30 Jahre S-Bahn-Tunnel Ismaning (1992 – 2022)

Theo Baumann

ISMANING
809

Frei nach Karl Valentin ist zu diesem Thema zwar schon alles gesagt worden, aber noch nicht von allen. Als seinerzeit direkt Beteiligter möchte ich mich jetzt doch noch zu Wort melden.

Es war im Herbst 1985, dass Alfons Ostermaier die Initiative zur Gründung der Ismaninger Bürgergemeinschaft für S-Bahn-Tunnel ergriff. Er war engagierter Pädagoge an der Hauptschule und hatte die Zivilcourage und den Mut, das große Ziel gegen alle Widerstände innerhalb und außerhalb der Gemeinde unbeirrbar zu verfolgen. Dadurch hat er auch viele Mitstreiter begeistert, unter anderem Martin Sell, Franz Bloch und Jürgen David.

Ich wurde auf die gerade gegründete Bürgergemeinschaft aufmerksam durch ein Flugblatt, das ich in meinem Briefkasten vorfand. Das Tunnelprojekt hat mich als Ismaninger Neubürger und auch als Ingenieur interessiert, und so ging ich in die Gemeindeverwaltung, um mir nähere Informationen aus erster Hand zu holen. Dort erklärte man mir, dass nach Auskunft der Bundesbahn als zuständiger Fachbehörde für Ismaning ein S-Bahn-Tunnel aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht infrage komme. Nachdem ich seit 1965 mit dem Münchner U-Bahnbau sowohl in offener als auch in bergmännischer Bauweise befasst war, wusste ich, dass das nicht stimmt und erkannte außerdem, dass bei der Gemeinde für ein solches Großprojekt kein ausreichender Sachverstand vorhanden war und man einem Tunnel auch deshalb ablehnend gegenüberstand. Deshalb entschloss ich mich, die Bürgergemeinschaft mit meinem Fachwissen zu unterstützen. Der damit verbundene Eintritt in eine öffentliche Auseinandersetzung mit der Bundesbahn ist mir als leitendem Angestellten der Philipp Holzmann AG, der damals größten deutschen Baufirma, nicht leichtgefallen.

Der Weg zum Erfolg war lang und mühevoll. Die folgenden Planskizzen zeigen, wie wir in den vor 35 Jahren geführten Diskussionen die Vorteile einer Tunnel-Lösung veranschaulicht haben. Aus heutiger Sicht kann man sich erst recht nicht vorstellen, wie unsere Gemeinde bei einer oberirdischen S-Bahn-Trasse mit einer solchen Vielzahl von Unterführungen aussehen würde.

Dabei war die Unterfahrung von Kern- und Seebach durch einen Tunnel ein Knackpunkt der Trassenführung. Sie wurde von der Bahn zunächst als nicht machbar hingestellt und kategorisch ausgeschlossen. Dass wir schließlich doch eine Führung der Bäche über dem Tunnel durchsetzen konnten, war eine wesentliche Voraussetzung für die gelungene Gestaltung des Grünzuges und schließlich auch des später errichteten, in die Bachlandschaft eingebetteten Kultur- und Bildungszentrums Seidl-Mühle.

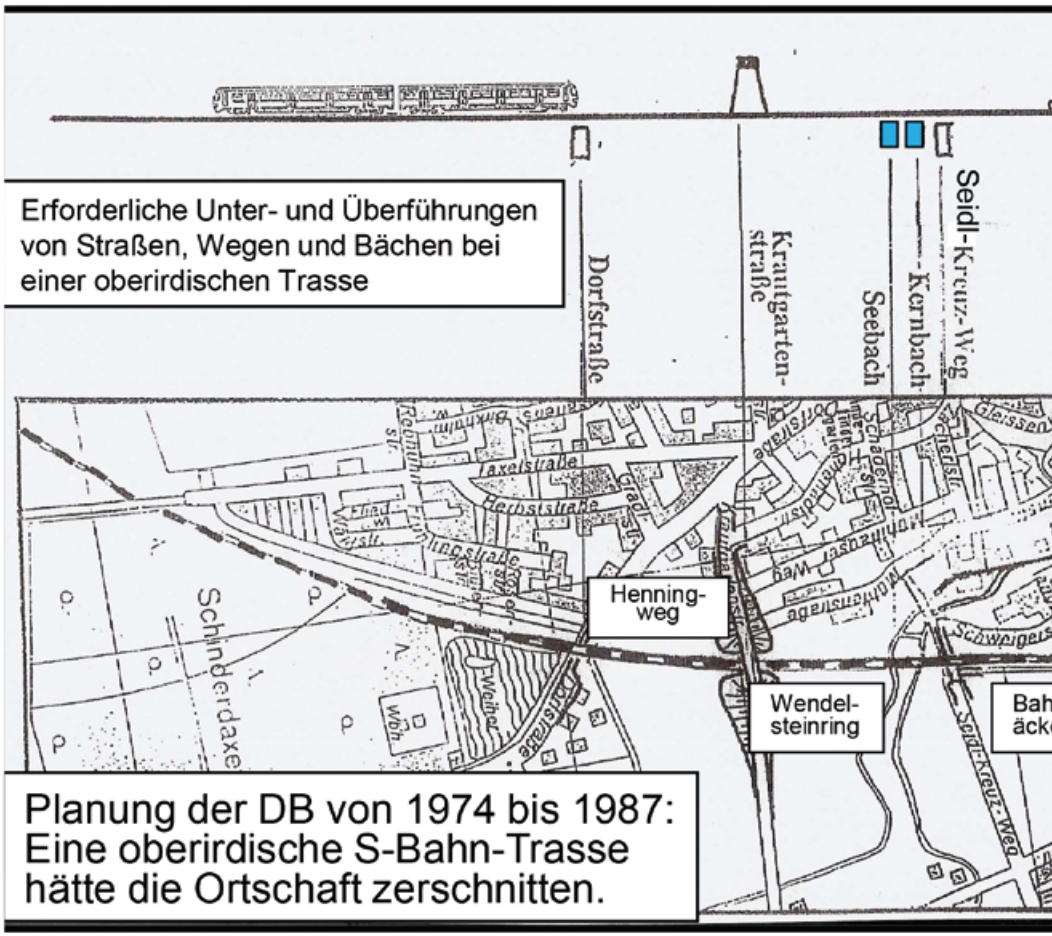
Noch im Mai 1988 wollte die Bundesbahn eine „Lange Grabenlösung“ durchsetzen, bei der die Bäche in tiefliegenden Kanälen verschwinden sollten. Dies wurde aber durch über 10.000 von der Bürgergemeinschaft vorbereitete Einsprüche verhindert. Im November 1988 kam es endlich zur Planfeststellung für die von uns geforderte „Kombinierte Tunnel-Graben-Lösung“ (mit Bächen über dem Tunnel).
Durch die im Februar 1989 vom Gemeinderat beschlossene Überdeckelung der tiefliegenden Grabenbereiche wurde der Tunnel dann komplettiert.

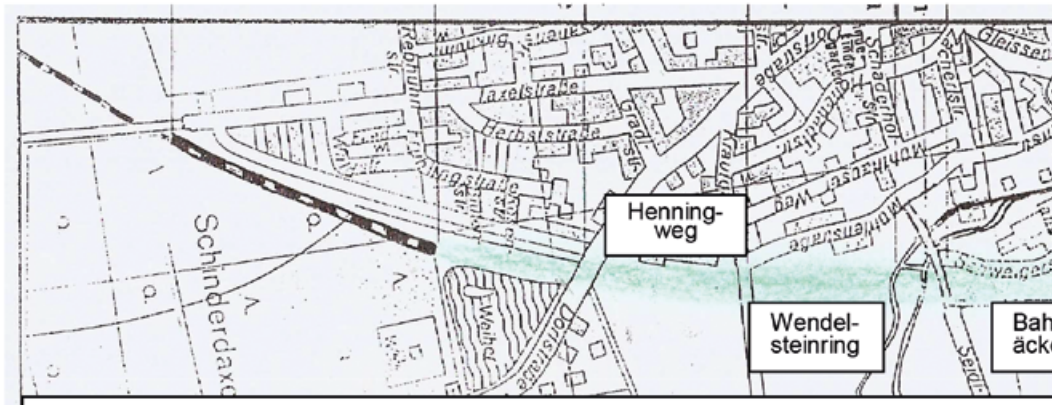
Den Ablauf kann man im Einzelnen in der „Tunnelstory von Ismaning“ nachlesen, welche die Bürgergemeinschaft zur Rohbau-Fertigstellung im Juni 1991 herausgegeben hat. In dieser 180-seitigen Schrift haben sich Alfons Ostermaier und ich in einjähriger Arbeit gemeinsam um eine ausgewogene Berichterstattung mit umfassender Dokumentation durch Plan- und Presseausschnitte bemüht.

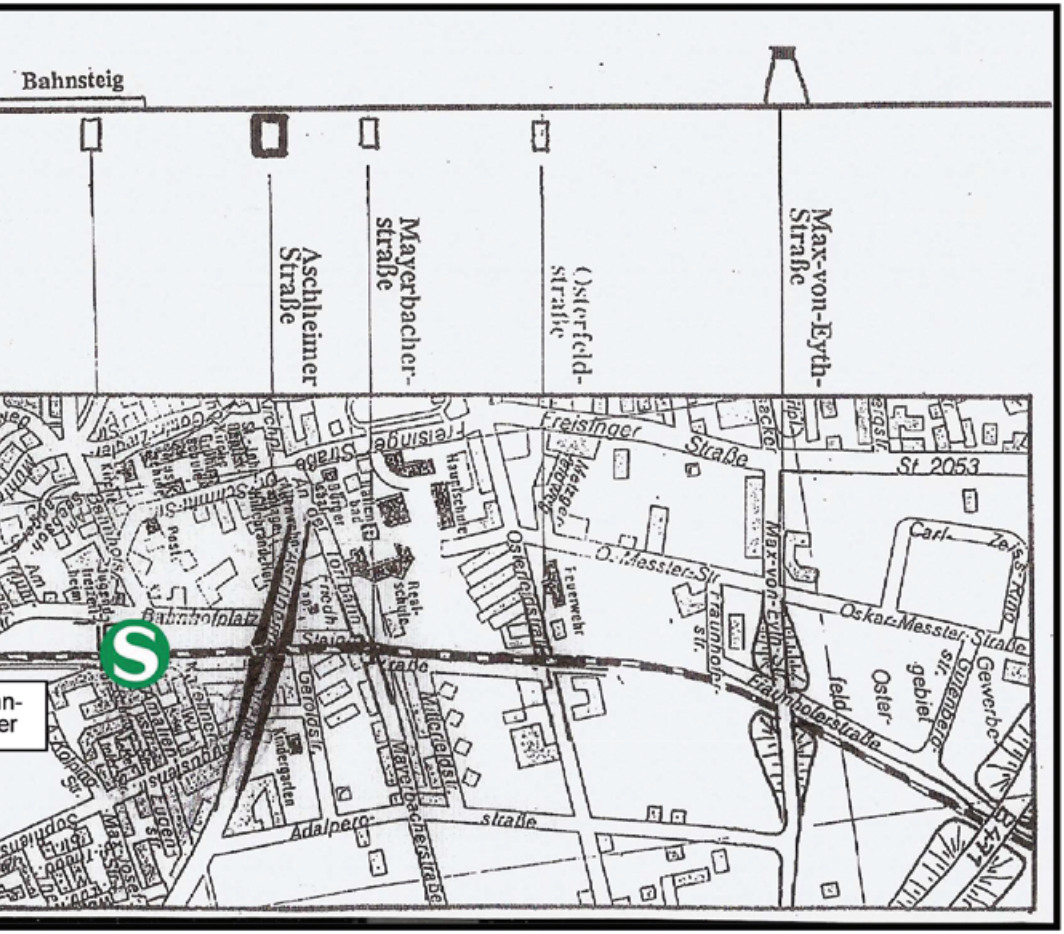
Entscheidend für den Erfolg der Bürgergemeinschaft in der Auseinandersetzung mit der Bundesbahn, aber auch innerhalb der eigenen Gemeinde, war die gute Zusammenarbeit eines Teams von engagierten Ismaningern mit ganz verschiedenen Schwerpunkten. Außer dem Hauptinitiator, Agitator und „Wadlbeißer“ Alfons Ostermaier sind hier noch folgende Beiträge besonders hervorzuheben:

Franz Bloch (Rechtsanwalt)

Er hat eine wasserdichte Vereinssatzung gemacht, mit der er vor allem eine Vereinnahmung des Tunnelvereins durch eine der politischen Parteien ausschließen wollte. Damit hat er eine wichtige Grundlage für die absolut überparteiliche Arbeit der Bürgergemeinschaft geschaffen. Er war Garant für die juristische einwandfreie Formulierung der Einwände und Widersprüche der Bürgergemeinschaft im Planfeststellungsverfahren. Wenn er von dem Gespräch mit seinem Alters- und Berufskollegen Erich Zeitler „unter 3 Augen“ erzählte, in dem er dem Bürgermeister wegen seiner uneinsichtigen Gegnerschaft zum Tunnel schwere Vorwürfe gemacht hatte, lief es einem kalt den Rücken hinunter (F. Bloch hatte im Krieg ein Auge verloren).


Erforderliche Unter- und Überführungen von Straßen, Wegen und Bächen bei einer oberirdischen Trasse
Dorfstraße
Krautgarten-straße
Seebach
Kernbach
Seidl-Kreuz-Weg
Henning-weg
Wendel-steinring
Schinderdaxe
Laxelstraße
Herbststraße
Planung der DB von 1974 bis 1987: Eine oberirdische S-Bahn-Trasse hätte die Ortschaft zerschnitten.


Henning-weg
Wendel-steinring
Schinderdaxe
Laxelstraße
Herbststraße
Von der Bürgergemeinschaft 1989 erkämpfte Lösung:
Tunnel im Bereich von Wohn- und Naherholungsgebiet
Aufwertung des Ortskerns durch Grünzug auf dem Tunn


Max-von-Eyth-Straße
Osterfeld-straße
Mayerbacher-straße
Aschheimer Straße
Bahnsteig
Freisinger Straße
St 2053
Carl-Zeiss-Ring
Oskar-Messter-Straße
Max-von-Eyth-Str.
Haunholerstraße
Oster-feld
Gewerbe-gebiet
Bahnhofplatz
Steinheil-Straße
Mitterdorfstr.
Mayerbacherstraße
Adalperostraße
Gerlosstr.
Haupt-schule
Real-schule
Feuerwehr
Kindergarten
Post
Kath. Kirche
Augustiner-straße
Sophien-straße
Ludwig-straße
Kaiserstraße
Karolinen-straße
Schmitt-Str.
Gotz-Zeller-Str.
Friedh.
Kapl.
Ortbann-straße
Alte Kapellenstraße
Kirchen-straße
Friesinger Straße
Haupt-schule
Bad
Hallen-bad
Kath. Kirche
Kapl.
Friedh.
Ortbann-straße
Alte Kapellenstraße
Kirchen-straße
Friesinger Straße
Steinheil-Str.
Mitterdorfstr.
Mayerbacherstraße
Adalperostraße
Gerlosstr.
Kindergarten
Haupt-schule
Real-schule
Feuerwehr
Oskar-Messter-Straße
Carl-Zeiss-Ring
St 2053
Haunholerstraße
Oster-feld
Gewerbe-gebiet
Bahnhofplatz
Augustiner-straße
Sophien-straße
Ludwig-straße
Kaiserstraße
Karolinen-straße
Schmitt-Str.
Gotz-Zeller-Str.
Post
Kath. Kirche
Kindergarten
Haupt-schule
Bad
Hallen-bad
Friedh.
Kapl.
Ortbann-straße
Alte Kapellenstraße
Kirchen-straße
Friesinger Straße
Steinheil-Str.
Mitterdorfstr.
Mayerbacherstraße
Adalperostraße
Gerlosstr.
Kindergarten
Haupt-schule
Real-schule
Feuerwehr
Oskar-Messter-Straße
Carl-Zeiss-Ring
St 2053
Haunholerstraße
Oster-feld
Gewerbe-gebiet
Bahnhofplatz
Augustiner-straße
Sophien-straße
Ludwig-straße
Kaiserstraße
Karolinen-straße
Schmitt-Str.
Gotz-Zeller-Str.
Post
Kath. Kirche
Kindergarten
Haupt-schule
Bad
Hallen-bad
Friedh.
Kapl.
Ortbann-straße
Alte Kapellenstraße
Kirchen-straße
Friesinger Straße
Steinheil-Str.
Mitterdorfstr.
Mayerbacherstraße
Adalperostraße
Gerlosstr.
Kindergarten
Haupt-schule
Real-schule
Feuerwehr

Jürgen David (Landschaftsarchitekt & Stadtplaner)

Er war sozusagen die grüne Seele des Vereins und hat die Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes überzeugend vertreten. Er vermittelte auch den fachlichen Kontakt zu seinen Hochschul-Kollegen Helmut Gebhard, Bernhard Landbrecht und dem Verkehrsplaner Hansjörg Lang, die auf Initiative der Bürgergemeinschaft von der Gemeinde im Dezember 1989 mit der „Städtebaulichen Rahmenplanung Ortsmitte“ beauftragt wurden. Durch ein orts- und verkehrsplanerisches Gesamtkonzept sollte sichergestellt werden, dass der durch die Tieferlegung der S-Bahntrasse erzielte Flächengewinn tatsächlich der Ortsentwicklung zugutekommt und nicht zu Geld gemacht wird. Es gab nämlich durchaus Vorschläge für eine Überbauung des Tunnels anstelle des 1995 eingeweihten Grünzuges.

Jakob Kraus (Landwirt)

Er stellte den direkten Kontakt zu den Ismaninger Landwirten her und hat das sonst überwiegend aus „Zugereisten“ bestehende Team in Ismaning „geerdet“. Er kannte Gott und die Welt und hat mit seiner Bauernschläue viel Lobbyarbeit für den Tunnel geleistet. Als Vorsitzender der Jagdgenossenschaft stellte er deren nicht unbeträchtliche Rücklagen für die Bürgergemeinschaft für den Fall in Aussicht, dass im Planfeststellungsverfahren eine gerichtliche Auseinandersetzung notwendig werden sollte.

Hansjörg Langenfass (Grafiker)

Er gestaltete die vielen Veröffentlichungen und Flugblätter der Bürgergemeinschaft pfiffig und werbewirksam. Vor allem schuf er das aussagekräftige Logo des verschmitzt und siegessicher lächelnden Tunnel-Mohrs, der dann in dem 1994 von der Jagdgenossenschaft gestifteten Trinkbrunnen am S-Bahnhof auch plastisch in Erscheinung trat.

Martin Sell (Physiker)

Er hat sich in der Bürgergemeinschaft als ideenreicher und einsatzfreudiger Akteur engagiert, auf den man sich bei allen Gelegenheiten verlassen konnte.

Rolf Apel (Geologe)

Er hatte sich mit seinem geologischen Fachwissen bereits 1978 um die Wasserversorgung der Gemeinde Ismaning verdient gemacht. Nachdem die hydrologischen Verhältnisse im Untergrund für die Machbarkeit des Tunnels eine zentrale Rolle spielten, war seine Kompetenz auch hier sehr wertvoll.

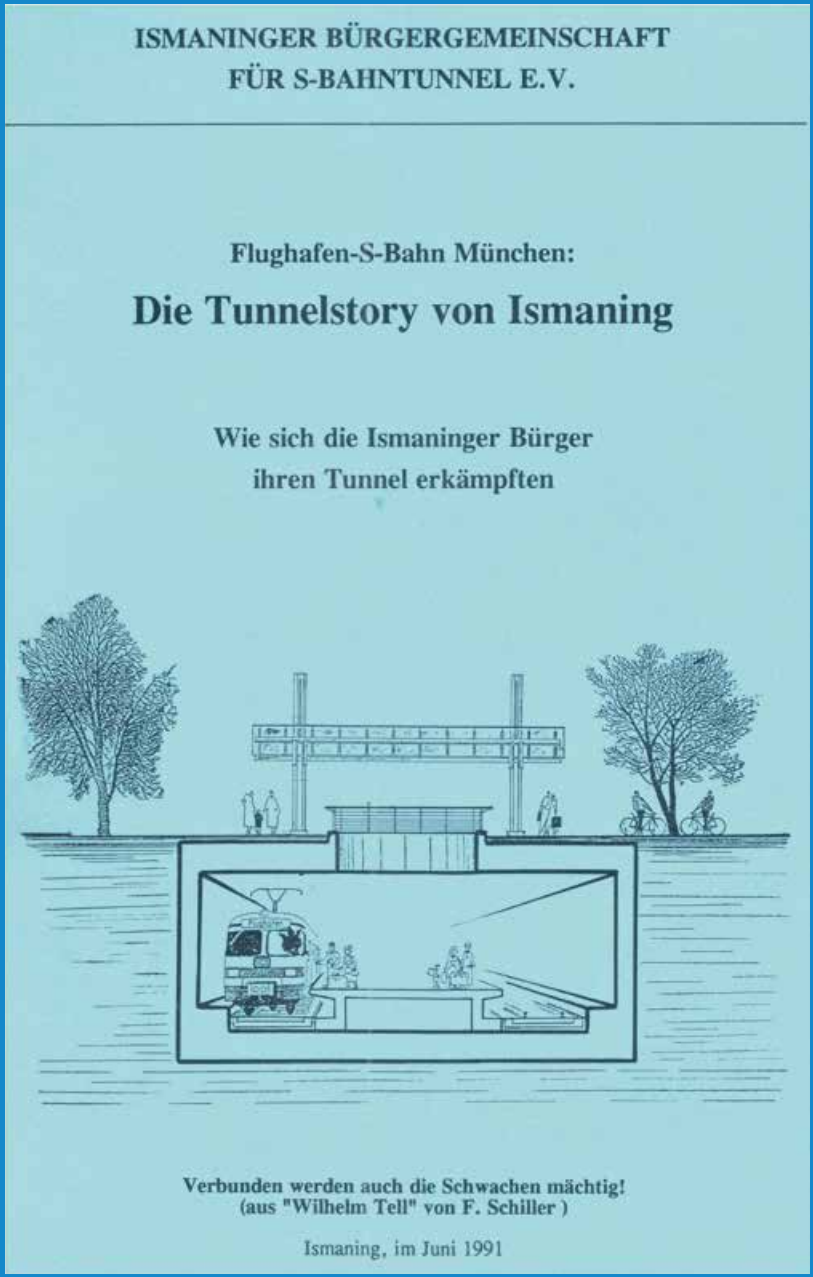
Dass der „Tunnelverein“, wie die Bürgergemeinschaft im Dorf meist genannt wurde, am Ende sein Ziel erreicht hat, ist nicht nur diesem tatkräftigen Team zu verdanken, sondern wir hatten in zwei wesentlichen Punkten auch das Glück des Tüchtigen.

Die Bundesbahn wollte den Präzedenzfall eines S-Bahn-Tunnels unter allen Umständen vermeiden. Dazu setzte sie die Tunnelkosten unrealistisch hoch an, angeblich wegen der besonders schwierigen Grundwasserverhältnisse in Ismaning, die eine meterdicke Unterwasserbetonsohle erfordern würden. Allen sachlichen Argumenten gegen diese Fiktion zeigte sich die Bahn unzugänglich. Zum Glück gelang es uns, den allgemein anerkannten Fachmann Paul von Soos zur Unterstützung zu gewinnen. Er war über Jahrzehnte die graue Eminenz im Münchener Grund- und Tunnelbau und hat zusammen mit Prof. Dr.-Ing. Richard Floss in einem Gutachten vom Juni 1987 bestätigt, dass eine Unterwasserbetonsohle in Ismaning nicht erforderlich ist und dass sich die Baukosten allein dadurch um 25 Mio DM verringern. Erst daraufhin war die Bahn bereit, im Oktober 1987 gemeinsam mit mir eine realistische Feststellung der deutlich geringeren Kosten vorzunehmen.

Dass sich der Ministerpräsident Franz Josef Strauß dann im April 1988 in einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister Rüdiger Warnke für eine kombinierte Tunnel-Graben-Lösung aussprach, war vermutlich nicht nur auf das Gutachten und die Kostenfeststellung von 1987 zurückzuführen. Vielmehr bestand das Risiko, dass die S-Bahn zur Flughafeneröffnung 1992 nicht rechtzeitig fertig wird, wenn keine Einigung mit der Bürgergemeinschaft erzielt wird. Dank der finanziellen Absicherung durch die Jagdgenossenschaft hätte der Tunnelverein das Planfeststellungsverfahren nämlich jahrelang verzögern können. Da wollte Strauß lieber auf Nummer Sicher gehen und hat sich deshalb die Forderung des Tunnelvereins zu eigen gemacht.

Zu einer nachträglichen Würdigung der entscheidenden Ereignisse erscheint die Bezeichnung „Bürgertunnel“ wenig geeignet. In der Ära Zeitler wurde zwar ein Bürgersaal und ein Bürgerpark aus der Taufe gehoben. Beim Tunnel stand der ansonsten hochverdiente langjährige Bürgermeister aber auf der falschen Seite. Man sollte es – entsprechend dem Wahlspruch der Bürgergemeinschaft – besser beim Ismaninger S-Bahn-Tunnel belassen.

Dr. Theodor Baumann
im Mai 2022



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

Zu finden unter www.ismaning.de/s-bahn-tunnel

ISMANING
809