

CO2-Belastung

Das Land Bayern und der Bund haben sich zu 65% CO2 Reduktion bis 2030 verpflichtet. Bis 2040 möchte Bayern klimaneutral sein. Allein beim Bau der im Landkreis Rosenheim geplanten Trasse werden mehr als 1,8 Millionen Tonnen CO2 freigesetzt. Diese CO2-Last ist niemals kompensierbar.

Wie werden Sie für die Umsetzung der Klimaschutzgesetze in Zusammenhang mit dem Brenner Nordzulauf sorgen?

Fakten:

- Die EU-Kommission plant für schwere Nutzfahrzeuge ab 2040 90% weniger CO2 Emission (Flottenverbrauch). Es wird nur noch sehr wenige Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor geben. Stadtbusse müssen bereits ab 2030 emissionsfrei fahren.
https://germany.representation.ec.europa.eu/news/kommissions-vorschlag-neue-co2-standards-fur-lkw-emissionsfreie-stadtbusse-ab-2030-2023-02-14_de
- Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck der Klimaschutzgesetze und die zu ihrer Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.
- Die CO2 Emission pro km Tunnel beträgt etwa 20.000-27.000t (Quelle: Friedrich Naumann Stiftung „Ganzheitliche Ökologische Bilanzierung von Verkehrssystemen“ 2021 sowie Julia Sauer, Dissertation, TU-München, 2016)
- Das Umweltbundesamt rechnet mit langfristigen Kosten von 260€ pro Tonne CO2. Das wären weiteren 468 Millionen € allein für die Umweltkosten.
- „grüner Beton“: Bei der Zementherstellung entstehen rund acht Prozent der von Menschen verursachten Emissionen an Kohlenstoffdioxid. Beim Brennen des Zementes könnte zukünftig Wasserstoff verwendet werden. Das Brennen macht aber nur 1/3 der CO2 Emission aus, der Rest wird vom Kalkstein selbst produziert und ist chemisch unvermeidbar. Die Betonindustrie rechnet sich das mit CO2 Speicherung schön (CCUS - Carbon Capture Usage and Storage). Mit dieser Methode wird auch jeder Uraltdiesel klimaneutral...
- Die angestrebte Geschwindigkeit von 230 km/h wird besonders in Tunnelstrecken zu weiter erhöhten CO2 Lasten führen. Die längere Streckenführung im Vergleich zur Bestandstrasse erhöht den Energieverbrauch zusätzlich. Die Schweiz plant gerade die Geschwindigkeit in Tunnel auf 160 km/h zu reduzieren.

Kosten/Nutzen

90% der Bahnpassagiere sind Kunden im Nahverkehr, nur 10% im Fernverkehr. Die geplante Hochleistungsstrecke schließt den Personennahverkehr aus. Sie ist nur für den Personenfernverkehr (Anm.: und Güterverkehr) konzipiert. Die Kosten für die Neubaustrecke liegen bei geschätzten 10 Milliarden.

Wo setzen Sie die Prioritäten bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur?

Fakten:

- Die Ertüchtigung der Bestandsstrecke kostet etwa 2 Milliarden. Das muss sofort – unabhängig vom Bau der neuen Trasse durchgeführt werden, weil die Bestandsstrecke bei Inbetriebnahme des BBT und für viele weitere Jahre der einzige real existierende Brenner Nordzulauf sein wird.
- Die Region hat von einer Hochgeschwindigkeitsumfahrung Rosenheims keinen Nutzen - Güter werden an der Hochleistungsstrecke nicht verladen, Passagiere nicht einsteigen.
- Die EU fordert für den Scan-Med Korridor bei ertüchtigten Bestandsstrecken auch keine 230 km/h sondern lediglich 160km/h, was auf der Bestandsstrecke erreicht werden kann.
- Aus den BCP-Studien vom November 2022 (Brenner Corridor Platform) ist zu erkennen, dass die prognostizierten Zugzahlen für viele kommende Jahrzehnte auf der Bestandsstrecke abgewickelt werden können und alle verladbaren LKWs sofort auf die vorhandene Schiene gebracht werden könnten.
- Die Bahn baut an Bestandsstrecken Gleise und Weichen zurück, um Instandhaltungskosten einzusparen und den Gewinn zu maximieren. Dies reduziert Kapazität, Flexibilität und Redundanz.
- Tausende Pendler verlieren auf unzähligen eingleisigen, teilweise dieselbetriebenen Strecken in ganz Bayern zweimal täglich (das ganze Jahr) viele Minuten in überfüllten Zügen die immer wieder ausfallen, mit Fahrplänen, die selten optimale Anschlussverbindungen ermöglichen.
- Im ländlichen Raum gibt es oft keine geeignete Infrastruktur, um zum Bahnhof zu kommen. Der ÖPNV ist faktisch nicht existent.

Trinkwasser, Bodenschutz

Das Thema Trinkwasser wird zu einem der drängendsten Probleme der nahen Zukunft. Bereits jetzt ist Deutschland lt. dem Satellitenprogramm GRACE (Gravity Recovery and Climate Experiment) führend im Verlust an Trinkwasservorräten. Das Grundwasser, das mehr entnommen wird als von der Natur ersetzt wird, gilt als unwiederbringlich verloren. Das entspricht seit einigen Jahren der Menge von einem Drittel des Bodensees – pro Jahr. ([Trocknet Deutschland aus? - ZDFmediathek](#)) Auch die Ressourcen in Bayern respektive in unserem Landkreis sind mit größter Sorgfalt zu behandeln.

Frage:

Wie stellen Sie sicher, dass die Trinkwasserversorgung in Rosenheim und Umgebung sicher bleibt?

Fakten:

- Die Oberfläche der Erde ist zu etwa zwei Dritteln mit Wasser bedeckt. Der Großteil davon besteht aus Salzwasser (97,5 Prozent). Süßwasser dagegen macht gerade einmal 2,5 Prozent der weltweiten Wasserreserven aus. Der Großteil davon ist als Eis in den Gletschern der Arktis und Antarktis gebunden oder befindet sich als Grundwasser tief unter der Erde.
- Ob als Trinkwasser oder zur Bewässerung von Feldern: Wirklich zugänglich ist für uns Menschen eigentlich nur ein sehr kleiner Teil der Süßwasserreserven in Seen, Flüssen und Talsperren: nämlich 0,3 Prozent.
- Die geplante Neubaustrasse schneidet einen Trinkwasserbrunnen in Stephanskirchen, der als einer der größten bislang entdeckten Grundwasservorkommen gilt. Diese Ressource wird durch den Neubau stark gefährdet.
Der Brunnen ist als Reserve sowohl für Stephanskirchen als auch die Stadt Rosenheim geplant und aktuell im Verfahren zur Anerkennung als Trinkwasserschutzgebiet.
- Die Brunnen der Stadt Rosenheim in Willing sind regelmäßig durch Schadstoffeinträge vorübergehend nicht/eingeschränkt nutzbar.

Flächenverbrauch – Landwirtschaft – Tourismus

Durch Neubaugleise für den Brennernordzulauf gehen für die Landwirtschaft unverzichtbare Nutzflächen dauerhaft verloren. Während der Bauzeit passiert dies unabhängig davon, wie hoch der Tunnelanteil ist. Bei der ohnehin angespannten Flächensituation im Inntal und in den angrenzenden Gemeinden wird vielen Landwirten die Existenzgrundlage entzogen. Neben diesen einzelbetrieblichen Schicksalen hat dies u.a. gravierende negative Auswirkungen auf den Erhalt und die Offenhaltung von Almweiden und auf den Tourismus.

Frage:

Wie lassen sich die sozialen, wirtschaftlichen und raumwirksamen Schäden und Zerstörungen während und nach der Bauphase der Neubautrasse in unserer Region kompensieren?

Fakten:

Flächenverbrauch durch die Neubaugleise (Quelle: Sitzungsunterlagen Dialogforum der Bahn)

Baustelleneinrichtungen:	ca. 70 ha
Dauerhafter Flächenverlust:	ca. 100 ha
Ausgleichsflächen (geschätzt):	ca. 100 – 150 ha

Durchschnittliche Betriebsgröße der landwirtschaftlichen Betriebe ohne Almflächen 2022 (Quelle: Bayerischer Agrarbericht)

Deutschland :	63 ha
Bayern:	31 ha
Ldkrs. Rosenheim:	24 ha
Inntal und angrenzende Gemeinden:	ca. 18 ha

Bedeutung des Tourismus im Landkreis Rosenheim (Quelle: Studie „Wirtschaftsfaktor Tourismus“ des Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Instituts für Fremdenverkehr e.V. aus dem Jahr 2020)

Beschäftigte:	12 000
Bruttoumsatz/Jahr durch Tages und Übernachtungsgäste:	ca. 800 Mio. €
Erwarteter Rückgang (geschätzt):	ca. 200 Mio. €