



Campusbahn in Aachen: Erläuterungen und Einschätzungen zum Ratsbürgerentscheid aus Sicht der Politik

Helmut Ludwig

Am 10. März 2013 fand die Abstimmung mittels Ratsbürgerentscheid über den Bau der sogenannten Campusbahn in Aachen statt. Bei einer Beteiligung von 43 Prozent haben zwei Drittel der Abstimmenden den Bau der Campusbahn und damit die Wiedereinführung der Straßenbahn in Aachen abgelehnt. Dadurch wurde ein wichtiges Infrastrukturprojekt gestoppt, für das sich in seltener Einigkeit eine sehr breite Allianz eingesetzt hatte. Neben den Ratsfraktionen von CDU, SPD, GRÜNEN und LINKEN hatten sich auch die Verkehrsclubs VCD und ADFC, die Stadtwerke und Verkehrsbetriebe, die Industrie- und Handelskammer, der Einzelhandel, die Gewerkschaften, die Studentenvertretung der RWTH Aachen sowie das Rektorat und die Campusgesellschaft der Hochschule in einem gemeinsamen Aktionsbündnis stark gemacht. Allein die Fraktion der FDP und die Vertreter von Piraten und Bürgerliste sprachen sich gegen den Bau der Bahn aus. Am Abend der Entscheidung blickte man in viele ratlose Gesichter auf Seiten des Aktionsbündnisses. Es war nicht gelungen, die Bevölkerung für die Bahn zu gewinnen.

Das Projekt Campusbahn

Entstanden war das Campusbahnprojekt aus der intensiven politischen Diskussion über die Anbindung der neuen Hochschulerweiterungsgebiete mit einem innovativen öffentlichen Verkehrsmittel. In einem sehr aufwendigen Prozess über mehrere Jahre wurden in einer Arbeitsgruppe aus Vertretern von Politik und Verwaltung, aus Hochschule und Verkehrsunternehmen verschiedenste Varianten untersucht. Die Bandbreite der Vorschläge reichte vom Bau einer Seilbahn bis zur einfachen Erschließung mit Dieselbussen. Gemeinsam mit der Hochschule und den Verkehrsbetrieben fiel am Ende die Grundsatzentscheidung für den Ausbau der Elektromobilität und für ein schienengebundenes Verkehrsmittel, das zum Verkehrssystem für die ganze Stadt weiterentwickelt werden sollte.

Die Campusbahn sollte Teil eines intermodalen Mobilitätskonzeptes sein, in dem sich Auto, Bus und Bahn, Fahrradverleihsysteme und Carsharing-Angebote sinnvoll vernetzt ergänzen. In einem Partnerschaftsprojekt von Stadt Aachen, Hochschule und Wirtschaft sollte die Bahn zum Innovationsprojekt für Elektromobilität und Speichertechnologie werden und zur Reduzierung der Belastungen durch Abgase, Feinstaub und Lärm, zur Bewältigung wachsender Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr und zur Erfüllung moderner Mobilitätsbedürfnisse beitragen. (1)



Beschluss zur Durchführung eines Ratsbürgerentscheids

Bereits Anfang 2012, als die Campusbahnplanungen konkreter wurden, bildete sich die Bürgerinitiative »Campusbahn = Größenwahn« mit dem Ziel, einen Bürgerentscheid gegen die Bahn durchzusetzen. Personell und materiell schwach aufgestellt hat es die Initiative bis zum Beschluss des Rates, den Ratsbürgerentscheid durchzuführen, nicht geschafft, die notwendigen Unterschriften für ein Bürgerbegehren zu sammeln. Argumente der Initiative gegen die Bahn waren vor allem die aus ihrer Sicht zu hohen Kosten, Behinderungen wegen einer Vielzahl von Baustellen und eine befürchtete Behinderung des Individualverkehrs.

Nachdem es den Projektpartnern gelungen war, die Zusage über die 90prozentige Förderung des Baus der elektrischen Infrastruktur und des Schienenweges bei Bund und Land zu erhalten, beschloss der Rat der Stadt im Dezember 2012 den Bau der Campusbahn. Der städtische Eigenanteil und die Finanzierung von Fahrzeugen und Betriebseinrichtungen wurden über einen Zeitraum von 30 Jahren auf 4 bis 6,5 Millionen Euro jährlich geschätzt. Gleichzeitig beschloss der Rat die Durchführung eines Ratsbürgerentscheids.

Die Motive für diese Entscheidung waren zum Teil recht unterschiedlich. Die GRÜNEN Verkehrspolitiker/innen hatten schon vor längerer Zeit die Position vertreten, dass der Bau der Campusbahn eine so weitreichende Entscheidung sei, dass die Bürgerinnen und Bürger vom Grundsatz her zu dem Bau der Bahn befragt werden sollten. Alle Fraktionen sahen in der langen Projektdauer über mehrere Ratsperioden hinweg und der Realisierung frühestens 2019 einen wichtigen Grund. Für die Fraktionen von SPD und CDU war der Beschluss für den Ratsbürgerentscheid auch eine willkommene Möglichkeit, den Widerspruch in den eigenen Reihen mit dem Verweis auf die Entscheidung der Bürger/innen zu befrieden. Dies galt vor allem für die CDU-Fraktion. Einzelne CDU-Vertreter/innen agierten während der Informationskampagne offen gegen das Projekt.

Die Informationskampagne von Stadt und Aktionsbündnis

Die Stadt Aachen hat in den drei Monaten zwischen der Ratsentscheidung und der Abstimmung sehr intensiv versucht, die Bevölkerung über das Projekt zu informieren. In den letzten vier Wochen vor dem Wahltag fand an fast jedem Abend eine Veranstaltung statt. Daneben warb das o.g. Aktionsbündnis »Pro Campusbahn« mit einem eigens angemieteten Informationsbüro im Zentralen Busbahnhof und mit vielen Informationsständen, Plakaten, Publikationen und Veranstaltungen für den Bau der Bahn. Stadt und Aktionsbündnis gingen davon aus, dass das Projekt insgesamt so überzeugend dargelegt werden könne, dass der informierte Bürger und die informierte Bürgerin nur für das Bahnprojekt würde stimmen können. In den vielen Gesprächen mit interessierten Bürger/innen wurde aber relativ schnell klar, dass die sehr komplexe Materie nur schwer umfassend erläutert werden konnte. Es gelang nicht, eine emotional positive Aufbruchstimmung für den Bau der Campusbahn zu erzeugen.



Die Gegenargumente

Es gibt in der Aachener Bevölkerung ein großes Misstrauen gegenüber Großprojekten der öffentlichen Hand. Immer wieder wurden die extremen Kostenüberschreitungen bei Projekten wie dem Stuttgarter Bahnhof, dem Berliner Flughafen oder der Elbphilharmonie im Hamburger Hafen als Gründe für die Ablehnung genannt. Das Argument, dass dieses Projekt sich dadurch unterscheidet, dass es sehr zuverlässig kalkuliert werden könne und keine grundsätzlichen städtebaulichen Umwälzungen geplant seien, überzeugte die Bürger/innen meistens nicht. Die persönliche Sorge, dem Einzelnen werde ein verändertes Mobilitätsverhalten von oben verordnet und die Freiheit des Individualverkehrs durch die Bahn behindert bzw. eingeschränkt, stand bei vielen Menschen im Vordergrund. Auch hatte es in der jüngeren Vergangenheit viele, sehr langwierige Baustellen wegen notwendiger Kanalerneuerungsmaßnahmen gegeben. In einer Umfrage zu Beginn der Informationskampagne gaben mehr als 80 Prozent der Gegner/innen als Grund für ihre Ablehnung die Behinderung des Verkehrs durch Baustellen an. (2)

Unerwartet oft stellten Bürgerinnen und Bürger die Frage nach ihrem persönlichen Vorteil. Studierende argumentierten damit, dass sie, wenn das Projekt in fünf Jahren fertig gestellt sein würde, längst nicht mehr in Aachen seien. Man solle lieber Bildungseinrichtungen und Wohnungen bauen. Argumente, dass die Fördergelder von Bund und Land für den Ausbau der Elektromobilität und nicht für Studentenwohnungen oder Kindertagesstätten verwandt werden können, wurden nicht akzeptiert und mit dem Hinweis auf den grundsätzlich falschen Umgang mit Steuergeldern beantwortet. Bürger/innen, die in Stadtteilen wohnen, die von der neuen Bahn nicht erreicht werden, gaben an, dagegen zu stimmen, weil sie konkret nicht von der Bahn profitierten.

Die Lehren aus dem Scheitern

Zum Zeitpunkt der ersten Grundsatzentscheidung für das schienengebundene System zur verkehrlichen Erschließung der neuen Hochschulgebiete gab es noch keinen Konsens im Stadtrat über die direkte Beteiligung der Bürgerschaft. Es herrschte in den Fraktionen vielmehr eine gewisse Unsicherheit darüber, ob der Rat der Stadt als gewähltes Organ in unserer repräsentativen Demokratie nicht gerade wegen der Komplexität der Entscheidung und der unterschiedlichen Betroffenheit der Bürger/innen das Mandat und die Aufgabe hat, über wichtige Infrastrukturprojekte und Projekte zur Daseinsvorsorge zu entscheiden. Das abwartende, uneindeutige Verhalten der Politik hat dazu geführt, dass die lange Phase vor dem Beschluss des Ratsbürgerentscheids nicht zur Information und zur Auseinandersetzung mit den Argumenten der Bürgerinitiative »Campusbahn = Größenwahn« genutzt wurde.

Für eine gelungene Bürgerbeteiligung bei Projekten dieser Dimension und Tragweite braucht es offensichtlich aber eine längere Zeit der Diskussion und Information. Die Dreimonatsfrist zwischen dem Beschluss des Rates für einen Ratsbürgerentscheid und der Abstimmung reicht zumindest bei Großprojekten nicht für eine umfas-



sende Information der Bevölkerung. So war es wohl ein Fehler, sich nicht schon spätestens zum Zeitpunkt der Gründung der Bürgerinitiative selbst aktiv an die Bürgerschaft zu wenden.

Von wesentlicher Bedeutung scheint es im Rückblick aber auch zu sein, die Bürgerschaft bereits vor der Entscheidung des Rates für ein Projekt an der Diskussion über verschiedene mögliche Alternativen zu beteiligen. So würde die Debatte in einer Stadt nicht wie bei der Campusbahnentscheidung in Aachen auf Zustimmung oder Ablehnung reduziert, sondern bereits der Weg zur besten Lösung transparenter.

Auf der anderen Seite ist es nahezu unmöglich, ohne konkrete Voruntersuchung, ohne realistischen Finanzierungsplan und ohne die Zusage notwendiger Fördermittel den Diskurs über eine Projektentwicklung in einer Stadt zu führen. Verwaltung und Politik dürfen keine Projekte in die öffentliche Debatte bringen, die am Ende keine Realisierungschance haben. In diesem schwierigen Spannungsfeld hilft vielleicht nur die grundsätzlich offene Kommunikation über den aktuellen Stand von Planungen weiter. Diesen Teil der Planungsarbeit haben Fachverwaltungen heute vielfach noch nicht in dem erforderlichen Maße verinnerlicht.

Die »alternativlose« Durchsetzung eines Ratsbeschlusses – das zeigt auch der Aachener Ratsbürgerentscheid – provoziert in der aufgeklärten Bürgerschaft Widerstände, denen am Ende nur schwer begegnet werden kann.

Anmerkungen

(1) Vortrag von Prof. Adolf Müller-Hellmann unter [http://www.gruene-aachen.de/fileadmin/Webseite/pdfs/Fraktion/Vortrag-Campusbahn_Prof. A. Mueller-Hellmann.pdf](http://www.gruene-aachen.de/fileadmin/Webseite/pdfs/Fraktion/Vortrag-Campusbahn_Prof._A._Mueller-Hellmann.pdf)

(2) Marktforschung Campusbahn MAIX GmbH unter http://www.gruene-aachen.de/fileadmin/Webseite/pdfs/Fraktion/Chartbericht_Campusbahn.pdf

Autor

Helmut Ludwig ist Geschäftsführer der GRÜNEN Fraktion im Rat der Stadt Aachen.

Kontakt

GRÜNE Fraktion im Rat der Stadt Aachen
Verwaltungsgebäude Katschhof
1. Etage, Raum 104
Johannes-Paul-II-Str. 1
D-52062 Aachen
Tel.: +49 (0)241 / 432-7217



Fax: +49 (0)241 / 432-7213

E-Mail: Helmut.ludwig@mail.aachen.de

Redaktion eNewsletter

Stiftung MITARBEIT

Netzwerk Bürgerbeteiligung

Redaktion eNewsletter

Ellerstraße 67

53119 Bonn

E-Mail: newsletter@netzwerk-buergerbeteiligung.de