



Dr. Hans Reichhart

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-3/226 B
28.03.2019

Unser Zeichen
53-3544.3-2-4

München
23.04.2019

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Markus Büchler vom
21.03.2019 betreffend Lärmschutz entlang des Nordzulaufs des Brenner Ba-
sistunnels**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.: Wie gedenkt die Staatsregierung, einen Lärmschutzstandard ähnlich wie im Unterinntal in Österreich oder im Rheintal bei Offenburg für den Streckenausbau der Zulaufstrecken des BBT zu unterstützen?

Zu 2.: Was unternimmt die Staatsregierung, um für den Brenner Nordzulauf in Bayern ähnlich gute Beschlüsse des Deutschen Bundestages hinsichtlich des Lärmschutzes wie beim Ausbau der Rheintalbahn bei Offenburg als NEAT-Nordzulauf herbeizuführen?

Zu 3.: Ist der Staatsregierung bekannt, inwieweit das BMVI solche Anstrengungen unterstützt?

Zu 5.: Was unternimmt die Staatsregierung, um die Ankündigungen im Koalitionsvertrag umzusetzen?

Die Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für den Ausbau der bundeseigenen Bahnstrecken des Brenner-Nordzulaufs liegt beim Bund. Im Juli 2017 haben der Bund und die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG eine Vereinbarung über das Vorgehen bei der Planung und Realisierung von Projekten des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege geschlossen, die sogenannte Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV). Die BUV enthält in § 5 Regeln für eine obligatorische parlamentarische Befassung nach Abschluss der Vorplanung für ein Projekt bzw. Teilprojekt. Dem Deutschen Bundestag sind neben der wirtschaftlichsten Planungsvariante zum Erfüllen der gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich des Lärmschutzes auch ggf. aufwändigere Planungsalternativen vorzulegen, die das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung widerspiegeln. Der Bundestag kann dann eine teurere Ausbauvariante befürworten und die Bundesregierung zu den entsprechenden Mehrausgaben ermächtigen. Die Staatsregierung wird auf einen entsprechenden Beschluss des Bundestags hinwirken.

Zu 4.: Inwieweit ist die Staatsregierung - vorbehaltlich der Zustimmung des Bayerischen Landtages - bereit, Haushaltsmittel des Freistaates zur Mitfinanzierung von Lärmschutzmaßnahmen mit einem einen Lärmschutzstandard ähnlich wie im Unterinntal in Österreich oder im Rheintal bei Offenburg entlang der Zulaufstrecken des BBT einzusetzen?

Die Finanzierungsverantwortung beim Neu- und Ausbau bundeseigener Schienenwege liegt alleine beim Bund. Das umfasst auch die Maßnahmen der Lärmvorsorge. Eine Mitfinanzierung durch den Freistaat ist nicht vorgesehen. In den Regelungen zur obligatorischen parlamentarischen Befassung gemäß § 5 BUV kommt zum Ausdruck, dass der Bund an einer zügigen Realisierung von Bedarfsplanvorhaben interessiert und gegebenenfalls bereit ist, dafür auch mehr Haushaltsmittel einzusetzen als zur Erfüllung der gesetzlichen Mindeststandards erforderlich.

Zu 6.: Inwieweit ist die Einführung von ETCS und die damit erwartete Kapazitätssteigerung auf der Brennerzulauf-Bestandsstrecke von 20 bis 30 Prozent als erheblicher baulicher Eingriff i.S.d. 16. BImSchV zu werten?

Die aktuelle Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gilt für den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen. Die Änderung eines

Schienenwegs ist wesentlich, wenn er um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Erfahrungswerte bezüglich der Umrüstung bestehender Strecken auf das ETCS (European Train Control System) liegen in Bayern nicht vor.

Zu 7.a): Inwieweit kann aus dem sogenannten TEN-T-Beschluss des Bundestags vom 28.1.2016 (BT-Drs. 18/7365) ein Anspruch auf Lärmvorsorge nach Neubaustandard für die Bestandsstrecke des Brenner Nordzulaufs abgeleitet werden?

Ein Rechtsanspruch kann daraus nicht abgeleitet werden. In dem Beschluss kommt jedoch zum Ausdruck, dass es der Deutsche Bundestag bei besonderer regionaler Betroffenheit für geboten und gerechtfertigt erachtet, im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen - über die gesetzlichen Mindeststandards hinausgehenden - Schutz von Anwohnern und Umwelt zu realisieren. Entsprechend sieht die BUV eine obligatorische Befassung des Bundestages vor Beginn der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für Bedarfsplanprojekte vor.

Zu 7.b): Falls nicht, inwieweit sieht die Staatsregierung dennoch die Einführung von ETCS auf der Bestandsstrecke als günstigen Zeitpunkt für besseren Lärmschutz und inwieweit sieht sie den Neubaustandard als zielführend an?

Eine technische Abhängigkeit zwischen der Implementierung von ETCS und Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht. Beides kann technisch unabhängig voneinander realisiert werden. Wenn die ETCS-Umrüstung jedoch eine wesentliche Änderung im Sinne der Immissionsschutzvorschriften darstellt, folgt daraus die gesetzliche Verpflichtung für den Vorhabensträger zu gleichzeitiger Lärmvorsorge. Hinsichtlich der zulässigen Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungspegel des Schienenlärms besteht kein Unterschied zwischen dem Neubau eines Schienenwegs und der wesentlichen Änderung eines bestehenden Schienenwegs.

Zu 8.: Teilt die Staatsregierung die Einschätzung, dass ein Lärmschutz nach Neubaustandard unverzichtbar für die Akzeptanz des Aus- bzw. Neubaus des Brenner Nordzulaufs ist?

Ja. Entsprechend hat die Staatsregierung im Koalitionsvertrag vereinbart, dass sie „maximale Anwohnerfreundlichkeit, das heißt Lärm- und Landschaftsschutz, vorrangig durch eine weitgehend unterirdische Streckenführung“ erreichen will.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Hans Reichhart
Staatsminister