Der Bürgertunnel

Eine Kurzgeschichte von Reiner Knäusl

ISMANING
809

Juli 1985

Alfons Ostermaier

Als der Hauptschullehrer Alfons Ostermaier in den abendlichen Nachrichten hörte, dass das Planfeststellungsverfahren für den in der Nachbarschaft vorgesehenen Großflughafen neu aufgerollt werden muss, stutzte er. „Das heißt doch, dass die ganze Planung neu gemacht wird“, ging es ihm durch den Kopf. „Auch in unserer Gemeinde werden die Karten neu gemischt. Das ist eine Chance, die müssen wir nutzen“. Er beschloss, einige engagierte Freunde zum Thema „S-Bahn in Ismaning“ zu einer Besprechung einzuladen.

Ismaning ist eine Gemeinde nördlich von München. Sie hatte damals (1985) rund 13.500 Einwohner. Die frühere Agrargemeinde, auch „Krautdorf“ genannt, ist in den vergangenen Jahrzehnten erheblich gewachsen und aufgeblüht. Neue Gewerbegebiete waren entstanden, die hohe Steuereinnahmen brachten. Die Menschen wohnen in Mietshäusern, einigen Hochhäusern, vor allem aber in Einfamilien- und Reihenhäusern. Eine Anzahl von Bauernhöfen ist noch vorhanden, die das Ortsbild mitprägen. Es gibt viel Grün. Die Menschen leben gerne hier. In Wahlbroschüren wird der Ort als liebens- und lebenswert bezeichnet.

Seit den 1970er und verstärkt in den 1980er Jahren wurde das Dorf von den Auswirkungen des geplanten Flughafens bedroht. Die Planung sah vor, die bestehende S-Bahn-Linie, die bisher in der Ortsmitte endete, bis zum Flughafen zu verlängern. Oberirdisch. Das Dorf wäre zerschnitten, sogar anachronistische Bahnschranken waren vorgesehen. Tägliche Verkehrsstaus wären die Folge. Heftiger Bahnlärm war zu erwarten, besonders wenn – wie geplant – auch Fernzüge die Gleise befahren würden. Eine Katastrophe für die Entwicklung der Gemeinde und die Lebensqualität der Menschen drohte.

Dementsprechend wurde diese Planung seit Jahren kontrovers diskutiert. Forderungen nach einer Tieferlegung, ja sogar nach einem knapp drei Kilometer langen Tunnel unter dem Dorf wurden erhoben und wieder verworfen. Letztlich scheiterte die für die Gemeinde einzig richtige Lösung, der Tunnel, an der Kostenfrage: „Die vorgesehene oberirdische Planung kostet 25 Millionen DM, eine Tunnellösung würde 250 Millionen verschlingen, das ist nicht finanzierbar“, hatte der Vertreter der Deutschen Bahn im April 1974 dem Gemeinderat vorgetragen. Angesichts dieser enormen Summe hatte der Gemeinderat der vorgesehenen oberirdischen Planung im Grundsatz zugestimmt.

September 1985

„Die Zustimmung der Gemeinde ist gegenstandslos“, sagte Alfons Ostermaier bei der Zusammenkunft der S-Bahn-Engagierten. „Es gibt ein neues Planfeststellungsverfahren, die Gemeinde kann ihre Einwendungen erneut geltend machen und diesmal die Tunnellösung fordern.“

„Und warum soll das diesmal besser laufen als beim letzten Mal?“, fragte einer aus der Runde. „Die Tunnellösung kostet das Zehnfache, das kann niemand bezahlen.“ „Abwarten!“, erwid erte Alfons, „wir müssen belegen, dass der Tunnel billiger als behauptet und finanzierbar ist. Wir müssen öffentlichen Druck herstellen, dann schaffen wir das. Die Zeit arbeitet für uns. Die Politik kann es sich nicht leisten, dass es bei der Eröffnung des Flughafens keine S-Bahn-Anbindung gibt. Die Gemeinde kann mit ihren Einwendungen das Verfahren spürbar verzögern. Damit können wir Druck machen. Das ist unsere Chance!“

Alfons gelang es, die Mitglieder der Arbeitsgruppe zu überzeugen. Gemeinsam erarbeiteten sie eine Strategie: Zuerst musste man einen Verein gründen, um Spendengelder zur Finanzierung der Organisationsarbeit aufzubringen. Die wichtigste Aufgabe war, die Bevölkerung für das Ziel zu begeistern „Ein Tunnel für Ismaning“. Dazu wollten sie Informationsveranstaltungen organisieren, eine

Unterschriftensammlung durchführen und ein qualifiziertes Argumentationspapier verfassen. Man brauchte Bündnispartner, musste versuchen, Vertreter aller Parteien zur Mitarbeit zu gewinnen, musste Gemeinderat und Bürgermeister überzeugen. Wenn das gelungen war, konnte man auf die Verantwortlichen auf der Landes- und Bundesebene zugehen, Forderungen stellen, öffentlichen Druck machen und den Widerstand der Bevölkerung im Planfeststellungsverfahren organisieren. Die Bürgergemeinschaft und ihre Strategie waren auf den Weg gebracht.

Dezember 1985

Die Bürgergemeinschaft war fleißig. In mehreren Veröffentlichungen und Versammlungen wurden die Bürgerinnen und Bürger über die drohenden Nachteile der bestehenden Planung und möglichen Vorteile einer Tunnellösung informiert. Viele machten mit. Es entstand eine Bewegung für den Tunnel im ganzen Dorf. Im Gemeindeleben wichtige Gruppen unterstützten die Bürgergemeinschaft, alteingesessene Familien, Landwirte, die Jagdgenossenschaft, die politischen Parteien.

Gleise am Eisweiher

Eine Unterschriftenaktion wurde durchgeführt – mit überzeugendem Erfolg: Von 7.200 Wahlberechtigten sprachen sich rund 6.000 mit ihrer Unterschrift für die Tunnellösung aus! Die Bürgergemeinschaft forderte mit diesem Ergebnis Bürgermeister und Gemeinderat auf, die bisherige Haltung aufzugeben und sich aktiv für die Tunnellösung einzusetzen.

Der Gemeinderat beschloss, die Ziele der Bürgergemeinschaft mitzutragen, wollte sich aber weiter informieren und ein Verkehrsgutachten in Auftrag geben.

März 1986

Die Bürgergemeinschaft stellte eine mit kompetenten Fachleuten erarbeitete 32seitige Informationsschrift vor. Sie setzte sich in diesem Papier kritisch, aber qualifiziert mit den von der Bahn genannten, bisher nicht hinterlegten Kostenangaben auseinander. So zeige der Vergleich mit einem 3,2 Kilometer langen Tunnel auf der Bahn-Neubaustrecke Würzburg-Hannover, dass statt der bisher genannten Summe, um die ein Tunnel teurer wäre (mal 250, mal 150 Millionen DM), ein Betrag von 70 Millionen DM für Ismaning realistisch sei. In dem Papier wurden auch die Nachteile der bisherigen Planung, also Lärmbelästigung und Verkehrschaos, deutlich und detailliert dargestellt. Die Grundaussage war: Ein Tunnel ist wesentlich billiger als bisher behauptet, er ist machbar und die beste Lösung für Ismaning.

Die Informationsschrift wurde in der Öffentlichkeit vielfach gelobt und veranlasste die Bahn, ein Gegengutachten in Auftrag zu geben.

Mai 1986

Am 20. Mai 1986 reiste eine Delegation aus Ismaning nach Bonn, um im Bundesverkehrsministerium für die Tunnellösung zu werben. Teilnehmer der achtköpfigen

Delegation waren unter anderem der Erste und der 2. Bürgermeister, weitere Mitglieder des Gemeinderates sowie der Sprecher der Bürgergemeinschaft, Alfons Ostermaier. Man war hoffnungsvoll. Das Ergebnis des zweistündigen Gespräches war enttäuschend. Ostermaier berichtete nach der Rückkehr: „Man hat uns angehört. Aber das Bundesverkehrsministerium beharrt auf seinem oberirdischen Ausbau. Maßgeblich dafür seien zum einen die „enormen Mehrkosten“. Zum anderen befürchte man, ein Nachgeben ziehe ähnliche Forderungen anderer Gemeinden nach sich.“ Ostermaier kündigte an, dass man sich wohl auf eine gerichtliche Auseinandersetzung einstellen müsse.

1987 – erste Erfolge

Im Jahr 1987 wurde heftig über die verschiedenen Lösungen gestritten. Die Argumentationswogen gingen hin und her. Stellungnahmen und Gegendarstellungen wechselten sich ab.

Es begann im Januar mit der jährlichen Bürgerversammlung, die in Ismaning traditionell am 6. Januar stattfindet. Der Saal war voll. Der Bürgermeister vertrat eine „kurze Grabenlösung“, die von der Bahn im Dezember 1986 in die Diskussion geworfen worden war. Dies sei die einzig erreichbare Lösung, meinte er. Er erntete heftigen Widerspruch. Alfons Ostermaier brachte einen mehrseitigen Antrag ein, in dem vor allem ein Gutachten gefordert wurde, das die konkreten Kosten der verschiedenen Varianten, also oberirdischer Ausbau, kurze Grabenlösung und Tunnellösung, aufzeigen sollte. Er hielt dem Bürgermeister vor: „Sie hissen vorzeitig und ohne Not die weiße Fahne und verzichten auf den Tunnel, der die bestmögliche Lösung ist für unser Dorf, für unsere Bürgerinnen und Bürger, nicht nur für die Gegenwart, sondern insbesondere für die Zukunft. Unterstützen Sie die Tunnellösung!“ Nach der engagierten und kämpferischen Rede des Sprechers der Bürgergemeinschaft gab

es kräftigen Applaus. Dem Antrag wurde mit großer Mehrheit zugestimmt. Das war ein Handlungsauftrag für Bürgermeister und Gemeinderat in Richtung Tunnellösung.

Im Mai 1987 wurde das im Auftrag der Bahn vom Büro W. erarbeitete Gutachten vorgelegt. Ein Streitpunkt zwischen Bürgergemeinschaft und Bahn war die Frage, ob eine kostspielige Unterwasserbetonsohle aus hydrologischen und geologischen Gründen erforderlich sei, wie die Bahn behauptete. Die Bürgergemeinschaft konnte die Gemeinde dazu bewegen, zu dieser Frage ein Gutachten des für den Tunnelbau maßgeblichen Wasserspezialisten Professor F. einzuholen. Dieses kam zu dem Ergebnis, dass auf Grund der konkreten Bodenverhältnisse eine Unterwasserbetonsohle nicht erforderlich sei. Damit wurde der Tunnelbau gleich um 25 Millionen DM billiger! Ein entscheidender Schritt in Richtung Tunnellösung!

Ein weiterer strittiger Kostenfaktor war die Planung eines zusätzlichen Wendegleises im Tunnel. Die Bürgergemeinschaft bestritt die Notwendigkeit des Gleises. In der Kostenkalkulation war es enthalten. Es gelang der Bürgergemeinschaft, die Bahn zu einer gemeinsamen Kalkulation der Gesamtkosten einer Tunnellösung zu bewegen. Die Bürgergemeinschaft legte eine von ihr unter Federführung des Stellvertretenden Sprechers Dr. Theodor Baumann erarbeitete, detaillierte Kalkulation der Tunnelkosten vor. Diese wurde in mehreren Sitzungen durchgearbeitet und mündete in einem von beiden Seiten getragenen Ergebnis, das am 30. Oktober 1987 vorgestellt wurde: Die Mehrkosten für eine kombinierte Graben-/Tunnellösung gegenüber der kurzen Grabenlösung sind bei günstigen Bedingungen mit 27 bis 29 Millionen DM zu veranschlagen.

Dieser Betrag war eine Sensation, die bisher genannten Mehrkosten hatten sich zwischen 80 und 225 Millionen DM bewegt! Ein wichtiger Schritt in Richtung Tunnel! Der Gemeinderat zog die Konsequenzen und beschloss am 3. Dezember 1987 einstimmig, die kombinierte Graben-/Tunnellösung zu fordern. Damit zogen Gemeinde und Bürgergemeinschaft am selben Strang, die – wie sie nun hieß – Kombinierte Tunnel-/Grabenlösung war das Mindest-Ziel, dazu sollten unverzüglich Finanzierungsgespräche mit den zuständigen Behörden aufgenommen werden.

1987/1988 – Rückschläge und Hindernisse

Trotz aller erreichten Argumentationsschritte in Richtung Tunnellösung beharrten Bahn und Bundesverkehrsministerium weiterhin auf einer Grabenlösung. Sie blieben bei der Ablehnung des Tunnels, obwohl es eine unstrittige Kostenkalkulation gab, der Betrag von knapp 30 Millionen DM angesichts von mehreren Milliarden Gesamtkosten des Flughafens finanzierbar sein sollte und obwohl selbst der Projektleiter der Bahn, Herr M., auf einer Informationsveranstaltung im Februar 1987 einräumte, er könne einer Forderung nach einem Tunnel nur beipflichten, nur sei dies eben nicht zu finanzieren.

Es gab viele nächtliche Diskussionen der Bürgergemeinschaft, auch mal in deprimierter und verzweifelter Stimmung: „Wir kämpfen gegen Gegner, die zu stark sind, die Bahn, der Staat, die Ministerien. Denen ist doch Wurst, was wir sagen“, war aus der Runde zu hören. „Dagegen kommen wir nicht an, die Sache ist gelaufen“, meinte ein anderer.

„Nichts ist gelaufen“, erwiderte Alfons, dessen Optimismus grenzenlos war. „Wir haben die Bürgerinnen und Bürger hinter uns, wir kämpfen für eine gerechte Lösung für unser Dorf, wir lassen es nicht zerstören, wir geben nicht auf und wir schaffen das!“ Und es ging weiter, alle machten mit.

Bürgermeister und Gemeinderäte versuchten, über die ihnen möglichen Kontakte Überzeugungsarbeit zu leisten. Die Bürgergemeinschaft schrieb an Gott und die Welt, an Abgeordnete im Bundestag, im Landtag, an Politiker aller Ebenen, zuständige Minister in Bund und Land. Viele unterstützten die Tunnelforderung, manche zeigten Desinteresse oder sogar Unwillen über die Bürgergemeinschaft. So warf der Bayerische Finanzminister der Bürgergemeinschaft im November 1987 vor, sie verhindere die S-Bahn-Anbindung des Flughafens. Dies veranlasste den Münchner Merkur zu kommentieren: „Es ist einfach nicht wahr, dass ein paar Querulanten den Weiterbau der S-Bahn verhindern.“ „…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.“

Auch der Bayerische Ministerpräsident, den die Bürgergemeinschaft angeschrieben hatte, antwortete mit seinem ersten Schreiben vom Juli 1987 verständnisvoll, aber im Hinblick auf eine Tunnellösung ablehnend.

Anfang April 1988 leitete die Bahn ein neues Planfeststellungsverfahren ein. Der zugrundeliegende Entwurf war in zweifacher Hinsicht enttäuschend: Zum einen enthielt er nur die reine Grabenlösung. Diese war für die Bürgergemeinschaft völlig inakzeptabel, als Kompromiss wäre die kombinierte Tunnel-/Grabenlösung denkbar gewesen. Zum anderen wurde das Verfahren in drei Teile zerlegt, was die Widerspruchsituation schwieriger machte.

Ein weiteres Störfeuer kam im April 1988. Ein von der Gemeinde in Auftrag gegebenes städtebauliches Gutachten von Professor G. zur Gestaltung der S-Bahn-Trasse enthielt nur die Grabenlösung, die kombinierte Tunnel-/Grabenlösung kam nicht vor. Die Bürgergemeinschaft protestierte scharf und konnte bei Bürgermeister und Gemeinderat eine “Ergänzende städtebauliche Untersuchung“ durchsetzen. Diese Untersuchung wurde von Frau Professor V. im Juli 1988 vorgelegt. Darin wurde festgestellt, dass die kombinierte Tunnel-/Grabenlösung der Langen-Graben-Lösung städtebaulich eindeutig überlegen ist. Ein Erfolg der Bürgergemeinschaft!

Hoffnung

Nach der Einigung mit der Bahn über die realistischen Mehrkosten einer Tunnellösung hatte sich die Bürgergemeinschaft im November 1987 nochmals an den Bayerischen Ministerpräsidenten gewandt, ihm die neue Situation geschildert und ihn um Hilfe bei der Finanzierung der nunmehr der Höhe nach feststehenden 30 Millionen DM gebeten. Die Zwischennachricht des Ministerpräsidenten vom Januar 1988 ließ hoffen: „Ich würde es sehr begrüßen, wenn mit der nun vorgeschlagenen Kombination von Graben und Tunnel eine für alle Seiten akzeptable Lösung gefunden wäre“, teilte der Ministerpräsident der Bürgergemeinschaft mit. Er kündigte weitere Bemühungen an.

Alfons und seine Mitstreiterinnen und Mitstreiter jubelten! Das war zwar noch keine Entscheidung, aber ein höchst positives Signal. Verbindlicher wurde es dann mit dem Schreiben des Ministerpräsidenten vom 10. April 1988, in dem er mitteilte, dass ihm der Bundesverkehrsminister zugesagt habe, „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.“ Der Ministerpräsident ging von zwei Voraussetzungen aus: Die Mehrkosten betragen höchstens 30 Millionen DM, die Bund und Flughafen GmbH zu tragen hätten. Und er nahm die Erklärung der Bürgergemeinschaft ernst, „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“. Das hieß im Klartext: Ismaning bekommt den Tunnel, wenn es sich auf die Hinterbeine stellt und genügend Widerstand leistet.

Das taten die Bürgerinnen und Bürger, und zwar deutlich. Die Bahn hatte soeben das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. In den Ismaninger Wohnungen begannen die Arbeiten an der Formulierung der Einsprüche. Die Bürgergemeinschaft unterstützte dabei. Zahlreiche Helferinnen und Helfer gingen wochenlang von Haustüre zu Haustüre, wiesen auf die Formalitäten hin, informierten und erklärten das Verfahren. Die Bürgerinnen und Bürger kämpften einmütig für „ihre“ Lösung, für „ihren“ Tunnel. Das Ergebnis war überwältigend: Bereits im ersten Abschnitt wurden 5.300 Einwendungen erhoben – ein beeindruckendes Votum! Eine Zeitung titelte mit „Waterloo für die Bundesbahn“.

Geschafft

Das Bundesverkehrsministerium reagierte schnell: Es lud Vertreter der Gemeinde zur Besprechung am 25. Juli 1988 nach Bonn. Dort wurde die kombinierte Tunnel-/Grabenlösung zugesagt. Die Bahn werde auf dieser Basis ein neues Planfeststellungsverfahren einleiten. Die bisherigen Verfahren würden eingestellt, die Einwendungen seien damit erledigt. Die Gemeinde erklärte sich mit den Planungen der Bahn einverstanden und würde auf Klagen im weiteren Verfahren verzichten.

Das war der Durchbruch. Das war der Sieg der Bürgergemeinschaft, der Sieg der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Ismaning. Die städtebaulich richtige Lösung war durchgesetzt, die Zerschneidung des Ortes war abgewehrt.

Diese Geschichte ist ein Lehrbeispiel, was Solidarität, gemeinsamer Bürgerwille und eine gut organisierte Bürgerinitiative bewirken können. Entscheidend war dabei vor allem der Einsatz und die Kampfbereitschaft der Bürgergemeinschaft mit Alfons Ostermaier als Motor, die von dieser eingebrachte und eingeholte Fachkompetenz, die Beteiligung aller relevanten Parteien sowie – nach anfänglichem Zögern – das Mitwirken von Bürgermeister und Gemeinderat. Günstig war aber auch die politische Situation. Der S-Bahn-Anschluss musste rechtzeitig zur Flughafeneröffnung fertig sein. Das sorgte für hilfreichen Zeitdruck.

Im November 1988 wurden die neuen Pläne ausgelegt. Bürgergemeinschaft und Gemeinde verzichteten auf Einwendungen und baten die Bevölkerung, ebenso zu handeln.

Im Jahr 1989 beschloss die Gemeinde, einen Teil des noch offenen Grabenbereichs auf eigene Kosten zu überdeckeln. So wurde aus der kombinierten Tunnel-/Grabenlösung eine weitgehende Tunnellösung. Der unterirdische Bahnhof sollte hell, luftig und mit Tageslicht beleuchtet sein. Für den gesamten Bahnhof wurde ein attraktiv gefaltetes Glasdach vorgesehen. Auf dem Tunnel sollte ein Grünzug entstehen.

Am 28. August 1989 begannen die Bauarbeiten.

Am 7. März 1992 wurden Tunnel und Bahnhof in Betrieb genommen, rechtzeitig vor der Flughafeneröffnung am 17. Mai 1992.

Alfons Ostermaier wurde 1991 mit dem Dankestaler der Gemeinde Ismaning ausgezeichnet. Er starb am 29. Mai 2014. Die Gemeinde würdigte seine Verdienste damit, dass im Mai 2015 der Hauptweg im Grünzug auf dem S-Bahn-Tunnel nach ihm benannt wurde.

Reiner Knäusl

Diese Geschichte beruht im Wesentlichen auf der 1991 veröffentlichten Broschüre der Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahntunnel e.V. „Die Tunnelstory von Ismaning“ sowie Gesprächen mit Zeitzeugen. Wörtliche Reden und Zitate sind nur sinngemäß zu verstehen und erheben keinen Anspruch auf Authentizität.

Für Mithilfe und kritische Durchsicht des Manuskriptes danke ich folgenden Personen:

Theresia Ostermaier, Witwe von Alfons Ostermaier
Dr. Theodor Baumann, Stellvertretender Sprecher der Bürgergemeinschaft, der auch als presserechtlich Verantwortlicher die Heranziehung der Broschüre gestattete
Jakob Kraus, Vorstandsmitglied der Bürgergemeinschaft
Professor Bruno Rimmelspacher, ehemaliger 2. Bürgermeister
Martin Sell, 3. Sprecher der Bürgergemeinschaft

Reiner Knäusl

ISMANING

809