



Fragebogen zur Bundestagswahl 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben sich als Kandidatin/Kandidat für die Bundestagswahl 2025 für den Wahlkreis Rosenheim aufstellen lassen.

Ein großes Thema ist hier seit Jahren, und auch für die Zukunft, die Bewältigung der Verkehrslast mit all ihren Auswirkungen. Dies bewegt die Bevölkerung sehr stark, da viele Gemeinden davon betroffen sind. Ein wesentlicher Teil ist die geplante Eisenbahn-Neubaustrecke des bestehenden Brenner-Nordzulaufs.

Die von der Deutschen Bahn (DB InfraGO) geplante Neubaustrecke bringt eine Reihe erheblicher Probleme mit sich, die in der Region sehr engagiert und kontrovers diskutiert, sowie konstruktiv begleitet werden. Entscheidungen zur weiteren Planung wird der Bundestag in der kommenden Legislaturperiode fällen, deshalb interessieren sich die Bürgerinnen und Bürger in Ihrem Wahlkreis sehr für Ihre Meinung dazu.

Wir haben hierfür einige Fragen formuliert. Ihre geschätzte Antwort geben Sie bitte in den jeweiligen Antwortfeldern ein. Das ausgefüllte Formular speichern Sie danach ab und schicken es uns ganz einfach per E-Mail zurück.

Ihre Antwort wird im Rahmen unserer Arbeit unseren Mitgliedern und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Mit diesem **Fragebogen verzichten wir auf die Veranstaltung einer Podiumsdiskussion**, zu der wir Sie gerne eingeladen hätten. Dies ist sicherlich aufgrund der zeitlichen Enge und wenigen Möglichkeiten bis zur Bundestagswahl auch in Ihrem Interesse.

Bitte angeben:

Ihr Name/Partei: Reka Molnar, SPD

Unsere Fragen:

1. Ist Ihnen bekannt, dass durch den Tunnelbau der geplanten Neubaustrecke schon beim Bau deutlich mehr CO₂ erzeugt wird (ca. 27.000 t/km Tunnel), als jemals durch wegfallenden (ab 2035 deutlich klimafreundlicheren) LKW-Verkehr kompensiert werden kann?

Wie schätzen Sie die Klimafreundlichkeit der geplanten Neubaustrecke insgesamt ein?

Ihre Antwort:

Ja, das ist mir bekannt. Auch der BUND Naturschutz in Bayern e. V hat sich hinsichtlich der CO₂ Werte und der gravierenden Einschnitte in der Natur klar positioniert. Ein klares Zeichen, sich hier für den Naturschutz und gegen den Bau der Neubaustrecke in der geplanten Form einzusetzen. Er bringt weder für Mensch, noch Tier oder Natur Nutzen

2. Ist Ihnen bekannt, dass für die Neubaustrecke nach einer vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Nutzen-Kosten-Analyse nur Nutzen von ca. 1,442 Mrd. € zu erwarten sind?

Sehen Sie im Verhältnis dazu die zu erwartenden Kosten von ca. 10 Mrd. € für vertretbar an?

Ihre Antwort:

Ja, das ist mir bekannt. Der Kosten-Nutzen-Faktor neigt sich auch ohne die Tunnel-Forderung der CSU schon auf die Kosten-Seite. Das weiß auch die CSU und versucht wohl schon jetzt, den schwarzen Peter der Ampelkoalition in die Schuhe zu schieben. Nach dem Motto: „Wir wollten ja, aber die anderen nicht.“ Dass vor der Amtszeit von Bundesverkehrsminister Wissing die CSU die letzten drei Bundesverkehrsminister stellte, vergisst diese Partei gerne, wenn es um Verantwortung geht.

3. Ist Ihnen bekannt, dass nach EU-Regeln für den Personen-Fernverkehr nur 160 km/h

Höchstgeschwindigkeit verlangt wird?

Wie wichtig sind aus ihrer Sicht damit die 230 km/h, die für die Neubaustrecke vorgesehen sind und die nur einen Fahrzeitgewinn von etwa 7 Min. bei Wegfall der Station Rosenheim bis zur Landesgrenze D/A bringen?

Ihre Antwort:

Ja, das ist mir bekannt und macht die Planung der Hochgeschwindigkeitsstrecke noch absurder. Wer oder was gewinnt schlussendlich beim Bau einer derartigen Bahnstrecke? Die Menschen vor Ort nicht und auch die Reisenden selbst haben nun meist eine längere Anfahrsstrecke zum Zustiegsbahnhof. Wie viele Direktflüge München – Verona gibt es am Tag? 2? Jedenfalls so wenige, dass ich mich frage, wer hier wirklich die Alternative Bahn nutzen soll.

4. Ist Ihnen bekannt, dass es für das Projekt Brenner-Nordzulauf trotz geschätzten ca. 10 Mrd. € Projektkosten bisher weder einen konkreten Planungsauftrag noch die Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung (VAst + BAst) gibt, obwohl diese nach Bedarfsplan-Umsetzungs-Vereinbarung (BUV) vorgeschrieben sind?

Wären Sie bereit, diese wichtigen fehlenden Dokumente unverzüglich (jedenfalls vor der nach §5 BUV vorgesehenen Parlamentarischen Befassung) nachzufordern?

Ihre Antwort:

Nein, das ist mir nicht bekannt. Als Bundestagskandidatin ohne vorheriges Mandat bin ich mit den spezifischen Anforderungen des Bundesverkehrswegeplans und der Vergaberichtlinien nicht vertraut. Aber ich stelle mir damit schon die Frage, wer denn die DB mit der Planung beauftragt hat? Wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt wurden, steht dann nicht das ganze Projekt in Frage? Da ich grundsätzlich überzeugt bin, dass es keine Neubautrasse braucht, sehe ich keinen Anlass, die fehlenden Dokumente anzufordern.

5. Ist Ihnen bekannt, dass Teile des geplanten Brenner-Südzulaufs, ebenso wie die Bahnstrecke Grafing – München, dauerhaft zweigleisig bleiben werden? Das führt zu einer Kapazitätseinschränkung.

Wie sehen Sie unter diesem Gesichtspunkt die Forderung nach einer durchgehend viergleisigen Strecke zwischen Kufstein und Grafing?

Ihre Antwort:

Ja, das ist mir bekannt. Diese Gegebenheit macht den viergleisigen Bau noch absurder. Welche Vorteile haben solche Trichterlösungen für den Transport? Warum braucht es eine Hochgeschwindigkeitstrasse bei uns, obwohl dies auch seitens der EU nicht gefordert wird?

6. Ist Ihnen bekannt, dass durch die geplante Neubaustrecke, sowie die erforderlichen Baustellen-Einrichtungen und Ausgleichs- und Deponieflächen für den Tunnelaushub, massive dauerhafte und temporäre Flächenversiegelung droht?

Welche Maßnahmen können Sie sich vorstellen, um diese Gefahr zu beseitigen?

Ihre Antwort:

Ja, das ist mir bekannt und entspricht meiner Darlegung in der ersten Frage. Die einzig richtige Maßnahme ist daher: Kein Bau der Neubaustrecke.

7. Ist Ihnen bekannt, dass durch die geplante Neubaustrecke hochwertiges Grün- und Ackerland in den Landkreisen Rosenheim und Ebersberg massiv gefährdet ist und damit die Existenz vieler landwirtschaftlicher Betriebe und auch die Bewirtschaftung der Almflächen (Schutzzone 2 und 3 des Alpenschutzplanes) auf dem Spiel steht?

Welche Maßnahmen können Sie sich vorstellen, um diese Gefahr zu beseitigen?

Ihre Antwort:

Ja, das ist mir bekannt und auch hier gilt die Antwort aus der Frage 1 sowie der entsprechenden Maßnahme: Kein Bau der Neubaustrecke.

8. Ist Ihnen bekannt, dass durch die geplante Neubaustrecke unvorhersehbare Schäden im Bereich der Wasserführung durch Störung unterirdischer Wasserläufe und sich stauendes Oberflächenwasser (Beispiel: Brenner-Nordzulauf im Tiroler Unterland - Münster und Umgebung) zu erwarten sind?

Welche Maßnahmen können Sie sich vorstellen, um diese Gefahr zu beseitigen?

Ihre Antwort:

Ja, das ist mir bekannt. Der Kosten-Nutzen-Faktor zeigt auch hier, dass es nur eine Antwort gibt: Keine Neubaustrecke. Ertüchtigen der Bestandsstrecke mit dem bestmöglichen Lärmschutz für die Anlieger. Das ist die beste Maßnahme, um dieser Gefahr direkt aus dem Weg zu gehen.

9. Ist Ihnen bekannt, dass auf der bestehenden Bahnstrecke Rosenheim – Kufstein derzeit nur etwa 180 Züge pro Tag fahren, obwohl bei einer Kapazität von ca. 240 Zügen pro Tag schon heute Raum zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene wäre?

Welche Gründe sehen Sie für die mangelnde Nutzung der Schiene zum Gütertransport?

Ihre Antwort:

Ja, das ist mir bekannt. Die CSU hat über Jahre im Bundesverkehrsministerium die Straße vor die Schiene gestellt. Es fehlt daher an flankierenden Maßnahmen, die Güter wirklich auf die Schiene bringen zu wollen. Jedes Transportunternehmen muss darauf achten, kostengünstig zu wirtschaften, da nehmen viele für die billigere Maut über den Brenner auch Umwege in Kauf. Es braucht grundsätzlich Maßnahmen, die unsinnige Transporte vermeiden und die die Schiene kostenmäßig vor die Straße stellen, damit die Auslastung der Bestandsstrecke erfüllt werden kann. Wir brauchen keine Betonbauten, die die Landschaften zerschneiden, aber leer bleiben, weil sich deren Nutzung nicht rechnet.

10. Ist Ihnen bekannt, dass es zur laufenden Planung der Bahn ein Alternativkonzept der regionalen Bürgerinitiativen gibt, das den Brenner-Nordzulauf wesentlich schneller, billiger und nachhaltiger realisieren könnte?

Würden Sie das Bundesverkehrsministerium auffordern, diese Alternative durch Bahn und Eisenbahn-Bundesamt (EBA) objektiv prüfen und bewerten zu lassen?

Ihre Antwort:

Ja, das Alternativkonzept der BIs ist mir bekannt und ich halte das auch für zielführend. Ich freue mich sehr, dass die Bundesregierung die Prüfung jetzt auch der DB InfraGO AG als Aufgabe gegeben hat. So zu lesen im OVB am 16. Januar.

Wir bedanken uns auch im Namen aller Wählerinnen und Wähler für Ihre Antworten und die dafür aufgewendete Zeit.

Die Zusammenfassung aller Antworten stellen wir Ihnen gerne zur Verfügung, wenn Sie dies wünschen.

Ja, ich möchte die Zusammenfassung gerne erhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Lothar Thaler
1. Vorsitzender
Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.



Bürgerinitiativen in
Stephanskirchen
Prutting
Riedering
Rohrdorf
Neubeuern
Nußdorf/Inn
Brannenburg
Flintsbach/Inn
Oberaudorf
Raubling
Rosenheim
Kolbermoor
Schechen
Großkarolinenfeld
Ostermünchen

Rosenheimer Bürgerinitiativen für sinnvolle Lösungen zum Brennernordzulauf

Brennerdialog
Rosenheimer Land e. V.
Ahornweg 8
83083 Riedering

www.brennerdialog.de
info@brennerdialog.de

Vorsitzender:
Lothar Thaler
Stellvertretender
Vorsitzender:
Dr. Ing. Christian Kaddick

LobbyRG: Reg Nr R006908

Registergericht:
Amtsgericht Traunstein
Registernummer VR 201755

Bankverbindung:
meine Volksbank Raiffeisenbank eG
IBAN DE61 7116 0000 0005 9262 38

Internetadressen:
www.brennerdialog.de
www.buergerforum-inntal.de
www.b-i-b-rohrdorf.de/
www.bi-nordzulauf-ko.de/
www.nordzulauf-rosenheim-nord.de/