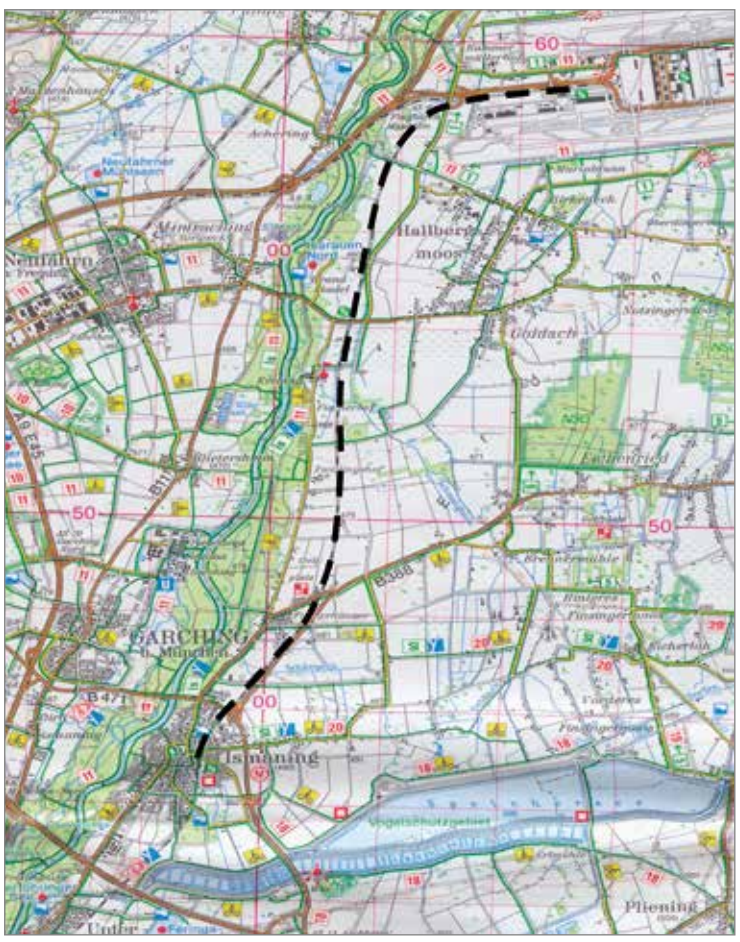


Bahnhof Ismaning, 1985

Ende September 1985 konstituiert sich – noch informell – die **„Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel“.** Der Name steht für das Ziel!

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

AUSGANGSLAGE

Seit 1969 steht fest, dass die S-Bahn über Ismaning hinaus zum neuen Flughafen im Erdinger Moos (München II) verlängert werden soll.

Im Dezember 1974 erklärt die Gemeinde Ismaning ihr grundsätzliches Einverständnis zum ebenerdigen Ausbau der S-Bahn-Trasse durch Ismaning.

Ein S-Bahn-Tunnel durch Ismaning (ca. 2,5 km lang) wird abgelehnt. Die Kosten würden laut Deutsche Bahn 250 Mio. DM betragen.
(1 m Tunnel inkl. Rampen = 100.000 DM)

Nach langjährigem Baustopp am Flughafen München II muss 1985 ein neues Planfeststellungsverfahren für den Aus- und Neubau der S-Bahn in Ismaning durchgeführt werden.

Im Herbst 1985 kann man in der Presse lesen, dass die Deutsche Bahn bei Bruchsal einen 3,2 km langen Tunnel baut, der vollständig im Grundwasser liegt und dessen Rohbaukosten bei nur 85 Mio. DM liegen (1 m Tunnel inkl. Rampen = 26.563 DM).

UNTERSCHRIFTENAKTION MIT PLEBISZITCHARAKTER

Anfang Dezember 1985 fordern mehr als 6.100 Bürgerinnen und Bürger Ismanings einen S-Bahn-Tunnel, das sind mehr als zwei Drittel der Wahlberechtigten.

Am 12. Dezember 1985 erklärt der Gemeinderat, dass er das große Engagement der Bürgerschaft zwar nicht übergehen, sich aber auch die Forderung nach einem Tunnel „nicht ohne jede Einschränkung oder Änderung zu eigen machen“ will.

Große Enttäuschung!

Es zeichnet sich ab, dass der Gemeinderat einerseits und die fordernde Bürgerschaft andererseits bezüglich des S-Bahn-Tunnels wohl nicht am gleichen Strangende ziehen werden!

Und wie steht die Bundesbahn zur Tunnelforderung?

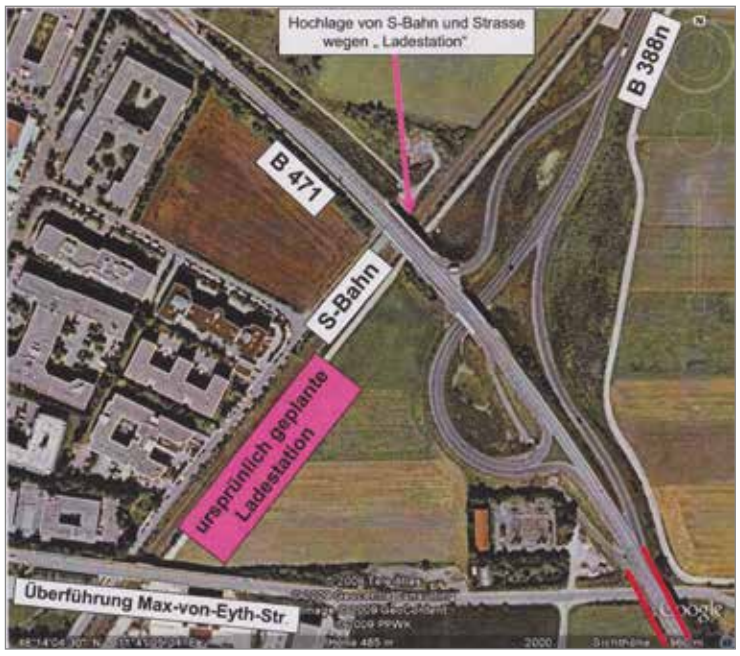
Wegen der Mehrkosten für einen Tunnel unternimmt sie alles, d. h. auch sehr viel Fragwürdiges und Unverhältnismäßiges, um die ebenerdige Lösung durchzusetzen. Vor allem werden von ihr – quasi amtlich – die Kosten für den Tunnel künstlich hochgehalten.

Bis 1989 fuhr die S-Bahn ebenerdig bis zum Bahnhof am Eisweiher vorbei.

Planung der DB von 1974 bis 1987: Eine oberirdische S-Bahn-Trasse hätte die Ortschaft zerschnitten.
Von der Bürgergemeinschaft 1989 erkämpfte Lösung: Tunnel im Bereich von Wohn- und Naherholungsgebieten, Aufwertung des Ortskerns durch Grünzug auf dem Tunnel

DIE LADESTATION

Krautverladung am Ismaninger Bahnhof um 1910.



Verkehrsknoten Bundesstraßen / S-Bahntrasse

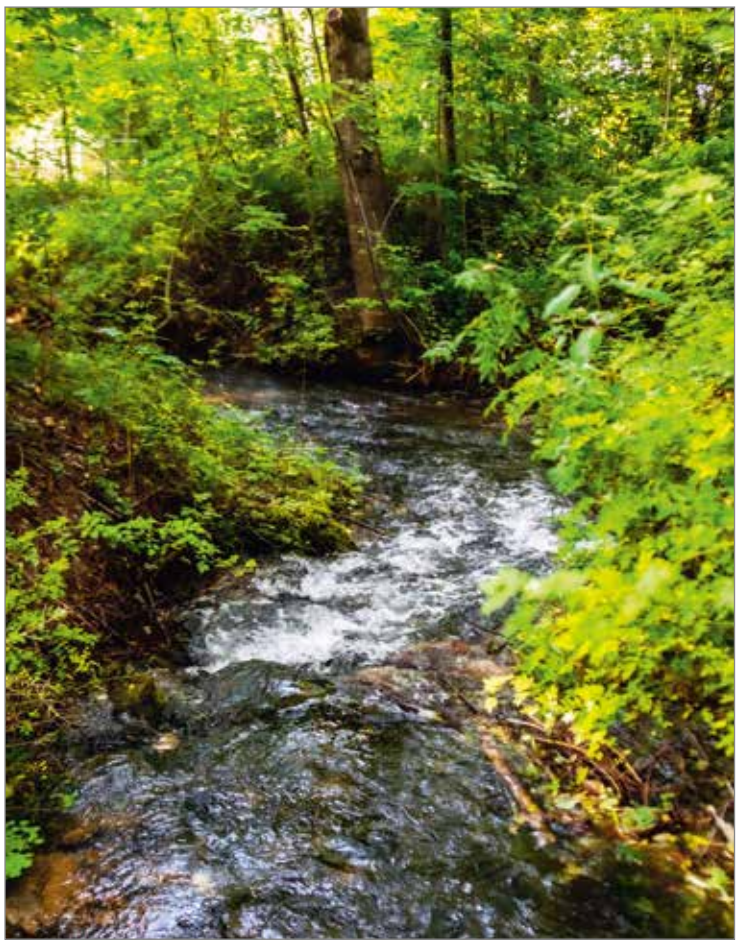
In früheren Jahrzehnten hat der Gütertransport durch die Bahn auch in Ismaning eine wichtige Rolle gespielt. Deshalb gab es am alten Bahnhof eine Laderampe. An der neuen S-Bahnlinie war 1974 ebenfalls eine Ladestation im nördlichen Ortsbereich (südlich der B 471) vorgesehen.
Diese Ladestation wurde bei der Wiederaufnahme der Planung im Jahr 1986 beibehalten.

Bereits damals war aber klar, dass das Frachtaufkommen für einen Bahntransport von und nach Ismaning zu gering sein würde, um Güterzüge und eine Ladestation an der neuen S-Bahnlinie zu rechtfertigen.

Trotzdem wurde bis zur Planfeststellung im Jahr 1988 die Fiktion einer Ladestation beibehalten und daraus die Notwendigkeit einer ebenerdigen Lage der Bahn in diesem Bereich abgeleitet. Mit diesem Argument wurde von der Bahn eine Verlängerung der Trassenabsenkung bis zur B 471 abgelehnt. Dies hatte zur Folge, dass sowohl die B 471 als auch der anschließende Verkehrsknoten in Hochlage gebaut werden mussten und jetzt bis zu sechs Meter über dem Gelände liegen.

Durch das Festhalten an einem längst überholten Planungsziel haben die Bahn und andere Behörden nicht nur eine schwere Beeinträchtigung von Landschaft und Umwelt durch hoch über dem Gelände liegende Straßen verursacht, sondern auch erhebliche Mehrkosten für die entsprechenden Verkehrsbauwerke.

KOSTEN, KOSTEN...

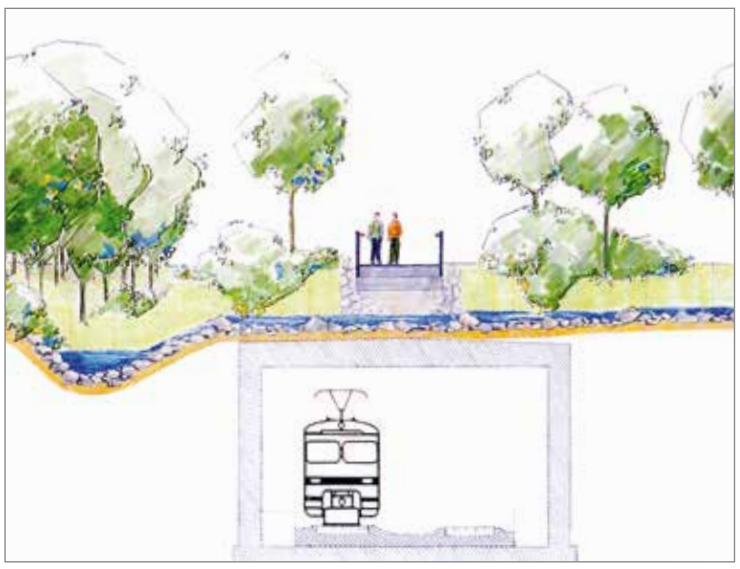


DOMINIEREN SÄMTLICHE DISKUSSIONEN

Heiß umstritten ist auch die Frage, ob Kern- und Seebach über- oder unterfahren werden sollen.

Trotz mehrerer Lösungsvorschläge, sogar inklusive fundierter Kostenberechnungen, beispielsweise für eine kombinierte Tunnel-Graben-Lösung, kommt 1988 die amtliche Planfeststellung für den ebenerdigen zweigleisigen Aus- und Weiterbau der S-Bahn durch Ismaning zum neuen Flughafen im Erdinger Moos.

Die Bahn gliedert dafür die Planfeststellung – bürgerunfreundlich – in zwei juristisch separat zu behandelnde Teilabschnitte. Gegen die Planung legen die Widerspruchsberechtigten, geleitet von der Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e.V., insgesamt rund 10.500 formal und rechtsverbindliche Widersprüche ein.



Zum Vergleich:

1975 protestierten 40 Einwender per Einspruch gegen den ebenerdigen Ausbau der S-Bahn durch Ismaning.

DER S-BAHN-TUNNEL KOMMT!

Vor allem aufgrund der sachlich fundierten und einzigartigen Solidaraktionen der Ismaninger Bürgerinnen und Bürger kann schließlich im Juli 1988 eine Gemeinde-delegation mit dem Bundesverkehrsminister die allseits akzeptierte kombinierte Tunnel-Graben-Lösung vereinbaren.

Die Planfeststellung dafür erfolgt im November 1988, diesmal in einem Zuge und ohne eine wesentliche Zahl von Widersprüchen.

EINE GENERÖSE ÜBERRASCHUNG

Einweihung des S-Bahnhofs am 7. März 1992

Am 7. März 1992 fuhr die erste Flughafen-S-Bahn durch den Ismaninger Tunnel

Einweihung des Brunnens 1994: Alfons Ostermaier, Dr. Theodor Baumann, Michael Sedlmair und Franz Bloch

1989 beschließt der Gemeinderat, die tiefliegenden Grabenbereiche zwischen Dorf- und Krautgartenstraße sowie zwischen Mitterfeld- und Osterfeldstraße auf eigene Kosten überdeckeln zu lassen.

Eine vorbildliche und zukunftsweisende Lösung findet damit ihren großzügigen und krönenden Abschluss.

Am 7. März 1992 fuhr die erste Flughafen-S-Bahn durch den Ismaninger Tunnel. Die Bahnhofsanlage wurde mit einem Bürgerfest feierlich eingeweiht.

Im Dezember 1994 schloss die Bürgergemeinschaft ihre erfolgreiche Tätigkeit ab und löste sich auf.

Der Grünzug, der auf einer Länge von über zwei Kilometern über dem S-Bahn-Tunnel verläuft, wurde im Sommer 1995 übergeben.

Alfons Ostermaier starb 2014. Die Gemeinde Ismaning würdigte seine Verdienste und benannte im Mai 2015 den Hauptweg im Grünzug nach ihm.

FAZIT

1. Das ortsgestalterisch und gärtnerisch gelungene oberirdische Ergebnis kann sich weit in die Zukunft sehen lassen.

2. Obwohl man das eigentliche Tunnel-Bauwerk nicht sehen kann, ist es für Ismaning außergewöhnlich und einzigartig prägend.

3. Noch viele Generationen Ismaninger Bürgerinnen und Bürger werden sich an und mit den Vorteilen, die sich mit dem S-Bahn-Tunnel de facto verbinden, erfreuen können.

4. Ismaning ist und bleibt damit im wahrsten Sinne des Wortes „durchgängig“ sowie nachhaltig liebens- und lebenswert.

Alfons Ostermaier
1. Sprecher der Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e.V. von 1985 bis 1989

und

Dr. Ing. Theodor Baumann
1. Sprecher der Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel e.V. von 1989 bis 1996

30 JAHRE S-BAHN-TUNNEL

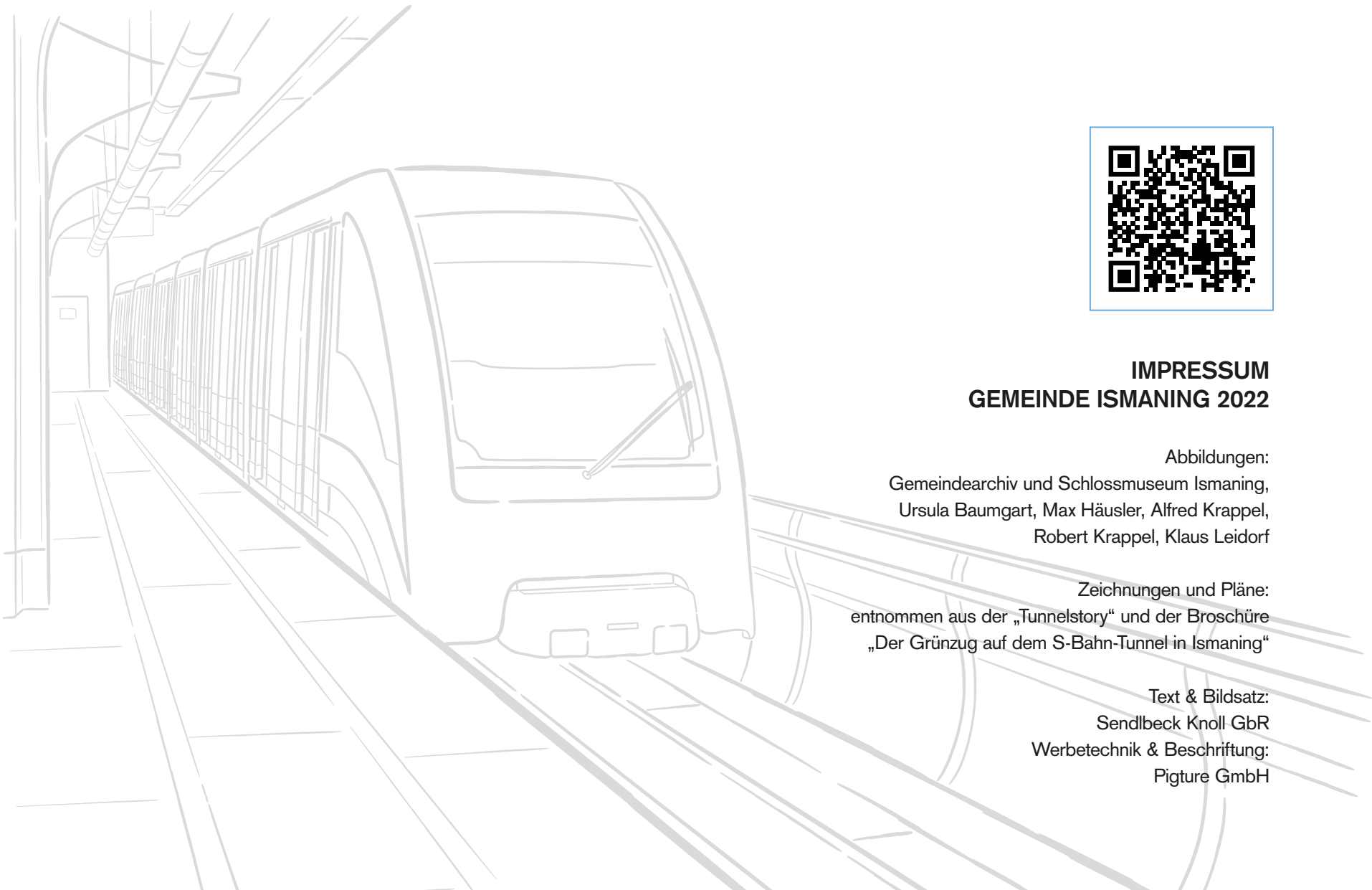
Ohne den S-Bahn-Tunnel können wir uns unsere Gemeinde heute gar nicht vorstellen. Der Weg dorthin war alles andere als einfach und mit großem persönlichen Engagement vieler Bürgerinnen und Bürger verbunden.

Den Ismaningerinnen und Ismaningern ist es zu verdanken, dass am 7. März 1992 die erste S-Bahn unterirdisch fuhr.

Die Tunnelanlage ermöglicht eine moderne Verkehrsanbindung, ohne gewachsene Strukturen zu zerstören, und ist Dank des Grünzuges völlig mit dem Ort verwachsen.

Nachzulesen ist der erfolgreiche Kampf der Bürgergemeinschaft um den Tunnel

- in der „Tunnelstory von Ismaning“, Ismaning 1991
- in der Kurzgeschichte „Der Bürgertunnel“ von Reiner Knäusl, Ismaning 2021
- in „Der Grünzug auf dem S-Bahn-Tunnel in Ismaning“, Ismaning 1995
- und auf der Webseite der Gemeinde Ismaning.



IMPRESSUM
GEMEINDE ISMANING 2022

Abbildungen:
Gemeindearchiv und Schlossmuseum Ismaning,
Ursula Baumgart, Max Häusler, Alfred Krappel,
Robert Krappel, Klaus Leidorf

Zeichnungen und Pläne:
entnommen aus der „Tunnelstory“ und der Broschüre
„Der Grünzug auf dem S-Bahn-Tunnel in Ismaning“

Text & Bildsatz:
Sendlbeck Knoll GbR
Werbetechnik & Beschriftung:
Pigture GmbH