst einzugestehen, wird dieses Naherholungsgebiet einfach nicht erwähnt.
Dieser bezeichnende Vorgang erklärt auch, warum die Länge der Bahngleise durch Ismaning mit nur rd. 2,1 km ausgewiesen wird, ohne dabei die nördlich gelegenen Gewerbegebiete innerhalb des Burgfriedens mit einzubeziehen.
Und mag man es noch so oft in Abrede stellen: Natürlich stimmt das Argument der "Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel", "Ismaning wird bei oberirdischem Ausbau der S-Bahn in zwei Teile zerschnitten", wenn man objektiv die qualitativen Veränderungen der geplanten oberirdischen Bahnlinie in die erforderliche Betrachtung mit einbezieht, und wenn man den Ort Ismaning in seiner ganzen jetzigen und seiner wahrscheinlichen künftigen Ausdehnung und Gestalt sieht."

Liebe Mitbürger, die tatsächliche Länge der Bahngleise durch den Ismaninger Ortsbereich beträgt künftig nicht mehr ca. 1 700 m, aber auch nicht nur 2 100 Meter, sondern ca. 3500 Meter, also mehr als das Doppelte der derzeitigen eingleisigen Strecke. Diese Tatsache bedeutet die vollständige Zerschneidung unserer Gemeinde, gegenüber einem Einschnitt wie er z. Zt. besteht. Die DB muß dies zur Kenntnis nehmen.

EINLADUNG

Die "Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" veranstaltet einen

INFORMATIONSABEND

am 03.Juli 1986 ab 19.45 Uhr im Bürgersaal Ismaning.
Themen:
1. Warum fordert die Ismaninger Bürgerschaft einen S-Bahntunnel durch Ismaning ?
2. Was wurde bisher unternommen, einen Tunnel zu bekommen ?
3. Was läßt sich gegen den oberirdischen Ausbau der Bahn durch Ismaning unternehmen ?
4. Warum wurde die "Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel ein gemeinnütziger Verein ?

Alle Ismaninger Bürger sowie Vertreter der Presse sind zu dieser voraussichtlich letzten Versammlung vor dem Anhörungsverfahren zum oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning herzlich eingeladen.

Bürgergemeinschaft gegen Großkraftwerk Ismaning

Den Norden retten

Die nächsten Jahre entscheiden darüber, ob Ismaning der schöne lebenswerte Ort bleibt, der er gegenwärtig noch ist, oder zu einem dreckigen Industrievorort Münchens verkommt. Hören Sie, was die Landtagskandidaten der CSU, der SPD, der FDP u. der Grünen dazu zu sagen haben. Unter der Diskussionsleitung unseres ersten Sprechers, Prof. Dr. von Kruedener, antworten die Politiker auf gezielte Fragen. Freitag, 20.6., 20 Uhr im Bürgersaal Ism.

münchner wochenblatt
Nr. 27 2. Juli 1986
Landkreisausgabe
Münchner Norden
Auflage 33.600 Exemplare

ISMANING. – Der Vorstand der Bürgergemeinschaft lädt morgen zu seiner Informationsveranstaltung ins Bürgerhaus ein. Von links: Dr. Jürgen David, Alfons Ostermaier, Jakob Kraus, Charlotte von Freyburg, Martin Seil und Franz Bloch vom Beirat. mw-Foto: Gottfried Moeckl

Münchner Wochenblatt
vom 02.07.1986

Sa./So., 5./6. Juli 1986
Nummer 151

Münchner Merkur

Landkreis München

Heimatzeitung und Amtsblatt für den Landkreis München – Verantwortlich: Nikolai Kreill, 8046 Garching, Rathaus

N 1

Veranstaltung der Gemeinschaft für S-Bahn-Tunnel in Ismaning

Bundesbahn mit gesundem Selbstvertrauen entgegnen

Bürger soll solidarisch zusammenstehen und Einwände bringen

Von Hans-Peter Renner

Ismaning (nk) – Mit dem leidenschaftlichen Appell, vor der Bundesbahn nicht kleinlaut beizugeben, sondern der Bahn „bei unserem Anliegen mit gesundem Selbstvertrauen entgegenzutreten", wandte sich der Sprecher der Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel in Ismaning, Alfons Ostermaier, am Donnerstag abend an alle Ismaninger. Auch Bürgermeister Erich Zeitler nutzte die Informationsveranstaltung der Gemeinschaft und machte deutlich: „Auch die Gemeinde will den Tunnel".

„Gemeinsam stark sein, gemeinsam gewappnet sein", mit diesem Motto will die Bürgergemeinschaft spätestens ab Herbst, wenn der Plan für den oberirdischen Ausbau der S-Bahn aufgelegt wird, der Bahn offensiv entgegentreten. Mit der Auflegung sei zu rechnen, so Ostermaier.

Die Konsequenz müsse dann aber sein, „sich mit soviel Einwendungen wie möglich an dem Verfahren zu beteiligen". An Aschheim könne man sich da ein Beispiel nehmen, „während es in Ismaning 1974 gegen den oberirdischen Ausbau der S-Bahn nur etwas mehr als 40 Einwendungen gab, sind es in Aschheim gegen den Containerbahnhof mehr als 2 000". Dies, so Ostermaier, müsse in Ismaning auch erreicht werden.

Ansätze für Einwendungen gebe es jedenfalls eine ganze Reihe. Die Sperrung der Dorf-, Mayerbacher- und Osterfeldstraße, die zu einem innerörtlichen Verkehrschaos führen werde, die unverantwortliche Gefährdung von Kindern und alten Menschen im Dorfkern durch die erhebliche Zunahme des Autoverkehrs in bestimmten Bereichen, die Entwertung des Naherholungsgebiets Taxet und Taxetweiher, beides immerhin das ganze Jahr zu nutzen. Schließlich die Wertminderung bei Immobilien und die Verschandelung und Zerschneidung des Ortes.

Als Unterstützung dienen könnte dabei der eben erst gegründete Verein „Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V." In seiner Satzung ist der Vereinszweck unzweideutig festgelegt. „(...) Schutz der Umwelt, insbesondere die Verhinderung einer Bauweise öffentlicher Einrichtungen, Bauwerke und Baumaßnahmen durch welche Mensch, Umwelt und Natur belastet, (...) eine gewachsene Ortsstruktur zerstört und der Ortscharakter ungünstig verändert werden." Ostermaier machte aus seinem Herzen keine Mördergrube: „Die Möglichkeiten des Vereins hängen ab von der Solidarität der Bevölkerung und von der finanziellen Unterstützung. Wir erheben zwar keinen Mitgliedsbeitrag, aber wir brauchen Spenden." (Siehe Kasten).

Bürgermeister Erich Zeitler nahm am Ende der Veranstaltung Stellung zum Thema. Seiner Ansicht nach sieht es so aus, als ob die politische Schiene nicht mehr viel bewegen kann in Richtung Tunnelbau. Deshalb komme der rechtlichen Seite entscheidende Bedeutung zu. Der Gemeinderat habe sich jedenfalls einstimmig von den 1974 gefaßten Beschlüssen distanziert, „wir werden uns mit der Problematik völlig neu befassen". Als positiv bewertete Zeitler, daß die Bahn nicht nur ein Gutachten in Auftrag gegeben habe, sondern auch erstmals Alternativen zu jetzt vorgesehenen Projekt untersuchen lasse.

Falls der Weg Richtung Klage gehe, werde man rechtzeitig damit beginnen, sich über die Aussichten einer Klage Gedanken zu machen. Denn schließlich, „auch die Gemeinde will den Tunnel."

Alfons Ostermaier (links) und Martin Sell erklärten.

Spender gesucht

Gemeinschaft braucht Gelder

Ismaning (nk) – Wenn die Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel nicht nur theoretisch etwas tun möchte gegen den oberirdischen Ausbau der S-Bahn, dann braucht sie Geld in der Kasse. Alfons Ostermaier richtete deshalb den eindringlichen Appell an die Ismaninger, sich als Spender zu beteiligen. Spendenquittungen gibt es in Kürze. Die Konten: Raiffeisenbank Ismaning, Kt.-Nr. 17 574, BLZ 701 699 43. Volksbank Ismaning, Kt.-Nr. 404 868, BLZ 700 934 00. Kreissparkasse, Kt.-Nr. 110 633 831, BLZ 702 501 50.

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Pullach. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 845, Telefon 089/422428. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG — FREITAG, 11. JULI 1986 — NUMMER 28

Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e. V.

Liebe Ismaninger Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Spätestens im Herbst 1986 beginnt das Anhörungsverfahren der Regierung von Oberbayern für den von uns abgelehnten oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning. Die Planungen der Bahn für diesen Ausbau treten damit in ein entscheidendes Stadium. Rüsten wir uns also bereits jetzt für das Anhörungsverfahren und notwendige gerichtliche Schritte, falls trotz unserer Einwendungen der Planfeststellungsbeschluß den oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning anordnen sollte.

Um unsere bisherigen Erfolge in Sachen S-Bahntunnel zu untermauern, strebt die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel im Gleichklang mit der Gemeindeverwaltung, zusätzlich zur 6000-fachen Willensbekundung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning, eine Vielzahl von juristisch fundierten Einwendungen aus den Reihen der Ismaninger Mitbürger an. Für die bevorstehende Anhörung der Bürger Ismanings bereiten wir im Augenblick Fragebogen vor, in denen die Einwender die auf sie zutreffenden Klagepunkte ankreuzen und durch kurze, genau bezeichnete Angaben die Einwendungen präzisieren bzw. genau belegen sollen, z.B. über erhöhten Zeitbedarf und Mehrkosten für Umwege. Eine große Zahl inhaltlich gewichtiger Einwendungen gegen den oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning soll die Basis bilden für Klagemöglichkeiten, falls ein Planfeststellungsbeschluß für den oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning ergehen sollte.

Der Gerichtsweg über voraussichtlich mehrere Instanzen wird teuer. Es kann Jahre dauern bis eine endgültige Entscheidung fällt! Die DB als oberste Planungsbehörde muß damit rechnen, daß sie eine gerichtliche Auseinandersetzung wegen des oberirdischen Ausbaus der S-Bahn durch Ismaning nicht gewinnt. Überdies muß sie sich fragen, ob nicht bereits mit Hilfe der Anwalts- und Prozeßgelder ein ansehnlicher Teil des von uns geforderten S-Bahntunnels gebaut werden könnte. Rügen des Bundesrechnungshofes können für die DB sehr unangenehm werden.

Für die DB steht mit dem auch für sie äußerst ungewissen Ausgang des Rechtsstreites sehr viel auf dem Spiel:

1. Der bereits angeschlagene Ruf der DB als angeblich umweltbewußte Planungsbehörde würde noch stärker beeinträchtigt.
2. Der Faktor Zeit spielt bei den Planungen der DB eine sehr wesentliche Rolle. Jeder Monat Verzögerung in der Fertigstellung der Bahnstrecke bringt eine Erhöhung der Baukosten und Einnahmeausfälle in Millionenhöhe. Aufgrund des zu erwartenden langwierigen Rechtsstreites über voraussichtlich mehrere Gerichtsinstanzen, muß möglicherweise die planmäßige Eröffnung des Prestigeobjektes "Flughafen München 2" im Jahre 1991 ohne S-Bahnanbindung erfolgen. Das wäre mehr als nur ein Schönheitsfehler!
3. Verlieren die DB den Rechtsstreit ganz oder auch nur teilweise, dann bietet die Urteilsbegründung des Gerichtes für viele weitere Ortschaften, die unter dem Bahnverkehr stark zu leiden haben, die juristische Handhabe, ihre Forderungen gegenüber der DB endlich durchzusetzen. Ismaning wird dann, auch wenn es das gar nicht wünscht, zum Schneeball, der bundesweit eine Lawine von berechtigten Forderungen an die DB auslösen kann. Dem Bundesverkehrsministerium in Bonn wie auch der DB ist ihre prekäre Situation bekannt. Deshalb ist, wenn vor Gericht alle Karten auf dem Tisch liegen, ein Einlenken der DB und die Erfüllung unserer berechtigten Forderungen nicht auszuschließen.

Wir sehen genügend Gründe, daß die Gerichte gegen einen oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning entscheiden. Sie lassen uns zurecht auf Erfolg hoffen. Freilich, garantieren kann diesen Erfolg niemand, ein Gerichtsentscheid ist stets ein Risiko, jedoch für jede Partei, auch für die DB. Wir meinen, unser Risiko ist tragbar, gerade auch, wenn wir an die mit dem oberirdischen Aus- u. Neubau der S-Bahn durch Ismaning verbundenen gewaltigen Folgen und die Belastungen unserer kostbaren Umwelt denken! Keinesfalls dürfen wir die Hände in den Schoß legen und hoffen, daß sich von selbst alles zum Besten wenden wird. Nein, wir müssen handeln, jeder auf seine Weise, sei es durch Rat und/oder Tat, z.B. in Form von großzügigen Spenden.

Was wir jetzt brauchen ist Mut und Tatkraft:

- Lassen wir uns von kurz- u. uneinsichtigen Verwaltungen nicht noch weitere Umweltbürden aufzwingen!
- Lassen wir uns nicht mit Nachteilen belasten, nur um München von den Nachteilen des Riemer Flugbetriebs zu befreien und um der Stadt München ein Gelände von 400 ha für eine andere nutzbringende Verwendung zu verschaffen!
- Lassen wir uns willkürliche Belastungen und Ungerechtigkeiten nicht mehr länger gefallen! WEHREN WIR UNS !
- Zahlreiche qualifizierte und differenzierte Einsprüche gegen den oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning werden den Anhörungsbehörden die Fragwürdigkeit der bisherigen Planungen beweisen!
- Ziehen wir vor Gericht mit unseren Klagen, wenn es notwendig werden sollte!

Um zum Erfolg zu kommen, brauchen wir schnellstens kompetenten juristischen Beistand. Nur, z.Zt. fehlen uns ausreichende finanzielle Mittel, um überhaupt mit einem versierten Fachanwalt Verhandlungen aufnehmen zu können. DARUM UNSERE BITTE:

Treten Sie unserem Verein bei! Die Mitgliedschaft verpflichtet Sie nicht zu Beitragszahlungen. Wir bitten Sie jedoch um Spenden auf das Konto Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. bei der Raiffeisenbank Ismaning, BLZ 701 699, Kontonr. 17 574. Spendenquittungen stellen wir ab Anerkennung der Gemeinnützigkeit automatisch ab 100,- DM aus, darunter nur, wenn es gewünscht wird! Ihre Spende ist ein unabdingbarer und wichtiger Solidarbeitrag, ein Beweis, daß wir Ismaninger zusammenstehen und kämpfen wollen und auch können. Es geht um unser lebens- u. liebenswertes Ismaning und seine Zukunft! Es geht um eine unbelastete, angenehme und schöne Umwelt! Gemeinsam schaffen wir den Erfolg, gemeinsam bekommen wir unseren Tunnel!

GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN TUNNEL!

Der Vorstand

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/422428. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG — FREITAG, 1. AUGUST 1986 — NUMMER 31

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. informiert:

Die von der "Bürgergemeinschaft gegen Großkraftwerk Ismaning" veranstaltete Podiumsdiskussion "Den Norden retten" bewies einmal mehr, daß der Wertzuwachs, der der Stadt München aus der Auflassung des Flughafen-Riem-Geländes nach der Inbetriebnahme des Flughafen "München 2" zugute kommt, für die über den Münchner Norden diskutierenden Politiker leider immer noch "kein Thema" ist.

Dabei müßte gerade dieser Wertzuwachs einen angemessenen Wiedergutmachungsbetrag für den geschundenen Münchner-Norden darstellen und natürlich voll für die Finanzierung der Mehrkosten des S-Bahntunnels durch Ismaning herangezogen werden, falls keine anderen Mittel zur Verfügung stehen.

Die Ismaninger Bürgerschaft forderte weder den Bau des Flughafen "München 2", noch wünscht sie einen zweigleisigen Ausbau der S-Bahn bis Ismaning, noch den zweigleisigen S-Bahnausbau durch die nördliche Hälfte des Dorfes. Die Ismaninger Bürger sind nicht Nutznießer dieser Baumaßnahmen, sondern Betroffene. Wenn nun sogar gefordert wird, Ismaning solle einen ansehnlichen Teil der voraussichtlich ca.20 Mio DM betragenden Mehrkosten für eine Tunnellösung selbst tragen, so stellt dieses Ansinnen den Gipfel an Ungerechtigkeit dar.

Um ca. 200 000 Einwohner Münchens und ihre Wohnsiedlerie in der Nachbarschaft des derzeitigen Flughafens München-Riem von den nachteiligen Folgen des Flughafenbetriebes zu entlasten, werden ca. 5 Milliarden DM in den Bau eines neuen Flughafens investiert. Für jeden sogenannten "Flughafengeschädigten" werden also rund 25000 DM aufgewendet. Dann ist aber der Mehraufwand von ca. 20 Mio DM für die geforderte Tunnelstrecke mehr als gerechtfertigt, um die etwa 13500 Bürger Ismanings und ihre Gemeinde vor einer weiteren Zerstörung und erheblichen Verschlechterung ihres Lebensraumes zu schützen, die der oberirdische zweigleisige Ausbau und die Verlängerung der S-Bahn zum neuen Flughafen mit sich bringt.

In Bezug auf die Wohnbevölkerung Ismanings ergibt sich ein Umschichtungsbetrag von nur rd. 1 500 DM pro Einwohner. Da der positive Trend der Einwohnerentwicklung Ismanings auch in den nächsten Jahren und ebenso mittelfristig anhalten wird, ist mit einem Anwachsen der Bevölkerung in den nächsten Jahren auf 15000 bzw. auf über 20000 zu rechnen. Damit reduzieren sich die finanziellen Aufwendungen auf rund 1000 DM pro Ismaninger Einwohner.

Ein Vergleich mit den Kosten, die zur Entlastung vom Fluglärm und zur Vermeidung von Umweltschäden und -belastungen für einen "Stadt-München-Bürger" entstehen, zeigt, daß für einen "Ismaninger-Bürger" etwa nur ein Sechzehntel der Summe aufgebracht werden muß.

Der Nutzen der ausgebauten und verlängerten S-Bahn-Linie S 3 zum neuen Flughafen ist für die Ismaniger Bürger ungleich geringer als für die Landeshauptstadt München. Da mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens in den 90er Jahren München-Riem ganz aufgelassen wird, gewinnt die Stadt München in diesem Zeitpunkt eine Fläche von 400 ha für dringende Baumaßnahmen, insbesondere auch zur Entlastung der Innenstadt, wodurch für die Stadt München dann zusätzlich ein Wertzuwachs durch freigewordene Grundstücke/Bauflächen zu realisieren ist.

Setzt man den Realisierungswert der Riemer Baugrundstücke mit nur 500 DM/qm an, errechnet sich ein Betrag von rd. 2 Mrd.DM. Die Stadt München ist mit 23 % am Stammkapital der "Flughafen München GmbH" beteiligt. Von den rd. 5 Mrd.DM betragenden Baukosten des neuen Flughafens sind somit etwa 1,15 Mrd DM von der Stadt aufzubringen.Trotzdem verbleibt ihr noch der beachtliche Wertzuwachs von etwa 850 000000 DM. Dazu kommen langfristig noch zusätzliche erhebliche Einnahmen und Vorteile der Stadt aus Steuern, Arbeitsplätzen usw. Welche riesigen Vorteile und Gewinne außerdem den rund 200 000 bisher belasteten und geschädigten Münchner Bürgern durch die Einstellung des Riemer Flugbetriebs und des durch den Flughafen bedingten Straßenverkehrs entstehen, ist in Geld überhaupt nicht zu schätzen.

Diese großen Vorteile und Gewinne Münchens und seiner Bürger dürfen nicht dadurch geschaffen werden, daß man Ismaning und seinen Bürgern dafür entsprechende Opfer zumutet.

Das müssen die von uns gewählten Politiker endlich sehen und sich deshalb mit aller Kraft für die Gleichbehandlung der Ismaninger Bürger und der Münchner Bürger einsetzen.

GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN TUNNEL!

Der Vorstand. i.A.: Alfons Ostermaier

Ismaninger Ortsnachrichten

Mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 325, Telefon 089/4224 28. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

26. JAHRGANG | FREITAG, 8. AUGUST 1986 | NUMMER 32 / 33.

Liebe Ismaninger Mitbürgerinnen und Mitbürger

Heute können wir Ihnen fünf sehr erfreuliche Nachrichten übermitteln:

1. Wir sind seit 21. Juli 1986 unter der Nummer 11 769 im Vereinsregister des Amtsgerichts München eingetragen.
2. Das Finanzamt München für Körperschaften hat mit Bescheid vom 25.7.1986 unter St.Nr. 843/53 534 unseren Verein als gemeinnützige Körperschaft anerkannt. Damit werden ab sofort Beiträge und Spenden an den Verein abzugsfähig.
3. In dem vom bayerischen Umweltministerium in Auftrag gegebenen und inhaltlich erst seit 18.7.86 bekannten sog. Positiv-Gutachten unterstützen die Gutachter die Untertunnelung der S-Bahn im Gemeindebereich von Ismaning.
4. Eine gerichtliche Auseinandersetzung der Gemeinde Ismaning mit der DB beinhaltet nicht, wie bisher befürchtet, ein Kostenrisiko von bis zu fünf Mio DM, sondern allenfalls ca. eine halbe Mio DM. Dieses Risiko muß dem Gemeinderat und der Gemeindeverwaltung der Kampf um die Verhinderung des oberirdischen Ausbaus der S-Bahn durch Ismaning und damit der Erhaltung der Lebensqualität für Ismaning und seine Bürger wert sein.
5. Herr Rechtsanwalt Dr. Siebeck wird unseren Verein und seine Mitglieder im wieder anlaufenden Planfeststellungsverfahren anwaltschaftlich beraten und vertreten, ggf. auch Klagen Ismaninger Bürger gegen die Bundesbahn vorbereiten. Vereinsmitgliedern entstehen daraus keine Kosten! Herr Dr. Siebeck, ein anerkannter Fachmann, hat u.a. für mehrere Gemeinden des Münchner Nordens das günstige "Schlußplatzurteil" erstritten.

Für die DB steht mit dem auch für sie äußerst ungewissen Ausgang eines Rechtsstreites finanziell wesentlich mehr auf dem Spiel als für uns:

1. Der Faktor Zeit spielt bei den Planungen der DB eine sehr wesentliche Rolle. Jeder Monat Verzögerung in der Fertigstellung der Bahnstrecke bringt eine Erhöhung der Baukosten und Einnahmeausfälle in Millionenhöhe. Bei langwierigem Rechtsstreit, muß möglicherweise die glanzvolle Eröffnung des Prestigeobjektes "Flughafen München 2" im Jahre 1991 ohne S-Bahnanbindung erfolgen. Das wäre mehr als nur ein Schönheitsfehler!
2. Verliert die DB den Rechtsstreit ganz oder auch nur teilweise, dann bietet die Urteilsbegründung des Gerichtes für viele weitere Gemeinden juristische Handhaben, ähnliche Forderungen gegenüber der DB durchzusetzen. Dem Bundesverkehrsministerium in Bonn wie auch der DB sind diese prekären Folgen bekannt.

WEHREN WIR UNS!

Ziehen wir vor Gericht, wenn es notwendig werden sollte!

Wir sehen genügend Gründe, daß die Gerichte gegen einen oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning entscheiden. Deshalb ist, wenn vor Gericht alle Karten auf dem Tisch liegen, ein Einlenken der DB und die Erfüllung unserer berechtigten Forderungen nicht auszuschließen. Wir können zurecht auf Erfolg hoffen.

Was wir jetzt brauchen ist Selbstbewußtsein, Tatkraft und Geld!

Darum unsere Bitte:

Unterstützen Sie uns durch solidarisches Handeln! Treten Sie unserem Verein bei! Die Mitgliedschaft verpflichtet Sie nicht zu Beitragszahlungen; bitte unterstützen Sie uns jedoch durch Spenden auf eins der Konten der Gemeinde Ismaning

- Raiffeisenbank Ismaning, BLZ 701 699 43, Kto.Nr.12882
- Volksbank Ismaning, BLZ 700 934 00, Kto.Nr. 1260
- Kreisspark.München, BLZ 702 501 50, Kto.Nr.110603736

mit dem Vermerk:

"Spende für die ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL E.V."

Weil die Gemeinnützigkeit unseres Vereins seit einigen Tagen anerkannt ist, darf die Gemeinde Ismaning für den Verein ab sofort Spendenbescheinigungen für steuerliche Zwecke ausstellen. Dies geschieht automatisch ab 100,-- DM, darunter nur wenn es gewünscht wird! Bei Spenden bis zu 100,--DM genügt der Zahlungsbeleg der Post oder eines Kreditinstitutes als Spendenbescheinigung.

Es geht um unser lebens- und liebenswertes Ismaning und seine Zukunft! Es geht um die Erhaltung einer unbelasteten, angenehmen und schönen Umwelt! Gemeinsam schaffen wir den Erfolg! Tragen auch Sie dazu bei!

GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN TUNNEL!

Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V.
Der Vorstand

Ismaning, 28. Juli 1986

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil-Eischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer. Verlag u. Druck Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 10, Postfach 820 626, Telefon 089/4224 28. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer

26. JAHRGANG — FREITAG, 10. OKTOBER 1986 — NUMMER 41

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. informiert:

Liebe Ismaninger Mitbürgerinnen und Mitbürger,
nach den Sommerferien und noch vor den Landtagswahlen wollen wir Ihnen eine Zwischenbilanz unserer Bemühungen geben.

1. Unser Anwalt, Herr Dr.Siebeck, erhielt nach wiederholter Anfrage von der DB-Direktion München endlich die eindeutige Antwort,daß das 1974 eingeleitete Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der S-Bahn durch Ismaning endgültig eingestellt sei, und ein völlig neues Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der S-Bahn durch Ismaning von der DB als Planungsbehörde demnächst beantragt werde. - Damit steht fest: Die ehemals getroffenen Vereinbarungen und Abreden zum Ausbau der S-Bahn durch Ismaning verlieren auch im rechtlichen Sinne ihre Verbindlichkeit. Die Gemeinde Ismaning kann bei künftigen Verhandlungen mit der DB die der eigenen Interessenlage zugrundeliegenden berechtigten Forderungen der Mehrheit ihrer wahlberechtigten Bürger nach einem Tunnel erneut und mit weit größerem Gewicht als vor 12 Jahren einbringen.
2. Dieser Tage verabschiedete der Kreistag des Landkreises München mit Zustimmung aller seiner Fraktionen eine Erklärung, in der er die Forderung der Ismaninger Bürgerschaft nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning voll unterstützt. - Dies ist ein großartiges Zeichen politischer Solidarität über die Parteigrenzen hinweg und gegenüber den Bürgern Ismanings für das wir uns an dieser Stelle sehr herzlich bedanken.
3. Schon im Entwurf des Gutachtens "Münchner Norden" - wir berichteten - unterstützen die Gutachter vorbehaltlos unsere Forderung nach einem S-Bahntunnel. - Sie sehen unsere Forderung im Einklang mit den Zielen des Regionalplanes, und diese Ziele sind auch für die DB als bindend zu beachten, weil das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltschutz 1986 die Ziele des Regionalplanes für verbindlich erklärt hat. - Die gleiche Ansicht vertritt der Regionale Planungsverband München. Ende September faßte der Planungsausschuß dieses Verbandes den für uns sehr erfreulichen Beschluß, die Forderung Ismanings nach einem höchstmöglichen Schutz vor Lärm in bebauten Ortsbereich zu unterstützen. Die S-Bahn soll - laut Ausschußmitglieder - deshalb unter die Erdoberfläche (Tunnellösung) verlegt werden. - Mit dem Regionalen Planungsverband München erhalten wir einen mächtigen Fürsprecher und Anwalt für unsere Sache.
4. Das von der DB in Auftrag gegebene Gutachten, das mehrere Varianten einer Tunnellösung mit dem oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning vergleichen soll, wird in Kürze vorgestellt werden. Wir müssen davon ausgehen, daß die von der Gutachterfirma errechneten Mehrkosten für eine Tunnellösung entsprechend unserer Forderung gegenüber dem oberirdischen Ausbau der S-Bahn nach den Bedingungen von 1974 erheblich über den von uns vergleichsweise errechneten 20 Mio DM liegen wird. - Wir werden dieses Gutachten, über dessen Entwurf wir vom Gutachter mündliche Vorabinformationen erhielten, nach seiner offiziellen Vorstellung prüfen, eventuell von Fachleuten prüfen lassen und dann dazu Stellung nehmen nach der Devise:
"Bangemachen gilt nicht, wir haben die besseren Argumente!"
5. Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, zwei Bitten sind noch nachzutragen:

a) Werden Sie Mitglied der Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V., nur so können Sie im Zusammenhang mit unserer Tunnelforderung kostenlos Rechtsbeistand durch unseren Rechtsanwalt, Herrn Dr.Siebeck, erhalten. Die Mitgliedschaft verursacht keine Beitragszahlungen, weil wir unsere Aufwendungen mit großherzigen und solidarischen Spenden finanzieren.

b) Als anerkannte gemeinnützige Organisation, die mit minimalstem Aufwand auszukommen versucht, freuen wir uns natürlich über jede Spende. Wir wollen, mittels Brief und Spendenquittung, unseren Dank erweisen. - Bitte ermöglichen Sie uns diesen Dank, indem Sie Ihre Anschrift auf dem Überweisungsträger vermerken. - Bitte überweisen Sie Ihre Spende nicht direkt auf unser Konto, sondern auf eins der Konten der Gemeinde Ismaning, wie es der Gesetzgeber fordert, z.B.
- Raiffeisenbank Ismaning, BLZ 701 699 43, Kto.-Nr. 12 882
- Volksbank Ismaning, BLZ 700 934 00, Kto.-Nr. 12 60
mit dem Vermerk: "Spende für die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V."

c) Falls Sie Mitglied werden wollen, schreiben Sie uns bitte:

"Ich erkläre hiermit meinen Beitritt als Vereinsmitglied, die Vereinssatzung erkenne ich an."
Bitte vergessen Sie Ihre Anschrift, Datum und Unterschrift nicht!

GEMEINSAM FÜR ISMANING
UND SEINEN TUNNEL! A.Ostermaier (Sprecher)

DIE WOCHE

Für den Münchner Norden

Die kostenlose Anzeigenzeitung für Garching, Ober- und Unterschleißheim, Lohhof, Unterföhring und Ismaning.

Redaktion: 089/3 29 10 83
Anzeigen: (0 81 61) 186-0

Aus dem Hause Münchner Merkur

Mitteilungsblatt der Gemeinde Unterschleißheim mit amtl. Bekanntmachungen

49. Woche 4. Dezember 1986 4. Jahrgang

S-Bahn-Tunnel

Ismaning (mm) – Mit einem Zwischenbericht hat sich die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel zu Wort gemeldet. In den vergangenen Wochen sind 14 000 Mark an Spenden auf den Konten der Gemeinschaft eingegangen. In den Geschäften und Banken in Ismaning liegen zur Zeit Informationsblätter mit Mitgliedsanträgen, Zahlscheine für Geldspenden und Aufkleber bereit

Tunnel bleibt das „Maß aller Dinge"

Bürgergemeinschaft wehrt sich weiterhin gegen die „Grabenlösung"

Ismaning (mm) – Alarm wird bei der Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel geschlagen: Wie schon kurz von der Bürgerversammlung berichtet, ist man in der Gemeinschaft sehr beunruhigt über das Vorgehen der Gemeinde in Sachen S-Bahn-Tunnel. Zwar, räumt man ein, bietet die „Grabenlösung nicht bestreitbare Verbesserungen" gegenüber dem jetzigen Zustand. Gegenüber der Tunnellösung, für die sich zwei Drittel aller wahlberechtigten Ismaninger ausgesprochen haben, zählen die Tunnel-Befürworter jedoch eine Reihe von Nachteilen auf. Unter anderem: kein Lärm- und Erschütterungsschutz, der Ort wird weiterhin durchschnitten, das Ortsbild wird durch den Graben verschandelt, es wird unnötig viel Boden verbraucht, Entwertung des Naherholungsgebietes am Taxetweiher und anderes mehr. Alles in allem sind die Nachteile so zahlreich, daß die Gemeinschaft weiterhin mit aller Kraft die Tunnellösung verfolgen will.

Dabei gibt es aber derzeit offenbar Differenzen mit der Gemeinde. Wie auf der Bürgerversammlung anklang, ist man bei der Bürgergemeinschaft besonders darüber verbittert, daß die Gemeinde die Bundesbahn „ausdrücklich" ersucht hat, ein Alternativ-Konzept zum Tunnel vorzuschlagen. Die Tunnel-Befürworter sehen hierin einen Widerspruch zur Gemeinderatserklärung, in der es heißt: „Die Ziele der Bürgerinitiative werden vom Gemeinderat und der Gemeindeverwaltung mitgetragen."

B yW H
schnell und zuverlässig
Lohhof
(0 89) 3 10 10 73

Die Initiative möchte nun durch ein unabhängiges Gutachten die tatsächlichen Mehrkosten der Tunnellösung feststellen lassen, nachdem man die Berechnungen der Bahn für „aufgebauscht" hält. Den Gutachter geht die Forderung weiter, soll die Gemeinde bezahlen.

Münchner Merkur, Landkreis München-Nord,

10./11. Januar 1987

SZ / Münchner Stadtanzeiger,

Freitag, 16. Januar 1987

Ismaning: Gemeinde soll Gutachten bezahlen

Widerstand gegen „Berg- und Talbahn"

Eigentlich war die Bahnverbindung Ismaning–München immer eine dankbar akzeptierte Einrichtung. Schon 1909 herrschte im Kranzdorf Hochstimmung und Festestrubel, als die „im Namen Seiner Majestät des Königs Luitpold von Gottes Gnaden Königlicher Prinz von Bayern, Regent" angeordnete und dann eröffnete Sekundärbahn eingeweiht wurde. Die Ismaninger waren glücklich, ein Schienen-Verkehrsmittel zur Landeshauptstadt zu haben. Auch 1972 erklang allenthalben Jubel über den Fortschritt, den die neue S-Bahn zum Ostbahnhof und ins Herz der Münchner Metropole bot.

Wer hätte damals gedacht, daß dieses moderne Massenverkehrsmittel einmal zum Reizthema, zum Problem in der Gemeinde werden würde? Daß Bürgerinitiativen, Gutachten, juristischer Rat und Ordner füllender Schriftverkehr nötig würden, um die Bürger vor den Auswirkungen dieser einmal heiß begrüßten S-Bahn zu schützen?

Tatsächlich beschäftigt der zweigleisige Ausbau der S-Bahn und ihre Weiterführung zum geplanten Flughafen im Erdinger Moos die Gemeinde und die Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel seit Monaten. Eigens für die Bürgerversammlung hatte letztere auf fünf eng beschriebenen Schreibmaschinenseiten eine Stellungnahme ausgearbeitet, aus der deutlich wurde, daß die „Grabenlösung", von Bürgermeister Erich Zeitler ins Gespräch gebracht, „gegenüber einer Tunnellösung so erhebliche Nachteile hat, daß eine entschlossene Weiterverfolgung der Tunnellösung jederzeit gerechtfertigt bleibt, insbesondere wenn man in Betracht zieht, daß Ismaning und seine Bürger weder einen zweigleisigen Ausbau noch eine Verlängerung der S-Bahn durch Ismaning benötigen".

Besonders betroffen zeigte sich der Sprecher der Bürgergemeinschaft, Alfons Ostermaier, weil die „DB den Vorschlag (einer Grabenlösung) auf ausdrückliches, wenn nicht sogar schriftliches Ersuchen der Gemeinde vorgelegt hat". Und er fragte, wie diese Handlungsweise der Gemeindeverwaltung in Einklang zu bringen sei mit der im Dezember 1986 abgegebenen Erklärung, daß die Gemeinde die Ziele der Bürgerinitiative mittragen wolle, womit auch die Willenserklärung von rund 6000 Bürgern, die für eine Tunnellösung ihre Unterschrift gaben, respektiert werden sollte.

Die Bürgergemeinschaft vermißt bei der „Grabenlösung" einen vorbildlichen Lärm- und Erschütterungsschutz, eine Tunneldecke, die zusätzlich genützt werden könne. Beanstandet wird ferner, daß der Ort durchschnitten, durch den Graben, durch Brückenbauwerke und Überführungen verschandelt würde, auch die Entwertung des Taxetweihers und -waldes und einiges mehr.

Aus der Sicht des Bürgermeisters spricht dagegen für die Grabenlösung, daß fast alle Ost-/West-Verbindungsstraßen offen bleiben, daß Umwege für Anrainer, für Landwirte und für den Berufsverkehr weithin entfallen, daß der Lärmschutz teilweise verbessert wird. Ein sehr wichtiger Aspekt dürfte darüber hinaus sein, daß bei der Grabenlösung Ismaning einen schönen Bahnhof erhält. „Es ist eine Frage des Städtebaus, wie man nach Ismaning einfährt, ob wir hier einen eigenen Bahnhof haben oder im Untergrund eine Satelliten-Station", gab der geschäftsleitende Beamte der Gemeinde, Hartl, zu bedenken. Ein schönes Bahnhofsgebäude sei auch menschlich wichtig, dazu komme die größere Sicherheit und Übersichtlichkeit.

Trotz dieser und weiterer Argumente beharrt die Bürgergemeinschaft jedoch auf der Forderung nach einer Tunnellösung. Der Gemeinderat wird sich daher in einer seiner nächsten Sitzungen mit dem bei der Bürgerversammlung gestellten Antrag auf Bestellung eines von der Gemeinde finanzierten Gutachtens über die tatsächlichen Mehrkosten für die Untertunnelung befassen müssen.

Gina Berg

Jedes Jahr machen sich auch im Landkreis München die Sternsinger auf den Weg von Haus zu Haus. Nicht so die Sternsinger aus der Pfarrei Höhenkirchen. Sie gingen auf große Reise nach Bonn. Bundeskanzler Helmut Kohl hatte Vertreter der Sternsinger aus allen deutschen Diözesen zu einem Empfang eingeladen. Die Teilnehmer wurden vom Kindermissionswerk in Aachen durch einen Wettbewerb ausgewählt, bei dem es um die schönsten Sprüche und Lieder der Sternsinger ging. Mit ihrem Text gewannen die Höhenkirchner den ersten Preis für die Erzdiöseze München und Freising. Pfarrgemeinderatsvorsitzender Norbert Mayer, der das Sternsingen in Höhenkirchen neu in Gang gebracht hatte und betreut, begleitete die drei Könige Elisabeth Mayer, Andreas Hagl, Michael Hagl, Eva Mayer (von links).

SZ / Münchner Stadtanzeiger,

Freitag, 16. 01. 1987

Ein Meilenstein des Fortschritts war für Ismaning dieser Bahnhof – schon 1909, besonders jedoch 1972, als die S-Bahn eine schnelle Verbindung zu München schuf. *Photo: Berg*

JON 23.01.1987

Grüne Gerüchteküche

Unter der Überschrift "unglaublich", veröffentlichte die Partei der Grünen in Ismaning eine polemische Darstellung zum S-Bahn-Tunnel. Statt zu dieser, für unsere Gemeinde besonderswichtigen Angelegenheit einen eigenen Sachbeitrag zu leisten, verbreitet man Halbwahrheiten und versucht sich mit unrichtigen, leichtfertigen Anschuldigungen gegen unseren Bürgermeister zu profilieren. Vermeintlicher Anlaß war wohl die Bürgerversammlung, die jetzt an der Basis aufgearbeitet werden muß.

Was war geschehen ? Der Erste Bürgermeister erläuterte am 06.Januar 1987, daß die Bundesbahn der Gemeinde wieder die frühere Überlegung einer Grabenlösung unterbreitet habe mit der Feststellung, daß gewisse Ansichten bestünden, diese Lösung gleichzeitig verwirklichen zu können - Bürgermeister Zeitler war darüber herzlich froh, denn er sah darin einen Erfolg der "Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel". Außerdem war die Verhandlungsbereitschaft der Deutschen Bundesbahn signalisiert. Dies ist der auch in der Bürgerversammlung vorgetragene Sachverhalt.

Die Darstellung der Grünen wider besseres Wissen kann also nur ein böswilliger Angriff oder ein schlechter Wahlkampfstil sein.

Daß unser Bürgermeister und der Gemeinderat nicht nur die Tunnel-Lösung sehen, sondern ein "zweites Eisen im Feuer" haben, also einer weiteren Lösung zugänglich sind, spricht für die Erfahrung und Weitsicht von Gemeinderat und Bürgermeister Zeitler. Hier gilt es nämlich, zu verhindern, daß bei der Ablehnung des Tunnels und nach einem verlorenen Prozeß alle vor einem Scherbenhaufen stehen und dann dreisterweise Herrn Bürgermeister Zeitler vorhalten, er hätte dieses eigentlich vorhersehen müssen.

In diesem Zusammenhang ein Wort zum Prozeßrisiko: "Alles oder nichts" ist eine unterhaltsame Fernsehshow, aber keine verantwortliche Kommunalpolitik. Wer die Situation richtig beurteilt, weiß, daß die Tunnel-Lösung eine Forderung ist, die bei objektiver Wertung m.E. wohl nicht erstritten werden kann (siehe dazu auch ON vom 17. Januar 1987). Die notwendigen Informationen besitzt auch die "Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel", denn zwei ihrer Vertreter waren beim Gespräch einer Delegation des Gemeinderats im Bonner Verkehrsministerium mit dabei.

Nochmals wegen der vorhersehbaren Auswirkungen: Was bedeutet eine gerichtliche Niederlage? Nichts anderes, als daß die Gemeinde eine Minimalösung in Sachen Flughafen-S-Bahn hinnehmen muß. Der Ausbauzustand entspräche dann im wesentlichen der bisherigen Planung, wobei überhaupt kein Verhandlungsspielraum mehr gegeben wäre. Die Gemeinde hat dann lediglich nur noch zu akzeptieren und hinzunehmen. Setzt man auf das zeitliche Pferd, d.h. man spielt den Zeitdruck aus, unter den die Bundesbahn bis 1991 gerätet kann, so bleibt hier lediglich festzustellen, daß alle Verfahren gezeigt haben, daß weder die Bundesbahn noch die Flughafen GmbH erpreßbar sind.

Wenn im Frühjahr 1991 keine S-Bahn-Züge fahren können, muß Ismaning bei Flughafeneröffnung einen zusätzlichen starken Autoverkehr auf unzureichenden Straßen zum Flughafen hinnehmen. Hoffentlich erinnern sich dann alle die Besserwisser. Da jedoch Erinnerung keine Gemeindeplanung ist, müssen die Dinge jetzt realistisch betrachtet und geregelt werden. Das bedeutet im Klartext, daß auch der Graben kein Geschenk an die Gemeinde ist, sondern zunächst noch dem Bundesminister für Verkehr "verkauft" werden muß, damit seine Zustimmung, der eine rechtliche Beurteilung vorausgegangen hat, sicher ist.

Mit den Gemeinde-Finanzen, d.h. mit unser aller Steuergeld, läßt sich leicht umspringen. Da wird einfach behauptet, eine finanzielle Beteiligung wäre im Interesse der Bürger. Dies ist in gewissem Umfang nicht auszuschließen; doch zunächst wäre zu erfragen, um welche Größenordnung (Millionen) es sich hier handelt. Seit 35 Jahren werden unter Bürgermeister Zeitler und dem jeweiligen Gemeinderat die Gelder in der Gemeinde verantwortungsbewußt und sparsam ausgegeben und dies bei ordentlicher Erledigung der anstehenden Aufgaben. Die Gemeinde ist grundsätzlich nicht bereit, für etwas zu bezahlen, das sie nicht will oder was gar eine Verschlechterung bringt. Insbesondere muß darauf hingewiesen werden, daß hier bei der S-Bahn auch das Verursacherprinzip zum Tragen kommen muß.

Ebenso verhält es sich mit dem Gutachten.

Die Kosten für ein Gutachten mehr als 100.000 -- DM würden m.E. derzeit völlig unnütz ausgegeben. Diese Auffassung vertritt auch der Erste Bürgermeister. Die endgültige Entscheidung jedoch liegt beim Gemeinderat, der sich innerhalb von drei Monaten mit dem Antrag der Bürgergemeinschaft zu befassen hat. Dies sieht die Gemeindeordnung vor und es entscheidet nicht wie fälschlicherweise veröffentlicht wurde der Erste Bürgermeister, daß nach drei Monaten darüber befunden wird.

Im übrigen wollte Herr Zeitler es sich nicht so einfach machen und o h n e Aussprache in der Bürgerversammlung über den Antrag abstimmen lassen. Gerade hier zeigt sich die Verantwortlichkeit, mit der der Erste Bürgermeister nochmals nachdrücklich auf seine Sorge hinweist und seinen Standpunkt unter Einbeziehung der Kosten eindeutig vorträgt. Wer die Ernsthaftigkeit dieses Bemühens nicht anerkennt, der will es nicht sehen.

Die Bürgergemeinschaft kämpft für eine gute Sache zum Wohle Ismanings und der Gemeinderat unterstützt dieses Verlangen. Verantwortliche Kommunalpolitiker müssen jedoch auch an den Tag danach denken. Wir haben auf Gemeindebene eine repräsentative Demokratie, und die Entscheidungen trifft der Gemeinderat zusammen mit dem Bürgermeister, denn beide müssen sie auch verantworten. Bisher war in allen wesentlichen Fragen unserer Gemeinde die Unterstützung durch Bürgerschaft und Parteien gut und hilfreich. Leider kann das bei diesem Verhalten für die Partei der Grünen so nicht festgestellt werden. Im Interesse unserer Gemeinde wäre diese Solidarität aber wünschenswert.

Gemeinde Ismaning — Hartl, Geschäftsleiter

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. informiert :

Neuer Vorschlag für den S-Bahnausbau durch Ismaning
Die DB untersucht z.Z. eine kurze Grabenlösung und stellt sie als Vorschlag zur Diskussion:

Die S-Bahn soll bei dieser Lösung ca. 250 Meter östlich des Seebachs in einen rd. 5 - 6 Meter tiefen Graben verlegt werden und nach der Osterfeldstraße wieder das Geländeniveau erreichen: die weitaus größten Streckenteile sollen oberirdisch verlaufen. Auch die S-Bahnhaltestelle liegt oberirdisch. Die Dorfstraße soll einen beschränkten Bahnübergang erhalten, die Kraftgartenstraße soll statt unter- / überführt werden, die Aschheimer-, Mayrbacher- und Osterfeldstraße sollen das Graben überbrücken und die Max-von-Eyth-Straße soll überführt werden. Soweit überhaupt Angaben über Technik und Kosten für diese Lösung vorliegen, beruhen sie auf "Schätzungen" der DB.

Wie beurteilt die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e.V. die vorgeschlagene Grabenlösung?

Der DB-Vorschlag für eine "Grabenlösung" bringt Verbesserungen gegenüber einer oberirdischen Führung der S-Bahn durch Ismaning, seit zwei Drittel der Ismaninger wahlberechtigten Bürgerschaft die Forderung einer Tunnellösung erhoben:

- Bis auf die Osterfeldstraße bleiben alle Ost-/West- Verbindungsstraßen des Ortes auch für den Kfz-Verkehr offen.
- Umwege für Anrainer bestimmter Straßen, für die Landwirte, für den Berufsverkehr fallen großenteils weg.
- Der Lärmschutz wird voraussichtlich zwischen Aschheimer- und Osterfeldstraße geringfügig verbessert.

Was leistet die vorgeschlagene Grabenlösung nicht, vergleicht man sie mit der von uns geforderten Tunnel-Lösung ?

a) Sie bietet nirgendwo den erhofften vollständigen Lärm- und Erschütterungsschutz
b) Sie zerschneidet weiterhin den Ort.
c) Sie verschandelt durch den Graben, durch Brückenbauwerke und Überführungen das Ortsbild
d) Sie entwertet ebenso wie die oberirdische Lösung, das viel besuchte Naherholungsgebiet Taxetweiher und Taxetwald
e) Sie kann keinesweges eine Minderung von Verkehrs- und Wirtschaftswerten bei Immobilien verhindern. Rund 400 Wohngebäude mit ca. 1000 Wohnungen werden voraussichtlich nicht unerheblich an Wert verlieren.
f) Sie besitzt keine Tunneldecke, die zusätzlich genutzt werden kann.
g) Sie erlaubt nicht die Schaffung eines wirklich ausreichend großen, den künftigen Gegebenheiten im S-Bahnverkehr Rechnung tragenden Park-and-Ride-Platz auf einer Tunneldecke.
h) Sie berücksichtigt nicht hinreichend den Zugverkehr durch Ismaning im Hinblick auf die zeitliche und ferne Zukunft.
i) Sie läßt die S-Bahn als Berg- und Talbahn durch Ismaning fahren, wenn sie ab der Dorfstraße zur Kraftgartenstraße hin um drei Meter abgesenkt, zum Seebach in wieder angehoben, ab dem Seidl-Kranz-Weg bis zum nördlichen Bahnhofsende leicht abgesenkt, zur Aschheimer Straße hin stark geneigt und nach der Osterfeldstraße relativ stark ansteigend gebaut werden soll.
j) Sie stellt keineswegs eine der Zukunft angemessene Investition dar.
k) Sie wird weder im Gutachtenentwurf "Münchner Norden vorgeschlagen und unterstützt, noch vom Regionalen Planungsverband der Region 14, dem auch die Stadt München angehört, noch vom Kreistag des Landkreises München. Die unabhängigen Fachleute unterstützen ausnahmslos, die von rund 6000 Ismaninger Wahlberechtigten geforderte Tunnellösung und keine Grabenlösung.

Gegenüber einer Tunnellösung bleibt diese Grabenvariante Stückwerk und kann den Forderungen der Ismaninger Bürger nicht gerecht werden. Ismaning benötigt außerdem keinen zweigleisigen Ausbau und keine Verlagerung der S-Bahn durch Ismaning.

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Lassen wir uns jetzt durch die Grabenlösung den Blick nicht verstellen: Wir müssen versuchen, durch ein gemeindeeigenes Gegengutachten zu dem der DB, nachzuweisen, daß die verbleibende "echte" Kostendifferenz z.B. zwischen einer Graben- und einer Tunnellösung relativ gering ausfällt und mit finanzieller Beteiligung der Gemeinde minimiert werden kann. Wenn uns dies gelingt, wird die DB in der Öffentlichkeit die Tunnellösung nicht mehr verweigern können.

Wir Ismaninger müssen zukunftsbezogen denken und investieren. Wenn für rd. 200.000 Münchner Bürger ca. 5000 Mio DM (5 Mrd) aufgewendet werden, dann dürfen für Ismaning, das durch die Flughafen S-Bahn fast nur Nachteile zu erwarten hat, die Mehrkosten für einen Tunnel keine Rolle spielen.

Auch wir müssen investieren und zwar in die Bewahrung und Sicherung unserer Umwelt. Wir haben sie ererbt und sind verpflichtet, sie zu erhalten, gerade auch für die kommenden Generationen.

Deshalb gilt: Gemeinsam für Ismaning und seinen S-Bahntunnel

Ismaning, 18.1.87 — A. Ostermaier (Sprecher)

Katholische Jugend Ismaning (KJG)

Mitgliederversammlung – Am 06.02.87 findet wieder eine Mitgliederversammlung statt. Beginn 19.00 Uhr. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

Mittwochsgruppe – Liebe Eltern ! Unsere Gruppe von 10 - 13Jährigen wünscht sich noch Nachwuchs. Fragen Sie doch Ihr Kind, ob es nicht Lust hätte mal bei uns vorbeizuschauen. Wir treffen uns jeden Mittwoch von 16.00 - 17.30 Uhr im Pfarrzentrum

3. Welt-Handel. Am Sonntag, den 1.2.87 findet wieder unser 3.Welt-Handel statt. Es wäre sehr erfreulich, wenn wir auch im neuen Jahr so viel Erfolg hätten wie 1986. Helfen auch Sie und tragen Sie ein wenig dazu bei. Kaufen Sie unsere Waren und helfen Sie somit den Menschen aus der 3. Welt ! - Vielen herzlichen Dank

Ihre kath.Jugend (KJG)

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. informiert:

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. brachte am 6.1.87 in die Bürgerversammlung einen Antrag ein und bat die Versammlung um die Annahme des Antrags mit der Begründung: "Um den von Gemeinderat und Gemeindeverwaltung am 12.12.1985 öffentlich erklärten Konsens zwischen Ismaninger Bürgerschaft, Gemeinderat und Gemeindeverwaltung zu erhalten, aber auch weil die Zeit drängt u. weil schnellstens die Voraussetzungen für die objektiven Planungs- u. Kostenvergleiche als Grundlage für Entscheidungen der Gemeinde in Sachen S-Bahntunnel geschaffen werden müssen. ..."

Der von der Bürgerversammlung mit Mehrheit beschlossene Antrag lautet: "Der Gemeinderat möge beschließen: Die Gemeindeverw. wird beauftragt,

1. von der DB zu dem von der Fa. Wissrodt angefertigten Gutachten in Sachen S-Bahnausbau durch Ismaning sämtliche Daten, Rechnungsgrundlagen insbesondere die Bohrmeisterprofile sowie alle sonstigen planerischen und technischen Unterlagen für alle zum Vergleich notwendigen Lösungen zum S-Bahnausbau (oberirdischer Ausbau, vorgeschlagene Grabenlösung, Tunnellösung) durch Ismaning anzufordern;
2. baldigst ein Gutachten - wenn erforderlich mehrere - in Auftrag zu geben, das insbesondere untersucht
   a) ob die erforderlichen Genehmigungen des Wasserwirtschaftsamtes nicht auch für ein weniger kostenaufwendiges Bauverfahren als es im Wissrodt-Gutachten angeführt wird, erreicht werden können;
   b) ob die im Wissrodt-Gutachten dargelegten Kostenansätze in allen ihren Positionen richtig u. in welcher Höhe Kostenersparungen durch die genehmigungsfähigen, wesentlich kostengünstigeren Bauverfahren möglich sind;
   c) ob das von der DB im Tunnel geforderte 3. Gleis (Wendegleis) nicht - auch zweckmäßiger Weise oberirdisch z.B. im Verbund mit der Ladeanlage im Bahnhof Ismaning im Süden des Ortes oder auch anderswo in oder in der Nähe Ismanings kostengünstiger installiert werden kann;
   d) wie hoch die Gesamtkosten für den S-Bahntunnel durch Ismaning tatsächlich anfallen, wenn ein kostengünstigeres, genehmigungsfähiges Bauverfahren angenommen wird und, wenn ein 3. Gleis im Tunnel entfällt;
   e) wie hoch die tatsächlichen Kosten für den oberirdischen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning kommen, wenn alle z.Z. bestehenden Ost/West-Verbindungsstraßen für den Kfz.-/Übrigen-Verkehr offen und die bisher geplanten zusätzlichen Fußgänger- u. Radfahrunterführungen bestehen bleiben;
   f) wie hoch für die bereit bestehende und befahrene S-Bahnstrecke durch Ismaning der Immissionswert für S-Bahnlärm kegl. ausgewiesen als Mittelungswert nach dB (A);
   g) welche Gesamtkosten eine Grabenlösung verursacht, bei der der Gleiskörper so tief liegt, daß eine begehbare zu begrünende Überdachung des Grabens das Geländeniveau nur geringfügig u. optisch nicht störend überragt;
3. die DB über das beabsichtigte Vorgehen und darüber zu informieren, daß die Gemeinde unter gewissen, noch zu klärenden Voraussetzungen zu Verhandlungen über eine Beteiligung an den echten Mehrkosten einer Tunnellösung grundsätzlich bereit ist;
4. die DB aufzufordern, für den Fall, daß sich die Gemeinde zur Annahme einer Grabenlösung bereitfinden könnte, die Genehmigung des Bundesverkehrsministers zu beschaffen, das Industriegebiet der Gemeinde durch eine Stichstraße im Bereich Osterfeld- u. Max-von-Eyth-Str. an die B 471 anzuschließen und zwar spätestens bis zur Eröffnung des künftigen Flughafens München 2.

Die vorliegenden Anträge dienen dem Schutz und der Erhaltung unserer Umwelt nicht nur in der Gegenwart, sondern insbesondere auch für die Zukunft ..."

Mit diesen konstruktiven Beiträgen zur Entscheidungsfindung für die Führung der S-Bahn durch Ismaning verbindet die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. die Bitte und den Wunsch, daß alle Parteien und Gemeinderatsfraktionen schon bald die Anträge beraten und im Gemeinderat zustimmend beschließen.

Abschließend sei noch einmal herausgestellt: Für die weitere Diskussion sind dringend erforderlich Fakten, nachvollziehbare, von der DB unabhängige, objektive Angaben über Technik und Kosten zu den bisher diskutierten aber auch zu alternativen Varianten (siehe z.B. Antrag 2.g), die S-Bahn durch Ismaning zu führen. GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN S-BAHNTUNNEL! ____ A. Ostermaier, Sprecher

Forderung nach S-Bahn-Tunnel wirklich überzogen ?

Die Vertreter der Bürgergemeinschaft erläuterten in der CSU-Vorstandssitzung ihre Beweggründe und Argumente dafür, daß allein der geforderte Tunnel die Ismaninger Bürger vor einer Zerstörung der Ortsgemeinschaft bewahren könne. Es wurde nochmals darauf hingewiesen, daß nach gründlicher, fachmännischer Kalkulation von der Bürgergemeinschaft als Gesamtkosten ein Betrag von 70 Millionen errechnet wurde, während die Bundesbahn derzeit mit noch nicht nachprüfbaren "Schocktherapie-Kosten" von 120 Millionen argumentiert. Konkrete und überprüfbare Berechnungsgrundlagen für diese enorme Summe ist die Bundesbahn bisher schuldig geblieben. Inwieweit das von der Bundesbahn in Auftrag gegebene Gutachten dazu objektive Daten liefern kann und darin die von der Bürgergemeinschaft vorgetragenen Bedenken wirklich im Sinne der Ismaninger Bürger gebührend positiv berücksichtigt werden, bleibt abzuwarten. Eine Klärung kann wohl erst das von der Gemeinde Ismaning in Auftrag zu gebende Gegengutachten bringen. Vorsitzender Ostermaier und die weiter anwesenden Vertreter der Bürgergemeinschaft nahmen mit Genugtuung und Dankbarkeit zur Kenntnis, daß die CSU-Gemeinderäte nach wie vor ihre Bemühungen voll unterstützen. Bei der derzeitigen SPD-Gemeinderatsmehrheit ist aber entscheidend, wer nun tatsächlich noch hinter dem Gemeinderatsbeschluß von 1985 für einen S-Bahn-Tunnel steht und bereit ist, auch die notwendigen Konsequenzen zu ziehen. Der Zeitdruck unter dem die Bundesbahn steht könnte zusammen mit einem Gegengutachten der Gemeinde Ismaning eine erfolgsversprechende Verhandlungsbasis schaffen, um die Anliegen ihrer Bürger gebührend vertreten zu können. Dieser S-Bahn-Ausbau wird nämlich sonst ortszerstörende Tatsachen schaffen, die auch ein noch so schön gestalteter Sportpark nicht aufwiegen könnte. ____ CSU - OV/R.F.

CSU - Bürgerball ein voller Erfolg

Begleitet von den schwungvollen Klängen der Ronny Feller Gelaband eröffnete Ortsvorsitzender Edgar Ihm mit seiner charmanten Gattin den Schwarz-Weiß-Ball der CSU im Bürgersaal. Die vielen tanzfreudigen Gäste ließen die beiden aber nicht lange allein und sorgten dafür, daß bis in die frühen Morgenstunden stets ein dichtes Gedränge auf der Tanzfläche herrschte. Alle waren begeistert von der Ronny Feller Band, insbesondere auch von deren "Mitternachtsshow". Weitere Höhepunkte waren der Auftritt der Ismaninger Ballettschule und die Verlosung wertvoller Preise. ____ CSU-OV / R.F.

Heute: S-Bahn zwischen Tunnel und Graben

Die SPD lädt ein:

Der Ausbau der S-Bahn zur Flughafen-Bahn wird Ismaning nachhaltig beeinflussen. Die bestmögliche Lösung ist - daran besteht entgegen anders lautender Erklärungen kein Zweifel - die Tunnellösung. Wie Sie wissen, hat die Bundesbahn dagegen jetzt vorgeschlagen, die S-Bahn im Ortsbereich in einen Graben zu verlegen. Wir fragen:

Welche Vorteile, welche Nachteile bringt eine solche Lösung ?

Um die Ismaninger Bürger zu informieren, haben wir den Projektleiter der Bahn, Bundesbahndirektor Helmut Müller, zu einer öffentlichen Veranstaltung eingeladen am Freitag, 6. Februar 1987, 19.30 Uhr, Bahnhofsgaststätte Hotel Sollor. Wir laden Sie alle recht herzlich zu diesem sicher hochinteressanten Abend ein.

Für d. Ismaninger SPD Robert Häring, Luise Stangl, Br. Rimmelspacher

Thema S-Bahn Tunnel

GEGENDARSTELLUNG zum Artikel 'Grüne Gerüchteküche' v. 23.1.87 d. Gemeinde Ismaning f. d. Ortsnachrichten

Herr Hartl, Geschäftsführer d. Gemeinde, wirft uns vor, keinen eigenen Sachbeitrag zu leisten, Halbwahrheiten zu verbreiten und uns mit unrichtigen, leichtfertigen Anschuldigungen gegen den Bürgermeister profilieren zu wollen.

Richtig ist: Daß wir bereits im Frühjahr 1984 (vorher gab es uns noch nicht) die Bürger Ismanings aufgerufen haben, sich gegen den drohenden S-Bahn Ausbau und seinen negativen Auswirkungen zur Wehr zu setzen. – Daß wir im Herbst letzter Jahres in Absprache mit unserer Kreisfraktion einen Antrag zur Unterstützung der "Ismaninger Bürgerschaft f. d. S-Bahn Tunnel" im Kreistag eingebracht haben. Der Antrag wurde aus "Formalen" Gründen mit der großen Mehrheit aller anderen Parteien abgelehnt. – Daß keine andere Partei sich so geschlossen gegen den Erdinger Flughafen und dessen Infrastruktur gewandt hat wie die Grünen und dabei auch Ismaninger Grüne aktiv mitgewirkt haben. – Daß uns auf Nachfrage im Rathaus bestätigt wurde, daß kein Mensch in der ganzen Gemeindeverwaltung an die Tunnel-Lösung glaubt. – Daß der Bürgermeister sich auf der Bürgerversammlung eindeutig für die Grabenlösung ausgesprochen und den geforderten Tunnel in das Reich der Illusionen verwiesen hat.

Weiter wirft uns Herr Hartl vor, wir hätten fälschlicherweise behauptet, daß der Bürgermeister entscheidet wann über den Antrag befunden wird.

Richtig ist: Daß wir geschrieben haben "in 3 Monaten" und nicht wie H. Hartl behauptet "nach 3 Monaten". – Daß der Bürgermeister nach der Abstimmung wortwörtlich gesagt hat: "Dann wird sich der Gemeinderat halt in 3 Monaten mit dem Antrag beschäftigen." Laut Gemeindeordnung muß innerhalb von 3 Monaten ein Antrag aus der Bürgerversammlung behandelt werden. Da jedoch der Bürgermeister bestimmen kann, wann welcher Antrag, innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Zeit, auf die Tagesordnung des Gemeinderates kommt, hat er es natürlich in der Hand, ob in 4 Wochen od. 3 Monaten darüber diskutiert wird.

Am Schluß des Artikels wirft uns H. Hartl noch mangelnde Solidarität vor.

Richtig ist: Daß wir Ismaninger Grünen voll hinter den Inhalten und Zielen der Bürgergemeinschaft f. d. S-Bahn-Tunnel stehen.

Im Übrigen sind wir der Meinung, daß sich eine Gemeindeverwaltung in einer parteipolitischen Auseinandersetzung neutral verhalten muß. Dieser Grundsatz wurde durch die polemische Stellungnahme des Herrn Hartl in den Ortsnachrichten verletzt. Die Ismaninger Grünen würden es sehr begrüßen, wenn dies ein einmaliger Vorfall bliebe.

____ OV - Die Grünen Ismaning

Bürgerstift Ismaning sucht ex. Pflegekräfte

Das Bürgerstift Ismaning, ein Alten- und Pflegeheim der Arbeiterwohlfahrt, sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine

eine ex. Pflegekraft in Ganztagsstellung

und

eine ex. Pflegekraft in Halbtagsstellung

Bewerbungen erwarten wir von Krankenschwestern (Pflegern) und Altenpflegern(innen).

Gerne sind wir bereit auch Personen, die diese beruflichen Voraussetzungen erfüllen und die letzten Jahre nicht berufstätig waren, in unser Team einzuarbeiten. Wir bieten ähnliche finanzielle und soziale Bedingungen wie im öffentl. Dienst. Interessenten wenden sich bitte an Herrn Strobl, Münchner Str. 41, 8045 Ismaning, Tel. 9690112.

Hammer-Röcke bis Größe 46

Münchner Merkur, Landkreis München-Nord, Nr. 32/1987
vom 09.02.1987

Informationsabend des SPD-Ortsvereins über ein Reizthema

Sogar der Projektleiter der Bahn favorisiert den Tunnel

aber hält ihn für unfinanzierbar – „Brauchbarer Kompromiß"

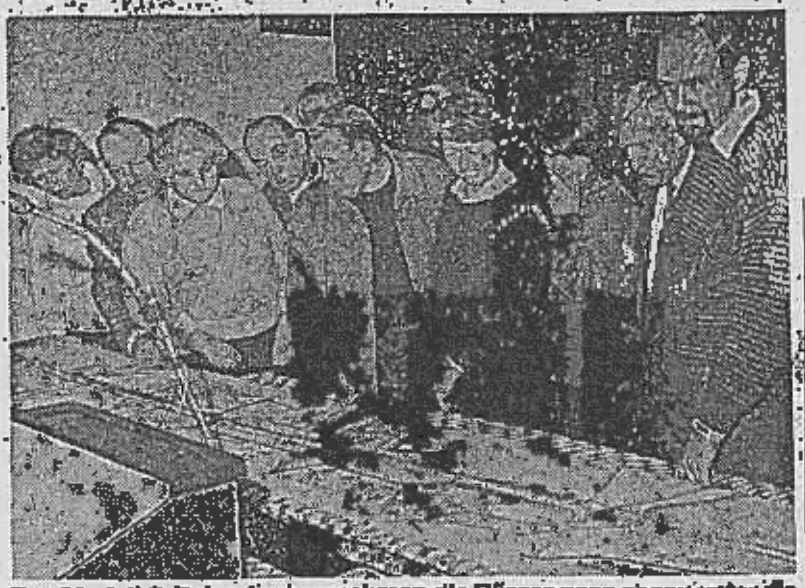
Ismaning (nk) – Der Riese heißt Bundesbahn und er bewegt sich. Davon konnten sich am Freitag abend in Ismaning rund 200 Bürger überzeugen. Eingeladen hatten die Sozialdemokraten und gekommen war auch Bundesbahndirektor Helmut Müller. Der Projektleiter für den S-Bahn-Ausbau zum Flughafen München II hatte einen Kompromißvorschlag mitgebracht. Die S-Bahn soll nach neuesten Planungen im Bereich Ismaning teilweise in einem Graben „verschwinden".

Bruno Himmelspacher, der zweite Bürgermeister, war es, der zu Beginn der Veranstaltung den Vergleich zwischen Bahn und Riese gezogen hatte. Warum? Widerstände, die sich in der Ismaninger Bevölkerung gegen einen ebenerdigen Ausbau regten, hatten die Bahn veranlaßt, nach Kompromissen zu suchen. In diesem Zusammenhang war auch ein Gutachten in Auftrag gegeben worden, das verschiedene Alternativen (ebenerdiger Ausbau, Tunnellösung) miteinander vergleichen sollte.

Und Helmut Müller ist fündig geworden. Sein Vorschlag, nachdem „Planungen sparsam und wirtschaftlich sein müssen, darüber wacht nämlich der Bundesverkehrsminister": Die S-Bahn soll teilweise in einem Graben „verschwinden". Dies habe verschiedene Vorteile. Zum einen sei die Grabenlösung erheblich billiger als ein Tunnel. Gleichzeitig blieben trotzdem alle Verbindungsstraßen von Ost nach West offen, also auch die Aschheimer, die Mayerbacher- und die Osterfeldstraße. An der Dorfstraße soll ein beschrankter Bahnübergang eingerichtet werden.

Auch in punkto Lärm biete ein Graben erhebliche Verbesserungen, so Müller, da „die Wände zum Teil 3,5 Meter hoch sind". Weiter ist in dem Kompromißvorschlag der Bahn vorgesehen, die S-Bahn-Station etwas nach Süden zu verlegen. Abschließend gestand der Bundesbahndirektor allerdings ein, daß er einer Forderung nach einem Tunnel nur beipflichten könne, nur sei dies eben nicht zu finanzieren. Deshalb sei der Graben ein brauchbarer Kompromiß.

Bei den Ismaningern hielt sich die Begeisterung in Grenzen. Alfons Ostermaier, der Sprecher der Bürgergemeinschaft für einen Tunnel, gestand zwar ein, daß eine Grabenlösung Vorteile biete, aber bei weitem nicht die eines Tunnels. Seiner Ansicht nach ist der Lärmschutz nicht optimal, das Taxetgebiet würde verschandelt, der Wertverlust bei Immobilien sei auch bei einer Grabenlösung sehr hoch. Und die Dorfstraße, so Ostermaier, „ist praktisch zu, wie sollen da die Landwirte in ihre Flur kommen?" Auch die Kostenfrage sei noch ungeklärt, deshalb müsse ein zweites Gutachten in Auftrag gegeben werden.



Das Modell S-Bahn-Ausbau nahmen die Bürger ganz genau unter die Lupe. Fotos: hm

Landkreis München-Nord, Nr. 32/87
Münchner Merkur vom 09.02.1987

Scheinbar ist es immer wieder das alte Problem: Wenn's um das liebe Geld geht, zählen viele vernünftige Argumente nichts mehr. Ein Blick nach Ismaning belegt diese These. Ruhig und bescheiden ist der Ort in Jahrzehnten gewachsen, die Bürger wollten es so und fühlen sich wohl. Da wird plötzlich ein Flughafen gebaut. Dieses Riesenprojekt muß natürlich angebunden werden. Deshalb wird die S-Bahnstrecke, die bisher in Ismaning endet, ausgebaut. Die Folge davon ist, daß der Ort zerschnitten wird. Außer der ganze Komplex verschwindet in einem rund zwei Kilometer langen Tunnel. Und da sind wir wieder beim Geld. Zwar sagt auch der Vertreter der Bundesbahn, daß ein Tunnel optimal wäre, aber wer sollte das bezahlen? Der Flughafen kostet fünf Milliarden Mark. Nur ein Prozent dieser gewaltigen Summe würde genügen, um tausenden Bürgern ihren gewachsenen Lebensraum

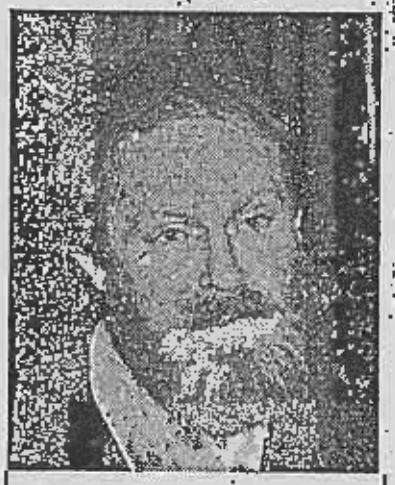
Eigentlich nur recht und billig

zu erhalten. Da ist es doch, verdammt nochmal, nur recht und billig, daß dieses Geld investiert wird. Der Freistaat Bayern und die Flughafen-Gesellschaft sind deshalb in der Pflicht. Die Ismaninger Bürger dürfen sie aus dieser Pflicht nicht entlassen. Die Forderung nach einem Tunnel muß weiter unterstützt werden.

Nikolai Kreitl

Helmut Müller: Diese Grabenlösung ist ein brauchbares Kompromiß. Aber wir bleiben auch in der Zukunft für weitere konstruktive Vorschläge von seiten der Bevölkerung offen.

Alfons Ostermaier: Wenn überall bei Umweltschutzmaßnahmen das Verursacherprinzip gelten soll, dann muß es auch in Ismaning gelten. Die Bahn muß ihren Ermessensspielraum voll sehen.



Alfred Fischer: Was kostet eigentlich der Tunnel am Flughafen? Wir wollen so gut behandelt werden, wie die Flughafen-Gesellschaft. Wir sind nicht so schwach, wir können was tun.

Heinz-Dietrich Ehmann: Bei dieser ganzen Problematik muß man doch in erster Linie die Frage nach dem Menschen stellen. Gesetz und Verordnung müssen doch lebensfähig bleiben.

Jakob Kraus sorgte für Beruhigung

Ismaning (nk) – Eigentlich hätte es ein ganz friedlicher Abend werden können. Der Ismaninger Genosse Häring hatte zwar zur lebhaften Diskussion aufgerufen, aber einige der rund 200 Bürger, die ins Hotel Soller gekommen waren, um mit Bundesbahndirektor Müller über Tunnel und Gräben zu reden, schienen darunter etwas anderes zu verstehen. Einen ersten Vorgeschmack bekam Bruno Rimmelspacher zu spüren, der eingangs der Veranstaltung schon böse Zwischenrufe erntete, weil er der Grabenlösung auch positive Seiten abgewinnen konnte. Als dann Helmut Müller an der Reihe war, drohte die Versammlungsleitung erstmals mit Abbruch, weil zeitweise der Herr von der Bundesbahn sein eigenes Wort nicht mehr verstand. Nicht viel besser ging es Gutachter Wisserodt, dessen Unabhängigkeit einige im Saal lautstark in Zweifel zogen. Jetzt war die Reihe am Jakob Kraus. Er sorgte mit einer großen Portion Humor dafür, daß sich die Gemüter wieder beruhigten.

Süddeutsche Zeitung, Nr. 35/1987,
Münchner Region, S. 19, v. 12.02.1987

S-Bahn durch Ismaning:

Die Bundesbahn in Zugzwang

Als Kompromiß angebotene „Grabenlösung" findet wenig Gefallen

ISMANING – Kein Thema beschäftigt und beunruhigt die Bürger der Gemeinde Ismaning derzeit so sehr wie der zweigleisige Ausbau und die Weiterführung der S-Bahn zum Flughafen München II. Die von Bürgermeister Erich Zeitler schon bei der Bürgerversammlung angesprochene „Grabenlösung" wurde jetzt durch Helmut Müller von der Deutschen Bundesbahn vorgestellt. Die Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel, der ein großer Prozentsatz der Ismaninger Bevölkerung angehört, sieht allerdings in dieser Grabenlösung viele Nachteile. Alfons Ostermaier, der Sprecher, verwies auf Lärm und Erschütterungen, auf Verschwendung von Grund, auf Wertminderung bei Immobilien und die Verschandelung der Gemeinde durch den Graben: „Es ist nicht einzusehen, daß wir die Opfer aufbringen sollen für eine riesengroße Flughafengesellschaft." Dies war der Schlußsatz von Alfons Ostermaier bei der Veranstaltung des SPD-Ortsvereins zu diesem Thema. Beifall der rund 200 Versammlungsteilnehmer unterstützte die Forderung nach einer Tunnellösung.

Bundesbahn-Direktor Helmut Müller, Projektleiter für den S-Bahn-Ausbau zum Flughafen München II, war mit dem Vorschlag einer Kompromißlösung nach Ismaning gekommen, die er im Modell vorstellte. Die Bundesbahn ist nun bereit, die S-Bahn im Gemeindegebiet in einen bis zu 3,50 Meter tiefen Graben zu versenken. Als Vorteile gegenüber der oberirdischen Streckenführung zählte Helmut Müller eine Reduzierung des Lärms und den Fortbestand der Ortsverbindungsstraßen auf. An der Dorfstraße/Taxotweiher würde die bisherige Halbschranke weiterhin betrieben. Der Bahnhof mit zwei oberirdischen Bahnsteigen wird etwas nach Süden verlegt, etwa in Höhe des Seidl-Kreuzweges, wo Parkbuchten, Wendeschleife, ein Omnibusparkplatz und im Norden eine Unterführung geplant sind. „Wir glauben, mit dieser Lösung einen brauchbaren Kompromiß angeboten zu haben, der nach Diskussion eventuell noch verbessert werden kann", stellte Müller abschließend fest.

Diskussionsthema war auch die Kostenfrage. Alfons Ostermaier wollte die von einem Gutachter errechnete Summe von 80 Millionen Mark für den Tunnel nicht glauben. Müller konterte mit dem Hinweis, daß der Tunnel auch dann nicht realisiert werde, wenn man nur mit 20 Millionen Mark Mehrkosten rechnen müßte.

Hatte sich die CSU Ismaning bei einem Treffen mit der Bürgergemeinschaft eindeutig für den Tunnel ausgesprochen, so riet der Vorsitzende des SPD-Ortsvereins, Robert Häring, den Besuchern der SPD-Veranstaltung, „mit den Füßen auf dem Boden zu bleiben". Wohl sei der Tunnel die optimale Lösung, man müsse sich aber doch fragen, was tatsächlich zu verwirklichen sei.

Ismanings zweiter Bürgermeister, Bruno Rimmelsbacher, nannte als wichtigen „Eckpunkt", daß der „Riese Bundesbahn in Bewegung geraten" sei. Er erwähnte den Zugzwang, in dem sich die Bundesbahn befindet, soll doch der Flughafen München II schon am 10. April 1991 eröffnet werden.

Gina Berg

Für 7,25 Millionen:

Garchinger Reaktor wird sicherer

Sechs Jahre ohne wasserrechtliche Genehmigung in Betrieb

MÜNCHEN – Die Reaktorstation der Technischen Universität in Garching bei München erhält für 7,25 Millionen Mark verbesserte Sicherheitseinrichtungen. Die Renovierung des Brandschutzes in den Versorgungskanälen kostet 1,79 Millionen Mark, die Behandlung des aktivierten Abwassers und des erwärmten Kühlwassers aufgrund von baurechtlichen Auflagen 5,31 Millionen Mark. Diese Ausgaben wurden jetzt vom Haushaltsausschuß des Landtags genehmigt.

Ein Vertreter der Obersten Baubehörde erläuterte, der Ringkanal um den Reaktor müsse durch Schotten unterteilt werden, um einen Kabelbrand löschen zu können. Dies habe die Werksfeuerwehr verlangt. Nachdem der Forschungsreaktor sechs Jahre ohne wasserrechtliche Genehmigung arbeitete, liegen nun die Auflagen des TÜV und des Landesamtes für Wasserwirtschaft vor. Von seiten der Obersten Baubehörde wurde die Verzögerung mit der „üblichen Meinungsverschiedenheit zwischen Ingenieuren" erklärt.

Das Abwassergebäude soll nun erweitert werden. Dazu kommen zwei weitere Schächte für automatische Meßgeräte. Pro Stunde fallen rund 800 Kubikmeter Kühlwasser an, das nicht wärmer als 30 Grad sein darf, sowie maximal acht Kubikmeter Wasser mit höchstens 370 Becquerel pro Liter.

BLD

Münchner Wochenblatt
vom 18.02.1987

münchner wochenblatt
Landkreisausgabe
Münchner Norden
Auflage 33.600 Exemplare

„Jetzt weiter für den S-Bahn-Tunnel!"

Von Gottfried Moeckl

ISMANING. – „Die von der Bundesbahn ins Spiel gebrachte Grabenlösung für den Ausbau der S-Bahn durch Ismaning kann nur das Vehikel sein, um zum Tunnel zu kommen. Sie zeigt, daß die Bahn zum Umdenken bereit ist. Jetzt müssen wir sie endgültig von der Notwendigkeit des Tunnels überzeugen." Alfons Ostermaier, Sprecher der Bürgergemeinschaft, will eine einvernehmliche Lösung mit der Bahn. Aber: „Wir weichen nicht vom Tunnel ab."

„Der neue Flughafen wird einer der modernsten der ganzen Welt", erklärt Ostermaier, „aber für die S-Bahn durch Ismaning sieht man beschrankte Bahnübergänge vor. Das gibt es heute nirgends mehr. Das ist ja der reinste Anachronismus, ein Relikt aus dem 19. Jahrhundert." Die Bürgergemeinschaft ist auch darüber verwundert, daß für den Tunnel der S-Bahn im Flughafenbereich 60 Millionen Mark da sind, für die Ismaninger aber scheint der Bahn jede Mark zuviel. „Die bauen einen Flughafen der Zukunft, aber durch Ismaning baut man wie vor hundert Jahren", meint Ostermaier dazu.

Was die Bürger vor allem ärgert, sind die ihrer Meinung nach überzogenen Kostenschätzungen der Bahn für den Tunnel. In Forst bei Bruchsal baut die Bahn bei ungünstigeren Bodenverhältnissen einen Tunnel, der länger, höher und breiter wird als der Ismaninger. Der Vergabepreis lag bei 65 Millionen Mark. In Ismaning soll ein kleinerer Tunnel angeblich 120 Millionen kosten. Ostermayer dazu: „Das ist doch unglaubwürdig. Ein Tunnel wäre für Ismaning die einzige Lösung, die auch wirklich zukunftsweisend ist."

ISMANING. – Alfons Ostermaier: „Alle profitieren vom neuen Flughafen. Warum soll für Ismanings Bürger kein Geld da sein?"
mw-Foto: Gottfried Moeckl

Die Gefahr die Ostermaier sieht: „Wenn der neue Flughafen das neue Tor Südeuropas zum Südosten des Globus wird, dann kommen die Passagiere auch aus Österreich, Italien, Jugoslawien. Und zwar mit dem Intercity-Zug.

Und den wird die Bahn auf der S-Bahn-Strecke direkt zum Flughafen leiten, wie sie das auch in Frankfurt macht. Auch dort hieß es anfangs, es wird nur S-Bahn-Verkehr geben. Durch einen Tunnel könnte die Bahn fahren lassen was sie will. Und sie braucht nicht das Gefühl zu haben, die Ismaninger Bürger beschwindelt zu haben."

Nr. 1

Landkreis München

Heimatzeitung und Amtsblatt für den Landkreis München – Verantwortlicher Redakteur: Nikolai Kreitl, 8046 Garching, R

Mayer (CSU) erhält Antwort auf Anfrage zum S-Bahntunnel

Minister Jaumann fühlt sich da eigentlich nicht zuständig

Notwendigkeit der Flughafen-Anbindung ausdrücklich betont

Landkreis (nk) – Antwort aus dem Wirtschaftsministerium hat jetzt der Abgeordnete Martin Mayer (CSU) auf eine Anfrage bekommen. Darin nimmt der Minister persönlich zur Problematik um den S-Bahnausbau durch Ismaning Stellung. Jaumann betonte erneut, daß die Entscheidung darüber, ob die Flughafen-S-Bahn im Ortsbereich Ismaning in einem Tunnel oder oberirdisch geführt wird, nicht bei der Bayerischen Staatsregierung, sondern ausschließlich beim Bund liegt.

Beigelegt hatte Mayer seinem Schreiben auch die Stellungnahme der Bürgergemeinschaft für einen S-Bahntunnel. Jaumann bedauerte zwar, nicht auf alle Punkte eingehen zu können, machte aber doch zu einigen Punkten konkrete Aussagen. Grundsätzlich sieht sich der Minister nicht als richtigen Ansprechpartner. „Der Freistaat Bayern ist im Planfeststellungsverfahren, nicht anders als zum Beispiel die Gemeinde Ismaning und andere Betroffene, nur einer der Träger öffentlicher Belange, dem im Verfahren die Möglichkeit einzuräumen ist, seine Interessen darzulegen, und dessen Stellungnahme in die Gesamtabwägung des Entscheidungsprozesses eingeht."

Bürger, die von dem Vorhaben betroffen sind und auf die Entscheidung der Bundesbahn zum S-Bahntunnel Einfluß nehmen möchten, sollten sich nach Ansicht des Ministers deshalb an die Bahn oder an deren Aufsichtsbehörde, das Bundesverkehrsministerium, wenden.

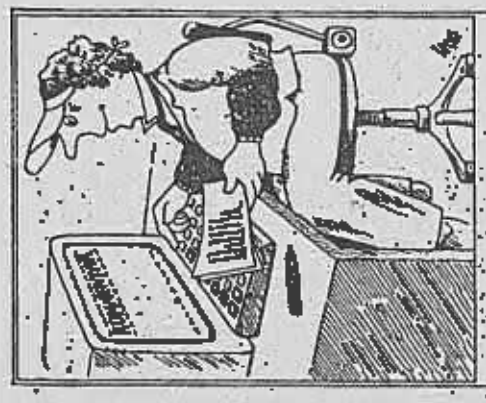
Als unbegründet zurückgewiesen hat Jaumann den Vorwurf Ostermaiers, die Bahn betrübe ein verwirrendes Zahlenspiel, das auch heute nur dem Zweck dienen soll, berechtigte Forderungen als nicht vertretbar abzulehnen". Schließlich seien in den letzten Jahren große Preisbewegungen auf dem Bausektor zu verzeichnen gewesen.

Auch zu Vorbehalten der Bürgergemeinschaft gegen das von der Bahn in Auftrag gegebene Gutachten äußerte sich der Minister. „Ich gehe davon aus, daß auch die Bediensteten der Deutschen Bundesbahn als einer dem Gemeinwohl verpflichteten Einrichtung ihre Tätigkeit nach bestem Wissen und Gewissen verrichten und kein Interesse daran haben, berechtigte Belange Dritter in unseriöser Weise zu hintertreiben."

Auf das Argument der Bürgergemeinschaft, durch die Auflassung des Flughafen Riems entstehende Gewinne sollten auch für einen Tunnel eingesetzt werden, ging Jaumann ebenfalls ein. „Nach der Verlegung des Flughafens soll das Gelände nach den Vorstellungen der Landeshauptstadt als dem zuständigen Planungsträger teilweise für Grünflächen und Erholungsgelände, teilweise für Wohn- und Gewerbezwecke genutzt werden. Beim Freistaat oder der Flughafengesellschaft entstehen daher nach der Auffassung keinerlei Gewinne."

Keinen Zweifel ließ der Minister daran, daß die Staatsregierung ein erhebliches Interesse daran habe, daß die Fertigstellung der Flughafen-S-Bahn und der für den Materialtransport notwendigen „Vorlauf-Strecke" nicht weiter verzögert wird. „Die rechtzeitige Fertigstellung ist gerade aus Gründen des Umweltschutzes dringend erforderlich und liegt im wohlverstandenen Eigeninteresse aller Bürger und Gemeinden des Münchner Nordens; andernfalls würden in diesem Bereich im Hinblick auf die für den Flughafen notwendigen Material- und Versorgungslieferungen sowie auf den Personenzubringerverkehr zum Flughafen schwerwiegende Verkehrsprobleme auftreten."

Dienstag, 24. Februar 1987
Nummer 45



Mit schönen Worten allein wird niemand den Ismaningern helfen können. Solange die Sonntagsreden über das Damoklesschwert S-Bahnausbau nicht von handfesten Anstrengungen zur Lösung des Problems abgelöst werden, solange wird es über den Köpfen der Ismaninger hängen bleiben.

Freilich, da soll sich keiner Illusionen machen, würden es die Ismaninger sehr, sehr schwer haben, den obersten schon Ausbau zu verhindern. Also bleibt vielleicht nur der Versuch, auf politischem Feld Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Bürgermeister, Gemeinderäte, Abgeordnete und wer auch immer müßten, wenn's sein muß, wie die Hausierer von Minister zu Minister oder zu sonst wem laufen: Geld muß aufgetrieben werden für einen Tunnel.

Martin Mayer schreibt Briefe und bekommt Antworten: Da weiß man wenigstens, wo man dran ist. Der Gemeinderat hat Beschlüsse gefaßt, die ist die Ausgangslage klar. Aber jetzt müssen alle nur denkbaren Hebel in Bewegung gesetzt werden. Wer es nicht versucht, hat schon verloren. Nikolai Kreitl

Sa./So., 28./Febr./1. März 1987 N 1
Nummer 49

Landkreis München

Heimatzeitung und Amtsblatt für den Landkreis München – Verantwortlicher Redakteur: Nikolai Kraitt, 8046 Garchi

Ismaning: Ein einig Rat von Tunnel-Fürsprechern

Erneuter einstimmiger Beschluß für beste Lösung

Ismaning (lih) – Einstimmig bekräftigt und wiederholt hat der Ismaninger Gemeinderat in seiner Sitzung von Donnerstag die Forderung nach einem S-Bahn-Tunnel. Der Sitzungssaal war zu diesem wichtigen Punkt mit Zuhörern voll besetzt. Die beiden Ismaninger Bürgermeister bekräftigten, daß von den drei Lösungen oberirdischer Ausbau, Graben oder Tunnel, die oberirdische Lösung wohl auch schon von der Bundesbahn begraben wurde. „Niemand hat Zweifel bezüglich der Tunnellösung als bester Lösung", so 2. Bürgermeister Bruno Rimmelspacher. „Offenbar ist beim Flughafen auch genügend Geld vorhanden." Ein Beispiel sei nur die Präsentationseinrichtung der Flughafengesellschaft für eine halbe Million Mark ohne Gebäudekosten, wie es in diesen Tagen zu lesen war. Rimmelspacher formulierte den später beschlossenen, klaren Beschlußvorschlag.

Von einer passablen Lösung überzeugt ist Korbinian Reisinger (CSU). Er wurde von Michael Sedlmair (FWG) unterstützt, der die einmütige Abstimmung im Gemeinderat herausstellte und besonders noch einmal darauf einging, daß seit Anfang Dezember das Gutachten des Büros Wisserodt versprochen war. Sedlmair sagte auch, man wolle definitiv wissen, welchen Auftrag Wisserodt hatte. „Außerdem sei von Anfang an herausgestellt, daß auf die Dorfstraße nicht verzichtet wird", war sein letzter Punkt. Für die Grünen widersprach Alexander Kügel allen seinen Vorrednern, die die Einholung eines Gegengutachtens von seiten der Gemeinde für verfrüht hielten. Er wollte unbedingt die „hervorragenden Vorschläge der Bürgerinitiative" von einem Gutachten fundiert haben und sah dafür 100 000 Mark als angebracht an. Die SPD forderte Kügel auf, deutlich zu erklären, wie weit sie gehen würde.

Der einstimmige Beschluß:

1. Der Gemeinderat hält an seiner Entschließung vom Dezember 1985 fest, in der die Tunnellösung gefordert wird, weil damit die vom S-Bahn-Ausbau verursachten Probleme am besten zu lösen sind, insbesondere sämtliche Ost-West-Verbindungen vollfunktionsfähig erhalten bleiben.

2. Die Gemeinde fordert von der DB die Vorlage des Wisserodt-Gutachtens einschließlich sämtlicher dafür erstellter und zugrundegelegter Daten.

3. Die Gemeinde erwartet von der DB, daß sie ihren eigenen Vorschlag einer Grabenlösung technisch und kostenmäßig prüfen und berechnen läßt und die Ergebnisse einschließlich der Grundlagen der Gemeinde offenlegt. Dabei ist zwischen den einzelnen Abschnitten der Grabenlösung zu unterscheiden.

4. Die Gemeinde trifft Vorbereitung, um die angeforderten Unterlagen unverzüglich nach ihrer Vorlage überprüfen zu können. Nach diesem einstimmig gefaßten Beschluß bemerkte Bürgermeister Erich Zeitler zu seinem Stellvertreter: „Nun habe ich die Hoffnung, daß auch die erregten Besucher der Bürgerversammlung merken, warum ich zögerte, über die von Herrn Ostermaier gestellten Anträge in Bausch und Bogen abzustimmen."

Freitag, 6. März 1987
Nummer 54

Pro Bahn", übrigens eine Interessengemeinschaft, die in München zu Hause ist, wird vielen Ismaningern seit gestern spanisch vorkommen. Deren Tunnel-Interpretation als „Verbannung der S-Bahn unter die Erde" deutet doch auf eine gewisse Verwirrung hin. Und dann auch noch in diesem Zusammenhang die Münchner Straße ins Gespräch zu bringen: Auf welch' verschlungenen Wegen die Damen und Herren von „Pro Bahn" da wohl gedacht haben? Daß es sich um einen verspäteten Faschingsscherz gehandelt hat, wäre aber immerhin auch noch möglich.

Pro capito?

Ernsthaft: Gedanken sind frei und jeder kann bei der Beurteilung eines Problems zu einem anderen Urteil kommen. Die Interessengemeinschaft „Pro Bahn" hat nur einen Fehler gemacht: Niemand ist in Ismaning gegen den Ausbau der S-Bahn, nur weil es sich um ein öffentliches Verkehrsmittel handelt. In Ismaning ist man einzig gegen einen oberirdischen Ausbau, weil dieser den Ort zerstören würde. Viele haben einen großen Nutzen an dem neuen Flughafen München II, für die Ismaninger könnte er dagegen fatale Folgen haben. Außer die notwendige und von niemandem bestrittene S-Bahn-Anbindung verschwindet unter der Erde. „Pro capito?" **Nikolai Kraitt**

Im Landkreis Freising die Tunnelfrage dargestellt

Hallbergmoos (sa) – Nicht nur die Forderungen der Gemeinde Hallbergmoos nach einer eigenen Haltestelle an der Flughafen S-Bahn standen im Mittelpunkt der gestrigen Live-Sendung „Zwischen Zwölf und Eins" des Bayerischen Rundfunks, sondern auch Vertreter aus Ismaning kamen zu Wort. Sie nahmen zur Problematik um den oberirdischen Ausbau der Flughafen S-Bahn Stellung.

„Unzumutbare Belastungen" sieht Alfons Ostermaier von der Ismaninger Bürgergemeinschaft für einen S-Bahntunnel auf seine Gemeinde zukommen, wenn die Untertunnelung nicht bewilligt wird. Die rund 400 Häuser links und rechts der S-Bahn würden an Wert verlieren und auch das Naherholungsgebiet Taxetweiher werde in Mitleidenschaft gezogen: „Denn in Zukunft rollen doppelt so viele Züge durch Ismaning wie heute." Es handle sich aber nicht nur um die S-Bahnen, sondern vor allem die Güterzüge stellten eine besondere Belästigung dar. Überdies verhindere ein S-Bahntunnel „die Zerreißung der Ortschaft."

Bruno Rimmelspacher, zweiter Bürgermeister von Ismaning, meldete gegenüber einer Absenkung der S-Bahn Bedenken an. „Damit sind die Umweltprobleme nicht in den Griff zu bekommen." Auch über die Ortsbildentwicklung könnte man noch nichts Genaueres sagen. „Wie bereits vor kurzem im Gemeinderat beschlossen, ist der Tunnel die beste Lösung." Nicht einzusehen war für Alfons Ostermaier die Mehrkostenfrage. „Bei den Summen, die der Flughafen verschlingt, fallen doch die Gelder für einen Tunnelbau nicht mehr ins Gewicht."

Münchner Merkur,
Landkreis München-Nord,
Nr. 54/1987 v. 06.03.1987

Ismaninger Ortsnachrichten vom 20.03.1987

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. informiert:

Die Interessengemeinschaft Pro Bahn e.V. wandte sich in Briefen an Herrn Bürgermeister Zeitler, an uns sowie an die Presse gegen die Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning.
Nachfolgend unsere Antwort vom 11.3.1987:

Sehr geehrter Herr Rößler,

Ihren Brief vom 3.3.1987 haben wir mit Interesse, aber auch Staunen, gelesen. - Da Sie offensichtlich die lokalen Verhältnisse sowie die moralischen, politischen und juristischen Gegebenheiten im Zusammenhang mit dem S-Bahnausbau durch Ismaning nicht kennen, versuchen wir, Sie dem derzeitigen Stand der Diskussion etwas näher zu bringen.

1. Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. versteht sich nicht als "contra Bahn", sondern als "pro Bahn". Uns ist weder ein Mitglied unseres gemeinnützigen Vereins, noch einer der rund 6000 Unterschriftengeber für die Tunnelforderung (zwei Drittel der Ismaninger Wahlberechtigten) bekannt, der anders als wir denkt.
2. Was Ihre Begründung für die Ablehnung des geforderten S-Bahntunnels durch Ismaning angeht, z.B. wegen angeblicher Attraktivitätsverluste der S-Bahn bei älteren oder auch ängstlichen Mitbürgern, so beweisen die vielen und langen S-/U-Bahntunnelstrecken in der BRD (München, Hamburg, Berlin, Stuttgart, Frankfurt und anderswo), glatt das Gegenteil. - Im übrigen nennt gerade die DB für unterirdische Bahnhöfe als herausragende Vorzüge deren Beliebtheit bei jung und alt, weil sie
   - gute Zugänglichkeit auch für Behinderte und Alte bieten (eigene Anmerkung: das ist bei oberirdischen S-Bahnhaltestellen nicht überall der Fall, siehe z.B. S-Bahnhaltestelle Zorneding).
   - idealen Schutz und Unterstand vor Hitze, Kälte, Wind und Nässe gewähren.
3. Den von uns geforderten S-Bahntunnel halten sowohl der Regionale Planungsverband München, das Positivgutachten für den Münchner Norden und last but not least sogar die DB für die beste Lösung. Das bestätigte Herr Helmut Müller, Leitender Direktor der DB, am 6.2.1987 u.a. ausdrücklich auf der von Ihnen besuchten Veranstaltung. - Die alles entscheidende Frage im Zusammenhang mit dem Tunnel ist die der Finanzierung.
4. Im Erdinger Moos entsteht z.Z. der modernste Flughafen der Welt, ein Flughafen, der auch der fernen Zukunft Rechnung trägt. Die Baukosten in Höhe von 5 bis 6 Mrd DM spielen dafür eine untergeordnete Rolle. - Sogar ein Tunnel von rd. 1800 m Länge für S-Bahn und S-Bahnhof wird dort unter ungünstigsten geologischen Bedingungen gebaut; der Vergabepreis für den Rohbau beträgt ca. 80 Mio DM. Was ist der Grund für diesen enormen Bauaufwand mitten im Moos? Optimal und, wie bereits erwähnt, zukunftsgerecht soll der gesamte Flughafenkomplex errichtet werden, selbstverständlich auch sein S-Bahnhof. Wirtschaftlich vertretbare und billigere Lösungsvorschläge sowohl für die gesamte Flughafen-Baumaßnahme als auch für die S-Bahnstation dort wurden seinerzeit von den Entscheidungsträgern (Bund, Freistaat Bayern und München) abgelehnt. Weil damals versäumt wurde zu sparen, soll jetzt die Ismaninger Bürgerschaft dafür büßen. Das ist nicht einzusehen! - Die Ismaninger Bürgerschaft als Betroffene fordert zu recht, daß die S-Bahn durch Ismaning ebenfalls optimal und zukunftsgerecht ausgebaut wird.
5. Verursacht durch den Bau dieses Flughafens "München 2", soll die S-Bahn quer durch Ismaning zweigleisig ausgebaut und über die Ortsmitte hinaus verlängert werden. Die Baumaßnahme ist geplant ohne hinreichende Rücksicht auf die Belange der Bevölkerung, des Umweltschutzes, der Planungshoheit der Gemeinde, ohne Berücksichtigung des Schienenverkehrs der Zukunft durch Ismaning. Sogar einen antiquierten, beschränkten Bahnübergang, eine völlig unzeitgemäße Gefahrenquelle für Fußgänger, Radfahrer und Kfz-Lenker an der Nahtstelle zum häufig besuchten Naherholungsgebiet des Ortes, versucht uns die DB als Fortschritt zu verkaufen! - Sowohl der Flughafen München 2" als auch der Ausbau der S-Bahn dorthin, werden mit Hilfe von Steuermitteln finanziert. Es ist völlig unvertretbar, Steuermittel zum Schaden der Bürger auszugeben. - Keinesfalls kann hingenommen werden, daß, im krassen Gegensatz zu den Baulichkeiten für den Flughafen "München 2", die S-Bahn durch Ismaning weder für den Augenblick optimal noch der Zukunft angemessen, ausgebaut wird.
   Bei dieser von Ismaning zu keiner Zeit geforderten S-Bahn-Baumaßnahme spielen, im Gegensatz zum Flughafen "München 2", die Mehrkosten für einen Tunnel in Höhe von nur 20 bis 30 Mio DM plötzlich und völlig unverständlich eine ganz außerordentlich große Rolle.
   Sie müssen wissen, die S-Bahn Linie 3 endet derzeit eingleisig kurz vor der Ortsmitte; die Züge fahren langsam in den Ort ein und aus, sie verkehren meistens im 40-Minuten-Takt.
   Zur Zeit bietet die DB eine völlig unzureichende kurze Grabenlösung an, deren wichtigste Nachteile (auch im Vergleich zur jahrelang vorgeschlagenen oberirdischen Lösung) immer noch folgende bleiben:
   - die Zerschneidung und Verschandelung des Ortes durch Graben und Brückenbauwerke
   - die Entwertung des Naherholungsgebietes Taxetweiher und Taxetwald
   - erheblich mehr Lärm gegenüber dem heutigen Ausbauzustand und zwar entlang der gesamten S-Bahnausbaustrecke (Heute: ca. 30 dB (A) im Mittelungswert, künftig 55 dB (A) im Mittelungswert, das entspricht einer Lärmzunahme um das Fünffache!)
   - erhebliche Minderung des Verkehrs- bzw. des Wirtschaftswertes von rd. 400 Häusern entlang der S-Bahnausbaustrecke
   - keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Ismaning. Der geplante beschränkte Bahnübergang an der Dorfstraße bedeutet im Hinblick auf die künftige häufige Zugfolge sogar eine Verschlechterung gegenüber der derzeitigen Situation
   - die ungenügende Berücksichtigung des zu erwartenden Zugverkehrs durch Ismaning der mittleren und fernen Zukunft. Die DB gibt außerdem keinerlei schriftliche Zusicherung, daß in Zukunft nicht auch Intercity- und ähnliche Züge durch Ismaning rollen werden.

   Verhältnisse, wie sie z.B. in Gröbenzell und anderswo herrschen, sind bei neuen Bahn-Planungen nicht mehr zumutbar! - Nur der von uns geforderte Tunnel kann die drohende Beeinträchtigung der Umwelt und des Ortsbildes vermeiden. Auch das Problem des Park-and-Ride-Platzes ließe sich damit elegant und umweltfreundlich beseitigen. Denn selbst bei einer Grabenlösung kann Ihr Vorschlag einer Tiefgarage aus Platzgründen nicht realisiert werden. Eine derartige Tiefgarage müßte übrigens die DB finanzieren. - Mit einem Tunnel wird nicht, wie bei einem Graben, wertvoller Grund und Boden verbraucht, sondern im Gegenteil dazu gewonnen. Das ist Umweltbewußtsein, wie wir es verstehen.
6. Da auch für den Ausbau der Bahn durch Ismaning das Verursacherprinzip gilt, müssen selbstverständlich alle mit dem Ausbau zusammenhängenden Kosten von der DB bzw. nach den bestehenden Gesetzen getragen werden. - Und was die Angemessenheit der Mehrkosten für den geforderten Tunnel angeht, so muß sich die DB unter vielen anderen Gesichtspunkten gegen den derzeitigen Ausbauvorschlag auch einmal vor Augen führen, daß die von der S-Bahnausbaumaßnahme ausgehende und bereits angesprochene Minderung des Verkehrswertes für rd. 400 Häuser entlang der S-Bahnstrecke ca. 40 Mio DM ausmacht. Dieser Betrag ergibt sich, wenn man den Wert einer Immobilie pauschal auf DM 500.000,– festsetzt, daraus 20% für die Minderung errechnet und diesen gewonnenen Wert mit 400 multipliziert. Ein uns vorliegendes Gutachten geht von einer Minderung sowohl des Verkehrs- als auch des Wirtschaftswertes bis zu 25% aus. Die in unserer vorläufigen Rechnung zugrunde gelegten Werte sind bewußt niedrig angesetzt, die Minderung des Wirtschaftswertes ist noch gar nicht enthalten.
7. Das Problem Münchner Straße hat nichts mit der Finanzierung und Gestaltung des S-Bahnausbaus durch Ismaning zu tun, es muß auf andere Art gelöst werden. Eine Verbesserung der Situation zeichnet sich für die Zukunft ab.

Wie Sie sehen, ist die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. "pro Bahn", allerdings in dem Sinne, daß Technik dem Menschen und nicht der Mensch der Technik dienen muß.

Sehr geehrter Herr Rößler, wir hoffen und sind eigentlich überzeugt davon, daß es Ihnen unsere vorstehende Argumentation möglich macht, sich bei der DB und in der Öffentlichkeit für unsere Tunnelforderung einzusetzen und sich unserem Leitspruch anzuschließen:
GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN S-BAHNTUNNEL!

Ismaning, den 16.3.1987 ---- A.Ostermaier (Sprecher)

Einstellung einer Verwaltungsangestellten

Die Gemeinde Unterföhring stellt zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Verwaltungsangestellte mit überwiegender Schreibdienstfähigkeit in Ganztagsbeschäftigung neu ein. Gute Kenntnisse in Steno- und Maschinenschreiben sind Voraussetzung. Erwünscht sind ferner praktische Erfahrungen in der Verwaltungsarbeit, möglichst bei kommunalen Dienstherren oder bei anderen Dienststellen der inneren Verwaltung.
Die Einstellung erfolgt unter Berücksichtigung der fachlichen Ausbildung und der bisher ausgeübten Tätigkeit in Vergütungsgruppe VIII bis VI b BAT.
Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen (Lebenslauf, Zeugnisse, Lichtbild) sind unter Angabe des möglichen Dienstantritts bis spätestens 3. April 1987 bei der Gemeinde Unterföhring, Rathaus, Münchner Straße 70, einzureichen.
Gemeinde Unterföhring ---- Lässig, 1. Bürgermeister

Bauernmöbel Brennermühle
T: 08123/811 od. 1234/Geöffn.: Fr., Sa. 10-18 U.; So. Besichtigg.

Aquarien 200 u. 300 ltr., zu verkaufen.
Telefon: 964433 u. 966819

2 Physikstudenten, 8 + 10 Semester, ruhig, Nichtraucher suchen 2—Zimmerwohnung bis 800,– DM incl. in Ismaning oder Garching. Tel.: 089 / 69 130 24

Schöne Mode macht Spaß

Markenbrillen sehr preiswert!
Drickl's Brillenladen · Ismaning · Korbinianspl. 12

Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel schreibt an Jürgen Warnke nach Bonn:

Verkehrsminister soll jetzt eingreifen

Das Wisserodt-Gutachten liegt noch immer nicht schriftlich vor – BI fordert Einblick

Ismaning (mm) – Still ist es in letzter Zeit um den geforderten S-Bahn-Tunnel in Ismaning geworden. Eigentlich zu still. Seit Dezember warten Bürgerinitiative und Gemeinde auf ein schriftliches Exemplar des sogenannten Wisserodt-Gutachtens. Die Initiative hat jetzt einen Hilferuf an den Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke gerichtet.

„Wir wollen nicht unterstellen, daß hier eine gezielte Absicht vorliegt", spielt die Bürgerinitiative in ihren Brief an den Minister mit unüberhörbarem Unterton an. Man wolle nur nicht, daß die Ismaninger Bürger ohne ihr Einvernehmen vor vollendete Tatsachen gestellt werden. Das Wisserodt-Gutachten war im Dezember vergangenen Jahres der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Von der Bundesbahn in Auftrag gegeben, behandelt es Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Lösungen, ob Graben, oberirdisch oder Tunnel. Obwohl die Grabenlösung im Dezember ausgeschlossen worden sei, habe die Bundesbahn in der Zwischenzeit diese Möglichkeit wieder in die Diskussion eingebracht, ohne jedoch „nachprüfbare und detaillierte Informationen über Technik und Kosten" zu bringen.

Die bisher bekanntgewordenen Vorstellungen zur Grabenlösung seien unzureichend, weil Ismaning ähnlich gravierende Nachteile wie bei einem oberirdischen Ausbau hinnehmen müßte. An den Bundesminister richtet die Initiative die Bitte, das Verfahren für den Ausbau der S-Bahn zum Flughafen München 2 zu beschleunigen und auf die Bahn einzuwirken, damit die Initiative möglichst bald die „vollständigen und nachprüfbaren Unterlagen, bzw. die erstellten Gutachten" in die Hand bekommt.

Planungsstand keine Berücksichtigung

Der derzeitige Planungsstand berücksichtige nicht hinreichend das Gemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetz, weil weder einer Verbesserung der Ismaninger Verkehrsverhältnisse nach Art und Umfang noch einer verkehrstechnisch einwandfreien Planung Rechnung getragen werde.

Münchner Merkur,
Landkreis München,
Nr. 103/1987 v. 06.05.87

!

Flughafen: 4,6 Mrd. Mark plus Extras

Die Flughafen-Gesellschaft gibt die neuen Baukosten des Airports im Erdinger Moos mit 4,6 Milliarden Mark an. Wie berichtet, hatte Stadtkämmerer Dieter Grundmann am Montag von einem Gesamtaufwand von über sechs Milliarden Mark gesprochen. Die Flughafen-Gesellschaft räumt jedoch ein, daß in ihrer Kalkulation Fracht- und Flugzeughallen, Service-Einrichtungen und ein Hotel noch nicht enthalten seien. Diese Bauten würden später an Mieter weitergereicht.

MM, München
06.09.87

– 133 –

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prumaner, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Haas-Pfarrn-Str. 1c, Postfach 820 529, Telefon 089/422426. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prumaner.

27. JAHRGANG — FREITAG, 15. MAI 1987 — NUMMER 20

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. informiert !

Im folgenden bringen wir unseren Brief vom 24.4.87 an den Bundesminister für Verkehr, Herrn Dr. Jürgen Warnke, zur Kenntnis.

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

wir wenden uns heute mit der dringenden Bitte an Sie, Ihren Einfluß geltend zu machen, das Verfahren für den S-Bahnausbau durch Ismaning zum Flughafen "München 2" zu beschleunigen.

Trotz aller gebotenen Eile besteht seit Monaten ein Stillstand in der Diskussion zwischen DB und der Bürgerschaft Ismanings für eine bestmögliche, zukunftsgerechte und umweltfreundliche Lösung des Aus- und Neubaus der Bahnstrecke durch Ismaning.

Wie Ihrem Hause ja bekannt ist, hat die DB-Direktion München ein Gutachten zum Kostenvergleich für einen oberirdischen Ausbau/Tunnellösung bestellt. Die Ergebnisse des Gutachtens wurden im November 1986 vom Gutachterbüro Wissrodt dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit mündlich vorgestellt. Die schriftliche Fassung dieses Gutachtens war für Dezember 1986 zugesagt. Trotz mehrmaliger Anfragen fehlen bis zum heutigen Zeitpunkt diese Unterlagen. Das Gutachtenmaterial ist die Voraussetzung für eine sachgerechte, objektive Diskussion in angemessener Zeit für alle im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahn durch Ismaning Beteiligten und Betroffenen. Wir wollen nicht unterstellen, daß hier eine gezielte Absicht vorliegt, die Ismaninger Bürger ohne ihr Einvernehmen vor vollendete Tatsachen zustellen. Andernfalls sind weitreichende Planungsänderungen mit Sicherheit nicht auszuschließen, die u.a. zwangsläufig zu einer von uns nicht gewollten Verzögerung des bahnseitigen Flughafenanschlusses führen würden. Obwohl das mündlich vorgestellte DB-Gutachten für den Ausbau der Bahn durch Ismaning eine Grabenlösung ausschließt, hat in der Zwischenzeit die DB-Direktion München eine 'Grabenlösung' in die Diskussion eingebracht, zu der nachprüfbare und detaillierte Informationen über Technik und Kosten ebenfalls fehlen. Der derzeitige Planungsstand berücksichtigt nicht hinreichend das Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG), weil weder einer Verbesserung der Ismaninger Verkehrsverhältnisse nach Art und Umfang noch einer verkehrstechnisch einwandfreien Planung Rechnung getragen wird. Dagegen orientiert sich die DB bei ihrer Planung einseitig und ausschließlich an Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

Sehr geehrter Herr Minister, wir bitten Sie, ja appellieren an Sie, darauf zu dringen, daß uns in kürzester Zeit von der DB hinsichtlich Kosten und Technik die vollständigen und nachprüfbaren Unterlagen bzw. die erstellten Gutachten zur Verfügung gestellt werden.

Für Ihre Bemühungen verbindlichen Dank im voraus.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Alfons Ostermaier (1.Sprecher) Dr. J.David (2.Sprecher)

Informationsschrift

Im März 1986 stellten wir unsere Informationsschrift vor 'Warum fordert die Ismaninger Bürgerschaft einen S-Bahntunnel ?'

Nicht zuletzt wegen unserer Schrift sah sich die DB veranlaßt, umfangreiche Gutachten in Auftrag zu geben, das seit 1974 laufende Planfeststellungsverfahren für einen oberirdischen Ausbau der Bahn durch Ismaning einzustellen und eine Grabenlösung vorzuschlagen.

Nach einem Jahr Diskussion um einen Bahntunnel durch Ismaning ist es nun an der Zeit, daraus resultierende neue Erkenntnisse bzw. ergänzende Erläuterungen in unsere Informationsschrift aufzunehmen.

Ab heute stellen wir Ihnen in loser Folge die "1.Ergänzung der Informationsschrift - Warum fordern die Bürger Ismanings einen S-Bahntunnel ? " vor. – Besitzer unserer Informationsschrift bitten wir, den folgenden Text auf Seite 13, 7. Absatz nach dem 2. Satz einzufügen. Es geht um den künftigen Reise-Zugverkehr durch Ismaning.

"Aus der SZ vom 13.3.87 entnehmen wir, daß die Abgeordneten des Bayer.Landtags, Herbert Huber und Hans Spitzner, in einem Brief an den Bayer.Ministerpräsidenten fordern: "Eine eigenen Bahnlinie soll Freising mit dem neuen Flughafen verbinden." Die beiden Abgeordneten halten zugunsten der strukturschwachen Regierungsbezirke Niederbayern und Oberpfalz eine direkte Anbindung des Flughafens 'München 2' von Regensburg bzw. Passau über Landshut und Freising für notwendig. Der Zusammenhang zwischen der Anbindung des Flughafens 'München 2' an die Bahnlinie Freising/Landshut und unserer Forderung nach einem S-Bahntunnel durch Ismaning läßt sich leicht erklären, insbesondere unter Berücksichtigung der DB-Planung für den Bereich des Intercity- bzw. des künftigen Interregio-Systems sowie des Euro-City-Zug-Netzes.

In die Zukunft gedacht erscheinen uns speziell auf den Luftverkehr mit 'München 2' abgestimmte Reisezugverbindungen direkt über den Ostbahnhof München (unter Auslassung des Münchner Hbf) über Ismaning nach Norden bzw. nach Süden wirtschaftlich sinnvoll und deshalb auch sehr wahrscheinlich, z.B.

a) spätestens ab Rosenheim (Verb. nach Wien,Salzburg,Tirol, Triest)
b) spätestens ab Simbach (Verbindungen nach Wien, Linz)
c) spätestens ab Passau (Verbindungen nach Wien, Linz)
d) spätestens ab Regensburg (Verb. n. Nürnberg u.v.a. Städte)

Dieser Direkt-Zugverkehr zum Flughafen spart Zeit, Geld u. fördert die politische und wirtschaftliche Bedeutung der Region wie des ganzen Landes. Die Überlegungen der Abgeordneten Huber und Spitzner können wir nachvollziehen.

Die DB-Direktion München sowie das Bundesverkehrsministerium bestreiten bisher, daß jemals mehr und/oder andere Züge als die derzeitig geplanten S-Bahnen plus zwei Güterzüge pro Tag durch Ismaning rollen werden, geben jedoch keine schriftliche Zusicherung, daß durch Ismaning auch in ferner Zukunft erhöhter Zugverkehr absolut ausgeschlossen ist. Weil diese Zusicherung fehlt, muß entsprechenden Überlegungen und Planungen der DB für den möglichen und wahrscheinlichen Zugverkehr der mittleren und fernen Zukunft beim Ausbau der Bahn durch Ismaning voll Rechnung getragen werden. Alfons Ostermaier

Ismaninger F.D.P.

Am 8.5.87 traf sich der Vorstand der Ismaninger F.D.P. zu einer Diskussion über die S-Bahntunnellösung. Man ist sich einig, daß nur die Tunnellösung Ismaning vor schweren Belastungen schützen kann. Ein Vertreter der Unterföhringer F.D.P., Herr Ihrig (Mitglied im Kreisvorstand) nahm mit großem Interesse an der Sitzung teil. Richter

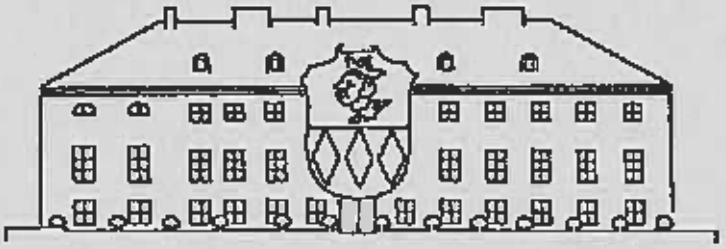
Initiative rechnet nach

Schätz-Kosten für Tunnel in Zweifel gezogen

Ismaning (mm) – Zweifel an den Kostenberechnungen für den S-Bahn-Tunnel, den die Ismaninger fordern, hat die Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel. Nach Auswertung der vor kurzem vorgelegten schriftlichen Ausarbeitung des sogenannten Wisserodt-Gutachtens, stellt die Inititiative ihre eigenen Schätzungen denen des Gutachters gegenüber. Die Bundesbahn habe anfangs die Mehrkosten für den Ausbau mit Tunnel auf über 250 Millionen Mark geschätzt, später auf 150 Millionen und jetzt sei sie bei 80 Millionen Mark gelandet. Die Initiative hält auch diese Zahl für überhöht, weil die Kostenschätzung auf nicht haltbaren Annahmen beruhe. So sei zum Beispiel weder eine zusätzliche zwei Meter dicke Unterwasserbetonsohle noch eine kostentreibende Wende-Abstellanlage im Tunnelbereich notwendig. Außerdem habe das Gutachten die beim ebenerdigen Ausbau entstehenden Mehrkosten für die Unter- und Überführungen von rund 30 Millionen Mark nicht berücksichtigt.

Münchner Merkur,
Landkreis München,
Nr. 145/1987 vom 29.06.87,
S. N1

Ismaninger Ortsnachrichter



mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Prinzo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 830 525, Telefon 089/422426, Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

27. JAHRGANG — FREITAG, 3. JULI 1987 — NUMMER 27

Halbzeit-Klausur der SPD-Fraktion

Zur Halbzeit der Gemeinderats-Wahlperiode 1984 - 90 hielt die SPD-Fraktion auf einer Klausurtagung Rückschau auf das bisher Erreichte und steckte zugleich die Ziele für die kommenden Jahre ab. Auf drei Schwerpunktgebieten - Umwelt, Verkehr, Gesamtentwicklung - wurde intensiv und fruchtbar diskutiert und beschlossen.

Grabenlösung der Bundesbahn unzureichend

Die von der Bundesbahn vorgeschlagene Grabenlösung für den Ausbau der S-Bahn hält die SPD-Fraktion für unzureichend. Sie bringt zwar eine Verbesserung gegenüber der ursprünglich geplanten oberirdischen Gleisführung, bleibt aber weit hinter der optimalen Lösung eines Tunnels zurück. Die Fraktion unterstützt daher mit Nachdruck die Forderung der Bürgergemeinschaft nach einer bestmöglichen Lösung. Denkbar ist eine kombinierte Graben-Tunnel-Lösung, wie sie die Bürgergemeinschaft ins Gespräch gebracht hat. Bezweifelt werden auch die von der DB in den Raum gestellten Mehrkosten für einen Tunnel von 80 Millionen DM. Ein vom Gemeinderat in Auftrag gegebenes Gutachten soll hier Klarheit schaffen.

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. informiert:

DB-Gutachten für Tunnel in Ismaning?

Im Auftrag der DB wurde ein Gutachten erstellt und jetzt mit einer halbjährigen Verspätung vorgelegt. - Der Tunnel ist klarer Favorit, wenn auch die teuerste Lösung - und da scheiden sich die Geister: Die DB begann bei den Schätzungen der Mehrkosten eines Tunnels gegenüber dem ebenerdigen Ausbau mit 250 Mio DM, nannte später 150 Mio DM und ist jetzt bei 80 Mio DM gelandet.

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. hält auch diese letzte Schätzung nach genauer Prüfung für weit überzogen, da die Kostenvergleiche auf nicht haltbaren Annahmen basieren: So ist z.B. weder eine zusätzliche zwei Meter dicke Unterwasserbetonsohle noch eine kostentreibende Wende-Abstell-Anlage im Tunnelbereich erforderlich. - Außerdem wurden beim ebenerdigen Ausbau die für einen objektiven Vergleich anzusetzenden Mehrkosten von rd. 30 Mio DM für Überführungen/Unterführungen nicht berücksichtigt. Auch die drastische Erhöhung des Lärmpegels bei einem ebenerdigen Ausbau oder einer Grabenlösung wurde weder aufgezeigt noch bewertet. Die Deutsche Bundesbahn, die Gemeinde Ismaning und die Bürgergemeinschaft sind sich einig, daß ein Tunnel die optimale Lösung für Ismaning ist. - Eine zukunftsgerichte Tunnellösung - möglicherweise auch in sinnvoller Kombination mit einem Graben - liegt also im Interesse aller Beteiligten.

Ismaning, den 29.6.1987 — A.Ostermaier (Sprecher)

Gutachten der Gemeinde Ismaning zu Grundwasser und S-Bahn:

Tunnel kostet 25 Millionen weniger als Bahn berechnet

Bürgermeister Rimmelspacher präsentiert Gemeinderat Zahlen

Ismaning (nk) – Die Grundwasserverhältnisse im Bereich Ismaning sind nicht mit denen auf dem Flughafengelände München II zu vergleichen. Dies ist das Ergebnis eines von der Gemeinde Ismaning in Auftrag gegebenen Gutachtens. Dadurch werden wesentliche Aussagen des Wisserodt-Gutachtens (Auftraggeber Bundesbahn) im Zusammenhang mit dem Ausbau der S-Bahn erschüttert.

Das Wisserodt-Gutachten beurteilte einen oberirdischen Ausbau der S-Bahn im Bereich Ismaning im Vergleich zu einer Tunnellösung. Dabei kamen die Ingenieure zu dem Ergebnis, daß ein Tunnel rund 80 Millionen Mark Mehrkosten verursachen würde. Hauptgrund: Die Grundwasserverhältnisse würden eine komplizierte Unterwasserbetonbauweise erfordern. Diese Aussage wurde von der Interessengemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel angezweifelt. Die Gemeinde hatte deshalb ein eigenes Gutachten in Auftrag gegeben, um festzustellen, ob Wisserodt von richtigen Rahmenvoraussetzung ausgegangen war. Bürgermeister Rimmelspacher (Erich Zeitler ist zur Zeit im Urlaub) präsentierte dem Gemeinderat am Donnerstag abend das Ergebnis: „Im Gutachten der Bundesbahn sind für den Tunnel 25 Millionen Mehrkosten zuviel berechnet worden, weil Unterwasserbeton nicht erforderlich ist. Diese Aussage erschüttert die Aussagekraft des gesamten Gutachtens." Bestätigt wurde allerdings eine andere Aussage des Wisserodt-Gutachtens. Durch den Ausbau der S-Bahn wird es zwar in einzelnen Bereichen Ismaning zu einem erheblichem Anstieg des Lärms kommen, aber insgesamt werden die gesetzlich verankerten Höchstwerte nicht überschritten.

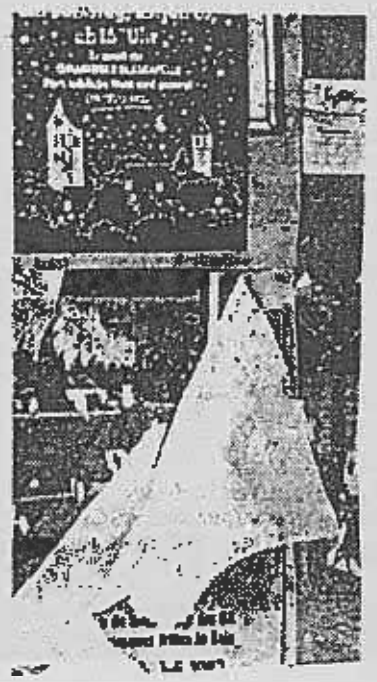
Nicht zugestimmt hat der Gemeinderat einer Aufsplitterung des Planfeststellungsverfahrens für den S-Bahn-Ausbau. Die Bahn hatte vorgeschlagen, in einem ersten Schritt den nördlichen Abschnitt Fischerhäuser bis zur Grünfleckstraße zu behandeln und im zweiten Schritt den gesamten Ismaninger Ortsbereich.

Dies wurde mit der sachlichen Begründung zurückgewiesen, eine Entscheidung über den Haltepunkt Fischerhäuser und damit über die dortige Park & Ride-Anlage sei von seiten der Bahn noch nicht getroffen worden.

Wortel der Woche

„Generalunternehmer schieben doch nur das Geld ein und dann gehen sie Gassi."

SPD-Gemeinderat Max Kellner zum Thema „Bau einer Dreifachturnhalle in Ismaning".



Die Zeit des Nachdenkens geht weiter. Weder die Ismaninger, noch die Bundesbahn haben wohl vor der Sommerpause alle Trümpfe aufgedeckt. Ob's ein einfacher Graben, ein komfortabler Graben, ein Tunnel mit Graben oder nur ein Tunnel wird, weder Projektleiter Müller noch Bürger oder Gemeinderäte wissen wohl, wohin die S-Bahn-Reise am Ende gehen wird. Aber mit jedem Tag werden die Spielräume enger, denn die Zeit drängt. Spätestens Ende 1987 oder Anfang des Jahres 1988 muß die Bahn das Planfeststellungsverfahrens einleiten. Und dann werden Nägel mit Köpfen gemacht. Was vorher nicht in die Planungen der Bahn eingeflossen ist, das wird später nur schwerlich nachzuschieben sein. Beide Seiten, Gemeinde und Bahn, bewegen sich. Mit einer Portion Standhaftigkeit und einer Prise Nachgeben wird ein taktisches Musterbeispiel für das Ringen um eine Lösung geboten. Die Bahn weiß, ohne die Hilfe der Gemeinde ist der Fertigstellungstermin nicht zu halten. Die Ismaninger wissen, daß die Bahn darauf Rücksicht nehmen will, aber im Ernstfall nicht muß. Deshalb schaffet bis jetzt keiner auf Stur. Daß ein Tunnel nun doch billiger wird, als angenommen, könnte für Projektleiter Müller der Steigbügel sein, um die Planungen in dieser Richtung anzugehen. Auf ihn kommt es an, Taktik hin oder her. Die Zeit des Nachdenkens geht weiter. Nikolai Kreitl

— 137 —

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/42 24 28. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

27. JAHRGANG | FREITAG, 23. OKTOBER 1987 | NUMMER 43

Die Ism.Bürgergem.für S-Bahntunnel e.V. informiert!

Im Mai 1987 legte die DB - mit einiger Verzögerung - ihre Gutachten über die Varianten für den Ausbau der S-Bahn durch Ismaning zur Einsicht vor. Unsere Einwände konnten jedoch damit nicht ausgeräumt werden. - Aufgrund unserer Anregungen holte die Gemeinde Ismaning zur Überprüfung der Aussagen in den DB-Gutachten erste gutachtliche Stellungnahmen ein. Sie liegen seit Mitte Juli 87 vor, bestätigen unsere Vorbehalte u.erschüttern die Argumente der DB schwer: - Herr Prof. Dr.-Ing.Rudolf Floss,der die Aussagen über die Bodenverhältnisse in Ismaning überprüfte,kommt zu dem Ergebnis,daß die Ismaninger Gegebenheiten nicht vergleichbar sind mit denen im neuen Flughafen u. sich allein deshalb Baukosten in Höhe von rd.25 Mio DM einsparen lassen. - Herr Dr.Stetter,der die Aussagen hinsichtlich Lärm u.Erschütterungen überprüfte, kommt zu dem Ergebnis,daß sich gegenüber der bestehenden Situation "zum Teil starke Pegelerhöhungen von mehr als 10 dB(A)" ergeben werden, die der Mensch "in etwa als Verdoppelung der Lautstärke" empfindet.Er weist außerdem nach,daß künftig um den Faktor 2 bis 3 "stärkere Erschütterungen zu erwarten sind als nach DIN 4150 für Wohngebiete zulässig ist." Eine vollständige Abhilfe kann nur mittels Unterschottermatten oder Massefedersystem in Verbindung mit einem festen Untergrund u.einem Betonmantel erreicht werden. - Diese gutachtlichen Stellungnahmen kennt selbstverständlich auch die Deutsche Bundesbahn. In Folge der geänderten u.wissenschaftlich untermauerten Randbedingungen für den Bau eines S-Bahntunnels durch Ismaning sowie wegen unserer bekannten Einwendungen gegen den bestehenden Grabenvorschlag,erwarten wir, daß die DB der Gemeinde Ismaning schon bald einen neuen,einen umweltverträglichen u.zukunftsgerechten Vorschlag zum Ausbau der S-Bahn unterbreiten wird. - Wir werden auch diesen kritisch würdigen u.darüber berichten. - Erfreulich: Die Planung für den vollständigen ebenerdigen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning scheint endgültig vom Tisch zu sein! - GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN S-BAHNTUNNEL! - Alfons Ostermaier

---

Streibl übt Kritik an Bürgerinitiative

Flughafen-S-Bahn wird verhindert

Finanzminister verweist in Ismaning auf regionale Wirtschaftsförderung

ISMANING – Scharfe Kritik an der Bürgerinitiative, die eine Tunnelröhre für die S-Bahn durch Ismaning fordert, hat der bayerische Finanzminister Max Streibl geäußert: Während einer Veranstaltung in Ismaning bedauerte Streibl, daß ausgerechnet die Fertigstellung des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels zum neuen Flughafen durch die Bürgerinitiative verhindert werde. Es sei deshalb auch nicht möglich, bereits während der Errichtung des Flughafens Baumaterial über die Schiene zu befördern. Darüber hinaus verzögerten sich durch die Verhinderung des S-Bahn-Baus weitere Anbindungsvarianten, beispielsweise der Ringschluß der S-Bahn nach Erding. Er hoffe, so sagte Streibl, daß bald eine einvernehmliche Regelung gefunden werde und die neue S-Bahn-Strecke zusammen mit dem neuen Flughafen im Herbst 1991 in Betrieb genommen werden könne.

Streibl versicherte in Ismaning, daß der Neubau des Flughafens vor allem der einheimischen Industrie und dem Handwerk gute Auftragschancen eröffne. Die 100 Aufträge, die bisher erteilt worden sind, seien fast ausschließlich an mittelständische bayerische Unternehmen vergeben worden. Das Volumen der bisherigen Aufträge belaufe sich auf 550 Millionen Mark. Bis Ende dieses Jahres werden nach Darstellung Streibls Arbeiten im Wert von weiteren 350 Millionen Mark vergeben.

Ausführlich widmete sich Streibl in Ismaning den Finanzhilfen, mit denen die Staatsregierung den Landkreis München und seine Gemeinden unterstützt. Sie haben in den letzten beiden Jahren Schlüssel- und Finanzzuweisungen von 51 Millionen Mark erhalten. Für die Krankenhausfinanzierung sind 1985/86 32,5 Millionen Mark in den Landkreis München geflossen. Zum Bau und Unterhalt der Gemeinde- und Kreisstraßen wurden 13,2 Millionen Mark aus Kfz-Steuermitteln bereitgestellt. Schließlich vergab die Landesanstalt für Aufbaufinanzierung in den letzten vier Jahren Darlehen in Höhe von 80 Millionen Mark in den Landkreis München. Mit dieser Wirtschaftsförderung wurden Investitionen im Wert von 175 Millionen unterstützt, die über 1000 neue Arbeitsplätze im Gefolge hatten. ow

SZ 11.11.1987 od.
12.11.1987

Veranstaltung der Ismaninger CSU am Dienstag abend im Bürgersaal mit Max Streibl:

Minister verurteilt die Bürgerinitiative

Forderung nach einer Tunnellösung soll den Ausbau der S-Bahn verhindert haben

Ismaning (jvf) – Kein Verständnis kann Bayerns Finanzminister Max Streibl für die Ismaninger „Bürgerinitiative für einen S-Bahn-Tunnel" aufbringen. Auf einer Versammlung der örtlichen CSU im Ismaninger Bürgersaal am Dienstag abend bedauerte er, daß ausgerechnet durch die Ismaninger Bürgerinitiative die umweltfreundliche S-Bahn verhindert werde.

Minister Streibl sorgte in Ismaning für Furore. Foto: Metz

Da die Fertigstellung des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels zum Flughafen verhindert würde, sei es nicht möglich, so Streibl, während der Errichtung des Flughafens Baumaterial über die Schiene zu transportieren, was eine höhere Belastung der Straße mit sich bringe. Streibl hofft, daß bald eine einvernehmliche Regelung zum S-Bahn-Bau gefunden wird, damit die Strecke rechtzeitig vor der im Herbst 1991 geplanten Inbetriebnahme des Flughafens fertiggestellt werden könne.

In bezug auf den neuen Flughafen betonte der Finanzminister, daß das Bauvorhaben vor allem der einheimischen Industrie und dem Handwerk gute Auftragschancen gäbe. So konnten die bisher erteilten 100 Aufträge fast ausschließlich an mittelständische bayerische Unternehmen vergeben werden.

Hervorgehoben wurden vom Finanzminister die umfangreichen Leistungen des Freistaates Bayern für die Gemeinde Ismaning. Ismaning hat 1986 und 1987 etwa 450 000 Mark an Schlüsselzuweisungen erhalten. Der Landkreis und die kreisangehörigen Gemeinden erhielten im gleichen Zeitraum 25 Millionen Mark.

Als eine wichtige Voraussetzung zur Durchführung der Bauvorhaben der Kommunen bezeichnete Streibl die beachtlichen Leistungen des Freistaates für kommunale Investitionsmaßnahmen. So wurden der Gemeinde Ismaning aus Mitteln des kommunalen Finanzausgleichs von 1984 bis 1986 Zuschüsse von über 1,5 Millionen Mark bewilligt.

Lobende Worte fand der Finanzminister auch für die von der Bundesregierung geplante Steuerreform. Die Regierung hätte damit die steuerpolitischen Weichen für den Übergang in die 90er Jahre gestellt. Die Steuersenkungen seien in der Geschichte der Bundesrepublik einmalig.

Überhaupt habe sich die Lage nach Meinung von Max Streibl wieder stabilisiert. Die „Schuldenexplosion" aus Zeiten der SPD/FDP-Regierung sei korrigiert, die Investitionslücke allerdings noch nicht ganz geschlossen.

In seinen Ausführungen zur Sicherheitspolitik bezeichnete Streibl den Polizisten-Doppelmord in Frankfurt als „Beginn eines Bürgerkrieges". Streibl: „Unsere Sicherheitskräfte sind nicht dazu da, sich zusammenschießen zu lassen, sondern sollen den Bürger vor Verbrechen schützen."

Münchner Merkur Nr. 261/1987 v. 12.11.87, S. XI

Münchner Merkur
Nr. 261/1987
v. 12.11.1987
S. H1

Es könnte möglich sein, daß die Rede von Max Streibl von jemandem geschrieben worden ist, der die Gegebenheiten in Ismaning nicht kennt. Dann müßte der Finanzminister denjenigen aber anweisen, in Zukunft sorgfältiger zu arbeiten. Denn ein Punkt in der Rede des Ministers war ganz einfach falsch und stellt die Realitäten auf den Kopf. Nicht die Bürgerinitiative verhindert den Ausbau der S-Bahn zum Flughafen, sondern die ursprünglich vorgelegte Planung der Bundesbahn machte einen zügigen Ausbau der Schienenstrecke unmöglich.

Dinge stehen auf dem Kopf

Es ist einfach nicht wahr, daß ein paar Querulanten den Weiterbau der S-Bahn verhindern. So klang dies nämlich bei Minister Streibl an. Die Bürgerinitiative brachte vor rund zwei Jahren den Stein ins Rollen, aber längst steht der gesamte Gemeinderat, die Bürgermeister und die ganze Bevölkerung hinter der Erkenntnis: Ein oberirdischer Ausbau hätte für den gewachsenen Ort Ismaning eine Zerstörung alter Strukturen bedeutet, hätte große Belastungen für die Bevölkerung gebracht. Es müssen nicht extra die zahllosen Argumente aufgezählt werden. Die Planer bei der Bundesbahn haben auch schon lange eingesehen, daß der ursprünglich vorgesehene Ausbau nicht realisierbar ist. Das Ringen um Kompromisse hält noch an. In diesem Zusammenhang als Minister in einer Rede so undifferenziert die Schuld einer Bürgerinitiative zuzuweisen, zeugt nicht gerade von großer Sachkenntnis des Ministers. Beziehungsweise des Redenschreibers.

Nikolai Kreitl

Die S-Bahn bringt Ismaning um sein Dorfbild

Zum Artikel in der SZ vom 11. 11., „Flughafen-S-Bahn wird verhindert":

Daß in der Politik vielfach wirtschaftliche Interessen über das menschliche Wohlergehen gestellt werden, ist hinlänglich bekannt. Deutlich wurde diese Tatsache wieder einmal auf der Veranstaltung in Ismaning, auf der sich Bayerns Finanzminister Max Streibl über den Ausbau der S-Bahn zum neuen Flughafen München II äußerte. Oder wie ist sonst die Kritik des Ministers an der Ismaninger Bürgerinitiative zu verstehen, die durch ihr Engagement für eine Tunnelröhre durch den Ort die Fertigstellung der S-Bahn zum Flughafen verhindere?

Wie schön, daß durch den neuen Flughafen der einheimischen Industrie und dem Handwerk eine gute Auftragslage eröffnet wird. Aber daß durch einen oberirdischen Ausbau der S 3 Ismaning brutal in zwei Hälften zerschnitten würde und von heute auf morgen der Ort seinen dörflichen Charakter verlöre, darüber verlor der Minister kein Wort. Ganz zu schweigen von den betroffenen Bewohnern, die durch einen oberirdischen Ausbau der Bahn in unzumutbarer Weise belästigt würden.

So kann nur einer reden, der weit ab vom Schuß wohnt und durch die Entwicklung selbst nicht betroffen ist. Wie hätte Minister Streibl wohl reagiert, wenn er in unmittelbarer Nähe der Bahnlinie sein Haus hätte? Vielleicht wären von den Finanzhilfen für den Landkreis München, auf die Streibl so stolz verwies, längst die entsprechenden Beträge abgezweigt worden, um die im Vergleich zum oberirdischen Ausbau um lediglich 25 Millionen Mark teurere Röhre tatsächlich zu realisieren. Weil dem nicht so ist und menschliche Belange keine Rolle zu spielen scheinen, wird wohl noch einiges Wasser die Isar hinunterfließen, bis über den endgültigen Ausbau der Bahn zum Flughafen München II entschieden worden ist.

Henno Heintz
Fröttmaninger Straße 10a
8045 Ismaning

SZ vom 20.11.87

Kompromiß oder weiter wortgetreu dem Motto der „Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel"? Denn „jetzt wird's ernst" – so war der Informationsabend im Ismaninger Bürgersaal überschrieben.

In den vergangenen Jahren hat die Bürgergemeinschaft in ihren Gesprächen und Verhandlungen mit Bahn und Gemeinde immer wieder bewiesen, daß sie bei aller berechtigter Forderung nach einem Tunnel gesprächsbereit und realistisch geblieben ist. Das ist in der jetzigen Phase nicht anders. Wie sagte Alfons Ostermaier? „Tunnel fordern geht ganz gut – aber man muß auch einen finden, der zahlt." Im Grunde geht es jetzt wirklich nur noch ums Geld, für die Tunnellösung rund 60 Millionen Mark extra zum Ausbau der Strecke. Das ist isoliert gesehen eine Menge – aber im Vergleich zu den Gesamtkosten des Flughafens ein Klacks: mit fünf bis sechs Milliarden wird derzeit gerechnet.

Würde man von jedem der geschätzten elf Millionen Passagiere im Flughafen II ein Fünf-Mark-Stück kassieren, wären die Tunnel-Millionen innerhalb eines Jahres in der Kasse. Das rechnete Bruno Rimmelspacher vor. Die Relation zeigt, daß die Summe nicht utopisch ist.

Christoph Poschenrieder

Münchner Merkur

Nr. 276/1987

vom 26.11.1987

S. N 1

Information von der S-Bahn-Tunnel-Initiative

‚Wer anschafft, soll auch dafür zahlen'

Zahlenbasis: Tunnel-Graben-Modell vorgestellt

Ismaning (cp) – Alfons Ostermaier kehrte es einfach einmal um: „Wer anschafft, zahlt." Nicht nur Worte, sondern „gefälligst so schnell wie möglich Taten" sollten die Politiker folgen lassen, sagte der Sprecher der Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel im sehr gut besuchten Bürgersaal am Dienstag abend in Ismaning. Ostermaier präsentierte aber auch das neueste Ergebnis der intensiven Verhandlungen mit der Bundesbahn: ein kombiniertes Graben-Tunnel-Modell.

Damit, so Ostermaier, habe man zum ersten Mal eine gemeinsame „unumstrittene Zahlenbasis" gefunden. Das heißt, die Bundesbahn und die Bürgergemeinschaft sind sich einig, daß dieses Modell in der Verwirklichung Mehrkosten von rund 27 bis 29 Millionen verursachen würde. Die Kombination sei, und das betonte Ostermaier mehrmals, weder eine *Lösung* des Problems, noch ein *Vorschlag* der Bundesbahn, die nach wie vor keine müde Mark für Graben-, Tunnel- oder irgendeine andere Lösung herausrücken will.

So sieht das Kombi-Modell aus: bei der Kreuzung der Taxetstraße geht die Strecke in den Graben, verläuft entlang des Weihers bis zur Dorfstraße im Tunnel, von dort im Graben bis zum Seidl-Kreuz-Weg und verschwindet von hier bis hinter die Mitterfeldstraße wieder im Tunnel, von wo sie sich im Graben langsam wieder an die Oberfläche arbeitet. Damit wäre der Bahnhof unterirdisch, in den geschätzten Kosten jedoch noch nicht enthalten.

Da wurden natürlich besonders die Anwohner der Taxetstraße mißtrauisch. Sprecher befürchteten Lärmbelästigungen in dem Grabenbereich, besonders durch die beschleunigenden S-Bahnzüge sowie von den lauten Güter- und Intercity-Zügen. „Ich kann verstehen, daß Sie dieses Ergebnis für vernünftig halten, aber für uns ist das keine Lösung. Sie haben von uns einen größeren Auftrag – das ist zuwenig." Worauf Ostermaier nochmals betonte, dies sei keine Lösung, sondern eher Ausgangspunkt für weitere Verhandlungen. „Aber wir sind aufgefordert, uns Gedanken zu machen, da wir sonst am Ende gar nichts bekommen", gab er zu bedenken. Immerhin konnte die Bürgergemeinschaft der Kombi-Variante vier Vorteile abgewinnen: Flächengewinn, verminderte Lärmbelästigung, Möglichkeit der Verhinderung der Erschütterungen und keine Zerschneidung des Ortes. Die sogenannte erweiterte Grabenlösung, bei der es überhaupt keine Tunnel-Abschnitte gibt, sei dagegen „keine Diskussionsgrundlage".

Erinnernd an den Besuch des Finanzministers Max Streibl vor kurzem in Ismaning sagte Ostermaier: „Die Verantwortung für die Verzögerung beim S-Bahn-Bau tragen nicht wir oder die Gemeinde, die liegt bei der Bundesbahn." Und die lasse sich offensichtlich Zeit. Bis jetzt seien keine Grundstücksverhandlungen mit Landwirten und auch keine Aufschlußbohrungen durchgeführt worden, meinte der Sprecher der Bürgergemeinschaft.

Auch Bürgermeister Bruno Rimmelspacher, der als Gastredner die Gemeinde in gewohnt ausgefeilter Weise vertrat, stellte fest, die Bahn könne „schon morgen" mit dem Ausbau beginnen, wenn die Lösung für die Gemeinde akzeptabel sei. Bisher lehne die Bahn aber alles ab, weil es nicht finanzierbar sei. Rimmelspacher: „Das allerschlechteste Argument überhaupt." Sollte die Gemeinde zahlen, fragte er und antwortete deutlich: „Ein klares Nein". Wer die Umwelt beeinträchtige, müsse auch dafür aufkommen. Beispiel: Attraktivität des Verkehrsmittels S-Bahn. Schon jetzt komme die Hälfte der geparkten Autos am Bahnhof aus den Landkreisen Freising und Erding. Daher fordert die Gemeinde eine Haltestelle in Fischerhäuser.

Als „Mindestforderung" an die Bundesbahn-Planer bezeichnet:

Gemeinderat macht sich für Tunnel-/Graben-Modell stark

Grabenlösung abgelehnt – „Das werden harte Verhandlungen"

Ismaning (nk) – Der Gemeinderat Ismaning unterstützt die von der örtlichen Bürgerinitiative jüngst vorgestellte kombinierte Tunnel-/Grabenlösung für die Flughafen-S-Bahn im Ortsbereich Ismaning. In einem einstimmigen Beschluß am Donnerstag abend wird diese Lösung an die Adresse der Bundesbahn als „Mindestforderung" bezeichnet. Die von der Bahn vorgeschlagene Grabenlösung wird als „zu kurzsichtig" abgelehnt.

„Städtebaulich schlecht": Zweiter Bürgermeister Bruno Rimmelspacher (SPD) ließ in der Sitzung keinen Zweifel daran, daß die Gemeinde die „modifizierte Grabenlösung" der Bahn ablehnt. Zur Begründung führte er als ein Beispiel den Bahnhofsbereich an (siehe Wort der Woche), dessen Gestaltung er hart kritisierte. Auch den Bereich am Taxel und damit den Weiher sieht Rimmelspacher gefährdet, wenn die ausschließliche Grabenlösung der Bahn verwirklicht würde. Einzige Verbesserung im Vergleich zur ebenerdigen Lösung seiner Ansicht nach: „Die Verbindungen von West nach Ost bleiben erhalten." Alle Sprecher der verschiedenen Fraktionen unterstützten die Ablehnung der Grabenlösung.

Positiv eingestellt ist dagegen der Gemeinderat gegenüber der kombinierten Tunnel-/Grabenlösung, die die Bürgerinitiative ausgearbeitet hat. Rimmelspacher skizzierte den Vorschlag: Von Norden aus gesehen würde die Trasse vor der Osterfeldstraße abtauchen in einen Graben, ab der Mitterfeldstraße würde dieser Graben einen Deckel bekommen, der Bahnhof liege danach ebenfalls unter der Erde, im Bereich der Krautgartenstraße (Graben) müßten noch Verbesserungen angebracht werden, zur Dorfstraße hin würde der Graben wieder tiefer, im Bereich des Weihers erhielte der Graben wieder einen Deckel, im Süden der Gemeinde liefe die Trasse wieder oberirdisch. Diese Lösung, so Rimmelspacher, sei angesichts „der Bedeutung der Flughafen-S-Bahn notwendig und vertretbar".

Zur Kostenfrage fand Rimmelspacher klare Worte. „Wer den Bau dieser Flughafen-S-Bahn verursacht und veranlaßt, mag für die Kosten aufkommen." Klarer Adressat dieser Worte: die Flughafen München GmbH. Diese sei nach dem Verursacherprinzip verpflichtet zu zahlen. Bürgermeister Erich Zeitler (SPD) stellte sich voll hinter diesen Standpunkt. Es sei nicht die Aufgabe der Gemeinde Ismaning, für ein Bauwerk zu zahlen, das dem Flughafen München 2 nütze. Allerdings werde sich die Gemeinde nicht verschließen, Kosten zu übernehmen, die aus gesetzlichen Verpflichtungen entstehen. Grundsätzlich müsse die Finanzierungsfrage zwischen Bund, Flughafen GmbH und Bahn abgewickelt werden. Trotzdem wird die Gemeinde unverzüglich Finanzierungsgespräche mit der Regierung von Oberbayern, dem Bayerischen Wirtschaftsministerium, der Obersten Baubehörde und der Flughafen GmbH beginnen. Zeitler wagte eine Prognose: „Das werden harte Verhandlungen." Am gestrigen Freitag wurde der Bürgermeister bereits in der Regierung wegen der Kosten vorstellig.

Nach Angaben von Bruno Rimmelspacher ist damit zu rechnen, daß „vielleicht heuer" noch, spätestens aber im Januar 1988, mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ‚S-Bahn im Ortsbereich' zu rechnen ist".

Münchner Merkur, Nr. 280/1987 v. 05./06.12.87, – Landkreisteil München Nord – Seite N1

Ob es klug ist, mit einer Mindestforderung in entscheidende Verhandlungen zu gehen? Auf alle Fälle können die Ismaninger für sich in Anspruch nehmen, daß ihre Mindestforderung, die Flughafen S-Bahn im Ortsbereich in einen kombinierten Tunnel/Graben zu legen, ehrlich und realistisch ist. Auch eine Form von Verhandlungsmasse, mit der sich arbeiten läßt. Ein anderes Pfund, mit dem sich „wuchern" läßt, ist die absolut notwendige Fertigstellung der S-Bahn-Anbindung bis zum Jahr 1991. Dann nämlich soll der Flughafen München II in Betrieb gehen. Und wer dann auf der Straße diesen Airport erreichen will, wird schon kurz nach Verlassen der Landeshauptstadt mit dem Haare-Raufen beginnen, nach der Hälfte der Strecke das Auto, den Rest der Welt und die Flughafenbauer im besonderen verfluchen und kurz vor dem Ziel sehnsüchtig seiner verpassten Maschine nachblicken. Er wird nämlich nicht rechtzeitig in München 2 ankommen, weil auf den Straßen das Chaos ausbricht. Eine Tatsache, die zwar von höheren Stellen unwahrscheinlich gut ignoriert wird, deshalb aber nichts vor ihrer Brisanz verliert. Die Straßenanbindung des neuen Flughafens ist ein Schildbürgerstreich ersten Ranges, das weiß jeder. Wer's nicht glaubt, ein Anruf in den Rathäusern des Münchner Nordens genügt.

Deshalb, lieber Ismaninger Bürgermeister Zeitler, kann die Parole für die anstehenden Verhandlungen nur lauten: Hart am Wind für den Tunnel/Graben streiten und keine Abstriche zulassen. Alles andere wäre äußerst unklug. Nikolai Kreitl

Wortlaut der Woche

„Sammelsurium mit ein bißchen Alibigrün."

Ismaninger 1. Bürgermeister Rinnelsacher (SPD) über die Planungen der Bahn für den Bahnhofsbereich („Grubenlösung").

Wg. Tunnel

MdL Mayer schreibt Minister Streibl

Ismaning (mm) – Jetzt wird der bayerische Finanzminister Max Streibl in Sachen Tunnel auch von seinem Parteifreund, dem Landtagsabgeordneten Martin Mayer (CSU), „in die Mangel" genommen: Mayer setzt sich in einem Schreiben an den Minister für eine Klärung der Finanzierung des Ismaninger Anliegens ein, beispielsweise durch einen höchstmöglichen Zuschuß vom Freistaat. Streibl soll auch, so Mayer, überprüfen lassen, ob die Flughafengesellschaft als Verursacher zur Kasse gebeten werden kann. Der Freistaat hält 51 Prozent der Gesellschafts-Anteile (Bund 26, München 23 Prozent).

Anzeige

Auf jeden Fall könne das Planfeststellungsverfahren erst eingeleitet werden, wenn der Gemeinderat auf der Grundlage verläßlicher Finanzdaten entschieden hat – wie auch immer. Mayer möchte auch geklärt haben, wieviel die Gemeinde Ismaning bei den verschiedenen Lösungsmodellen nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften zuschießen müßte.

Münchner Merkur
Nr. 280/1987
v. 05./06.12.1987
Seite N 1
(Landkreisteil)

Erhalten Sie eine Kleinanzeige im ANZEIGEN-FORUM Tel. 08131 / 18 18

ANZEIGEN FORUM

Rolle Information im AF
Auflage insgesamt 56.396

☎ 08131 / 18 18
Postfach 1660, 8060 Dachau

3. Woche - 21. Januar 1988
18. Jahrgang

Freising, Eching, Garching, Ismaning, Neufahrn

Ismaninger Bürger lehnen "Grabenlösung" für S-Bahn ab

Ismaning (eb) - Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für den S-Bahntunnel e.V. hat sich jetzt ganz entschieden gegen die von der Bundesbahn - offensichtlich als Kompromiß - vorgeschlagene "Grabenlösung" ausgesprochen. Nach dieser Konzeption soll die durch Ismaning führende S-Bahnstrecke lediglich tiefer, also in einen "Graben" gelegt werden, um unangemessenen Lärm, der von den Anlagen ausgeht, von den Bürgern abzuwenden. Dies erscheint den Ismaningern jedoch nicht ausreichend. Sie fordern eine Untertunnelung des Ortsbereichs.

"Wir müssen davon ausgehen, daß die Deutsche Bundesbahn in den nächsten Wochen mit der "Grabenlösung" das Planfeststellungsverfahren eröffnen wird," heißt es in einem Aufruf der Bürgergemeinschaft an die Ismaninger Bevölkerung. "Wir haben eine gute Chance, mehr zu gewinnen als die Deutsche Bundesbahn anbietet!"

Die Bürgergemeinschaft empfiehlt, sich zur Durchsetzung ihrer Forderungen mit einem Widerspruch an den Planfeststellungsverfahren, die für die Grabenlösung angelaufen sind, zu beteiligen. Man erhofft sich von einer solchen Aktion eine wesentliche Verstärkung des Standpunktes der Gemeinde, die die von der Bundesbahn favorisierte Grabenlösung ebenfalls ablehnt.

Die Bürgergemeinschaft wird in allernächster Zeit eine Versammlung abhalten, in der die Bürger angeleitet werden sollen, juristisch fundierte Widersprüche gegen die geplante Grabenlösung einzulegen. Sie hat zu diesem Zweck alle Bürgerinnen und Bürger Ismanings gebeten, sich aktiv zu engagieren und, soweit sie sich dazu imstande fühlen, bei der Aktion mitzumachen.

"Lassen wir nicht die Deutsche Bundesbahn und andere über uns entscheiden, sondern nehmen wir unser Recht wahr, unsere engste Heimat, Ismaning, in unserem Sinne zu gestalten!" fordert die Bürgergemeinschaft.

!

MM / Nr. 19 Mo, 25. 1. 1988

Briefe an die Redaktion

„Sprecher suchen, der auf Polemik verzichtet"

Finanzministerium über Tunnel-Initiative

Zum Artikel in Ihrer Ausgabe vom 7. 1. 1988 „Minister ignoriert Tatsachen"

Die in Ihrem Artikel in der Ausgabe vom 7. 1. 1988 „Minister ignoriert Tatsachen" wiedergegebenen Äußerungen des Sprechers der Ismaninger „Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel", Alfons Ostermaier, bringen keinerlei neue Sachinformationen zum Thema, sondern nur die diffuse Aneinanderreihung von Zitaten und Behauptungen, die nicht zusammenpassen. Richtig ist,

– daß Herr Staatsminister Dr. Streibl gegenüber dem Sprecher der Bürgergemeinschaft, Herrn Ostermaier, anläßlich einer öffentlichen Veranstaltung in Ismaning auf die abweichenden Planungen der Bundesbahn verwiesen hat (das sind ja bekannte Fakten, dafür kann der Minister nichts!),

– daß er gleichwohl eine weitere Prüfung des Anliegens der Bürgergemeinschaft zugesagt hat und

– zu diesem Zweck ein ausführliches Gespräch von Beamten des Staatsministeriums der Finanzen mit Herrn Ostermaier veranlaßt hat.

Wie Herr Ostermaier von „Mehrkosten für den Flughafen" bis zur endgültigen Fertigstellung von 3500 Mio. DM sprechen kann, ist unerfindlich. Die Gesamtinvestitionskosten für den Flughafen betragen zum Preis- und Planungsstand 1986 4,6 Milliarden DM – gegenüber 3,5 Milliarden DM im Jahr 1984.

Herrn Staatsminister Dr. Streibl vorzuwerfen, er sei nicht ausreichend informiert und ignoriere Tatsachen, ist absurd und ungerecht. Der Vorwurf fällt auf den Sprecher der Bürgermeinschaft zurück, der die Hilfsbereitschaft des Ministers mit Füßen tritt. So wird die Bürgergemeinschaft nicht weiterkommen. Vielleicht sollte man sich einen Sprecher suchen, der auf Polemik verzichtet und in sachlicher Auseinandersetzung Anstand wahrt.

E. Stelzer
Pressereferent
im Bayer. Finanzministerium

Münchner Merkur

Vorwürfe zurück

Zum Leserbrief „Sprecher suchen, der auf Polemik verzichtet (25. Januar) erreichte uns folgender Brief:

Den Ausführungen von E. Stelzer, Pressereferent im Bayer. Finanzministerium ist anzumerken:

1. Es ist heute müßig darüber zu rechten, ob die Mehrkosten für den Flughafen MUC II gegenüber der Ursprungsplanung näher bei zwei oder bei vier Millionen Mark liegen werden. Wir wissen es nicht, und das Bayer. Finanzministerium kann es auch nur prognostizieren: die Zukunft wird den Betrag jedoch exakt ausweisen. Bei der bisherigen Kostenexplosion für den Flughafenbau sind selbst Kosten einer Größenordnung von sieben Milliarden Mark nicht auszuschließen, was bereits der Kämmerer der Landeshauptstadt München im Münchner Merkur vom 5. Mai 1987 befürchtet.

2. Seinen Darstellungen ist hinzuzufügen, daß Minister Max Streibl nun genaue Kenntnis darüber besitzt, daß außer von „einigen Ismaninger Bürgern" (das sind rund zwei Drittel der Ismaninger Wahlberechtigten) die Tunnelforderung bzw. die Kombination von Tunnel und Graben erhoben und unterstützt wird vom Ismaninger Gemeinderat in seiner Gesamtheit, von allen Abgeordneten unseres Wahlkreises, vom Regionalen Planungsverband, von den Gutachtern das sog. „Positivgutachtens" für den Münchner Norden und vom Bund Naturschutz.

b) daß die Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e. V. den Bau der Flughafen-S-Bahn weder verhindert noch verzögert.

c) daß es, im Gegensatz zu seinem Brief vom 9. Dezember, voraussichtlich doch noch Möglichkeiten für eine allseits erwünschte einvernehmliche Lösung gibt.

3. Den Vorwurf der Polemik sollte man im Interesse der Sache fallen lassen. Statt dessen bitte ich Herrn Stelzer, sich verstärkt den Sachproblemen zuwenden, denn nur so kann die dringend notwendige einvernehmliche Lösung gefunden werden.

Alfons Ostermaier
Sprecher der Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e. V.

Münchner Merkur Nr. 26/1988
vom 02.02.1988, S. N2

Ismaninger Bürgergemeinschaft hat mächtigen Verbündeten:

Ministerpräsident Strauß für eine Tunnel-/Grabenlösung

Regierungschef schreibt wegen Flughafen-S-Bahn an Minister

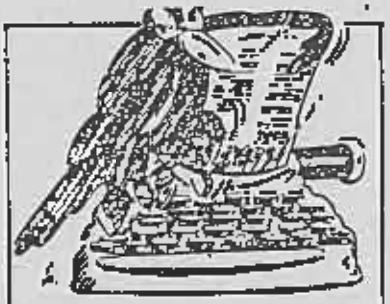
Ismaning – Einen mächtigen Verbündeten für ihr Anliegen hat jetzt die „Ismaninger Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel" in Franz Josef Strauß gefunden. Der Ministerpräsident machte in einem persönlichen Schreiben an den Sprecher der Gemeinschaft, Alfons Ostermaier, kein Hehl daraus, daß er das Ismaninger Anliegen (kombinierte Tunnel-/Grabenlösung im Ortsbereich) unterstützt.

Seit dem Herbst 1985 kämpft die Bürgergemeinschaft gegen den ursprünglich vorgesehenen ebenerdigen Ausbau der Flughafen-S-Bahn im Ortsbereich. Die damaligen Planungen hätten eine faktische Zweiteilung des gewachsenen Ortes Ismaning bedeutet. Viele wichtige Ortsverbindungsstraßen wären einfach verschlossen worden, Landwirte zum Beispiel hätten unzumutbare Umwege in Kauf nehmen müssen, um zu ihrer Flur zu gelangen. In zähen Verhandlungen und vielen Gesprächen zwischen Bahn, Bürgergemeinschaft und Gemeinde Ismaning konnten die Planer überzeugt werden, daß ein ebenerdiger Ausbau unzumutbar ist. Mittlerweile bietet die Bahn eine Grabenlösung an.

Im Vorfeld der entscheidenden Planfeststellungs-Phase hatte sich die Bürgergemeinschaft im November 1987 an den Ministerpräsidenten mit der Bitte um Unterstützung für die Tunnel-/Grabenlösung gewandt. Mit „großer Freude" konnte jetzt Alfons Ostermaier die Antwort von Strauß entgegennehmen. Der CSU-Vorsitzende wörtlich: „Ich würde es sehr begrüßen, wenn mit der nun vorgeschlagenen (von der Bürgergemeinschaft, Anm. d. Red.) Kombination von Graben und Tunnel eine für alle Seiten akzeptable Lösung gefunden wäre." Ostermaier wörtlich: „Aufgrund dieser Aussage unseres Ministerpräsidenten haben wir doch große Hoffnung, daß die Bundesbahn vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch auf unseren Lösungsvorschlag eingeht." Vor allem deshalb, so Ostermaier, weil Strauß mitgeteilt habe, daß er in einem Brief seinen Parteifreund, Bundesverkehrsminister Warnke, nachdrücklich gebeten habe, sich der Ismaninger Sache persönlich anzunehmen. Gleichzeitig bittet der Ministerpräsident den bayerischen Finanzminister Streibl in einem Schreiben, die Gemeinde Ismaning bei einer möglichen Finanzierung oder in der Frage von Zuschüssen zu unterstützen.

An die Adresse der Bundesbahn stellt die Bürgergemeinschaft im Zusammenhang mit dieser neuen Situation aber klar: Falls die Bahn das Planfeststellungsverfahren auf der Basis der technisch und kostengeprüften Kombination von Tunnel-/Graben durchführt, erhebt die Bürgergemeinschaft keine Einwendungen gegen die Baumaßnahme. Die Planänderungswünsche müssen aber voll berücksichtigt sein. Denn die von der Gemeinschaft vorgeschlagene Tunnel-/Grabenlösung „ist eine Minimalforderung, von der wir keine Abstriche zulassen werden". Da dürfe von der Bahn nichts mehr „getrickst" werden.

Falls die Bahn mit der Grabenlösung in die Planfeststellung gehen wolle, kündigte Alfons Ostermaier eine Flut von Einsprüchen Ismaninger Bürger an. Der Sprecher zuversichtlich: „Wir werden eine vierstellige Zahl erreichen." Nikolai Kreitl



Weil Fasching ist, wollen wir's einmal von der humoristischen Seite nehmen: Verschiedenen hohen Herrn in den diversen Ministerien, wenn sie's noch nicht begriffen haben, schlägt die Stunde der Erkenntnis. Im Ismaninger Taxetwald, draußen vor der Stadt, sitzen keine bösen Buben, die der lieben Bahn das ach so knappe Geld aus Jux und Tollerei aus der Tasche ziehen wollen. Und vor den Toren der Stadt sitzen auch keine Hinterwäldler, die im luftleeren Raum schöne Tunnelträume spinnen, welche keiner ernst nehmen kann. Vor den Toren der Stadt (es darf nicht wahr sein, murmelt man in den diversen Ministerien) sitzen rechtschaffene Leute, die für eine vertretbare Sache streiten. Und weil dies so ist, hat jetzt (es ist Fasching, wir bitten um Verzeihung) der Ober-Indianer aus seinem Wigwam an der Prinzregentenstraße den Stammesfürsten Streibl/Warnke entsprechende Rauchzeichen gegeben. „Wolle ma se rei lasse. . . ?" N.K.

!

Münchner Merkur Nr. 32/1988 vom 09.02.1988, S. N1

Bei Tunnel/Graben wachsam bleiben

Ismaninger Bürgergemeinschaft: S-Bahn-Planfeststellung wird eröffnet

Ismaning (nk) – „Wachsamkeit tut not!" Unter dieser Überschrift wendet sich jetzt die Ismaninger Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel an die Bevölkerung.

In einer Erklärung macht der Sprecher der Bürgergemeinschaft, Alfons Ostermaier, darauf aufmerksam, daß die Bundesbahn das Planfeststellungsverfahren für die Flughafen-S-Bahnstrecke im Ortsbereich Ismaning in zwei Abschnitte aufteilen wird:

- 1. Abschnitt: von der Grünfleckstraße bis Kern-/Seebach.
- 2. Abschnitt: vom Kern-/Seebach bis zum südlichen Ortsende.

Ostermaier kritisiert in der Erklärung der Bürgergemeinschaft dieses Vorgehen. „Es drängt sich der Verdacht auf, daß die Bahn mit dieser offensichtlichen ‚Salamitaktik' den vom Ismaninger Gemeinderat am 3. Dezember einstimmig gefaßten Beschluß bezüglich der bekannten Tunnel-/Grabenlösung unterlaufen will." Durch den seinerzeitigen Beschluß des Ismaninger Gemeinderats sollte gesichert werden, daß die mit dem S-Bahn-Ausbau verursachten Probleme stets im Gesamtzusammenhang für das Gemeindegebiet betrachtet werden müssen. Ostermaier ist der Ansicht, daß „es nicht sein darf, daß sich Gemeinderat und Gemeindeverwaltung so von der Bundesbahn überfahren lassen". Die Bürgergemeinschaft erinnert ausdrücklich daran, daß der Gemeinderat die Tunnel-/Grabenlösung als nicht verhandlungsfähige, das heißt nicht weiter reduzierbare Minimallösung beschlossen hat. Verfahrenstechnisch ist laut Projekt-Leiter Müller von der Bundesbahn vorgesehen, daß bereits morgen das Planfeststellungsverfahren für den oben beschriebenen ersten Abschnitt eingeleitet wird. Mit der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen bei der Gemeinde Ismaning ist dann nach Ostern zu rechnen.

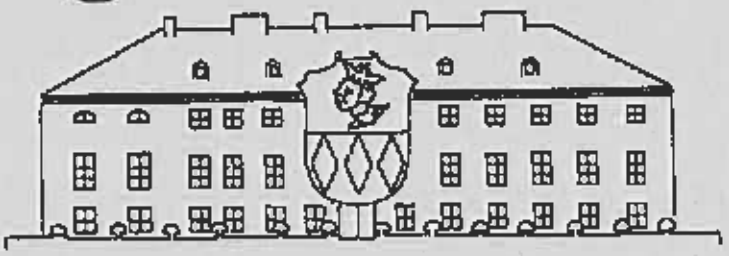
Wie die Ismaninger Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel mitteilt, ist eine Informationsveranstaltung der Initiative in Vorbereitung. Der Termin soll der Bevölkerung frühzeitig bekanntgegeben werden. Eine große gemeinsame Kraftanstrengung von Bürgergemeinschaft, Bevölkerung und Gemeinderat ist in dieser entscheidenden Phase des Flughafen-S-Bahn-Ausbaus unbedingt notwendig. Was in den nächsten Wochen und Monaten nicht erreicht wird, wird auf die nächsten Jahrzehnte quasi in Beton gegossen.

Ostermaier in der Erklärung abschließend: „Gegen Abstriche von der bekannten kombinierten Tunnel-/Grabenlösung müssen wir uns mit allen Kräften zur Wehr setzen."

Münchner Merkur Nr. 75/1988 vom 30.03.88,

S. N1

Ismaninger Ortsnachrichten



mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/4224128. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer

28. JAHRGANG FREITAG, 8. APRIL 1988 NUMMER 14

Dr. Anke Martiny MdB in Ismaning

Zu einer öffentlichen Informations- und Diskussionsveranstaltung mit der Bundestagsabgeordneten Dr. Anke Martiny lädt der SPD-Ortsverein Mitglieder und Interessenten recht herzlich ein:

Freitag, 15. April 1988, 19.30 Uhr Hotel Neuwirt.

Dr. Martiny, eine der bekanntesten bayerischen Bundestagsabgeordneten, hat sich vor allem im Bereich des Verbraucherschutzes einen Namen gemacht. Ihr provokantes Thema "Durch lauter Wenden ins Schleudern" verspricht einen hochinteressanten Abend. Von örtlichem Interesse werden zusätzlich Informationen zum neuen Großflughafen sein. Frau Martiny hat hier mit einer Anfrage an die Bundesregierung für Aufklärung gesorgt. Lassen Sie sich deshalb diesen Abend mit Anke Martiny nicht entgehen.

Robert Häring, Vors.der SPD Ismaning

Ismaninger Bürgergemeinschaft f. S-Bahntunnel e.V.

Liebe Ismaninger - wachsam sein und zusammenhalten !

Im Anhörungstermin am 24.3.1988 zum S-Bahn-Neubaubschnitt nördlich der B 471 teilte die DB/Herr Bundesbahndirektor Müller mit, daß die DB das Planfeststellungsverfahren für die S-Bahnstrecke im Ortsbereich Ismaning in zwei Abschnitte aufteilen wird:

1. Abschnitt: von der Grünfleckstraße bis Kern-/Seebach
2. Abschnitt: von Kern-/Seebach bis zum südlichen Ortsende

Eine derartige Teilung setzt sich über den Gemeinderatsbeschluß vom 3.12.1987 hinweg, durch den gesichert werden sollte, daß die mit dem S-Bahnausbau verursachten Probleme stets im Gesamtzusammenhang für das Gemeindegebiet betrachtet werden müssen. Es darf nicht sein, daß sich Gemeinderat und Gemeindeverwaltung so von der DB überfahren lassen. Es drängt sich der Verdacht auf, daß die DB mit dieser offensichtlichen "Salamitaktik" den vom Gemeinderat am 3.12.1987 einstimmig gefaßten Beschluß bezüglich der bekannten Tunnel/Grabenlösung unterlaufen will. Wir erinnern daran, daß der Gemeinderat diese Lösung als nicht mehr verhandlungsfähige, d.h. nicht weiter reduzierbare Minimallösung beschlossen hat.

Herr Müller hat für die DB ferner angekündigt, daß bereits am 31.3.88 das Planfeststellungsverfahren für den 1. Abschnitt eingeleitet werden soll. Mit der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen bei der Gemeinde Ismaning ist nach Ostern zu rechnen.

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. bereitet eine Informationsveranstaltung vor, zu der wir Sie bereits heute einladen. Wir werden den Termin so früh wie möglich bekanntgeben.

Gegen Abstriche von der bekannten kombinierten Tunnel-/Grabenlösung müssen wir uns mit allen Kräften zur Wehr setzen!

Gemeinsam für Ismaning und seinen S-Bahntunnel - A.Ostermaier -

FWG informiert

Am 18.4.1988 findet eine Informationsversammlung der Freien Wähler-Gemeinschaft Ismaning statt. Zu dieser Versammlung sind alle interessierten Bürger recht herzlich eingeladen. Auf dem Programm stehen aktuelle Informationen aus d. Gemeinderat sowie die Möglichkeit, den FWG-Gemeinderäten Fragen zu stellen. Beginn der Versammlung 19.30 Uhr in der Bahnhofsgaststätte Fam. Soller (Frühstücksraum)

O.V. Rudi Essigkrug

16.4. Bayer.Hoagascht - Frühjahrssingen im Bürgersaal - Veranstalter: Trachtenverein D'Roaga Ismo
16.4. 15 - 18 Uhr, Tag der offenen Tür in der Musikschule
22.4. Modenschau -Gerdi Fischer- um 20 Uhr im Bürgersaal
22.4. Mitgliederversammlung der Nachbarschaftshilfe um 19.30 Uhr im Clubraum des Bürgersaales
26.4. Generalversammlung der Volksbank Ismaning um 18.30 Uhr im Bürgersaal
28.4. Informationsveranstaltung der Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e.V. um 20 Uhr im Bürgersaal
29.4. Frühlingskonzert des Sinfonie-Orchesters Reichertshofen um 20 U. im Bürgersaal
29.4. Bürgerversammlung in Fischerhäuser um 19 Uhr im Festzelt, Kirchenstraße
30.4. Frühlingstanz der ehemaligen Schüler der Realschule Ismaning um 20 Uhr im Bürgersaal
30.4. Schafkopfturnier im Festzelt Grüne Heide
1.5. Maibaumaufstellung in Fischerhäuser - Frühschoppen, Baudi-tanz und Bierzeltbetrieb im Festzelt, Kirchenstraße - Veranstalter: Sparverein Grüne Heide
8.5. Muttertagskonzert der Musikschule Ismaning um 11 Uhr im Bürgersaal

Strauß schreibt an Warnke

Mit der Flughafenlinie eilt es

Verkehrsminister soll auch für Verknüpfung der S-Bahnen sorgen

MÜNCHEN – Franz Josef Strauß bemüht sich jetzt persönlich, die rechtzeitige Fertigstellung der S-Bahn-Linie zum neuen Flughafen sicherzustellen. Strauß hat in der vergangenen Woche Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke energisch bedrängt: „Ich ersuche Sie nachdrücklich, umgehend tätig zu werden" heißt es dem Brief des bayerischen Ministerpräsidenten, und „beim Bau der S-Bahn-Strecken (liegt) die Verantwortung eindeutig beim Bundesverkehrsminister". Der Brief von Strauß an Warnke wurde jetzt durch den CSU-Landtagsabgeordneten Martin Mayer veröffentlicht.

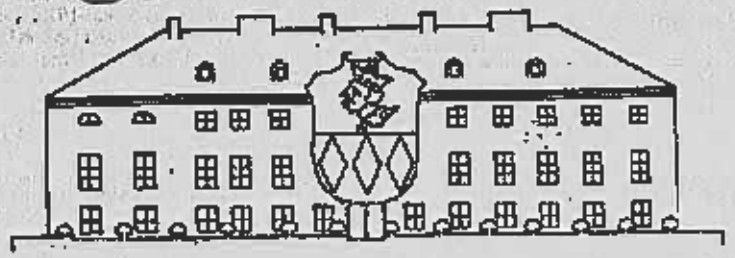
Folgende Forderungen erhebt Strauß an Verkehrsminister und Bundesbahn: Die Bahn soll umgehend einer Kombination von Tunnel und Graben im Ortsbereich von Ismaning zustimmen. Im Gegenzug haben Bürgerinitiative und Gemeinde Ismaning versprochen, keine Einwendungen gegen die S-Bahn-Strecke zu erheben. Die Bahn werde durch die Mehrkosten von 30 Millionen Mark nicht einmal finanziell belastet, rechnet Strauß seinem Parteifreund Warnke vor. 40 Prozent erhalte sie von der Flughafengesellschaft und 60 Prozent vom Bund.

Möglichst schnell soll nach Ansicht von Strauß auch der „Ringschluß" der neuen Flughafenlinie mit der bestehenden Erdinger S-Bahn-Strecke erfolgen. Strauß bittet Warnke, ebenfalls „nachdrücklich", mit den Vorarbeiten nicht erst das Ergebnis eines Gutachtens abzuwarten, sondern mit den konkreten Planungen sofort zu beginnen. Dasselbe gelte für die Verknüpfung der S-Bahn-Linie 1 (Freising) mit dem neuen Flughafen. Dadurch, so Strauß, werde eine schnelle Nahverkehrsverbindung mit dem Münchner Westen und mit Freising erreicht.

Abschließend stellt Strauß Bundesverkehrsminister Warnke vor Augen, „daß die Anbindung des künftigen Flughafens München II an den öffentlichen Personennahverkehr im Großraum München zu einem zentralen politischen Thema geworden sei. ow

SZ Nr. 91/1988 vom 20.04.1988, S. 18

Ismaninger Ortsnachrichten



mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Plummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 625, Telefon 089/422426. Verantwortlich für den Inhalt: F. Plummer.

28. JAHRGANG FREITAG, 6. MAI 1988 NUMMER 18

BEKANNTMACHUNG

Planfeststellung nach § 36 Bundesbahngesetz (BbG) für die Flughafen - S-Bahn München; Neubaustrecke von Bahn-km 14,086 bis Bahn-km 16,500 im Ortsbereich (Teil 1) der Gemeinde Ismaning

Die Bundesbahndirektion München hat für das o.a.Bauvorhaben das Planfeststellungsverfahren gem.Bundesbahngesetz eingeleitet. Der Plan (Zeichnungen und Erläuterungen) liegt in der Zeit vom 9.Mai 1988 bis 10. Juni 1988 in der Gemeinde Ismaning, Schloßstraße 2/II.Stock, Zimmer 22, während der Dienststunden von 8 - 12 u. 14 bis 17 Uhr, zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

1. Jeder, dessen Belange durch das Bauvorhaben berührt werden, kann bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung, das ist bis zum 24.Juni 1988, bei der Gemeinde Ismaning, Schloßstr.2, Zimmer 22, bei der Regierung von Oberbayern Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift erheben.
2. Werden gegen den Plan Einwendungen erhoben, so werden diese in einem Termin erörtert, der noch ortsüblich bekanntgemacht wird. Diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, werden von dem Termin gesondert benachrichtigt. Werden von mehr als 300 Beteiligten Einwendungen erhoben, so können diese Beteiligten durch öffentliche Bekanntmachung benachrichtigt werden. Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, daß der Erörterungstermin im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde sowie in örtlichen Tageszeitungen bekanntgemacht wird, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.
3. Verspätete Einwendungen können bei der Erörterung und Entscheidung unberücksichtigt bleiben. Bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden.
4. Durch Einsichtnahme in die Planungsunterlagen entstehende Kosten können nicht erstattet werden.
5. Die Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses kann durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, wenn mehr als 300 Zustellungen vorzunehmen sind.

Ismaning, 28. April 1988
Gemeinde Ismaning

Erich Zeller
Erster Bürgermeister

S-Bahn: Weichenstellung für die Zukunft

Die SPD lädt ein zur 'Öffentlichen Informationsveranstaltung'

Die letzte Runde für die S-Bahn-Planung ist eingeläutet. Bürgermeister und Gemeinderat stehen vor weittragenden Entscheidungen. Die Ismaninger SPD informiert und bezieht Stellung zu den Plänen der Bundesbahn, zu den vorliegenden und in Auftrag gegebenen Gutachten, zum Schreiben des Bayerischen Ministerpräsidenten an den Bundesverkehrsminister. - Wir informieren ferner zu den aktuellen Themen: Wohnungen für junge Familien, Altenwohnanlage, Kindergartenbau, Verkehrsberuhigung, Sportheilbeplanung.

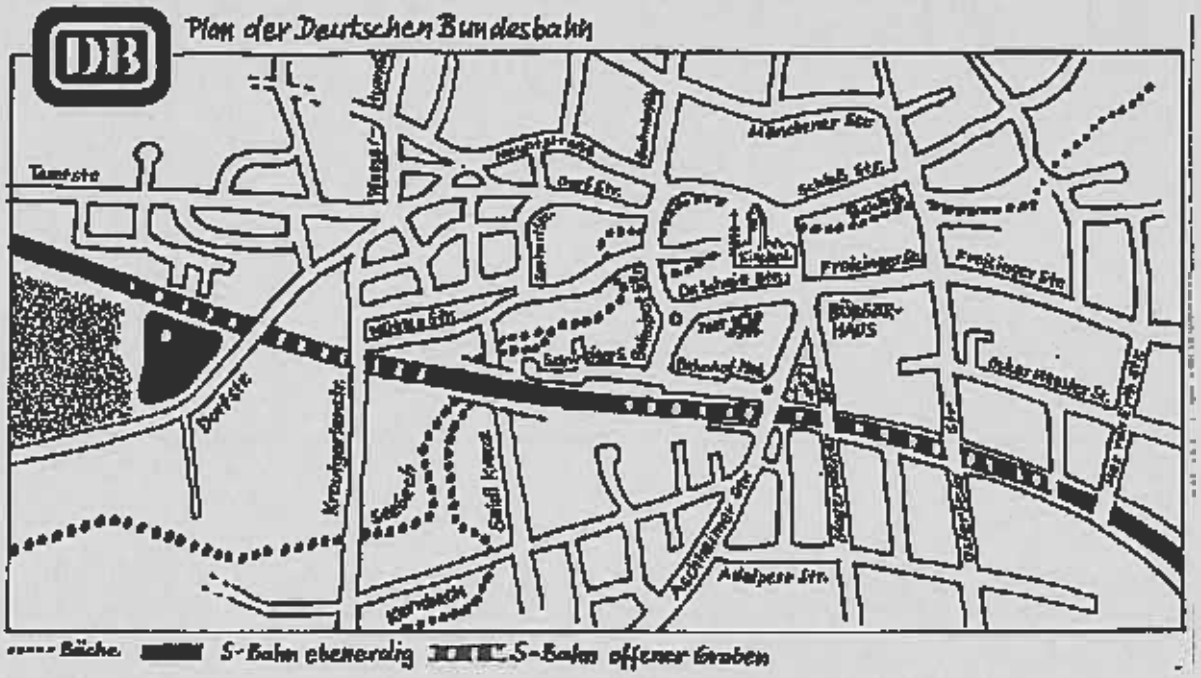
Sie alle, liebe Ismaninger, sind herzlich eingeladen zum öffentlichen SPD-Informationsabend unter dem Motto "Weichenstellung für die Zukunft" am Dienstag, 10. Mai 1988, 19.30 Uhr, Hotel-Gasthof Sollier am Bahnhof.

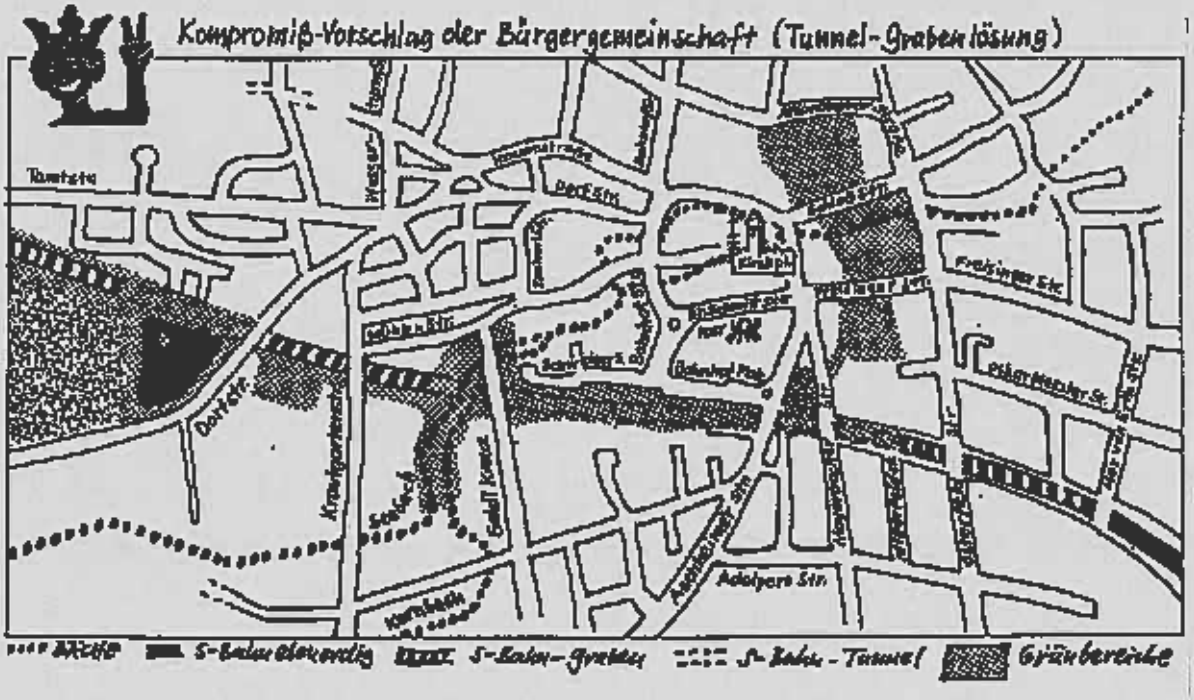
Robert Härtig Luise Stangl Bruno Rimmelspacher

Einladung: Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. veranstaltet einen Informationsabend

am Montag, den 16.Mai 1988 im Bürgersaal zu Ismaning. Beg.: 20 Uhr. Thema: Planfeststellung für den S-Bahnabschnitt zwischen Grünfleckstraße u.Soldi-Kreuz-Weg: Mit Hilfe von Einwendungen zu einer zukunftsorientierten und umweltverträglichen Lösung! - Alle Ismaninger sind zu dieser Versammlung herzlich eingeladen. - Sie ist der Auftakt für eine groß angelegte Widerspruchsaktion. - Gemeinsam für Ismaning und einen S-Bahntunnel!

Der Vorstand





Einladung!

Die ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL E.V. veranstaltet einen

INFORMATIONSABEND

am Montag, den 16. Mai 1988
im Bürgersaal zu Ismaning
Beginn 20.00 Uhr

Thema:
Planfeststellung für den S-Bahn-Bauabschnitt zwischen Grünfleckstraße und Seidl-Kreuz-Weg: Einwendungen für eine zukunftsorientierte und umweltverträgliche Lösung!

„Tunnel/Graben ist akzeptabel"

Ismaninger S-Bahn-Initiative macht mobil – Unterschriftensammlungen

Ismaning (cp) – Die Tunnel-Initiative macht wieder mobil: Mit einer Unterschriftenaktion wie im Herbst 1985 soll diesmal die kombinierte Tunnel-/Graben-Lösung für den S-Bahn-Ausbau in Ismaning durchgesetzt werden. Die Bundesbahn hat jetzt die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Was dagegen zu tun ist, erörterten Vorstand der Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel und wieder einmal zahlreiche Ismaninger am Montagabend im Bürgersaal.

„Die Bundesbahn will die Ismaninger Bürgerschaft in zwei Teile spalten; mit der Hoffnung, daß dadurch weniger Einsprüche kommen werden", sagte Alfons Ostermaier, Sprecher der Bürgergemeinschaft. Dieses Süppchen wollen die Tunnel-Gegner der Bahn aber gründlich versalzen. Denn die Eisenbahner haben die Planfeststellung im Ortsbereich einfach zweigeteilt. Der Abschnitt, um den es jetzt aktuell geht, beginnt an der Grünfleckstraße im Norden und endet völlig unvermittelt zwischen See- und Kornbach. Der weitere Bereich bis zum südlichen Ortsrand soll gesondert behandelt werden. Die Bundesbahn begründet das mit den „verwaltungstechnischen Gründen". Für Ostermaier ist dies jedoch nur ein Steinchen im taktischen Mosaik der Bahn: „Die Probleme des Ausbaus sollen allesamt minimiert und bagatellisiert werden." In der Tat ist dem Planfeststellungsantrag die reine Grabenlösung mit all ihren mittlerweile bekannten Nachteilen zugrundegelegt. Die Bürgergemeinschaft will sich aber nicht von von der „mit der Bahn einvernehmlich recherchierten Tunnel-/Grabenlösung" abbringen lassen. Als prominenten Fürsprecher dieser Lösung zitierte Ostermaier den bayerischen Ministerpräsidenten, der diesen Vorschlag als „eine akzeptable Lösung" bezeichnet hatte.

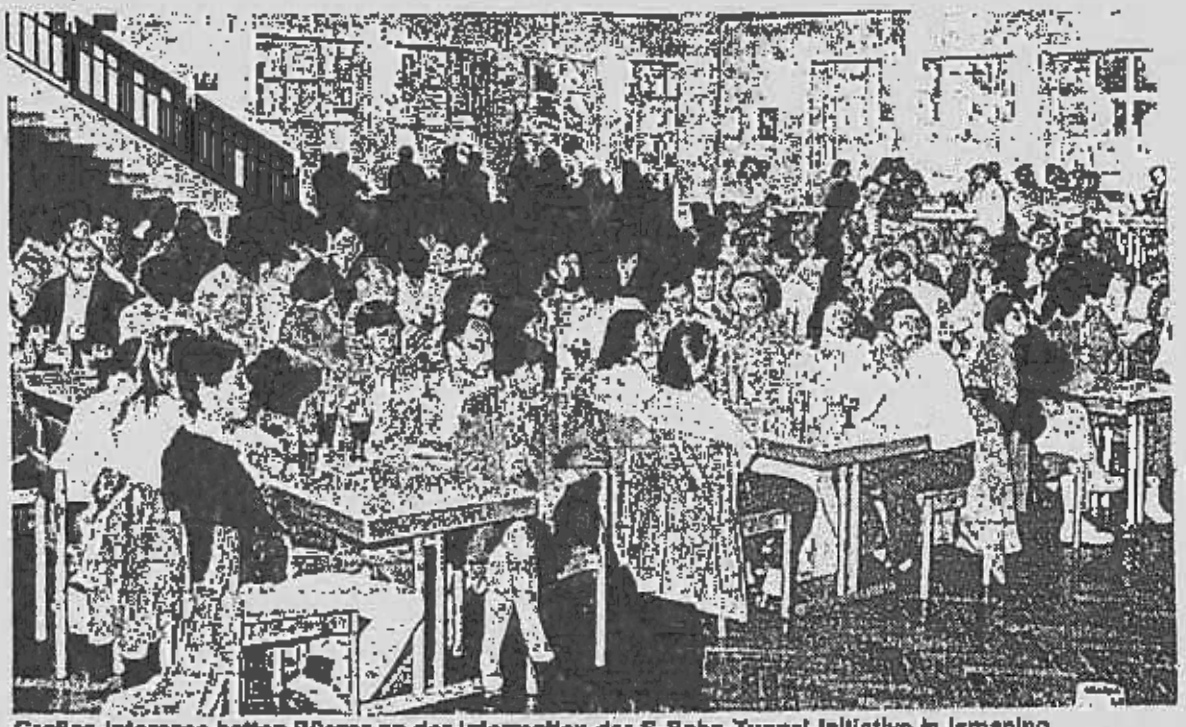
Aus der Sicht des Technikers nahm Theodor Baumann die Pläne der DB unter die Lupe. Die Teilung der Planfeststellung in zwei Abschnitte sei technische alles andere als sinnvoll, denn durch die planerische Festlegung der einen Seite der „Nahtstelle" wird die andere natürlich vorbestimmt. An dieser Nahtstelle (Seidl-Kreuz-Straße) fahren die S-Bahnen heute noch mit 30 Kilometern pro Stunde. Wenn es nach Vorstellungen der Bahn geht, sollen die Züge künftig hier mit 100 Sachen in den Graben abtauchen.

Eben diese knapp 30 Millionen liegen laut Ostermaier bereits in Bonn bereit – „wir müssen sie nur abholen". Um der Forderung Gewicht zu verleihen, will die Bürgergemeinschaft Einwendungen (siehe Artikel links unten) gegen die Planfeststellung sammeln; so wie damals im Herbst 1985, als sich zwei Drittel der wahlberechtigten Ismaninger für den Tunnel aussprachen.

Jetzt Einwendungen abgeben

Ismaning (cp) – Wer sich von einem Projekt nachteilig betroffen fühlt, kann im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens seine Einwendungen gegen die Planung machen. Diese Einwendungen werden zu einem späteren Termin im Beisein aller Beteiligter erörtert. In Ismaning können die Bürger noch bis zum 24. Juni 1988 ihre Bedenken in Sachen S-Bahn-Ausbau schriftlich der Planfeststellungsbehörde (Regierung von Oberbayern) vorlegen.

Die Bürgergemeinschaft wird deshalb ihre Helfer durch Ismaning schicken, damit jeder Bürger entweder seine individuelle Einwendung abgeben kann oder einen bereits vorformulierten Brief unterschreibt.



Großes Interesse hatten Bürger an der Information der S-Bahn-Tunnel-Initiative in Ismaning

Münchner Merkur Nr. 114/1988 v. 18.05.88, S. N1

Ismaninger Bürgergemeinschaft ist enttäuscht

Bahn hält sich nicht an Abmachung

In den vorgelegten Plänen ist nur von der Grabenlösung die Rede

ISMANING – Große Enttäuschung herrscht in Ismaning wegen des vorher Deutschen Bundesbahn eingeleiteten Planfeststellungverfahrens für den ersten Bauabschnitt der Flughafen-S-Bahn. Die Bahn geht nämlich keineswegs von der – zusammen mit der Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel – erarbeiteten „Graben-Tunnel-Lösung" aus. Sie legt dem Verfahren lediglich die sogenannte Grabenlösung zugrunde.

„Gemeinsam und eisern müssen wir jedoch an der Graben-Tunnel-Version festhalten, sie ist eine Minimalforderung", erklärte dazu bei einer Informationsveranstaltung Alfons Ostermaier, der Sprecher der Bürgergemeinschaft für den S-Bahn-Tunnel. Auf der Veranstaltung wurden noch einmal beide Varianten vorgestellt. Erörtert wurden ferner die rechtlichen Möglichkeiten, die die Bürger haben, um Einwände gegen das Projekt zu erheben.

Die Bürgergemeinschaft, die bei einer Aktion im Herbst 1985 über 6000 Unterschriften gesammelt hatte, ruft auch jetzt die Bevölkerung zur „Solidarität" auf. Die Bürger sollen durch ihre Einwendungen gegen die (bis 14. Juni) öffentlich ausgelegten Planfeststellungunterlagen, die Grabenlösung verhindern, erklärt die Bürgergemeinschaft. „Wir haben jetzt die Möglichkeit, demokratisch an der Gestaltung Ismanings mitzuwirken", versicherte Ostermaier. Schließlich habe auch Ministerpräsident Strauß gegenüber dem Bundesverkehrsminister die Tunnel-Graben-Lösung favorisiert. Nur sie, so Ostermaier, garantiere die Minimalforderung nach Lärm- und Umweltschutz und biete zudem bessere architektonische Gestaltungsmöglichkeiten für den Bahnhof und dessen Umfeld.

Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren wird mit Sicherheit auch die Gemeinde erheben. Wie der geschäftsleitende Beamte Max Hartl gegenüber der SZ betonte, hält sich Ismaning an das von Professor Gebhard ausgearbeitete Gutachten, in dem ein Graben mit Deckel vom Friedhof bis zur Schweigerstraße vorgeschlagen wurde. Bei einer der nächsten Gemeinderatssitzungen wird sich das Gremium mit dem Planfeststellungsverfahren der Bundesbahn befassen.

Gina Bary

SZ Nr. 120/1988 vom 26.05.88, S. 19

Gem.-Verw. agiert gegen die Ziele unserer Bürgergem.! Nichts hat sich geändert! Traurig!

Bürgerinitiative ruft zu Einsprüchen gegen Planfeststellung auf:

Grabenkrieg um Bahnpläne

Sämtliche Rechtsmittel sollten notfalls ausgeschöpft werden

Ismaning (gü) — Der Taktik der Bundesbahn, die Bürgerschaft in verschiedene Interessengruppen aufzuspalten und so doch noch ihr S-Bahn-Planungskonzept durchzudrücken, wollen die Ismaninger nicht auf den Leim gehen. Mit einem Solidaritätsaufruf versucht die Bürgerinitiative für einen S-Bahn-Tunnel konsequent gegenzusteuern.

Denn die von der DB favorisierte „Grabenlösung" zwischen Osterfeldstraße und Seidl-Kreuz-Weg, die ins Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der S-Bahn in Ismaning gegangen ist, lehnt die Initiative kategorisch ab. Diese Variante habe unausweichlich die Überfahrung von Kern- und Seebach zur Folge. Ein „landschaftliches Juwel Ismanings" werde dadurch zerstört, befürchten die Ismaninger und lassen keinen Zweifel an ihrem Willen zum Widerstand: „Die Bürgerschaft wird auch den Gang vor die Verwaltungsgerichte nicht scheuen und sämtliche Rechtsmittel ausschöpfen, um auf diese Weise zu einer zukunftsorientierten und umweltfreundlichen Lösung zu kommen."

Diese Lösung glaubt die Initiative längst parat zu haben: Mit einem Tunnel könnten alle Schwierigkeiten umgangen werden. Doch die Bundesbahn zieht bisher nicht mit, verfolgt eine andere Taktik. Von der Zweiteilung des Planfeststellungsverfahrens, so argwöhnen die Ismaninger, erhoffe sich die Bahn eine Spaltung der Bürgerschaft in verschiedene Interessengruppen und damit weniger Einwendungen. Doch diese Rechnung soll nicht aufgehen, die „willkürliche und technisch widersinnige" Teilung des Verfahrens will man in der Gemeinde nicht hinnehmen.

Die großangelegte Widerspruchsaktion der Bürgerinitiative ist bereits auf Touren gekommen: Noch bis zum 12 Juni klappern freiwillige Helfer alle Haushalte ab und präsentieren mit der Bitte um eine Unterschrift ein Formblatt mit vorformulierten beziehungsweise individuell zu ergänzenden Einwendungen, das nach einigen Tagen wieder abgeholt wird.

Münchner Merkur Nr. 122/1988
vom 28./29. 05. 1988, S. X1

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 535, Telefon 089/422428. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

28. JAHRGANG · FREITAG, 3. JUNI 1988 · NUMMER 22

Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V.

Liebe Ismaninger - bitte machen Sie mit bei unserer Widerspruchsaktion:

gemeinsam gegen die DB-Planfeststellung!

Die DB hat das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der S-Bahn durch Ismaning eingeleitet. Der Plan dafür liegt noch bis einschließlich 10.6.88 in der Gemeindeverwaltung zur Einsicht aus.

Unser Widerspruch richtet sich gegen die Zweiteilung des Planfeststellungsverfahrens, vor allem aber auch gegen die vorliegende Planung selbst.

Mit unserer groß angelegten Widerspruchsaktion in Form von zahlreichen Einwendungen wollen wir der DB und damit Bundesverkehrsminister Dr. Warnke aufzeigen, daß wir entschieden gegen die vorliegende Planung sind und statt dessen nachdrücklich die auf der DB einvernehmlich untersuchte und auch von Ministerpräsident Strauß befürwortete Tonnel-/Grabenlösung fordern.

Mit unserem energischen Widerstand gegen die vorliegende Planung verbindet sich unmißverständlich die Absicht:

Die Bürgergemeinschaft Ismaning wird auch den Gang vor die Verwaltungsgerichte nicht scheuen und sämtliche Rechtsmittel ausschöpfen, um auf diese Weise zu einer zukunftsorientierten und umweltfreundlichen Lösung zu kommen!

Bis 12.6.88 erhalten Sie Besuch von eine(r)m unserer Helfer(innen). Er/Sie wird Ihnen ein vorbereitetes Formblatt für pauschal von uns vorformulierte bzw. für individuell zu ergänzende Einwendungen überreichen, mit der Bitte, dieses zu studieren und erst danach auszufüllen. In der Regel holt unser Helfer dieses Formblatt einige Tage nach dem ersten Besuch wieder ab.

Bitte beteiligen Sie sich solidarisch an dieser Widerspruchsaktion! Wir Ismaninger haben damit die große Chance,demokratisch unmittelbar und entscheidend mitzuwirken, an der Gestaltung unseres Ortes.

Und nun noch ein Wort in eigener Sache:

Die Vorbereitung und Durchführung einer Aktion wie der jetzigen und der noch bevorstehenden für den südlichen Planfeststellungsabschnitt kostet viel Geld, und wir brauchen wieder Geld! Bitte sagen Sie dies und unsere Kontonummer weiter. Ihre Spende können Sie von der Steuer absetzen (Steuernummer des Vereins: 843/53534); wir sind ein gemeinnütziger Verein. Lt. Finanzamt München für Körperschaften auch die Gemeinde Ismaning - zugunsten der Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. - eingezahlte Spenden entgegennehmen.

Für Spenden ab 100 DM aufwärts stellt die Gemeinde Spendenquittungen aus, für Spenden darunter genügt für das Finanzamt der Einzahlungsbeleg und die Angabe unserer Steuernummer.

Die Kontonummern der Gemeinde Ismaning lauten:

- Kreissparkasse München, Kto.-Nr. 110 633 831, BLZ 702 501 50
- Raiffeisenbank Ismaning, Kto.-Nr. 12 882, BLZ 701 699 43
- Volksbank Ismaning, Kto.-Nr. 1 260, BLZ 700 934 00!

Die Banken kennen diese Verpflichtung und helfen gerne beim Ausfüllen der Überweisungsscheine.

Hoffentlich finden sich wieder zahlreiche Spender. Sie können Ihre Solidarität auf diese Weise zeigen und neben den Einwendungen auch auf diese Weise zum Erfolg beitragen.

EINLADUNG

Wir laden alle Helfer(innen) / Sammler(innen) und alle interessierten Ismaninger herzlich ein zur

Auswertung unserer Widerspruchsaktion

am Montag, den 13. Juni 1988, Beginn 20 Uhr im Bürgersaal zu Ismaning.

Wir bitten alle Helferinnen und Helfer die gesammelten Einwendungen mitzubringen.

GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN S-BAHNTUNNEL!

Ismaning, den 29.5.88 Alfons Ostermaier

BIO-WOCHENMARKT in Ismaning - Warum?

Ab 9.6.88 von 15 - 18 Uhr können Sie jeden Donnerstagnachmittag auf dem Kirchplatz Nahrungsmittel aus kontrolliertem Anbau und umweltfreundliche Waren des täglichen Bedarfs kaufen. - Zur dörflichen Tradition gehört ein Markt. Der Markttag war früher nicht nur geprägt durch den Handel, sondern war ein Tag der Begegnung, des Gespräches, des Austausches von Neuigkeiten und von Erfahrungswerten. Wenigstens einen Hauch von dieser Atmosphäre wollen wir hier in Ismaning wieder aufleben lassen! - Nicht der schnelle, oft unpersönliche und auch unkritische Einkauf von mehrfach verpackten Lebensmitteln! Stattdessen: in Ruhe anschauen, auswählen, sich beraten lassen, auch kritisch nachfragen beim Erzeuger oder Anbieter, vielleicht sich informieren bei anderen Marktbesuchern - all das gehört dazu. - Manches mag auf einem Markt, der von nicht verkaufsstrategisch ausgebildeten Erzeugern und ihren Helfern betrieben wird, weniger perfekt ablaufen als anderenorts. Hier geht's aber halt nicht bloß um die klingende Münze, sondern vor allem und die Schaffung einer Vertrauensbasis zwischen Verbraucher und Erzeuger. - Der Käufer soll wissen, was er kauft, warum ein u.U. höherer Preis gerechtfertigt ist, wie die erworbene Ware am besten verarbeitet oder gelagert werden soll und, und, und... - Warum aber ein BIO-Wochenmarkt?

Wir wollen möglichst unverfälschte und deshalb auch besser schmeckende Nahrungsmittel durch eine umweltverträgliche, im besten Sinn des Wortes zukunftsorientierte Landwirtschaft in unserer Region. Verbraucher und Erzeuger müssen einen neuen Weg gehen, schonend mit den Naturgütern umzugehen. ----

Waterloo für die Bundesbahn

Ismaning – Über 5000 Unterschriften und Einwendungen von Ismaningern gegen die von der Bahn beantragte Planfeststellung der Flughafen-S-Bahn für den Ortskern Ismaning sind bereits registriert. Wie ein Sprecher der Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel gestern mitteilte, „ist dies ein Waterloo für die Bundesbahn". Jetzt sollten auch Bürgermeister und Gemeinderat erkennen, „wie ernst es der überwältigenden Mehrheit der Bürger ist". Die Bahn müsse wissen, daß die Gemeinde Ismaning bei Abstrichen an der Minimalforderung „Tunnel/Graben" Klage erheben wird. Das Votum der Bürger lasse überhaupt keine andere Möglichkeit zu.

Nikolai Kreitl

Münchner Merkur Nr. 136/1988
vom 15.06.1988, S. N1

SZ Nr. 137/1988
vom 16./17. Juni 88,
S. 20

Ismaninger unterstützen Forderungen nach Tunnel

5000 Einwendungen gegen S-Bahn-Ausbau

Bürgergemeinschaft wertet Widerspruchsaktion als „Riesensache"

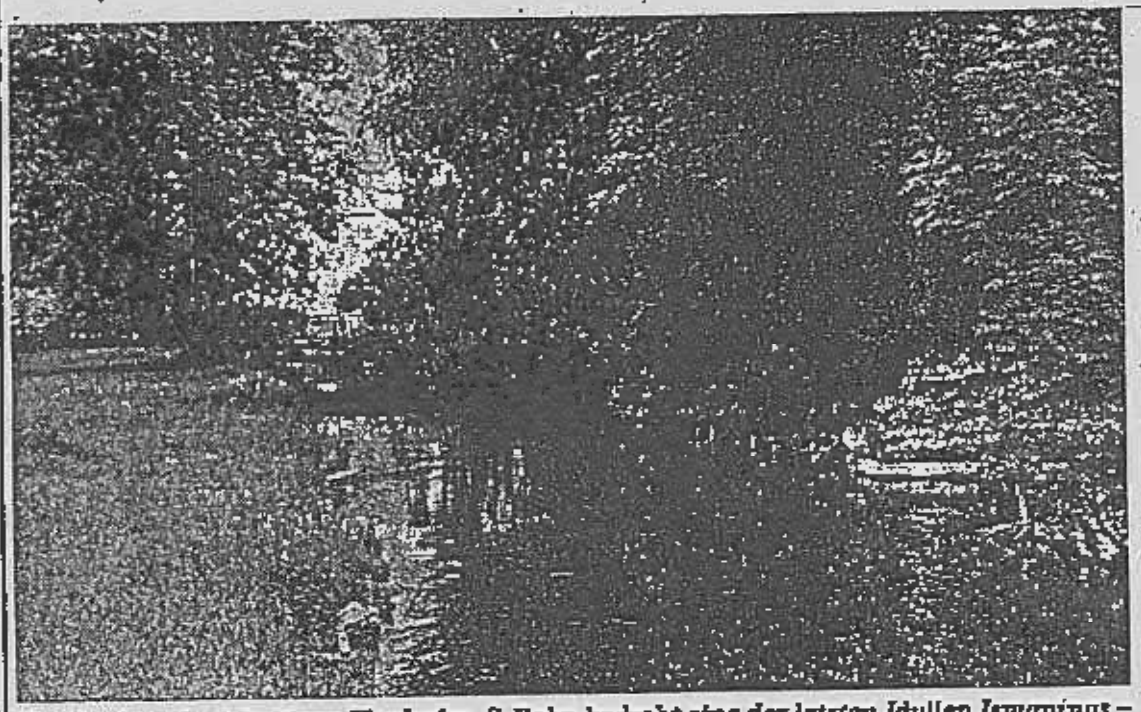
ISMANING – Ein „sensationelles Ergebnis" erbrachte die Auswertung der Widerspruchsaktion, die durch die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel initiiert worden war: 4898 Einwendungen wurden durch rund 130 Helfer gezählt. Dabei sind noch nicht die Einsprüche mitgerechnet, die von Bürgern direkt formuliert und an die Gemeinde oder an die Regierung von Oberbayern gesandt wurden. „Das ist eine Riesensache – Vergleichbares gibt es überhaupt nicht", freute sich der Sprecher der Bürgerinitiative, Alfons Ostermaier, der das Unterschriftenpaket nun an die Gemeinde weiterleiten wird, die bei der nächsten Gemeinderatssitzung am Donnerstag, 23. Juni, ihre Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren abgeben wird.

Es handelt sich dabei um Teil zwei des von der Deutschen Bundesbahn aufgeteilten Verfahrens für die künftige Flughafen-S-Bahn. Er betrifft die Strecke zwischen Grünfleckstraße und Seidl-Kreuzweg. Der Widerspruch der Bürgergemeinschaft und der rund 5000 Bürger richtet sich zum einen gegen die „willkürliche Aufteilung der Durchfahrung von Ismaning in zwei Abschnitte" und gegen die von der Bahn nun verfolgte „ebenerdige Führung beziehungsweise den offenen Graben". Gefordert wird dagegen die „kostenmäßig einwandfrei untersuchte Tunnel-Graben-Lösung".

Nach Ansicht von Ostermaier ist die Gemeinde „weit von ihren ursprünglichen Forderungen zurückgewichen", jetzt sei es an der Zeit, daß die Bahn „die Hand, die wir ihr reichen, annimmt". Andernfalls bleibe, so der Sprecher gegenüber der SZ, „nur noch der Klageweg".

Gelegenheit zum Widerspruch gibt es noch bis 24. Juli entweder bei der Gemeindeverwaltung in Ismaning oder bei der Regierung von Oberbayern.

Gina Berg



Der Ausbau der künftigen Flughafen-S-Bahn bedroht eine der letzten Idyllen Ismanings – die Bäche am Seidl-Kreuzweg. Nur durch einen Tunnel kann nach Ansicht der Ismaninger diese reizvolle Landschaft erhalten werden. Photo: Berg

Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel Ismaning stellt klar:

Gemeinde soll im Ernstfall ihre Forderungen einklagen

Im Rathaus geht man noch von möglichen Kompromissen aus

Ismaning (nk) – Die jetzt von der Bundesbahn im Planfeststellungsverfahren vorgelegte Planung für den Flughafen-S-Bahn-Ausbau im Ortsbereich Ismaning wird von der Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel abgelehnt. „Weder die berechtigten Interessen der Gemeinde Ismaning noch ihrer Bürger werden hinreichend berücksichtigt", so ein Sprecher der Bürger. Noch hoffen die Ismaninger, daß sich die Bahn kompromißbereit zeigt.

Für Alfons Ostermaier, Sprecher der Bürgergemeinschaft, ist der Grad der Kompromißbereitschaft der Bundesbahn abhängig davon, wie unmißverständlich Bürgermeister Zeitler und der Gemeinderat in der jetzigen Phase ihren Standpunkt vertreten. „Die Bundesbahn muß wissen, daß sie im Falle von Abstrichen an unserer Minimalforderung „Tunnel/Graben" mit einer Klage der Gemeinde Ismaning zu rechnen hat."

So unmißverständlich sei dieser Standpunkt von der Gemeinde und dem Bürgermeister in der Öffentlichkeit bisher leider nicht herausgestellt worden. Wenn nämlich die Gemeinde offiziell der Bahn die „Schmerzgrenze" aufzeige, wüßten die Planer, daß bei weiteren Abstrichen an den Forderungen Ismanings mit erheblichen Verzögerungen zu rechnen sei. Die über 5000 Unterschriften und Einwendungen von Ismaninger Wahlberechtigten untermauerten, so Ostermaier, diesen Standpunkt. Der Bürger stehe voll hinter der Tunnel/Grabenlösung und wolle keine Abstriche an dieser berechtigten Minimalforderung. „Sonst", so Ostermaier, „gibt es einen Aufstand."

Aus dem Ismaninger Rathaus war am Mittwoch zu erfahren, daß die Gemeinde im ständigen informellen Meinungsaustausch mit der Bahn stehe. Man gehe zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, daß die Bahn im Bahnhofsbereich bis zum Friedhof in gewisser Weise die Vorstellungen von Gutachter Gebhard übernehmen werde („mündliche Zusage"). Dies würde in diesem Bereich eine Tunnellösung bedeuten. Unklar sei momentan noch die Situation an den Bächen. Nachdem die Gutachterin Valentin („eine anerkannte Kapazität") wohl eine Untertunnelung favorisiere, werde sich die Gemeinde hinter diese Forderung stellen.

Wer dann aber „noch mehr Tunnel" fordere, müsse sich fragen lassen, „ob die Kirche damit noch im Dorf bleibt". Irgendwann sei schließlich das „Ende der Fahnenstange" erreicht. Man müsse schon realistisch bleiben und dürfe nicht über das Ziel hinausschießen. Der Verkehrsminister jedenfalls (Schreiben an Strauß) finanziere die im Raum stehenden Summen nicht.

Offiziell wird sich der Ismaninger Gemeinderat in der Sitzung am kommenden Donnerstag (23. Juni, 19.15 Uhr, Kutscherbau) mit der Flughafen-S-Bahn beschäftigen. Auf der Tagesordnung steht unter Punkt 1: „Flughafen-S-Bahn, Teil II, zwischen Grünfleckstraße und Seidl-Kreuz-Weg."

Der Teil III der Flughafen-S-Bahn (bis zum Taxet) liegt jetzt im Rathaus vor und wird in der kommenden Woche öffentlich ausgelegt.

Münchner Merkur Nr. 138/1988
vom 18./19.06.88, S. N 1

Bürger gegen Alibitunnel

Ismaninger fordern ganz klare Aussagen

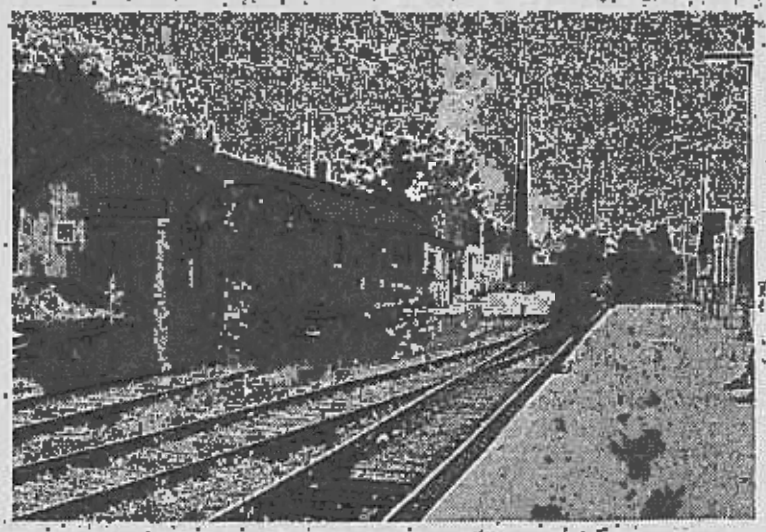
Ismaning (nk) – Die Bürger haben die Hand ausgestreckt, jetzt braucht sie die Bundesbahn nur noch zu ergreifen. So sieht Alfons Ostermaier, Sprecher der Ismaninger Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel, die momentane Situation. Schließlich hätten ja die Ismaninger freiwillig auf den optimalen 2800 Meter langen Tunnel durch Ismaning verzichtet und die gerade noch zumutbare Tunnel-/Grabenlösung angeboten.

Zur Klarstellung forderte die Bürgergemeinschaft jetzt erneut Gemeinderat und Bürgermeister auf, im Falle einer Ablehnung der Ismaninger Mindestforderung den Klageweg anzustreben. „Wir bitten und fordern, der Bahn unmißverständlich zu erklären, daß Ismaning bereit ist, gegen jeden anderen Planfeststellungsbeschluß zu klagen, der nicht mindestens die einvernehmlich mit der Bahn untersuchte Tunnel-/Grabenlösung beinhaltet", so Ostermaier in einer jetzt veröffentlichten Erklärung. Das Risiko und auch die Verantwortung dafür, daß sich dadurch der Aus- und Neubau der S-Bahn durch Ismaning nachhaltig verzögere, müsse die Bahn dann in Kauf nehmen. „Klare Aussagen" müßten her, sonst glaube die Bahn mit einem „Alibitunnel" zwischen Bahnhof und Friedhof davonzukommen.

Ostermaier weiß, daß gegenüber der Bahn Vorsicht geboten sei. Die Bahn scheue sich nicht, irreführende Aussagen per Gutachten anzuführen oder verfahrenstechnische Tricks anzuwenden. Beweis für die Bürgergemeinschaft: die technisch völlig widersinnige, willkürliche und eine Vorentscheidung beinhaltende Zweiteilung des Planfeststellungsverfahrens. „Für den dritten Teil des Planfeststellungsverfahrens" (Seidl-Kreuz-Weg bis Gemeindegrenze) steuere die Bahn so, daß die Einspruchsfrist in die Urlaubszeit falle. Ostermaier: „Hat dies eine seriöse, dem Bürger verpflichtete Planungsbehörde wie die Bahn nötig?"

Ab 28. Juni wird eine Widerspruchsaktion der Bürgergemeinschaft anlaufen. Alle Ismaninger sind aufgefordert, sich daran zu beteiligen. Am kommenden Dienstag, 28. Juni um 20 Uhr findet eine Informationsveranstaltung für die Widerspruchsaktion gegen die Planfeststellung Ismaning Teil 3 im Gasthof Soller (Bahnhofstraße) statt.

Ist moderne Technik zu verantworten?
Diskussionsabend mit Staatssekretär
Dr. Albert Probst, MdB
Freitag, 24. Juni, 19.30 Uhr
Gasthof Kreitmair, Tenne, Kaferloh



Wird es einen Alibitunnel im Bahnhofsbereich gegen? Foto: gm

Münchner Merkur Nr. 143/1988
vom 24.06.88, S. N1

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 14, Postfach 820 525, Telefon 089/4224 26. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

28. JAHRGANG | FREITAG, 24.JUNI 1988 | NUMMER 26

Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V.

Liebe Ismaninger - Auf zum nächsten Gefecht !

Das erste Etappen- bei auf dem Weg zur Tunnel-/Grabenlösung haben wir mit einem glänzenden Ergebnis erreicht: das zweite Etappenziel müssen wir sofort ansteuern !

Rund 5000 Einsprüche gegen die Planfeststellung für den Abschnitt Ismaning 1 (von km 14.085 bis km 16.500) konnten wir am Dienstag, 21.6.88 in der Gemeinde Ismaning zur Weiterleitung an die Regierung von Oberbayern übergeben.

Diese für eine Gemeinde unserer Größe einmalig deutliche Ablehnung einer Planung bietet - zusätzlich zu der Forderung von zwei Drittel der Ismaninger Wahlberechtigten nach einem Tunnel vom Herbst 1985 - Gemeinderat und Gemeindeverwaltung einen starken Rückhalt für die Verhandlungen mit der DB. Wir verbinden damit die Erwartung, daß mindestens die mit der DB einvernehmlich recherchierte Tunnel-/Grabenlösung durchgesetzt wird.

Mit der Reduzierung der Forderung von einem optimalen 2800 m langen Tunnel auf die gerade noch zumutbare Tunnel-/Grabenlösung strecken die Bürger Ismanings der DB die Hand entgegen für eine einvernehmliche Lösung; die DB braucht diese Hand nur zu ergreifen. Auch Ministerpräsident Strauß unterstützt unsere Haltung und den Lösungsvorschlag.

Sollte die DB diese Möglichkeit einer Einigung ausschlagen, so muß die allseits bekannte Tunnel-/Grabenlösung ohne jegliche Abstriche eben auf dem Klageweg angestrebt werden!

Wir bitten und fordern Gemeinderat und Gemeindeverwaltung deshalb auf, der DB unmißverständlich zu erklären, daß sie bereit sind, gegen jeden anderen Planfeststellungsbeschluß zu klagen, der nicht mindestens die einvernehmlich mit der DB untersuchte Tunnel-/Grabenlösung beinhaltet. Das Risiko und auch die Verantwortung dafür, daß sich dadurch der Aus- und Neubau der S-Bahn durch Ismaning nachhaltig verzögert, muß die DB dann in Kauf nehmen. Solange diese klare Aussage fehlt, hegt die DB - und mit ihr das Bundesverkehrsministerium - insgeheim immer die Hoffnung, ihre unzureichende Grabenlösung und eventuell einen "Alibitunnel im Bereich Friedhof - Bahnhofsgebäude" doch noch durchsetzen zu können.

Um ihr Ziel zu erreichen, sind der DB fast alle Mittel recht: z.B. Zitate von Verhandlungsergebnissen aus 1974 - 1980 mit der Gemeinde Ismaning und Zitate aus Gutachten, jedoch stets ohne Hinweis darauf, wie diese Ergebnisse zustande kamen bzw. daß diese Aussagen durch bekannte Gegengutachten längst entwertet worden sind.

Irreführende Aussagen zum Thema Lärm und Erschütterungen werden von der DB per Gutachten ebenso angeführt, wie sie sich auch nicht scheut, verfahrenstechnische Tricks anzuwenden. Nicht nur die technisch völlig widersinnige, willkürliche und eine Vorentscheidung beinhaltende Zweiteilung des Planfeststellungsverfahrens, Schnittstelle Seidl-Kreuz-Weg, beweist dies. Weiterhin spricht für diese Annahme, daß der am 24.6.1988 zu Ende gehende Einspruchszeitraum gegen die Planfeststellung Ismaning Teil 1 von der DB so gelegt wurde, daß er in die Pfingstferien fallen mußte. Ohne diesen einspruchsbehindernden Verfahrenstrick der DB hätten wir mit Sicherheit noch weit mehr als rd. 5000 Einsprüche an die Reg.v.Obb. weiterleiten können.

Auch die Planfeststellung für Ismaning Teil 3 (südlich Seidl-Kreuz-Weg bis ca. Gemeindegrenze mit Unterföhring) steuert die DB zu, daß beinahe drei Wochen der 6-wöchigen Einspruchsfrist in die Ferien-/Urlaubszeit fallen müssen. Das ist ein weiterer Versuch der DB, Ismaning und seine Bürger auszutricksen.

Ist dies eine seriöse, dem Bürger verpflichtete Planungsbehörde wie die DB nötig ?

Für unsere Widerspruchsaktion insgesamt gilt (frei nach W.Busch): "Dieses war der erste Streich, doch der zweite folgt sogleich."

Die Planauslegung in der Gemeinde für den Planfeststellungsabschnitt Ismaning Teil 3 (südlich Seidl-Kreuz-Weg) beginnt voraussichtlich bereits am 27.6.1988. Jeder Planfeststellungsabschnitt muß juristisch eigenständig behandelt werden. Deshalb müssen wir eine weitere Widerspruchsaktion - für den Süden Ismanings - einleiten. Wegen der unmittelbar bevorstehenden Urlaubszeit (letzter Schultag 20.07.88) ist es erforderlich so früh wie möglich zu beginnen.

Liebe Ismaninger, bitte machen Sie wieder solidarisch mit bei unserer ab 28.06.1988 laufenden Aktion. Versuchen wir gemeinsam den Hattrick (Unterschriftaktion, 1. Widerspruchsaktion, 2. Widerspruchsaktion)

EINLADUNG

Wir laden alle Helfer(innen) / Sammler(innen) und alle interessierten Ismaninger herzlich ein zu unserer

Informations- und Organisationsveranstaltung

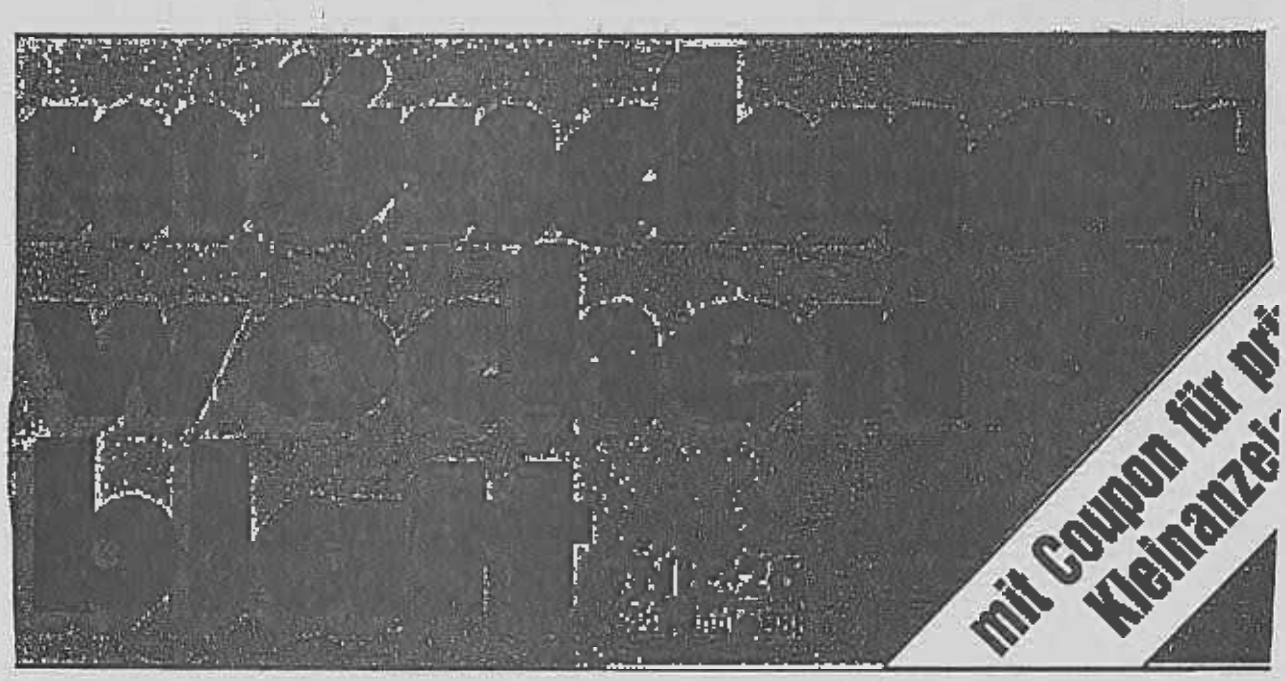
für die Widerspruchsaktion gegen die Planfeststellung Ismaning - Teil 3 - von km 12.500 bis km 14.085

am Dienstag, den 28. Juni 1988, Beginn 20.00 Uhr

in der Gaststätte Soller (Kegelbahn), Bahnhofstraße 1.

GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN S-BAHNTUNNEL !

Alfons Ostermeier



5000 gegen Bahnpläne

ISMANING. (gm) – 5000 Ismaninger haben gegen die Pläne der Bahn für die S-Bahn durch ihre Gemeinde Einspruch bei der Regierung von Oberbayern erhoben. Zu diesem Erfolg meint Alfons Ostermaier von der Bürgergemeinschaft für den Tunnel: „Dieses war der erste Streich, doch der zweite folgt sogleich."

Denn die Gegner bei der Bundesbahn schlafen nicht. Kaum sind die Einsprüche gegen den ersten Planungsabschnitt an die Regierung gesandt worden, schon beginnt die Bahn mit dem Verfahren für den zweiten Streckenabschnitt. Was das für die Tunnelbefürworter bedeutet, erklärt Ostermaier: Jeder Planfeststellungsabschnitt muß juristisch eigenständig behandelt werden. Deshalb müssen wir jetzt nochmals eine Widerspruchsaktion für den Süden Ismanings einleiten. Wir müssen noch einmal die Bürger mobilisieren."

Die Bürgergemeinschaft will den „Hattrick" versuchen: Unterschriftenaktion (war bereits im Herbst 1985), erster Widerspruch und jetzt den zweiten Widerspruch. Sowohl die Bahn wie auch die Kämpfer für den S-Bahn-Tunnel haben es eilig. Die Bahn steht unter dem Druck, in zwei Jahren zur Eröffnung des Flughafens fertig sein zu wollen, während man bei der Bürgergemeinschaft die Sommerferien fürchtet. Ostermaier: „Ich habe den faden Eindruck, daß die Planungsbehörde die Bürger auszutricksen versucht. Denn der Einwendungszeitraum fällt wieder zu einem großen Teil in die Ferien.

Von der sechswöchigen Einspruchsfrist fallen beinahe drei in die Ferienzeit." Bevor viele Ismaninger in den Süden starten, will die Bürgergemeinschaft die zweite Einspruchsaktion abgeschlossen haben.

Münchner Wochenblatt
vom 29.06.1988

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Christl Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prammer. Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pinn-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/4224 28, Verantwortlich für den Inhalt: F. Prammer.

28. JAHRGANG — FREITAG, 8. JULI 1988 — NUMMER 27

Betr.: Planfeststellung nach § 36 Bundesbahngesetz (BbG) für die Flughafen-S-Bahn München; Neubaustrecke von Bahn-km 12,500 bis Bahn-km 14,085 -Seidl-Kreuz-Weg bis Taxetstraße- im Ortsbereich (Teil 3) der Gemeinde Ismaning

Die Bundesbahndirektion München hat für das o.a.Bauvorhaben das Planfeststellungsverfahren gem.Bundesbahngesetz eingeleitet. Der Plan (Zeichnungen und Erläuterungen) liegt in der Zeit vom 29. Juni 1988 bis 12. August 1988 in der Gemeinde Ismaning, Schloßstr.2, II.Stock, Zimmer 22, während der Dienststunden von 8 - 12 und 14 - 17 Uhr zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

1. Jeder, dessen Belange durch das Bauvorhaben berührt werden, kann bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung, das ist bis zum 26 August 1988, bei der Gemeinde Ismaning, Schloßstr.2, Zimmer 22, bei der Regierung von Oberbayern Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift erheben.
2. Werden gegen den Plan Einwendungen erhoben, so werden diese in einem Termin erörtert, der noch ortsüblich bekanntgemacht wird. Diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, werden von dem Termin gesondert benachrichtigt. Werden von mehr als 300 Beteiligten Einwendungen erhoben, so können diese Beteiligten durch öffentliche Bekanntmachung benachrichtigt werden. Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, daß der Erörterungstermin im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde sowie in örtlichen Tageszeitungen bekanntgemacht wird, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.
3. Verspätete Einwendungen können bei der Erörterung und Entscheidung unberücksichtigt bleiben. Bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden.
4. Durch Einsichtnahme in die Planungsunterlagen entstehende Kosten können nicht erstattet werden.
5. Die Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses kann durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, wenn mehr als 300 Zustellungen vorzunehmen sind.

Ismaning, 21. Juni 1988
Gemeinde Ismaning

Erich Zeller
Erster Bürgermeister

Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V.

Liebe Ismaninger - auch für die 2.Widerspruchsaktion brauchen wir Ihre Einwendungen!

Die DB hat das Planfeststellungsverfahren Ismaning Teil 3 für den Ausbau der S-Bahn durch Ismaning eingeleitet. Dieser 3. und letzte Abschnitt reicht vom Seidl-Kreuz-Weg (km 14,085) bis nahe an die Gemeindegrenze mit Unterführung (km 12,500). Der Plan dafür liegt noch bis voraussichtlich Ende Juli 1988 in der Gemeindeverwaltung zur Einsicht aus. - Weil jeder Planfeststellungsabschnitt juristisch eigenständig behandelt werden muß, ist es erforderlich, daß wir eine weitere Widerspruchsaktion durchführen. - Wir bitten alle Ismaninger, mit form- und fristgerechten Einwendungen auch gegen die Planung für diesen Planfeststellungsabschnitt für den S-Bahnausbau durch Ismaning Einspruch zu erheben.

Unser Widerspruch richtet sich wieder gegen die Zweiteilung des Planfeststellungsverfahrens, vor allem aber gegen die vorliegende Planung selbst. - Planungsgrundlage für den S-Bahnausbau im o.a. Abschnitt ist nicht die von der Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. mit der DB einvernehmlich untersuchte Tunnel-/Grabenlösung, sondern eine teils im kurzen Graben, meist jedoch oberirdig verlaufende S-Bahngradiente. - U.a. ist geplant:

1. den landschaftlich idyllischen Bereich von Kern- und Seebach durch eine Anhäufung von großen, unansehnlichen und unnatürlichen Betonbauten (Seidl-Kreuz-Unterführung, Seebachdüker und Kernbachbrücke) zu verunstalten.
2. die S-Bahntrasse nach Osten zu erweitern und im Zuge dieser Trassenerweiterung den Taxetweiher zu verkleinern. Es soll z.B. am Westufer des Taxetweihers ein ca. 6 m breiter Streifen für einen Fußweg sowie für eine sehr schmale - und auch wegen des Lärms wenig attraktive - Liegefläche aufgeschüttet werden.

Wegen der Verdichtung des Taxets, wegen der vorgesehenen dichten Zugfolge und wegen des künftig mehr als doppelt so lauten Lärms durch Züge, verliert dieser zu allen Jahreszeiten gern besuchte, ruhige und beschauliche Ort seine Bedeutung und seinen Charakter als Naherholungsgebiet. - Im Vergleich zur Flughafenplanung München 2 ist dies keine zukunftsorientierte und umweltfreundliche Planung. Sie bleibt weit hinter den heutigen Umwelt-Erfordernissen und den technischen Möglichkeiten zurück. - Deshalb: Je mehr Bürger gegen die völlig unzureichende Planung erneut Einspruch einlegen, um so größer ist die Chance, daß die von uns geforderte Tunnel-/Grabenlösung durchgesetzt werden kann.

Bitte erheben Sie Widerspruch! - Bis 17.7.88 erhalten Sie Besuch von ein(e)m unserer Helfer(innen). Er/Sie wird Ihnen ein vorbereitetes Formblatt für pauschal von uns vorformulierte bzw. für individuell zu ergänzende Einwendungen überreichen, mit der Bitte, dieses zu studieren und erst danach auszufüllen. In der Regel holt unser Helfer dieses Formblatt einige Tage nach dem ersten Besuch wieder ab.

Achtung, die Farben der Formblätter haben sich geändert!

Vielen Dank für Ihre solidarische Unterstützung!

GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN S-BAHNTUNNEL!

Ostermeier

Nr. 166 Münchner Merkur

vom 21.07.88, S. N 3

Etappenziel erreicht

5000 Einsprüche gegen Abschnitt 3

Ismaning (mm) – Rund 5000 Einsprüche gegen die Planfeststellung für den Abschnitt Ismaning 3 der Flughafen-S-Bahn hat die Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel gesammelt. Damit ist der Hattrick gegen die Bahn und ihre unzulängliche Planung gelungen, wie Alfons Ostermaier in einer Presseerklärung mitteilte. Die Bahn habe damit ihr Ziel, die Gemeinde in zwei Blöcke zu spalten nicht erreicht. Man könne sagen, daß der von der Bahn auf Ismaning abgefeuerte Schuß nach hinten losgegangen sei. Es sei nun nicht mehr möglich, an den Einwendungen vorbeizuplanen.

Mehr als 60 Helferinnen und Helfer sind laut Ostermaier in Ismaning unterwegs gewesen. Immer wieder mußten sie erklären, warum zum Beispiel die zweite Widerspruchsaktion notwendig war und was die Bahn im Bereich Kern- und Seebach plant.

Weitere Einsprüche können noch bis zum 26. August direkt an die Regierung von Oberbayern, Maximilianstraße 39, 8000 München 22, oder auch an die Gemeinde Ismaning (Rathaus) geschickt werden.

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 22, Hans-Pfann-Str. 1c. Postfach 620 525, Telefon 089/422426. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

28. JAHRGANG FREITAG, 22. JULI 1988 NUMMER 29

ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT FÜR S-BAHNTUNNEL E.V.

Liebe Ismaninger - Einigkeit macht stark!

Auch das zweite Etappenziel auf dem Weg zur Tunnel-/Grabenlösung haben wir mit einem glänzenden Ergebnis erreicht.

Rund 5.000 Einsprüche gegen die Planfeststellung für den Abschnitt Ismaning 3 (von km 12,500 bis km 14,085) zählten wir bei unserer Informations- und Auswertungsveranstaltung im Bürgersaal am Montag, den 18.6.1988. Damit ist der Hattrick gegen die DB und ihre unzulängliche Planung für den S-Bahnausbau und -Neubau durch Ismaning gelungen: 6000 Unterschriften 1985, ca. 5300 Einwendungen bei der 1.Widerspruchsaktion und jetzt bei der 2.Widerspruchsaktion noch einmal rd. 5000 Einwendungen.
Die DB hat ihr insgeheim anvisiertes Ziel, die Ismaninger in zwei Blöcke zu spalten, nicht erreicht. Man könnte sagen: Der von der DB auf uns abgefeuerte Schuß ging nach hinten los.
Ob dieses Bild nun zutrifft oder nicht: Auf keinen Fall können die verantwortlichen Planer an insgesamt rd. 10 000 frist- und formgerechten Einwendungen vorbeiplanen. Unsere Einsprüche werden sie förmlich zwingen, ihre bisherige Planung - unseren Forderungen entsprechend - umzustellen.
Wenn nicht alle Zeichen trügen, ist die DB bereits dabei einzulenken, und wir gehen davon aus, daß dies ohne Abstriche an der Tunnel-/Grabenlösung und recht bald geschieht. Eile ist geboten, denn sonst wird die S-Bahnstrecke wirklich erst 1992 oder gar noch später fertig. Und das wollen wir nur ungern!

Wie bei unserer 1.Widerspruchsaktion waren auch diesmal wieder mehr als 60 Helferinnen und Helfer engagiert unterwegs.

Immer wieder aufs Neue mußten sie erklären, warum beispielsweise die 2. Widerspruchsaktion notwendig war oder was die DB plant im Bereich von Kern- und Seebach bzw. am Taxet.
Im Namen unseres Vorstandes und im Namen aller gleichgesinnten Bürger, danke ich Ihnen recht herzlich für ihr solidarisches Handeln. Unsere Widerspruchsaktion ist ohne Zweifel ein großartiger Erfolg für die gesamte Gemeinde. Ismaning kann stolz sein auf seinen Gemeinsinn!

Liebe Ismaninger,
sollten Sie in den letzten Wochen unser(e) Helfer(in) nicht erreicht haben, können Sie Ihren Einspruch noch bis spätestens 26. August 1988 schicken
a) direkt an die Regierung von Oberbayern, Maximilianstraße 39, 8000 München 22 oder
b) an die Gemeinde Ismaning, Schloßstraße 2, 8045 Ismaning.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!
GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN S-BAHN-TUNNEL!

A.Ostermaier (Sprecher)

Münchner Merkur

Redaktion:
8046 Garching, Rathausplatz 2
Telefon 089/329 10 85

Der Kampf hat sich gelohnt: Die Ismaninger haben sich gegen die Bahn durchgesetzt und bekommen ihre Tunnel/Graben-Lösung. Lange kämpfte die Bürgerinitiative Seite an Seite mit der Gemeinde und konnte nun den Sieg davontragen. Das Ortsbild wird sogar schöner, nach der zweijährigen Bauzeit gibt es keine Lärmbelästigung mehr. Der Ismaninger S-Bahn-Tunnel ist der beste Beweis dafür, daß sich eine kleine Gemeinde gegen eine große Organisation durchsetzen kann – wenn sie die besseren Argumente hat. Den Gemeindevätern und den Mitgliedern der Bürgerinitiative gebührt alle Hochachtung.

Brigitte Hermann

Letzte Verhandlungsrunde in Bonn brachte den Durchbruch:

S-Bahn kommt unter die Erde

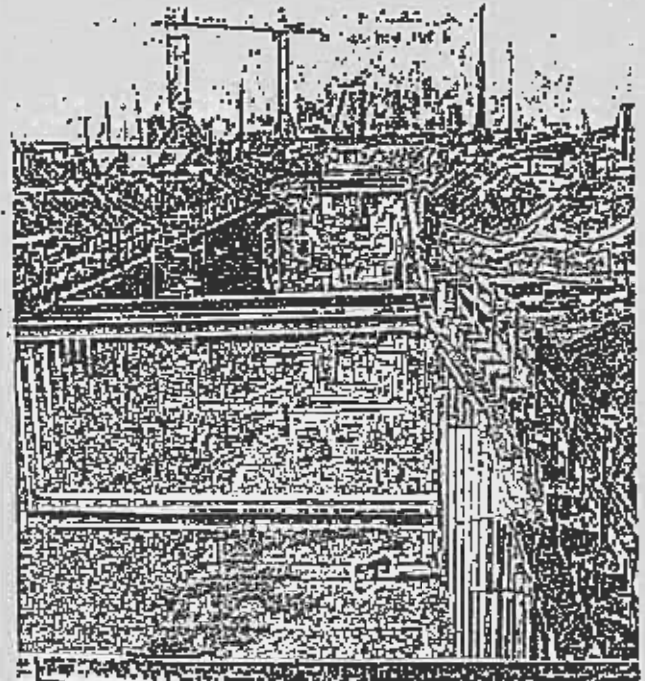
Argumente der Gemeinde von Bund und Bundesbahn anerkannt

Ismaning (hh/mm) – In Sachen S-Bahn-Ausbau schafften Bürgermeister Erich Zeitler, der Gemeinderat und die Verwaltung den Durchbruch in Bonn. Ismaning wird innerorts eine S-Bahn in Tieflage mit Überdeckelung bekommen – die angestrebte „Tunnel-Graben-Lösung". Mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, des Bayerischen Staatsministeriums für Finanzen, der Regierung von Oberbayern und der Deutschen Bundesbahn handelte die Ismaninger Delegation am Montag in Bonn dieses Konzept aus, das jetzt bestätigt wurde.

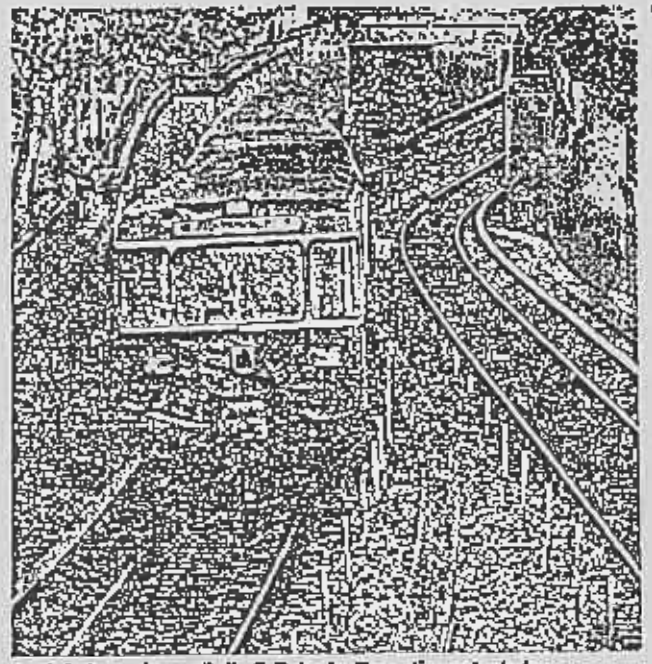
Was niemand recht so recht für möglich gehalten hatte, eine Einigung ohne juristische Auseinandersetzung, wird Wirklichkeit. Die S-Bahn wird im gesamten Gemeindebereich Ismaning, beginnend von der Osterfeldstraße im Norden bis zum Gemeindeweiher im Süden, in Tieflage geführt. Die Straßen können die Bahn völlig eben kreuzen, auch bereits die Osterfeldstraße. Etwa ab der Höhe Mitterfeldstraße (beim Realschul-Sportgelände) bis zur Krautgartenstraße wird die Bahn vollständig „überdeckelt". Der unterirdische Bahnhof erhält einen Mittelbahnsteig. Nach kurzer Unterbrechung wird die Überdeckelung entlang des Weihers fortgeführt. Im übrigen ist die Gemeinde mit den Planungen der Bundesbahn einverstanden und gab ihre Zusage, auf Klagen im weiteren Verfahren zu verzichten und das große Ziel – die Fertigstellung der Flughafen-S-Bahn bis 1991 – zu unterstützen. Darin liegt auch einer der Gründe für das Zustandekommen dieser einvernehmlichen Lösung: „Es wäre eine Blamage, wenn die Flughafen-S-Bahn nicht 1991 in Betrieb gehen könnte", hatte Staatssekretär Kalitzki vom Bundesverkehrsministerium die Verhandlungen eingeleitet.

„Damit sind nun für unsere Gemeinde die Voraussetzungen gegeben, daß an dieser vielbefahrenen S-Bahn-Strecke ein Ismaninger Bahnhof mit besonderer städtebaulicher Prägung entsteht", erläuterte Bürgermeister Erich Zeitler strahlend. „Auch die landschaftsschützenden Belange sind bei beiden Bächen am Seidl-Kreuz-Weg weitgehend erfüllt, die reizvolle Landschaft wird nicht zerstört, sondern sogar wesentlich verbessert", stellte der Rathauschef mit Genugtuung fest.

Die Gemeinde konnte Bund, Freistaat und Bundesbahn letztlich doch von ihren Argumenten überzeugen, die von zwei Gutachten untermauert wurden. Auf Vorschlag von Bürgermeister Zeitler hatte der Gemeinderat Professor Gebhardt mit einer städtebaulichen Untersuchung des Bahnhofbereiches und Umfeldes und Professor Valentien mit der Prüfung der Auswirkungen auf die Landschaft in den Bereichen Kombach/Sooback und Taxet-Weiher beauftragt. Professor Gebhardt hatte im Bereich zwischen Mayerbachstraße und Südende des Bahnhofes eine Tieflage der Gleise, eine Überdeckelung und einen Mittelbahnsteig vorgeschlagen. Ergänzt wurde dieses Konzept, auf das man sich jetzt bei der letzten Verhandlungsrunde in Bonn weitgehend einigte, durch den Vorschlag Professor Valentiens, den landschaftlich wertvollen Bereich bei den Bächen zu unterfahren und die Trasse am Weiher zu überdeckeln.



Im Frühjahr 1989 sollen die Bauarbeiten beginnen. Dann wird die Gemeinde zur Großbaustelle, wie hier beim Tunnelbau am Flughafen. Fotos: hm.



Auch in Ismaning soll die S-Bahn im Tunnel verschwinden.

Bürgerinitiative leistete Beitrag

Nicht zu unterschätzen ist auch der Beitrag der Bürgerinitiative, die mit großem Engagement die Tunnel-/Grabenlösung forderte und eine großangelegte Widerspruchsaktion durchführte. Durch ihr Engagement rückte diese Problematik ins Bewußtsein aller Ismaninger Bürger.

Um die Mehrkosten abzudecken, wird die Gemeinde aber auch tief in den eigenen Säckel greifen müssen. Insgesamt geht man im Rathaus davon aus, daß die Gesamtlösung die Gemeinde mit zehn Millionen Mark belasten wird – staatliche Zuschüsse schon abgezogen. Doch Bürgermeister Zeitler sieht dem gelassen entgegen. „Die Gemeinde hat auf diesen Tag hingespart." Die Summe könne aus den Rücklagen gedeckt werden.

Die am Montag getroffene Vereinbarung – Bürgermeister Zeitler, 2. Bürgermeister Bruno Blumelspacher, die Gemeinderatsfraktionssprecher Robert Häring (SPD), Richard Wanzinger (CSU), Michael Sedlmair (FWG) und der Leiter der Bauabteilung, Helmut Horst, nahmen an den Verhandlungen teil – wird Grundlage des weiteren Planfeststellungsverfahrens sein. Die beiden Teilabschnitte werden dabei innerorts zusammengefaßt. Voraussichtlich noch im Oktober wird das abschließende Anhörungsverfahren durchgeführt werden. Bereits im Frühjahr 1989 sollen die Arbeiten beginnen. „Mit dieser Vereinbarung ist eine Weichenstellung erfolgt, deren Auswirkungen nicht für heute und morgen, sondern für Jahrzehnte von allergrößter Bedeutung für unseren Ort sein wird", faßte Bürgermeister Zeitler zusammen.

– 198 –

Bonn war eine Reise wert

Die S-Bahn wird in Ismaning tiefergelegt

Delegation der Gemeinde konnte sich im Verkehrsministerium durchsetzen

Von Gina Berg

Ismaning – Der lange und harte Kampf der Ismaninger hat sich gelohnt: Im gesamten Gemeindebereich wird mit dem zweigleisigen Ausbau die neue Flughafen-S-Bahn tiefergelegt und teilweise überdeckelt. Dieses Ergebnis brachte eine Ismaninger Delegation aus Bonn mit nach Hause.

Staatssekretär Knittel vom Bundesverkehrsministerium empfing die gemeindliche Delegation, der die Bürgermeister Erich Zeitler und Bruno Rimmelspacher, die Fraktionssprecher Robert Häring (SPD), Richard Wanzinger (CSU), Michael Sedlmair (FWG) sowie der Leiter der Bauabteilung, Helmut Horst angehörten. In der Besprechungsrunde saßen außerdem aus Bayern Vertreter des Finanzministeriums, der Obersten Baubehörde, der Regierung von Oberbayern und der Deutschen Bundesbahn.

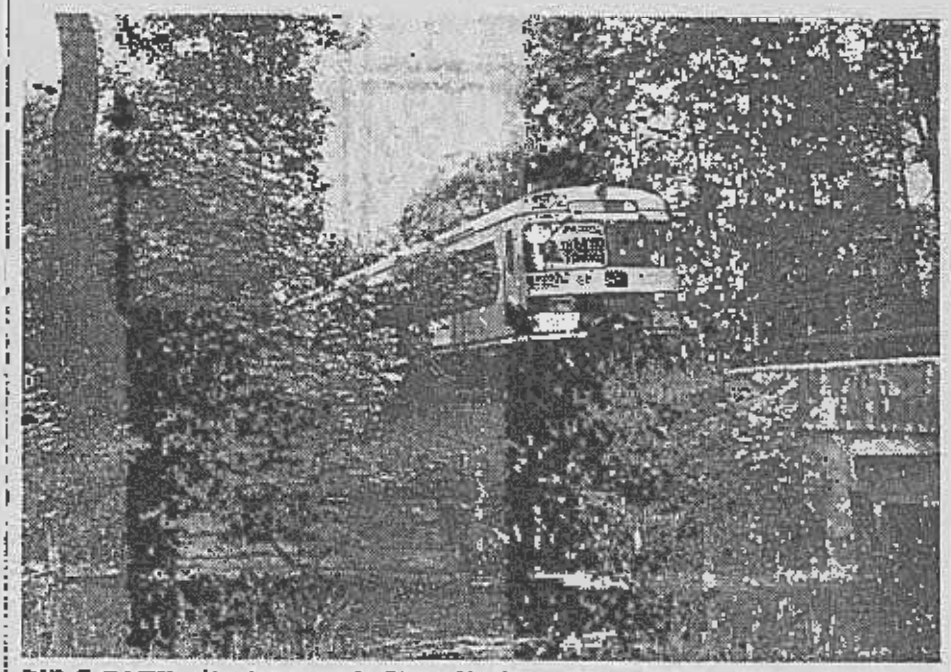
„Beide Seiten rangen in einer zweieinhalbstündigen Verhandlung um ihre Standpunkte und tauschten die Argumente aus", berichtete Helmut Horst der SZ. Das vereinbarte Ergebnis sieht wie folgt aus: Die S-Bahn wird im gesamten Gemeindebereich Ismaning, beginnend an der Osterfeldstraße im Norden bis zum Gemeindeweiher im Süden tiefergelegt. Schon ab Osterfeldstraße können alle Straßen die Bahn eben kreuzen. Vom Realschul-Sportgelände an bis zur Krautgartenstraße wird die Bahn vollständig überdeckelt. Der unterirdische Bahnhof erhält einen Mittelbahnsteig. Nach kurzer Unterbrechung wird die Überdeckelung entlang des Weihers fortgeführt.

Im übrigen erklärte sich die Gemeinde mit den Planungen der Bundesbahn einverstanden. Sie wird auf Klagen im weiteren Verfahren verzichten und das Ziel, die S-Bahn bis 1991 fertigzustellen, unterstützen. Von Bund, Bundesbahn und Freistaat wurden Begründung und Argumente, die die Gemeinde jetzt durch die von ihr eingeholten Gutachten geliefert hat, anerkannt.

Im Ismaninger Rathaus ist man sich im klaren darüber, daß das gemeindliche Budget erheblich belastet werden wird. Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz muß sich Ismaning im Südteil bei der bestehenden Strecke zu einem Drittel beteiligen. Die Gesamtlösung wird eine finanzielle Beteiligung der Gemeinde von rund zehn Millionen Mark erfordern.

Mit dieser Vereinbarung – an deren Zustandekommen der große Einsatz der Bürgerinitiative für den S-Bahn-Tunnel wesentlichen Anteil hat – ist nach Bürgermeister Erich Zeitler eine „Weichenstellung erfolgt, deren Auswirkung für Jahrzehnte von allergrößter Bedeutung für unseren Ort sein wird". Sie schaffe die Voraussetzung, daß an dieser vielbefahrenen Flughafen-S-Bahn ein Ismaninger Bahnhof mit besonderer städtebaulicher Prägung entsteht und sie garantiere auch die Bewahrung und den Schutz des landschaftlich wertvollen Bereiches um die beiden Bäche, um Taxetweiher und -wald.

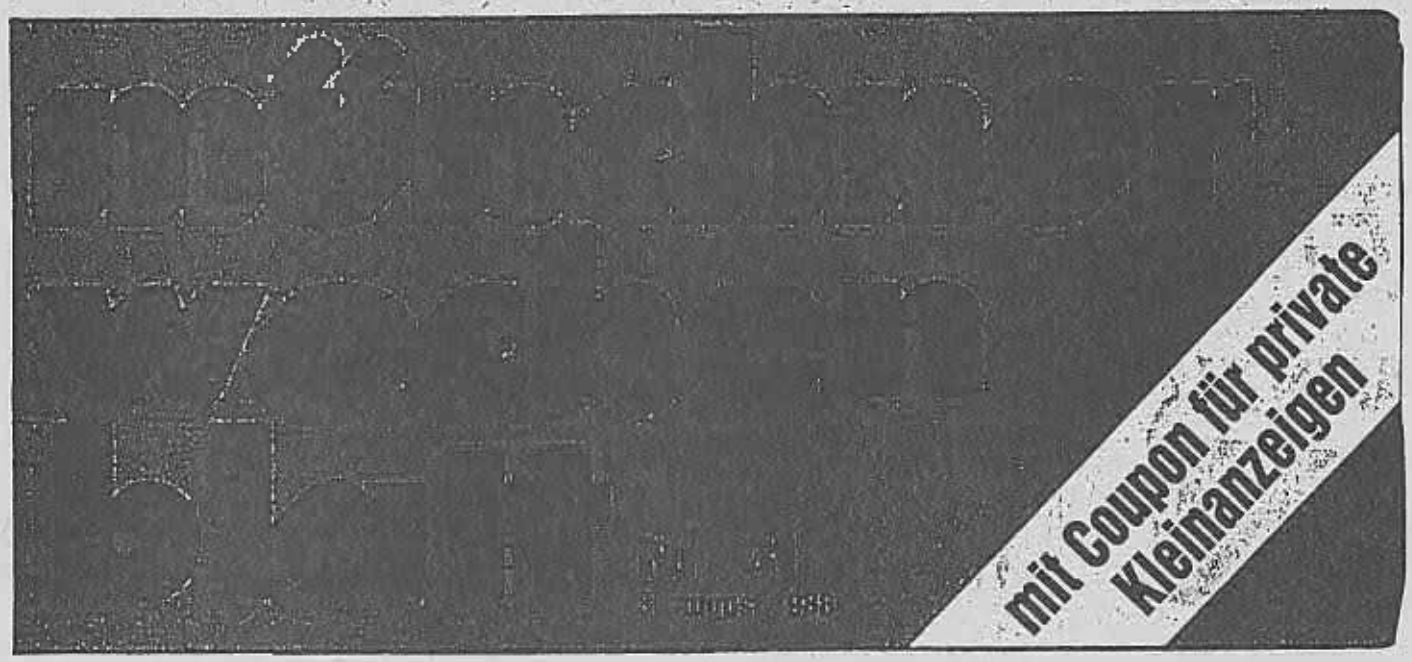
Baubeginn soll im Frühjahr 1989 sein. „Die Arbeiten werden zwei Jahre Großbaustelle für den Ort bedeuten", kündigt Helmut Horst an.



DIE S-BAHN, die jetzt noch über die Ismaninger Bäche führt, wird beim Ausbau in die Tiefe verlegt. Für die Gemeinde ist dieser Entschluß „von historischer Bedeutung".

Photo: Berg

SZ Nr. 176/1988 vom 02.08.88, S. 15



Bürger siegten! Tunnel für S-Bahn

ISMANING. (gm) — Jetzt haben es die Ismaninger geschafft. Nach zähen, unermüdlichen Verhandlungen gab die Bundesbahn nach. Die S-Bahn durch Ismaning kommt unter die Erde. Vergangene Woche wurde die Tunnel-Graben-Lösung als gemeinsamer Kompromiß verabschiedet.

Und so sieht der S-Bahn-Ausbau aus: Ab der Osterfeldstraße wird die Bahnlinie in den Graben abgesenkt. Zwischen der Mitterfeldstraße und der Krautgartenstraße verschwinden die Gleise in einem Tunnel. Auch der neue Bahnhof wird unterirdisch gebaut.

Bereits nächstes Frühjahr soll mit den Bauarbeiten begonnen werden. Denn 1991 sollen die ersten Züge zum Flughafen München II rollen. Die Gemeinde will der Bahn nun keine Steine mehr beim Ausbau in den Weg legen. Einen freut dieser Abschluß ganz besonders. Das ist Alfons Ostermaier, der Sprecher der Bürgergemeinschaft. Vor zwei Jahren nahm er den Kampf mit der Bahn auf. Die Gemeinde muß allerdings auch einen finanziellen Beitrag leisten. Zehn Millionen Mark aus der eigenen Kasse muß sie für das „Jahrhundertwerk" ausgeben.

Münchner Wochenblatt
vom 03.08.1988

Briefe an die Redaktion

Mehr als nur ein Beitrag der Bürgergemeinschaft

Zu unserem Artikel „S-Bahn kommt unter die Erde" in der Ausgabe vom 30./31. Juli erreichte uns folgender Leserbrief:

„Mit der Veröffentlichung des Verhandlungsergebnisses der Ismaninger Delegation beim Bundesverkehrsministerium, haben Sie allen Ismaningern eine gute Nachricht mitgeteilt. Damit zeichnen sich die ersten Erfolge dreijähriger Bemühungen vieler Ismaninger Bürgerinnen und Bürger ab. Nach meiner Ansicht kam aber in diesem Bericht die Leistung der „Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V." viel zu kurz. Die aktiven Damen und Herren, insbesondere deren Sprecher Herr Ostermeier, haben erheblich mehr als nur einen Beitrag geleistet und die Widerspruchsaktion organisiert.

Die Bürgergemeinschaft waren Ideengeber, Motor, Transmissionsriemen und erarbeitete viele fachlich und sachlich fundierte Unterlagen, mit denen die Angaben der Bundesbahn über Kosten und technische Machbarkeit widerlegt werden konnten. Mit Fakten leistete sie drei Jahre Überzeugungsarbeit beim Bürger und den Bundes- und Landespolitikern. Sie konnte mit dieser zielstrebigen Informationspolitik sogar die Unterstützung des Bayerischen Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß erreichen.

Nach meiner Ansicht war nicht das Organisieren des Widerspruchsverfahrens die entscheidende Leistung, sondern das Sammeln der ca. 6000 Unterschriften vor drei Jahren. Erst gestärkt mit diesem Votum der Bürger, war es der Gemeinschaft möglich, die Vorbehalte und Widerstände in der Ismaninger Gemeindeverwaltung aufzutauen und abbröckeln zu lassen.

Die positive Nachricht aus Bonn ist ein erfreulicher erster Schritt, dem bis zur Fertigstellung einer bürger- und umweltfreundlichen Tunnel-Graben-Lösung noch viel Arbeit von der Gemeindeverwaltung folgen muß; denn der Teufel sitzt im Detail. Am Schluß wird feststehen, was baulich wirklich geschafft wurde und welche Kosten bei der Gemeinde hängen bleiben. Erst dann werden die Bürger feststellen können, ob die Verwaltung die Lorbeeren tatsächlich verdient, die Sie in dem Artikel bereits vorschußweise verteilt haben.

Die Bürgergemeinschaft und die vielen fleißigen Helfer haben sich bereits ein dickes Lob erarbeitet; im Interesse der Ismaninger Bevölkerung hoffe ich, daß sich die Verwaltung in den nächsten Jahren dieses Lob ebenfalls verdienen wird."

Edgar Ihm
Fasanenstraße
Ismaning

„Nicht nur unsachlich, sondern auch bösartig"

Zum Leserbrief „Was hat Schuster zu verbergen" in der Ausgabe vom 22. Juli erreichte uns folgende Stellungnahme:

„In der Demokratie gibt es Spielregeln, an die sich Bürger und Bürgermeister gleichermaßen zu halten haben. Für die Abwicklung von Geschäftsgängen, welche den Gemeinderat betreffen, hat dieser sich selbst zu Beginn der Wahlperiode 1984 bis 1990 einstimmig eine Geschäftsordnung gegeben.

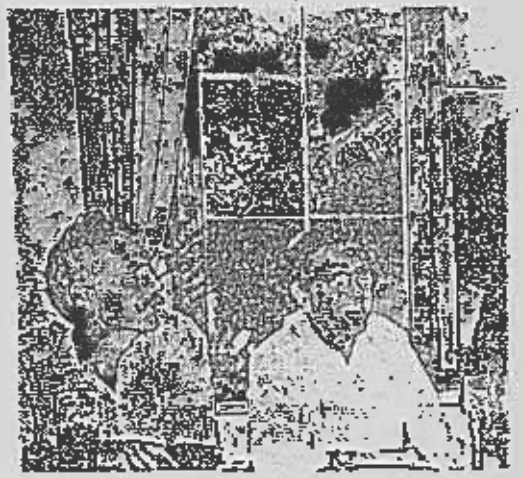
Danach sind Sachverhalte, welche durch den Gemeinderat endgültig beschlußfähig zu behandeln sind, in nicht öffentlichen Ausschußsitzungen vorzubereiten. Nichts anderes ist geschehen in der Bauausschußsitzung am 13. Juli 1988. Hier standen geschäftsmäßig die Bedenken und Anregungen, welche während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes 'Zentrum' eingegangen sind, zur Vorberatung an. Für jedermann im Gemeinderat ist es eine selbstverständliche Regelung, nur nicht für das Gemeinderatmitglied der Vereinigten Freien Wählergemeinschaft, Heinz Hilger, welcher in der letzten Zeit wiederholt seine Zugehörigkeit zur VFW dadurch unterstrich, frei von Moral und guten Sitten zu sein.

Es ist schon eine absonderliche Wertung, wenn der Verfasser dieses Briefes daraus folgert, der Bürgermeister hätte etwas zu verbergen. Dies ist nicht nur unsachlich, sondern auch bösartig, denn was der Brief sonst noch zum Inhalt hat, ist schlichtweg die Unwahrheit, wie zum Beispiel die Erfindung des Baues einer Tiefgarage mit Tankstelle.

Die gleichen Leute, welche von Verunsicherung sprechen sind permanent bemüht, unrichtige Dinge in die Welt zu setzen, um ja die Bevölkerung irrzuleiten und zu verunsichern."

Hermann Schuster
1. Bürgermeister
Kirchheim

Bitte beachten Sie: Veröffentlichungen unter der Rubrik „Briefe an die Redaktion" stellen keine redaktionellen Meinungsäußerungen dar. Ihre Zuschriften richten Sie bitte an: Münchner Merkur, Zeitung für den Landkreis München-Nord, Rathausplatz 2, 8046 Garching.



Linsmeier informiert die CSU

Kirchheim (ja) – Viel zu berichten hatte der Bundestagsabgeordnete Josef Linsmeier bei der jüngsten CSU-Mitgliederversammlung.

Nicht nur das „leidige" Flugbenzin, sondern auch wichtige Themen wie das immer größer werdende Ozonloch, Abgase, die die Atmosphäre aufheizen oder das Robbensterben in der Nordsee.

In einer anschließenden Diskussion sprachen die Mitglieder der CSU über weitere aktuelle Themen wie EG-Markt 1992, Landwirtschaft, Abrüstung und Steuerreform.

Unser Foto zeigt von links: Josef Göttel, Hans Eichelmann (beide stellvertretende CSU-Vorsitzende) und Josef Linsmeier.

Briefe an die Redaktion

Fordernde Rolle der Bürgerinitiative

Zu unserem Artikel „S-Bahn kommt unter die Erde" in der Ausgabe vom 30./31. Juli erreichte uns folgende Leserzuschrift:

„Den beim Lesen Ihres Artikels unter dem Kürzel (hh/mm) aufkeimenden Gedanken an Hofberichterstattung moderner Prägung konnte ich nur mühsam unterdrücken und die Freude über das für Ismaning gemeinsam erreichte ‚S-Bahn-Wunder' stellte sich nur langsam ein. Als Bürger dieser liebens- und lebenswerten Gemeinde im Münchner Norden war ich vielmehr enttäuscht darüber, daß die fordernde und zugleich gestalterische Rolle der Bürgerinitiative mit einer bescheidenen Zwischenüberschrift und mageren neun Zeilen allein schon quantitativ ins Abseits gestellt wurde. Dabei waren es nicht selten die Impulse und Initiativen der großen Ismaninger ‚Tunnel-Familie', die auch die kommunalpolitisch Verantwortlichen erst in Handlungszwang und damit zum Handeln brachten. Oder – um im Bild des Fußballs zu bleiben: Die engagierten Amateure waren es, die den politischen Mittelstürmern die Flanken schlugen und die letztlich auch vor dem Abpfiff des Planfeststellungsverfahrens die Vorlage zum entscheidenden Tor in Bonn gaben.

Als gelegentlicher Leser Ihres Blattes liegt mir eine zum Selbstzweck erhobene Schelte völlig fern, auch wenn ich das Interesse der Printmedien an der Bürgergemeinschaft zu einer Zeit vor Augen habe, als die ober- und unterirdischen Fragezeichen in Ismaning noch recht groß waren. Mir geht es ausschließlich darum, auch dem *Münchner Merkur* bewußt zu machen, daß diese Bürgergemeinschaft im wahrsten Sinne des Wortes viel Gemeinsinn geweckt und ehrenamtliches Engagement selbstverständlich gemacht hat. Nicht Lohn oder Belohnung, aber doch bescheidene Anerkennung auch in einem Heimatblatt würde neuen Mut für die Zukunft geben, staatsbürgerliche Pflichten und Rechte spontan und ohne Scheu um der Sache willen wahrzunehmen."

Hartmut Holmer
Am Mühlenweg
Ismaning

Bitte, beachten Sie: Veröffentlichungen unter der Rubrik „Briefe an die Redaktion" stellen keine redaktionellen Meinungsäußerungen dar. Ihre Zuschriften richten Sie bitte an: Münchner Merkur, Zeitung für den Landkreis München-Nord, Rathausplatz 2, 8046 Garching.

Münchner Merkur Nr. 184/1988 vom 11.08.88, S. N2

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer. Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 325, Telefon 089/4224 28. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

28. JAHRGANG | FREITAG, 26. AUGUST 1988 | NUMMER 33/34

Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e.V.

Der Durchbruch ist geschafft !

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e.V. dankt

- allen Ismaningerinnen und Ismaningern, die uns auf dem langen Marsch zum Tunnel unterstützt und geholfen haben und sich durch nichts und niemanden davon abbringen ließen, die optimale Lösung gegen vielerlei Widerstände durchzusetzen.
- allen unermüdlichen Helfern, die unsere Argumente für den Tunnel im ganzen Ort vertreten haben und insgesamt ca. 17.000 (Siebzehntausend) Unterschriften gesammelt haben, an denen sich niemand mehr vorbeireden konnte
- all' unseren Fachleuten, Spezialisten und Gutachtern, die ihre Kraft und Zeit opferten, die beste Lösung zu erarbeiten, Irrtümer aufzuklären, Unterlagen und schlüssige Beweise für die Notwendigkeit der Tunnel-Grabenlösung schufen. Damit setzten sie Gemeinderat und Gemeindeverwaltung erst in die Lage, mit hieb- und stichfesten Argumenten in die Verhandlungen mit den zuständigen Stellen zu gehen
- allen unseren Freunden und Gönnern sämtlicher Gruppierungen, die uns durch ihre Spenden und Fürsprache (bis hin zum Brief des Ministerpräsidenten) den Freiraum schufen, drei lange Jahre durchzuhalten
- allen Damen und Herren der Presse, die den Bürger/innen Ismanings die notwendige Schützenhilfe zur Durchsetzung ihres Zieles gaben.

Trotz des bisher Erreichten gibt es noch Einiges zu tun, bevor unsere Ansprüche gegenstandslos werden. Über unsere weitere Arbeit werden wir Sie wie bisher laufend unterrichten.

Auch weiterhin: Gemeinsam für Ismaning und seinen Tunnel !!

Ihre Bürgergemeinschaft

Kath.: Dietrich, Regina
Ev.: Lazarus Spengler 1534

Auch wenn der Tunnel kommt: „Es gibt noch etwas zu tun"

Ismaninger Bürger sehen vier Problempunkte

Ismaning – Drei Jahre lang haben die Ismaninger Bürgergemeinschaft und die Politiker zäh um eine Tunnel-/Grabenlösung gerungen. Immer wieder haben Alfons Ostermaier und die zahlreichen ehrenamtlichen Mitstreiter der „Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel" auf allen politischen und unpolitischen Ebenen Dampf gemacht. Und siehe da, vor wenigen Wochen kam frohe Kunde aus dem fernen Bonn: Die Bahn hat grünes Licht für eine Tunnel-/Grabenlösung bekommen. Alfons Ostermaier nach der Sommerpause: „Drei Jahre intensive und kontinuierliche Arbeit, während der sich Tausende Ismaninger Bürger immer und immer wieder courageiert für dieses Vorhaben eingesetzt hatten, ermöglichten diese Lösung." Die phantastische Solidarität der Ismaninger zahle sich nun aus.

Doch noch gebe es etwas zu tun, auch wenn der Tunnel jetzt komme: Vier Problempunkte sieht die Bürgergemeinschaft:

- Die letzten rund 120 Meter S-Bahnstrecke am südlichen Ortsrand von Ismaning, wegen nicht ausreichender Vorsorge gegen Erschütterungen.
- Die Lage des nördlichen Tunnelendes auf Höhe der Mitterfeldstraße. Es käme laut Bürgergemeinschaft einem Schildbürgerstreich gleich, würde der Tunnel genau bei der Mitterfeldstraße enden und nicht etwa 30 Meter weiter bis zum nördlichen Ende der an der Mitterfeldstraße liegenden Grundstücke mit Wohnbebauung reichen.
- Die noch nicht bekannte Situierung eines zweiten P & R-Platzes, der zwar noch nicht 1991 erstellt, wohl aber, der Zukunft Rechnung tragend, gut zugänglich und ausreichend dimensioniert in der Planung enthalten sein müßte.
- Die Formulierung einer Vereinbarung zwischen Gemeinde und Bahn über die Kostenverteilung: Wer zahlt von welchem Bauteil wieviel?

Alfons Ostermaier in einer Presseerklärung: „Wir vertreten die Meinung, jetzt kommt es auf agierendes und nicht nur reagierendes Handeln der Gemeindeverwaltung an, aber natürlich auch auf den Gemeinderat, damit der angebahnten Lösung sozusagen das noch fehlende Tüpfelchen aufs „i" gesetzt werden kann." Die Zeit werde erbringen, daß diese zukunftsweisende Lösung sowohl Ismaning als auch der Bahn tatsächlich angemessen sei. Die jetzt gefundene Vereinbarung ist nach Meinung der Bürgerinitiative „eine den Bürgern Ismanings sowie der städtebaulichen Gestaltung und Entwicklung der Gemeinde insgesamt gerechte Lösung".

Eines ist den Ismaninger Bürgern aber sicherlich klar geworden: Den wohl entscheidenden Anteil an der Verwirklichung dieser gerechten Lösung hat die „Bürgergemeinschaft S-Bahntunnel". Nikolai Kreitl

Münchner Merkur Nr. 206/1988
vom 07.09.88, S. N1

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 625, Telefon 089/4224 26. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

28. JAHRGANG — FREITAG, 9. SEPTEMBER 1988 — NUMMER 36

Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V.

Die Tunnel-/Grabenlösung kommt - es gibt noch 'was zu tun !

Nach dreijährigem zähen Ringen und nach Überwindung zahlreicher u.zaher unüberwindlicher Hindernisse haben wir sie endlich:

die Tunnel-/Grabenlösung!

Dieser erfreuliche Kompromiß realisiert immerhin rd. 80 % der 1985 von der Ismaninger Willensmehrheit geforderten Maximallösung, weit mehr als manche je für möglich gehalten haben. Drei Jahre intensive und kontinuierliche Arbeit, während der sich Tausende von Ismaninger Bürgern immer und immer wieder engagiert für dieses Vorhaben eingesetzt hatten, ermöglichten es, daß die Ismaninger Gemeinderatsdelegation am 29.07.1988 in Bonn diese Lösung perfekt machen konnte.

Die phantastische Solidarität der Ismaninger zahlt sich nun aus !

Doch, es gibt noch 'was zu tun !

Aus unserer Sicht kommt es nun darauf an, die Bonner Vereinbarungen sowohl über die technische Lösung als auch über die Kostenverteilung für Ismaning zufriedenstellend vertraglich abzusichern und zwar noch bevor die Bundesbahn die Tekturpläne vorlegt und die abschließende Anhörung erfolgt.

Dabei sind insbesondere vier Problempunkte zu beachten:

1. Die letzten ca. 120 m S-Bahnstrecke am südlichen Ortsrand von Ismaning, wegen nicht ausreichender Vorsorge gegen Erschütterungen. Dem Vernehmen nach plant die DB, in diesem Bereich lediglich einen Bodenaustausch vorzunehmen.
   Ein uns wie der Gemeindeverwaltung und der DB vorliegendes Gutachten des unabhängigen Fachmannes, Herrn Dr. Stetter, weist demgegenüber aus, daß nur eine verlängerte Grundwannenwanne mit Unterschottermatte einen ausreichenden und wissenschaftlich gesicherten Erschütterungsschutz gewährleisten kann.
2. die Lage des nördlichen Tunnelendes auf Höhe der Mitterfeldstraße. Es käme einem Schildbürgerstreich gleich, würde, wie verlautbar und in den Ismaninger Ortsnachrichten vom 05.08.1988 anhand eines Ortsplans dargestellt, der Tunnel genau bei der Mitterfeldstraße enden und nicht - wie bei der gemeinsam mit der DB untersuchten Lösung - ca. 30 m weiter bis zum nördlichen Ende der an der Mitterfeldstraße liegenden Grundstücke mit Wohnbebauung reichen.
3. die noch nicht bekannte Situierung eines zweiten P+R-Platzes, der zwar noch nicht 1991 erstellt, wohl aber, der Zukunft Rechnung tragend, gut zugänglich und ausreichend dimensioniert in der Planung enthalten sein müßte,
4. die Formulierung einer Vereinbarung zwischen Gemeinde und DB über die Kostenverteilung: Wer zahlt von welchem Bauteil wieviel? Bei sorgfältiger Behandlung dieses Punktes läßt sich - von den in der Presse pauschal genannten 10 Mio DM Beteiligungskosten für die Gemeinde - mit einiger Wahrscheinlichkeit ein ansehnlicher Betrag einsparen.

Wir vertreten die Meinung, jetzt kommt es auf agierendes und nicht nur reagierendes Handeln der Gemeindeverwaltung an, aber natürlich auch auf den Gemeinderat, damit der angebahnten Lösung sozusagen das noch fehlende Tüpfelchen auf 'i' gesetzt werden kann.

Die Zeit wird erbringen, daß diese zukunftsweisende Lösung sowohl Ismaning als auch der DB tatsächlich angemessen ist.

Die gefundene Vereinbarung wird den Bürgern Ismanings sowie der städtebaulichen Gestaltung und Entwicklung der Gemeinde insgesamt gerecht, insbesondere aber auch dem Flughafen München II und der DB. Ein realistischeres Betriebsprogramm als das bekannte, kann jetzt der stürmischen Entwicklung der Fluggastzahlen und damit auch den zukünftigen S-Bahnbenutzern Rechnung tragen, ohne daß sich daraus für Ismaning unerträgliche Belastungen ergeben.

Die hohen Fluggastzahlen und das auf sie abgestimmte Betriebsprogramm für die Flughafen-S-Bahn werden einmal der endgültige Nachweis dafür sein, daß die vergleichsweise niedrigen Mehrkosten für die beinahe optimale 'Ismaninger'-Lösung zu Recht inKauf genommen wurden.

Liebe Ismaninger, sobald wir die angekündigten Tekturpläne kennen, werden wir wieder einen Informationsabend veranstalten und diesen rechtzeitig in den Ismaninger Ortsnachrichten ankündigen.

Wir laden Sie schon heute dazu ein.

Gemeinsam für Ismaning und seinen S-Bahntunnel !

A.Ostermaier

Ismaninger Ortsnachrichten Nr. 43/1988

vom 28.10.1988

Bek. - Planfeststellung nach § 36 Bundesbahngesetz (BbG) für zweigleisigen Ausbau der Flughafen - S-Bahn des Streckenabschnittes von Bahn-km 12,500 bis Bahn-km 16,500 im Bereich der Gemeinde Ismaning - Ortsbereich mit Tieflage und Überdeckelung -

Die Bundesbahndirektion München hat für das o.a.Bauvorhaben das Planfeststellungsverfahren gem.Bundesbahngesetz eingeleitet. Der Plan (Zeichnungen und Erläuterungen) liegt in der Zeit vom 3.Nov. 1988 bis 5. Dez. 1988 in der Gemeinde Ismaning, Schloßstraße 2/II.Stock, Zimmer 22, während der Dienststunden von 8 bis 12 und von 13.30 bis 16.30 Uhr zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

1. Jeder, dessen Belange durch das Bauvorhaben berührt werden, kann bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung, das ist bis zum 19.Dezember 1988 bei der Gemeinde Ismaning, Schloßstr.2, Zi. 22, II.St. oder bei der Regierung von Oberbayern, Maximilianstraße 39, 8000 München 22, Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift erheben.
   In Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftslisten oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Einwendungen), ist ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner für das Verfahren zu bezeichnen, soweit er nicht von ihnen als Bevollmächtigter bestellt ist. Diese Angaben müssen deutlich sichtbar auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite enthalten sein.
2. Werden gegen den Plan Einwendungen erhoben, so werden diese in einem Termin erörtert, der noch ortsüblich bekanntgemacht wird. Diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, bzw. - bei gleichförmigen Einwendungen im Sinn von Nr.1 Satz 2 - deren Vertreter oder Bevollmächtigter werden von dem Termin gesondert benachrichtigt. Werden von mehr als 300 Betroffenen Einwendungen erhoben, so können diese Beteiligten durch öffentliche Bekanntmachung benachrichtigt werden. Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, daß der Erörterungstermin im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde sowie in örtlichen Tageszeitungen bekanntgemacht wird, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.
3. Verspätet oder nicht fristgerecht vorgebrachte Einwendungen (vgl. Nr.1) können bei der Erörterung und Entscheidung unberücksichtigt bleiben. Bei Ausbleiben eines Betroffenen in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden.
4. Durch Einsichtnahme in die Planungsunterlagen entstehende Kosten können nicht erstattet werden.
5. Die Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses kann durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, wenn mehr als 300 Zustellungen vorzunehmen sind.

Ismaning, den 26.Oktober 1988 — Erich Zeitler
Gemeinde Ismaning ____ Erster Bürgermeister

Bek. -Planfeststellung nach § 36 Bundesbahngesetz (BbG) für die Flughafen-S-Bahn München; Zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Strecke von München - Johanneskirchen nach Ismaning zwischen Bahn-km 12,500 und Bahn-km 14,085 im Bereich der Gemeinde Ismaning

Das Planfeststellungsverfahren für das o.a. Bauvorhaben, eingeleitet von der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 10.6.1988 ist eingestellt.

Ismaning, 26.Oktober 1988 — Erich Zeitler
Gemeinde Ismaning ____ Erster Bürgermeister

Bek. - Planfeststellung nach § 36 Bundesbahngesetz (BbG) für die Flughafen-S-Bahn München; Neubaustrecke von Bahn-km 14,085 bis Bahn-km 16,500 im Ortsbereich (Teil 1) der Gemeinde Ismaning

Das Planfeststellungsverfahren für das o.a.Bauvorhaben, eingeleitet von der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 14.4.1988 ist eingestellt.

Ismaning, 26.Oktober 1988 — Erich Zeitler
Gemeinde Ismaning ____ Erster Bürgermeister

„Kein Anlaß mehr für weitere Einsprüche"

Vorsitzender der Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel feiert „großen Erfolg der Solidarität"

Ismaning (gll) – Als „Ergebnis einer überragenden Solidarität" feierte der Vorsitzende der Ismaninger Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel, Alfons Ostermaier, die neuen Pläne der Bundesbahn für den S-Bahn-Ausbau durch die Gemeinde. Das neue Konzept, so rekapitulierte er bei der Informationsveranstaltung am Donnerstag abend, stimme mit den Forderungen der Bürgerinitiative nach einer Tunnel-/Grabenlösung überein und berücksichtige selbst die noch im September '88 erhobenen Einwände.

„Es gibt deshalb keinen hinreichenden Grund mehr, gegen diese Planung Einspruch zu erheben", folgerte Ostermaier. Die Bürgergemeinschaft sehe darum auch keinen Anlaß, eventuelle neuerliche Einsprüche zu unterstützen. Das mußten auch einige Ismaninger akzeptieren, die sich darüber beschwert hatten, daß die Trasse ganz im Süden des Taxet wieder höher führe. Jeder Tunnel müsse schließlich irgendwo enden, erklärte Theodor Baumann, der Techniker der Initiative, lapidar.

Die Leistungen der Bürgergemeinschaft stellte auch Rathauschef Erich Zeitler noch einmal gebührend heraus. Mit ihren großangelegten Unterschriftenaktionen hätten sie erst erreicht, daß sich ein Großteil der Ismaninger mit diesem Problem befaßt und eine eigene Position formuliert hätte. Das „Traumergebnis" der Tunnellösung sei nicht zuletzt darauf zurückzuführen. Mit Beginn der Bauarbeiten im Frühjahr 1989 kämen jetzt allerdings doch unvermeidliche Belastungen auf die Anwohner zu. Rund zwei Jahre wird die Verwirklichung dieses Projekts dauern.

„Das grundsätzliche Problem ist gelöst", urteilte Ostermaier zusammenfassend. In Detailfragen sei aber noch viel Abstimmungsarbeit zu leisten. In diesem Zusammenhang schnitt der Vorsitzende der Bürgergemeinschaft die Situierung der P+R-Plätze in der Gemeinde an. Die Bundesbahn habe diesen Themenkomplex aus ihrer laufenden Planung zunächst ausgeklammert. Die Frage also, ob einer oder zwei Plätze angelegt werden sollen, und vor allem die Frage, wo diese situiert werden sollen, sei keineswegs abschließend beantwortet. Der Schwarze Peter liege zur Zeit bei Gemeindeverwaltung und Gemeinderat, die sich mit diesem Thema noch öfter befassen müßten.

Die Bürgerinitiative hält nach wie vor einen zentralen P+R-Platz nicht für empfehlenswert. Zwei voneinander völlig unabhängig zugängliche Parkplätze seien weitaus besser geeignet. Damit ließe sich – „ebenso elegant wie wirkungsvoll" – eine dringend gewünschte Entflechtung des innerörtlichen Verkehrs zur S-Bahn-Station erreichen, argumentierte Ostermaier. Die dafür erforderlichen Flächen sollten rechtzeitig eingeplant beziehungsweise bereitgestellt werden. Aus Sicht der Bürgergemeinschaft solle der zweite P+R-Platz vorerst nur in Form eines hierfür reservierten Grundstücks, das heißt als Option, bereits jetzt gesichert werden. Wenn Handlungsbedarf bestehe, könne es seiner Verwendung zugeführt werden.

Die Bürgergemeinschaft feierte ihren Erfolg. Foto: Metz

Münchner Merkur Nr. 251/43 vom 29./30.10.1988, S. N4

—177—

-178-

DIE WOCHE

Für den Münchner Norden

Die kostenlose Anzeigenzeitung für Garching, Ober- und Unterschleißheim, Lohhof, Unterföhring und Ismaning.

Redaktion: 089/3291053
Anzeigen: (08161) 186-0

Aus dem Hause Münchner Merkur

Mitteilungsblatt der Gemeinde Unterschleißheim mit amtl. Bekanntmachungen

44. Woche 3. November 1988 5. Jahrgang

Solidarität

Ismaning (gü) – Als „Ergebnis einer überragenden Solidarität" feierte der Vorsitzende der Ismaninger Bürgergemeinschaft für einen S-Bahn-Tunnel, Alfons Ostermaier, die neuen Pläne der Bundesbahn für den S-Bahn-Ausbau durch die Gemeinde. Das neue Konzept, so rekapitulierte er bei der Informationsveranstaltung am Donnerstag abend, stimme mit den Forderungen der Bürgerinitiative nach einer Tunnel-/Grabenlösung überein und berücksichtige selbst die noch im September '88 erhobenen Einwände.

„Es gibt deshalb keinen hinreichenden Grund mehr, gegen diese Planung Einspruch zu erheben", folgerte Ostermaier. Die Bürgergemeinschaft sehe darum auch keinen Anlaß, eventuelle neuerliche Einsprüche zu unterstützen. Das mußten auch einige Ismaninger akzeptieren, die sich darüber beschwert hatten, daß die Trasse ganz im Süden des Taxet wieder höher führe. Jeder Tunnel müsse schließlich irgendwo enden, erklärte Theodor Baumann, der Techniker der Initiative, lapidar.

Die Leistungen der Bürgergemeinschaft stellte auch Rathauschef Erich Zeitler noch einmal gebührend heraus. Mit ihren großangelegten Unterschriftenaktionen hätten sie erst erreicht, daß sich ein Großteil der Ismaninger mit diesem Problem befaßt und eine eigene Position formuliert hätte. Das „Traumergebnis" der Tunnellösung sei nicht zuletzt darauf zurückzuführen. Mit Beginn der Bauarbeiten im Frühjahr 1989 kämen jetzt allerdings doch unvermeidliche Belastungen auf die Anwohner zu. Rund zwei Jahre wird die Verwirklichung dieses Projekts dauern.

„Das grundsätzliche Problem ist gelöst", urteilte Ostermaier zusammenfassend. In Detailfragen sei aber noch viel Abstimmungsarbeit zu leisten. In diesem Zusammenhang schnitt der Vorsitzende der Bürgergemeinschaft die Situierung der P+R-Plätze in der Gemeinde an. Die Bundesbahn habe diesen Themenkomplex aus ihrer laufenden Planung zunächst ausgeklammert. Die Frage also, ob einer oder zwei Plätze angelegt werden sollen, und vor allem die Frage, wo diese situiert werden sollen, sei keineswegs abschließend beantwortet. Der Schwarze Peter liege zur Zeit bei Gemeindeverwaltung und Gemeinderat, die sich mit diesem Thema noch öfter befassen müßten.

Ismaninger Ortsnachrichten

mit amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde u. Ortsteil Fischerhäuser. Herausgeber Franz Prummer, Verlag u. Druck: Primo-Ortsnachrichten Verlag GmbH, 8000 München 82, Hans-Pfann-Str. 1c, Postfach 820 525, Telefon 089/422428. Verantwortlich für den Inhalt: F. Prummer.

28. JAHRGANG | FREITAG, 4. NOVEMBER 1988 | NUMMER 44

Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V.

Die neuen Pläne der DB - Das Ergebnis einer überragenden Solidarität!

Liebe Ismaninger Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Die DB hat die am 14.4. bzw. am 10.6.1988 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren für den zweigleisigen Aus- bzw. Neubau der S-Bahn von km 12,500 bis km 16,500 im Ortsbereich der Gemeinde Ismaning eingestellt. - Die dagegen erhobenen Einsprüche werden damit rechtlich gegenstandslos, d.h. unwirksam. - Für den o.a. Bereich wurde nun von der DB ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die neue Planung stimmt mit der von uns geforderten Tunnel-/Grabenlösung überein und berücksichtigt in voller Breite auch die noch im September von uns erhobenen Einwände. - Wir meinen deshalb, daß es keinen hinreichenden Grund mehr gibt, gegen diese Planung Einspruch zu erheben und bitten Sie, dies auch nicht zu tun.

Die Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. sieht keinen Anlaß, bei evtl. neuerlichen Einsprüchen unterstützend tätig zu werden!

Die nun zur Planfeststellung kommende, umweltgerechte, voll auf die Zukunft ausgerichtete Lösung ist das Ergebnis drei Jahre währender, intensiver und gemeinschaftlicher Bemühungen. - Grundlage unseres Erfolges waren: hartnäckige Zielstrebigkeit, von Anfang an ein gutes Konzept, solide Sachargumente und die bewundernswerte, ja Charrugende Solidarität der Ismaninger Bürger.

Liebe Ismaninger, vielen Dank für Ihr Vertrauen und Ihr Engagement für die Dorfgemeinschaft und in der Dorfgemeinschaft sowie für eine gute Zukunft!

GEMEINSAM FÜR ISMANING UND SEINEN S-BAHNTUNNEL!

A. Ostermaier

S-Bahn-Tunnel:

Baubeginn am Montag 7 Uhr

Ismaning (gü) – Pünktlich um 7 Uhr beginnen am Montag, 28. August, die Arbeiten am Ismaninger S-Bahn-Tunnel, meldet die Bundesbahndirektion München. In einem ersten Bauabschnitt werden zwischen Seidl-Kreuz-Weg und Aschheimer Straße die Spundbohlen als Baugrubenumschließung eingebracht.

Damit diese Arbeiten möglichst schnell abgeschlossen werden können, wird werktags in der Zeit von 7 bis 20 Uhr gearbeitet.

Die Bundesbahn wird sich bemühen, die Belastung der Anlieger während der Bauzeit auf ein Minimum zu beschränken, versichert die Bahndirektion, zu diesem Zweck seien umfangreiche Vorkehrungen getroffen worden.

Allerdings, so wird eingeräumt, werden die Arbeiten trotz aller Maßnahmen gewisse Belästigungen mit sich bringen. Die Bahn bittet deshalb alle Betroffenen um Verständnis.

Münchner Merkur Nr. 195/1989

vom 26./27.08.89, S. N1

(c) 1991
ISMANINGER BÜRGERGEMEINSCHAFT
FÜR S-BAHNTUNNEL E.V.
V.i.S.d.P.:
Dr.-Ing. Theodor Baumann, Ismaning

1. Auflage

Druck/Herstellung:
Saus + Paus
Reprographischer Betrieb
Thomas Goschin
Aschheimer Straße 11
8045 Ismaning
Gedruckt auf Copierpapier
aus 100% Altpapier

Schutzgebühr: DM 10.-

Nachdruck, auch auszugsweise,
mit Quellenangabe gestattet

Gemeinsam für
ISMANING
S-Bahn-Tunnel