

1986 erarbeitet die BÜRGERGEMEINSCHAFT eine detaillierte Informationsschrift zum S-Bahn-Ausbau und zur Notwendigkeit eines Tunnels. Die Bundesbahn läßt das Wisserodt-Gutachten erstellen, in dem der Tunnel zwar als beste Lösung anerkannt wird, die aber wegen ihrer hohen Kosten nicht durchsetzbar sei.

Auch in Ismaning selbst gibt es Stimmen gegen einen Tunnel: Es sei doch besser, wenn die Ismaninger, aber auch die Flughafengäste aus aller Welt nicht im Tunnel verschwinden müßten, sondern in einer ebenerdigen S-Bahn durch Ismaning fahren und die Aussicht auf unsere Ortschaft genießen können. Außerdem passe ein oberirdischer Bahnhof besser zu unserem schönen Dorf als dunkle Bahnsteige im Tunnel.

Ende 1986 wird von der Bundesbahn erstmals eine kurze Grabenlösung in die Diskussion gebracht. Die S-Bahn soll in einem offenen Graben die Aschheimer und Mayerbacher Straße unterqueren und ansonsten ebenerdig verlaufen. In der Bürgerversammlung am 6. Januar 1987 empfiehlt Bürgermeister Zeitler diese Lösung als die beste und einzig erreichbare. Die BÜRGERGEMEINSCHAFT spricht sich auf dieser und vielen anderen Veranstaltungen zum Thema S-Bahntunnel entschieden gegen eine Grabenlösung aus und präsentiert statt dessen als gerade noch annehmbaren Kompromiß die Kombination eines Tunnels mit einer langen Grabenlösung, die sogenannte kombinierte Tunnel-Grabenlösung.

Ein Argument der Bundesbahn gegen einen Tunnel ist die angebliche Notwendigkeit einer Unterwasserbetonsohle, die unter anderem mit dem 6 km entfernten Schutzgebiet der Ismaninger Wasserversorgung begründet wird. Mitte 1987 bestätigt Professor Floss in einem Gutachten die Auffassung der BÜRGERGEMEINSCHAFT, daß eine solche Unterwasserbetonsohle nicht erforderlich ist und daß allein dadurch Baukosten von 25 Mio. DM eingespart werden können.

Durch die zutreffende Berücksichtigung dieser und anderer Einflüsse schrumpfen die Mehrkosten für die kombinierte Tunnel-Grabenlösung gegenüber der Grabenlösung schließlich auf 27 bis 29 Mio. DM. Im April 1988 spricht sich auch der damalige bayerische Ministerpräsident Franz Josef Strauß für die kombinierte Tunnel-Grabenlösung aus.

Trotzdem leitet die Bundesbahn im Mai 1988 das Planfeststellungsverfahren für die Grabenlösung ein. Wäre diese realisiert worden, so würde heute eine Grabenlandschaft, wie sie an der Rampe nördlich der Osterfeldstraße zu sehen ist, entlang der gesamten S-Bahn das Gesicht Ismanings prägen.

Unter Führung der BÜRGERGEMEINSCHAFT werden gegen die zweigeteilte Planfeststellung dieser Grabenlösung form- und fristgerecht mehr als 10.000 rechtsverbindliche Widersprüche eingereicht. Dies war nur möglich dank des engagierten Einsatzes einer Vielzahl von Helfern. Diese beeindruckende Aktion der Solidarität der Bürger Ismanings, die von Mai bis Juli 1988 läuft, bewegt die Bundesbahn und das Bundesverkehrsministerium in Bonn endlich dazu, auf die kombinierte Tunnel-Grabenlösung einzuschwenken und im November 1988 dafür die Planfeststellung einzuleiten. Letztendlich sind damit die Bürger Ismanings in ihrem drei Jahre währenden, intensiv geführten Kampf gegen massive Widerstände von vielen Seiten erfolgreich. Die Voraussetzungen hierfür sind Ausdauer, Standhaftigkeit, Sachverstand und Kompromißbereitschaft, ohne jedoch das eigentliche Ziel - den Tunnel - aus den Augen zu verlieren. Hinzu kommt die Bereitschaft der Gemeinde Ismaning, sich in erheblichem Umfang an den Baukosten zu beteiligen. Vor allem aber ist die Vielzahl der Einwendungen im Planfeststellungsverfahren ausschlaggebend. Wir sprechen heute also zu Recht von unserem

BÜRGERTUNNEL.