



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: Ates Gürpınar
Die Linke

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:

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:

Es ist mir bekannt. Die zu erwartenden Kosten sind weitaus höher und verlangen eine ehrliche Berechnung. Die Nutzen-Kosten-Analysen werden insbesondere bei Großprojekten regelmäßig schöngerechnet. Die Kosten werden in der Planung oft weitaus geringer angegeben, um den Bau trotz geringerem Nutzen vertreten zu können: Die Erfahrung mussten wir auch bei der Zweiten Stammstrecke in München machen. Dort hat Die Linke geklagt - damals leider vergeblich. Nun sind - wie von uns erwartet - die Kosten um ein Vierfaches höher als damals von den Planern berechnet.

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, ist mir bekannt. Der geringe Fahrzeitgewinn wäre unnötig, die EU-Regeln wird hierfür völlig ausreichen. Es wird jedoch oft vergessen, dass der Verkehrswegeplan, der die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h verlangte, unter Unionsregierung verabschiedet wurde: Der damalige Verkehrsminister Alexander Dobrindt ebenso wie die Wahlkreis-Kollegin Daniela Ludwig haben diesem damals zugestimmt, ebenso wie die bayerische Landesregierung im Bundesrat. Die Linke will Tempo 160 und das Einbinden der regionalen Bahnhöfe - damit der Umstieg von Personen und das Anliefern von Gütern möglich wird.

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:

Auf unsere Kleine Anfrage antwortete die Regierung Ende Dezember, dass die VAst und BAst vorliegen. Es wird bereits nachgehakt, diese auch vorzulegen. Bezüglich des Planungsauftrags verwies die Regierung auf den Bundesverkehrswegeplan, der als Basis für jährliche Vereinbarungen für konkrete Planungen gilt. Hier verwies die Regierung auf eine Sammelvereinbarung, der zunächst die Finanzierung der Planungen der sogenannten Leistungsphase 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) vorsah.

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, ist mir bekannt, allerdings ist das nicht der einzige Gesichtspunkt. Es gibt weitere Zubringer: Holzkirchen, München, Mühldorf, Salzburg sowie Quellverkehr aus der Region. Daher halte ich die Forderung des Brennerdialogs für sinnvoll, weitere Strecken auszubauen, so die Ausbaustrecke 38: München-Mühldorf-Freilassing bzw. Salzburg. Wir unterstützen die Brennerinitiativen ebenfalls in Ihrer Forderung nach Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Rosenheim-Mühldorf-Landshut. So hoffe ich, dass das Inntal damit nicht mehr das Nadelöhr ist.

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:

Eine nur temporäre Versiegelung während des Baues des Nordzulaufs wäre für mich zweitrangig. Selbst die dauerhafte Flächenversiegelung wäre verschmerzbar, wenn dadurch andere schädlichere Bauprojekte und Versiegelung verhindert würden, so zum Beispiel der Ausbau der A8. Wir müssen also die grundsätzlichere Frage angehen, welcher Ausbau am wenigsten schädlich für Umwelt, Klima und den Menschen ist.

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, es ist mir bekannt. Auch hier gilt die grundsätzliche Frage, ob das Bauprojekt in Summe eher klimafreundlich ist oder nicht. Eine sinnvolle Verlagerung des Alpentransits auf die Schiene könnte die gefährdeten Zonen des Alpenschutzplanes und die Menschen von Emissionen bei CO₂, NO_x und Feinstaub entlasten. Sie scheint aber weder in der gegenwärtigen Planung der Bahn noch mit weiterer Untertunnelung sinnvoll.

Natürlich muss darauf geachtet werden, die Schutzzonen zu erhalten und möglichst geringfügig einzugreifen: Wichtig jedoch auch hier etwas, was oft vergessen wird: CDU/CSU haben massiv Enteignungen vorgenommen in der Vergangenheit - insbesondere bei Straßenprojekten.

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. Tunnelbau offenbart je nach Tiefe und Länge in Feinplanung und Bau weitere, im Vorhinein schlecht vorhersehbare Schwierigkeiten.

Inwiefern hier konkret Abläufe und Umleitungen möglich sind, kann ich aus heutiger Sicht schwer einschätzen. Eine möglichst geringfügige Untertunnelung und Arbeit am Bestand würden die Schäden zumindest minimieren.

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:

Der Güterverkehr per LKW ist meist günstiger - deswegen findet er gegenwärtig vor allem statt. Der Umstieg auf die Schiene muss auf allen Ebenen begünstigt, die LKW-Nutzung erschwert werden. Dies kann durch Verlademöglichkeiten vom LKW im Alpentransit geschehen, durch LKW-Maut oder durch höhere Zug-Taktungen - auch für Personenverkehr.

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:

Es ist mir bekannt. Die Linke hat in einer kleinen Anfrage erfragt, inwiefern die Alternativvariante geprüft wird. Die Regierung hat diese Variante als Kernforderung zur Prüfung der DB

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/