

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:

Bei einem Bauprojekt dieser Größenordnung die Klimafreundlichkeit hervorzuheben ist naiv.

Jedem Bürger ist klar, dass mit der Zerstörung von Natur und Lebensraum und durch die immense Verarbeitung von Baustoffen, die Co₂ Bilanz Jahrhunderte bräuchte um sich zu neutralisieren. Dieser vorgeschobene Grund ist für mich nur das Verrennen in weitere Ideologien und hat nichts mit einem gut durchdachten und an die Region und Bevölkerung angepassten Bauprojekt zu tun. 2025 soll die Vorabentscheidung für die Bauplanung im Bundestag verabschiedet werden, bis dahin ist nicht mehr viel Zeit, dass sich die Vertreter unserer Region im Bundestag Unterstützer holen um dieses Bauprojekt noch einmal vorab auf Herz und Nieren zu prüfen. Wenn wir nicht möchten, dass dies wieder

ein stupides Abnicken von Unwissenden der Materie wird, müssen wir Abgeordnete aus unserer Region mit dem Auftrag in den Bundestag schicken, die dort für Diskussionen und

für konstruktiven Austausch von Wissen sorgen. Nur gut informierte Abgeordnete können auch für die Menschen in der Region, für eine Entlastung der Straße, für ein gut ausgelastetes Schienennetz und für den Erhalt der Natur und unserer Identität stimmen. Ein Einmischen von EU-Koordinatoren finde ich absolut inakzeptabel, hier geht es um unsere Heimat.

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:

In der wirtschaftlichen Lage, in welcher sich unser Land derzeit befindet, stellt sich die Frage,

ob wir nicht doch auf die kostengünstige Variante der Restaurierung der Bestandsstrecke mit

den kleineren Ausbauten, wie den Güterzugtunnel am Bahnhof Rosenheim und den Streckenausbau München-Mühldorf-Salzburg bzw. Rosenheim-Mühldorf-Landshut setzen

sollten und somit den Steuerzahler entlasten. Ein Milliardenprojekt, welches wegen fehlender

Finanzierung dann eine Bauwüste über mehrere Jahrzehnte hinterlässt, oder ein

Bauprojekt,
das am Ende nur noch die billigsten Lösungen einbindet, ist weder zielführend noch
verträglich mit unserer Infrastruktur. Das Zulassungsverfahren sollte aufgrund der
veränderten Lage angefochten und neu aufgerollt werden.

**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:

Wegen einem Fahrzeitgewinn von 7- 15 Min. ist für mich der Bau dieser Trasse nicht
nachvollziehbar.

Zumal die 230 km/h auch ohne die EU-Richtlinien so gut wie nie umsetzbar sind. Der
eigentliche für diese Neubaustrecke wichtige Partner, der Güterverkehr, darf diese
Höchstgeschwindigkeit sowieso nicht nutzen und es gibt in der derzeitigen Planung noch
überhaupt nicht genügend Ausweichmöglichkeiten für „Überholbahnhöfe“. Laut der
Planungen des Scan-med-Corridor wird auch eine harmonisierte Geschwindigkeit von
160km/h verlangt und somit sind die 230 km/h völlig zu vernachlässigen.

**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 war mir bisher nicht klar. Nun verfolge ich dieses Thema erst die letzten 4
Jahre in

der Presse, in den Vorträgen und Informationsveranstaltungen, in Gesprächen mit
Bekanntem und Freunden. Durch meinen Wohnsitz in Rosenheim habe ich auch nur
wenig

Schnittstellen mit diesem Bauprojekt. Trotzdem ist mir die Tragweite dieses Vorhabens
natürlich vollauf bewusst und ich habe die Planungen bzw. die Gespräche seit nun mehr
20 Jahren

im Ohr. Unser Staat ist voll mit Bürokratie und vielerorts mit unnötiger. Dass bei einem
so

tiefgreifenden Projekt noch elementare Dokumente fehlen, beschreibt die Hilflosigkeit
und

den Überbürokratismus in unserem Land. Der Abgeordnete, welcher aus unserem
Landkreis

von uns Bürgern nach Berlin geschickt wird, sollte seine wichtigste Aufgabe im

Bundestag

sehen, sich dieses Projekts anzunehmen und in Berlin die Interessen seiner Wähler aus dem

Landkreis Rosenheim vertreten. Wir brauchen Abgeordnete im Planungsausschuss

Brenner-

Nordzulauf um unsere Interessen in Berlin zu vertreten und um auch die erforderlichen Dokumente einzufordern.

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:

Nein, dies ist mir nicht bekannt und daher würde ich mich sehr über die Unterstützung der

Initiativen aus dem Landkreis Rosenheim sowie den anderen betroffenen Landkreisen freuen, sollte mein Weg mich nach Berlin führen. Denn nicht jeder Mensch kann und muss

sich mit allem auskennen. Hier kommt es darauf an, sich mit den Bürgern vor Ort und den

Fachleuten, Ingenieuren zu diesem Thema auszutauschen und Konsense finden. Die Politik

ist hier lediglich in der Zuständigkeit, den Rahmen für die Planungen vorzugeben. Die Sinnhaftigkeit der zweigleisigen bzw. viergleisigen Strecke sollte also unter Einbeziehung

von Menschen geschehen, deren Berufe mit diesen Themen zu tun haben.

Die Streckenführung Grafing-München ist marode und soll bis 2027 erneuert werden. Ich kenne die dazu gehörigen Pläne nicht, aber vielleicht wäre hier eine vorausschauende Planung sinnvoll.

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, und aus diesem Grunde ist für mich eine aktuelle Bedarfserfassung mit der Gegenüberstellung zu einem Ausbauplan für die vorhandene Strecke unabdingbar. Dieses Projekt läuft nun schon seit den 2000-er Jahren und inzwischen haben sich unzählige Parameter verändert. Ist eine Neubaustrecke noch von Nöten, kann in der derzeitigen Wirtschaftslage – a) der Bürger mit dieser Steuerlast belastet werden? - b) gibt es kurzfristigere

Lösungen, den Verkehr auf die Schiene zu bekommen - d) ist der effizientere Ausbau der Bestandsstrecke mit kleineren Zusatzbauten nicht der günstigere und naturgerechtere Weg. All dies sollte in einem Gutachten aktuell erörtert werden, bevor Baustellen unsere

Heimat und das Inntal wie wir es heute kennen unwiederbringlich zerstören.

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 durch die unzähligen Demonstrationen und Kundgebungen sehr ins Bewusstsein gekommen. Dies ist auch einer der Gründe, warum ich mich in den letzten 4 Jahren mit dem Thema Brenner-Nordzulauf beschäftige. Wenn es keine für den Bürger, die

Natur und den Erhalt unseres Inntals zufriedene Lösungen gibt, ist das Neubauprojekt nicht nur in Frage zu stellen, sondern zu verwerfen. Wir brauchen hier Lösungen, die unsere Natur, unsere Kultur und unseren Lebensraum nicht zerstören, sondern mit ihm in Einklang stehen. Schade ist, dass der Kreistag den Vorstoß der Freien Wähler im März 24 abgelehnt und nicht zumindest einen Teil der Kernforderungen

mit in das Positionspapier aufgenommen hat: z.B. eine zweiteilige Machbarkeitsstudie für den

Fall, dass der Nachweis der Erforderlichkeit einer Neubaustrecke im Rahmen einer Bedarfsanalyse und einer Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht erbracht würde. Dass dies in

der eigenen Region nicht geachtet wird, lässt auch sehr an dem Willen der hiesigen Politik,

für ihre Bürger einzustehen, zweifeln.

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, mir ist auch bekannt, dass durch die Planungen ein Wasserschutzgebiet mit Brunnen in

Stephanskirchen berührt werden könnte. Auch für diese Gefahren müssen gemeinsam Lösungen gefunden werden. Ob unsere Abgeordneten sich allerdings genügend für die Sorgen der Bürger in der Region interessieren, ist fraglich. Ein Ausschuss, der eine 2019 eingereichte Petition 2024 abgelehnt hat, unter anderem mit der Begründung, dass die Bestandsstrecken keine Zukunft für attraktive Fernverkehrsangebote bieten, hat sich scheinbar nicht mit der Materie auseinandergesetzt.

Ob die Abgeordneten sich über die Gefahren der Wasserläufe und über stauendes Oberflächenwasser im Klaren sind, bleibt zu fragen. Von daher kann es mit dem derzeitigen

Wissensstand und den derzeitigen Plänen keinen Neubau des Brenner-Nordzulaufs geben.

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, mir ist bekannt, dass die Bahnstrecke Rosenheim-Kufstein noch lange nicht an Ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen ist. Das liegt daran, dass die Kosten für den Transport auf der Schiene höher liegen als der Transport auf der Straße, mitverschuldet mit Sicherheit durch den Billiglohnsektor für Kraftfahrer und der schnelleren Lieferzeiten durch den Straßenverkehr, sowie den unzureichenden Verladestationen und dem unzuverlässigen Bahnverkehr. Speditionen müssen kalkulieren, und wenn die Bahn ihre eigenen Vorgaben an Lieferzeiten nicht halten kann, wird von Seiten des Güterverkehrs kein Vertrauen auf die Verfügbarkeit der Bahn aufgebaut.

10. Ist Ihnen bekannt, dass es zur laufenden Planung der Bahn ein Alternativkonzept der regionale 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:

Auf jeden Fall! Und ja, mir sind die Arbeiten und auch die interessanten Ergebnisse der Bürgerinitiativen bekannt. Um den Steuerzahler zu entlasten und dem Verkehr auf der Straße den Druck und die Dauerbelastung zu nehmen, befürworte ich die alternativen Vorschläge. Bis zur Entscheidung des Bundestages 2025 wäre es zwar eine Mammutaufgabe, aber keine unmögliche, so viele Mitstreiter im Bundestag zu erreichen und zu informieren, um dann ein Umdenken in den Köpfen der Parlamentarier zu erreichen. Wir brauchen viele Abgeordnete, die sich auf ihre Aufgabe, für den Bürger im Parlament ihre Stimme zu erheben, besinnen. Dies wäre eine der Aufgaben, welche ich gerne annehmen

würde.

**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.

x Ja, ich möchte die Zusammenfassung gerne erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Thaler

1.Vorsitzender

Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.