Debatte um die Trassen-Varianten beim Bahn-Großprojekt Brenner-Nordzulauf

Wenn die Emotionen hochkochen

Zukünftige Nutzer*innen akzeptieren ein großes Infrastrukturprojekt eher als vor Ort Betroffene. So ist es auch bei der Planung für den Brenner-Nordzulauf; der positive Klimaschutzeffekt ist abstrakt. Naturgemäß verbindet eine solche Fernverbindung große Städte, die Strecke selbst geht überwiegend über Land durch die Gemeindegebiete. Grundbesitzern und einigen wenigen Anwohner*innen droht – wenn auch mit Entschädigung – sogar eine Enteignung. Wenn sich dort die Bevölkerung als Verlierer fühlt: Wie kann eine Diskussion über Trassen-Varianten dennoch halbwegs sachorientiert ablaufen?

> Christoph Lochmüller

Der Brenner-Basistunnel ist das größte und wichtigste Schienenprojekt in Europa. Es ist Teil der Verbindung von Skandinavien ans Mittelmeer. Auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke sollen schnellere Personenzüge und erheblich mehr Güterzüge fahren. Die Arbeiten am Tunnel und auf den Zulaufstrecken in Italien und Österreich gehen gut voran und sollen 2032 fertig sein. Anders auf der deutschen Seite: Hier wurde die Auswahltrasse im Landkreis Rosenheim 2021 und im Landkreis Ebersberg erst im Juni 2022 bestimmt. Aktuell geplante Fertigstellung: 2040.

Varianten abwägen statt Sankt-Florians-Prinzip

Von München kommend bis Grafing-Bahnhof gibt es bereits eine vierspurige Strecke, danach müssen zwei weitere Gleise gebaut werden. In unserem Landkreis geht es um etwa 15 Kilometer. Die Bestandsstrecke geht durch die Ortschaften, auch ein europäisches Fauna-Flora-Habitat-Gebiet wird touchiert. Eine komplett anders verlaufende Trasse würde auf der alten bessere Regionalverbindungen ermöglichen, zum Preis von Flächenverbrauch und Lärm in bislang nicht betroffener Gegend. Darum ging es im Wesentlichen in der Abwägung. Egal, welche Variante: Für die Gemeinden war bald klar, dass die Strecke so gut wie sicher durch ihr Gebiet laufen wird. Verhindern nach dem Sankt-Florians-Prinzip war nicht drin – nur das „Wo“ war zu finden.

In der Grünen Partei gibt es eine große Mehrheit für den Bahnausbau. Dennoch war gerade im Kreis Rosenheim der Prozess der Trassenfindung mit dort sehr unterschiedlichen Streckenvarianten für die Bevölkerung wie auch für den Grünen Kreisverband eine Zerreißprobe: Viele Gemeinden und Parteimitglieder waren potenziell betroffen. Wir waren in unserem Kreis Ebersberg deutlich später dran und konnten aus den Rosenheimer Erfahrungen lernen, worauf es bei Großprojekten ankommt.

Bürgerbeteiligung: David gegen Goliath

Der gesamte Prozess wurde von der Bahn orchestriert. Sie organisierte in allen Planungsabschnitten mehrere Beteiligungsformate: Fest besetzte Planungsgruppen mit kommunalen Vertreter*innen, Bürger*innenversammlungen, Onlineformate und Fragestunden, eine informative Website mit Karten und Erklärungen. Ich halte das der Form nach für angemessen und ausreichend. Allerdings fühlten sich Kreis- und Gemeinderäte gegenüber dem Auftraggeber Bund und der ausführenden Bahn schnell machtlos, waren frustriert. Unmut gab es auch bei Teilnehmenden der Dialogforen und in der Öffentlichkeit.

Information: Sache der Politik und auch der Parteien

Die Aufgabe der Grünen im Kreis und in den Gemeinden sehen wir vor allem in der Aufbereitung der Informationen für unsere Mitglieder und die Öffentlichkeit. Großprojekte sind komplex. Wer fundiert mitreden will, muss sich einarbeiten. Dies sollte möglichst leicht gemacht werden, mit einer kurz gefassten Übersicht – frühzeitig und verständlich. Das ist eine Aufgabe für alle Projektphasen: Wie ist der Stand – wie kam es dazu – wie geht es weiter? Wer nicht von Anfang an dabei ist, soll trotzdem später mitreden können.

Das Material muss so aufbereitet sein, dass man in mehreren Stufen immer tiefer einsteigen kann, aber nicht muss: Von den Planungsgrundlagen wie geforderte Geschwindigkeit, nötige Kurvenradien, maximale Steigungen bis zur Erklärung von Fachbegriffen. „Raumwiderstände“ zum Beispiel, das sind unter anderem Siedlungen, Naturschutz, Landwirtschaft. Website und Material der Bahn waren hier sehr transparent und hilfreich.

Festgefahrene Fronten: Wieso fliegt die Bestandsstrecke raus?

Erfolgreiche Verhandlungen brauchen Kompromissbereitschaft auf allen Seiten sowie den Willen zum sachlichen Diskurs mit wenig Emotionen. Im vorliegenden Fall hat das Projekt gerade noch die Kurve bekommen. Die Bahn hatte einen Ausbau der Bestandsstrecke frühzeitig als ungeeignet bewertet und nicht weiterverfolgt. Auf den ersten Blick war das für viele nicht nachzuvollziehen: Für die einen, weil sie sich wie die Mehrheit der Menschen im Landkreis mit dem Projekt

Foto: Linus Mimietz / Unsplash

nicht oder nur sehr wenig beschäftigt hatten. Für die anderen, weil sie entlang einer der neuen Trassenvarianten leben oder sogar eine Enteignung befürchteten. Sie hielten bei oberflächlicher Betrachtung den Ausbau im Bestand geradezu für die natürliche Lösung.

Die Emotionen kochten hoch, Gemeinden fassten Beschlüsse, Mitarbeit wurde aufgekündigt, die Bürgerbeteiligung als Alibiveranstaltung und die Bahn als arrogant bezeichnet. Empörung wallte durch die Presse, befeuert von Statements lokaler (CSU-)Politiker, die mit Behauptungen und Scheinargumenten arbeiteten. Der Bestands-Ausbau bekam – geschickt gewählt – den Namen „Bürgertrasse“.

Zurück auf die Sachebene …

Die verschiedenen Trassen hatten auch innerhalb der Grünen Mitglieder ihre jeweiligen Verfechter*innen. Durch mehrere Onlinebesprechungen gelang es allerdings, eine einheitliche Linie im Kreis zu formulieren und einzuhalten. Daher kam es auf Grüne Initiative im Kreistag zu einer überparteilichen Resolution, die bestandsnahe Trasse in das Auswahlverfahren mit aufzunehmen.

Die Bahn bewegte sich doch, frühere K.o.-Kriterien wurden aus dem Weg geräumt. Ob durch geänderte Vorgaben des Bundes oder durch kreative Interpretation, wissen wir nicht. Das ist auch nicht wichtig, denn nun war man auf der Sachebene zurück. Fünf Trassen wurden in einem aufwändigen und transparenten Verfahren bewertet, im Detail nachzulesen auf über 300 Seiten – und der bestandsnahe Ausbau kam auf Platz drei.

… und wieder hinab in die Niederungen der Polemik

Der Aufschrei von jenen, denen das nicht passte oder die das Thema populistisch ausschlachten wollten, war wieder groß. Die CSU fuhr ihre Bundes- und Landtagsabgeordeten auf, vom „Verlust der Heimat“ war die Rede. Ihr Landrat verstieg sich im Radio sogar zu der Falschbehauptung, der Kreistag hätte die bestandsnahe Trasse gefordert – hat er nicht, sondern nur die Prüfung.

Von Grüner Seite hielten wir uns zurück, damit sich diese Unwahrheit nicht in den Köpfen festsetzt. So verhallte der Wirbel in wenigen Tagen. Die Kunst ist es, auf unsinnige Argumentationen möglichst gar nicht einzugehen und nur bei sich hartnäckig haltenden Unwahrheiten oder groben Übertreibungen die Aussagen richtig zu stellen.

Man kann falsch abbiegen, aber auch wieder in die Spur kommen

Fazit: Man kann in einem solchen Prozess vieles gut und richtig machen und dann doch irgendwo falsch abbiegen. Es kann ein Gefühl entstehen, dass trotz Bürgerbeteiligung eben doch über die Köpfe der Bürger*innen hinweg entschieden wird. Das Beispiel zeigt aber auch, dass man solch falsches Abbiegen korrigieren und das Ziel doch noch erreichen kann: Eine breite Akzeptanz für Großprojekte, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen. Grüne Politik sollte stets sachlich, informativ und zukunftsgewandt sein. Außerdem müssen auch wir bei Großprojekten kompromissbereit sein, wenn das übergeordnete Ziel Grünen Werten entspricht.

> Christoph Lochmüller (Jahrgang 1967) ist Sprecher des Kreisverbandes Ebersberg von Bündnis 90/Die Grünen.