



Die bayerische Verkehrsministerin Schreyer verlangte auf der Kundgebung in Eisendorf eine sehr sorgfältige Prüfung der Vorschläge aus dem Landkreis Ebersberg durch Bahn und Bund. v.l.n.r: Thomas Huber (MdL, CSU), Christian Bauer (BM Grafing), Doris Rauscher (MdL, SPD) und Staatsministerin Schreyer.

Eine neue Qualität der Auseinandersetzung um den Brenner-Nordzulauf: Ebersberger Gemeinden proben den Aufstand

von Margit Kraus

Freie Gemeinde Gemeindezeitung Tuntenhausen, Ausgabe März 2022

Es zeichnete sich schnell ab, dass die Ebersberger Gemeinden keine einfachen Dialogpartner für die Bahn werden. Schon zwei Tage nach Bekanntgabe der vier Trassenvorschläge erste Proteste der Landwirte, zwei Wochen später lud dann Christian Bauer (1. Bürgermeister Grafing) in Absprache mit seinen Kollegen Sepp Schwäbl und Hans Fent aus Bruck und Aßling höchstpersönlich zur Protestkundgebung: Man ließe sich nicht gegeneinander ausspielen und lehne *alle* vorgeschlagenen Trassen ab. Stattdessen gefordert: Eine Planung am Bestand entlang, soweit möglich unterirdisch – das sei die für Mensch und Umwelt schonendste Lösung.

Ende Januar dann der Paukenschlag: Die Bürgermeister aus Grafing, Bruck und Aßling kündigten in einem offenen Brief ihre Gesprächsbereitschaft mit der Bahn im zuständigen Dialogforum auf. Begründung: Die Planer behandelten sie nicht als Dialogpartner auf Augenhöhe, blieben wichtige Informationen schuldig, um bei den Planungen wirklich mitreden zu können. Der Dialog werde erst wieder aufgenommen, wenn eine Liste von 74 z.T. sehr detaillierten Fragen zum Projekt von der Bahn schriftlich beantwortet sei!

Neue Trassenvarianten ins Spiel gebracht

Und man hatte noch einen weiteren Coup auf Lager: Nur ein paar Stunden vor der (wieder von Bürgermeister Christian Bauer initiierten) nächsten Protestkundgebung in Eisendorf Anfang Februar wurden in der Grafinger Stadthalle zwei neue Trassenvarianten vorgestellt: Eine von Sepp Schwäbl, dem Brucker Bürgermeister selbst, und eine von Projektkontroller Andreas Brandmaier aus Niclasreuth. Die beiden Varianten sind ähnlich und laufen – wie gefordert - nahe der bestehenden Strecke, sind also Varianten der Trasse „orange“. Brandmaiers Version wartet mit einer Vielzahl technischer Berechnungen auf und berücksichtigt erstaunlich weitreichend die Vorgaben der Bahn. Mit einer Art „Einhausung“ der Neubaustrecke in Aßling soll zudem das unausweichliche Lärmproblem für Aßling gelöst werden. Größtes Manko: Sie erlaubt teilweise nur eine Geschwindigkeit bis 190km/h, nicht die von der Bahn geforderten maximalen 230km/h.

Dennoch gibt sie vielen Bürgern des Nachbarlandkreises Hoffnung auf eine verträglichere Lösung des Problems Brenner-Nordzulauf, die ohne eine Durchschneidung der Landschaft, Isolierung einzelner Weiler und vor allem ohne größeren Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen auskommt, da die neuen Varianten größtenteils auf DB-eigenem Grund verlaufen. Denn – so Schwäbl - das größte Problem beim Streckenneubau sei der Verlust landwirtschaftlicher Flächen. Es gebe in der Region „keinen Quadratmeter Ausgleichsfläche mehr“, mit der man die betroffenen Bauern vor einer Gefährdung ihrer Existenz bewahren könne.

Zeitigt der Protest Erfolg?

Die Bahn reagierte tatsächlich in Windeseile auf den Gesprächsboykott und lieferte die geforderte schriftliche Antwort auf die 74 gestellten Fragen. Einer Wiederaufnahme der Gespräche steht also nichts mehr im Wege. Wieweit dann auch die Trasse „grün“ vor den Augen der Profiplaner Bestand haben kann, muss sich dann zeigen – die Überprüfung pauschal ablehnen kann die DB aber jetzt kaum, wenn ihre Bereitschaft zum Dialog auf Augenhöhe ernst gemeint sein soll.

Vorteil für Hohenthann: Mit einer bestandsnahen Streckenführung würden die mit Sorge betrachteten Varianten „pink“ und „limone“ wegfallen. Die sind nämlich noch immer im Rennen, ein Auswahlergebnis ist wahrscheinlich erst bis Mitte des Jahres zu erwarten.

Die schnelle Reaktion der Bahn auf den Ebersberger Gesprächsboykott hat auf jeden Fall aber Außenwirkung: Das Vorgehen der Ebersberger Bürgermeister bringt eine neue Qualität in die Auseinandersetzungen um den Brennernordzulauf. Mit Protest und Boykott hatten die Politiker im Rosenheimer Landkreis gegenüber der Bahn bislang nicht gearbeitet.

Tuntenhausens Bürgermeister Weigl hält auch nach wie vor an seiner Position fest, dass Protest nicht Aufgabe der Gemeinde sei. Nur über die Gespräche des Dialogforums könne man auf die Planungen der Bahn Einfluss nehmen – für den Protest seien die Bürgerinitiativen zuständig.

Die hatten in unserem Landkreis in der Vergangenheit tatsächlich den Sorgen der Bewohner und Landwirte um ihre Heimat und Existenz wiederholt lautstark Ausdruck verliehen. Leider

bislang mit nur wenig Erfolg: Für Ostermünchen droht mit der Auswahltrasse violett jetzt eine großräumige Verbauung der Heimat.

Ob mit einem klareren Protest der regionalen Politikvertreter im damaligen Regionalforum Besseres herauszuholen gewesen wäre? Lässt sich nicht ohne weiteres sagen. Ob die Ebersberger Bürgermeister mit ihrem Protest wirklich etwas erreichen, muss sich ja erst noch herausstellen. Doch die Vorgänge im Nachbarlandkreis werden gerade von den Bürgerinitiativen im Rosenheimer Landkreis genau beobachtet. Bisher haben sich im Kreis Ebersberg übrigens noch keine Bürgerinitiativen gegründet – die Bürger scheinen mit dem Protest ihrer Politikvertreter durchaus zufrieden.

Ertüchtigung der Bestandsstrecke in Ebersberg kein Thema

Was im Ebersberger Landkreis nicht diskutiert wird: Ob die neuen zwei Gleise denn überhaupt notwendig seien.

Im Rosenheimer Landkreis sind die Ansichten hierzu geteilt. Zwar fordert man übereinstimmend den belastbaren Nachweis eines wirklichen Bedarfs, bevor gebaut werde. Doch für viele, insbesondere die Vertreter der Politik, ist das nur Formsache: Sie konzentrieren sich vor allem auf die Forderung nach einer Untertunnelung auch des Rosenheimer Nordens als für Landschaft und Mensch verträglichste Möglichkeit. Nachteil hier: Tunnel sind um ein Vielfaches teurer als oberirdische Strecken, der Kostenfaktor könnte sich im Bundestag als Achillesferse erweisen. Die Bahn hat den ausdrücklichen Auftrag, *kostengünstig* zu planen. Man will kein zweites Stuttgart21.

Die Bürgerinitiativen beharren derweil darauf, dass einerseits der plausibel erwartbare Anstieg der Gütertransporte auf den bestehenden Gleisen genug Platz habe; andererseits sei die von der Bahn prognostizierte (oder erhoffte?) Zunahme der Personenfernzüge unrealistisch: solange es die Konkurrenz Billigflüge und Auto gebe (und daran ändert sich offensichtlich auch in Zukunft nichts, die geplante Flugbenzinsteuer wurde z.B. wieder aus dem Koalitionsvertrag genommen!), werden auch in 20 Jahren nicht viel mehr als die derzeitigen 5 Schnellzüge über den Brenner notwendig sein. Es reiche also eine Modernisierung der Bestandsstrecke als die mit Abstand verträglichste (und kostengünstigste) Lösung für Mensch und Umwelt. Besonders wichtig dabei aber: Ein optimaler Lärmschutz.

Bahn nur Prellbock - der Auftrag kommt vom Bund

Der Schuldige am Streit um den Nordzulauf ist aber nicht die Bahn - Knackpunkt sind die Vorgaben des Verkehrsministeriums, das die Bahn mit der Planung einer zweigleisigen Neubaustrecke für Mischverkehr (=schneller Personenverkehr + Güterverkehr) mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 230km/h beauftragt hat. Damit soll nicht nur der Güterverkehr von der Straße genommen, sondern auch ein attraktives Fernreiseangebot innerhalb Europas geschaffen werden. Klingt gut. Aber ob der Bedarf für dieses (möglicherweise

überdimensionierte Projekt) wirklich kommt (s.o.!), muss im Bund hinterfragt werden, nicht bei der Bahn. Ein großer Brocken, falls die Bürgerinitiativen das allein stemmen sollen.

Dass der Bund der eigentliche Adressat für die Proteste ist, ist allerdings auch im Landkreis Ebersberg inzwischen angekommen: Bei der Protestkundgebung Anfang Februar sprach ein beachtliches Aufgebot an Politprominenz - neben den MdL Thomas Huber (CSU) und Doris Rauscher (SPD) auch MdB Andreas Lenz und sogar die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer. Gemeinsame Botschaft an den Bund: Der Landkreis Ebersberg will die Prüfung einer bestandsnahen, ggf. auch teilweise unterirdischen Neubautrasse!

Man darf gespannt sein, ob das Bundesverkehrsministerium sich auf eine Aufweichung seiner Planungsvorgaben (230km/h, Kosten) einlässt. Wenn ja, hätte das Signalwirkung auch für die Forderungen aus dem Rosenheimer Landkreis nach einer Tunnellösung bzw. dem Erhalt der Bestandsstrecke in Ostermünchen.