Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 20.11.2019 **Drucksache 18/4871**

Antrag

der Abgeordneten **Otto Lederer, Thomas Huber, Klaus Stöttner, Jürgen Baumgärtner, Alexander König, Dr. Marcel Huber, Jochen Kohler, Ulrike Scharf, Josef Schmid, Angelika Schorer, Thorsten Schwab, Martin Wagle CSU**,

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Gabi Schmidt, Benno Zierer und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Bahnlärm wirksam und nachhaltig verringern – Anwohner an Bahnstrecken in Bayern entlasten

Der Landtag wolle beschließen:

1. Der Landtag begrüßt, dass sich die Staatsregierung in der aktuellen Legislaturperiode eine wesentliche Entlastung der vom Schienenlärm besonders betroffenen Bevölkerung insbesondere im Bereich München – Grafing-Bahnhof – Rosenheim – Kiefersfelden, aber auch an anderen hochfrequentierten Bahnstrecken, zum Ziel gesetzt hat. Für Bestandsstrecken sind nach Auffassung des Landtags hierbei die modernsten und effizientesten Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Der Landtag fordert die Staatsregierung auf, sich auf Bundesebene sowie gegenüber der Deutschen Bahn AG dafür einzusetzen.
2. Der Landtag stellt fest, dass mit der 2017 erfolgten Verabschiedung des Schienenlärmschutzgesetzes ab 2020 durch das Verbot lauter Güterwaggons im deutschen Schienennetz der Schienenlärm bereits nachhaltig verringert werden kann. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird ein Schallemissionswert festgelegt, den nur leise Güterwaggons mit Verbundstoff-Bremssohlen einhalten können bzw. laute Güterwaggons nur dann, wenn sie mit deutlich geringerer Geschwindigkeit fahren. Dies wird zu einer erheblichen Entlastung von betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern führen, die dringend notwendig und geboten ist. Der Landtag fordert vor diesem Hintergrund die Staatsregierung auf, beim Bund auf eine konsequente Umsetzung des Gesetzes zu drängen.
3. Der Landtag hebt hervor, dass bereits seit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 laute Güterzüge höhere Trassenpreise für die Nutzung von Schienenwegen der DB Netz AG zahlen müssen als leise Züge. Äußerst leise Güterwaggons werden vom Bund mit einer Innovationsprämie belohnt. Damit sind wichtige Impulse für die Forschung, Entwicklung und Markteinführung von innovativen Lärmvermeidungstechniken sowie von lärmarmen Güterwaggons gesetzt worden. Zudem soll der Bund auch die Neuanschaffung und den Umbau von Triebwagen und Lokomotiven durch einen Innovationsbonus unterstützten.
4. Der Landtag fordert die Staatsregierung auf, sich für eine schnellstmögliche Umsetzung der vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a. D. Alexander Dobrindt im September 2016 zugesagten Schallschutzmaßnahmen entlang der Bestandsstrecke des Brenner-Nordzulaufs, wie die Errichtung von Schallschutzwänden, den Einbau von Schienenstegdämpfern sowie Lärmsanierungen am Gleis einzusetzen, zumal die Finanzierung durch den Bund gesichert ist. Mit Blick auf die prognostizierten Zahlen des Gütertransports entlang der Verbindung München –

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Verona scheinen diese Maßnahmen allein jedoch nicht geeignet, eine langfristig tragbare Situation herbeizuführen.

5. Der Landtag begrüßt alle Maßnahmen, um die Lärmbelastung für die Anwohner der Brenner-Zulaufstrecke zu verringern. Dabei müssen in den Ausbauabschnitten die gleichen Lärmschutzvorschriften wie für Neubaustrecken zur Anwendung kommen. Der Schutz entlang der Bestandsstraße muss bereits lange vor dem Bau der Neubaustrecke verbessert werden. Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund hierfür einzusetzen.

Begründung:

Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein wichtiges und seit Jahren verstärkt gefordertes Ziel moderner Verkehrsplanung. Der Modal Split muss insbesondere auch zugunsten des Schienengüterverkehr verbessert werden. Unser Nachbarland Schweiz nimmt hier seit Jahren eine Vorbildfunktion ein. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen, die diese Verkehrsverlagerung weiter vorantreiben, zu begrüßen.

Es ist jedoch zu bedenken, dass eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene für die Anrainer von Bahnstrecken auch Nachteile, wie zum Beispiel gestiegene Lärmemissionen, mit sich bringen. Es ist deshalb von zentraler Bedeutung, dass nicht nur an Neubaustrecken, sondern auch an den Bestandsstrecken Maßnahmen zum Schutz der Anlieger ergriffen werden müssen. Nur so kann auch die Akzeptanz in der Bevölkerung für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erhöht werden.

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

ARTIKEL

Studie zu Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 auf dem Brenner-Nordzulauf

Studie zum Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit dem Fokus auf den Schienengüterverkehr (letzte Aktualisierung: Januar 2019)

Quelle: BMVI

Anlass und Hintergrund

Für den Brennernordzulauf der Eisenbahn hatte Bundesminister a.D. Alexander Dobrindt im März 2017 in einer Bürgerversammlung in Rosenheim zugesagt, die Verkehrsentwicklung und damit den in der Region hinterfragten Ausbaubedarf bis 2050 unter unterschiedlichen Prämissen in einer Studie untersuchen zu lassen. Diese im Auftrag des BMVI erstellte Studie zu den Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 mit dem Fokus auf die Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs auf dem Brennerkorridor liegt nun vor.

Inhalt

Aufbauend auf der Verkehrsprognose 2030 betrachtet die Studie unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen wirtschaftlichen Entwicklungen vier Szenarien der möglichen (Güter-) Verkehrsentwicklung bis 2050. Es werden jeweils die damit verbundene Güterverkehrsnachfrage in Tonnen sowie die sich hieraus ableitende Zahl von Zügen über den Abschnitt Rosenheim-Kufstein bestimmt.

Fazit zum Ausbaubedarf

Die in den Szenarien dargestellten möglichen Entwicklungen im Güterverkehr bis 2050 auf dem nördlichen Brennerzulauf zeigen, dass die Streckenkapazität von derzeit knapp 260 Zügen pro Tag überschritten werden wird. Auch nach Ausrüstung mit ETCS wird die gesteigerte Kapazität in zwei Szenarien nicht ausreichen. Der Eintritt der

Szenarien zeichnet sich bereits heute ab. Bei allen Szenarien zuzüglich der auch untersuchten Verkehrsverlagerungseffekte ist erkennbar, dass ein Ausbau nach 2030 erforderlich und bereits heute zu planen ist. Nennenswerte Verlagerungen von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene könnten nur realisiert werden, wenn ein Ausbau der Strecke über den geplanten ETCS-Ausbau hinaus erfolgt.

Statement BM Scheuer zu Gesprächen Brenner-Zulauf (https://www.bmvi.de/#)

Ergebnisse in Kurzform

Szenario 1 „BIP 2050“:
In diesem Szenario wird die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit vom erwarteten Wachstum des [redacted]oinlandprodukts bis 2050 („BIP 2050“) betrachtet.

- Das Güteraufkommen (= transportierte Tonnen) steigt auf rd. 40 Mio. t (rd. + 47 % gegenüber 2030).
- Das Verkehrsaufkommen steigt auf 258 Züge pro Tag; davon 159 Güterzüge.
- bei Umsetzung von angestrebten Verlagerungen von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene steigt das Verkehrsaufkommen auf bis zu 401 Züge pro Tag; davon 302 Güterzüge.

Szenario 2 „BIP 2050 + DtEck“:

Hier wird die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit vom erwarteten Wachstum des Bruttoinlandprodukts bis 2050 („BIP 2050“) sowie von der Veränderung der österreichischen Korridorverkehre über das sogenannte deutsche Eck zwischen Salzburg und Kufstein („DtEck“) betrachtet.

- Das Verkehrsaufkommen steigt auf 288 Züge pro Tag; davon 189 Güterzüge.
- Bei Umsetzung von angestrebten Verlagerungen von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene steigt das Verkehrsaufkommen auf bis zu 431 Züge pro Tag; davon 332 Güterzüge.

Szenario 3 „BIP 2050 + ital. Häfen“:

Betrachtet wird hier die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit vom erwarteten Wachstum des Bruttoinlandprodukts bis 2050 („BIP 2050“) sowie von einer stärkeren Partizipation italienischer Häfen an den Seehafenhinterlandverkehren der Nordseerangehäfen und skandinavischen Transshipmentverkehren („ital. Häfen“).

- Das Verkehrsaufkommen steigt auf 322 Züge pro Tag; davon 223 Güterzüge.
- Bei Umsetzung von angestrebten Verlagerungen von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene steigt das Verkehrsaufkommen auf bis zu 528 Züge pro Tag; davon 429 Güterzüge.

Gespräche Brenner-Zulauf mit BM Scheuer
Quelle: BMVI

Einzelne Bilder dieser Fotostrecke können Sie in voller Größe im Album auf Flickr (https://www.bmvi.de/https://www.flickr.com/photos/bmvi_de/sets/72157677954562018) herunterladen.

Szenario 4 „BIP 2050 + ital. Häfen + DtEck“:

Dieses Szenario betrachtet die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit vom erwarteten Wachstum des Bruttoinlandprodukts bis 2050 („BIP 2050“), von einer stärkeren Partizipation italienischer Häfen an den Seehafenhinterlandverkehren der Nordseerangehäfen und skandinavischen Transshipmentverkehren („ital. Häfen“) sowie von der Veränderung der österreichischen Korridorverkehre über das sogenannte deutsche Eck zwischen Salzburg und Kufstein („DtEck“).

- Das Verkehrsaufkommen steigt auf 352 Züge pro Tag; davon 253 Güterzüge.
- Bei etwaigen Verlagerungen von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene steigt das Verkehrsaufkommen auf bis zu 558 Züge pro Tag; davon 459 Güterzüge.

In den Szenarienbetrachtungen sind nicht berücksichtigt eine Geschwindigkeitserhöhung des Personenfernverkehrs und eine Angebotserweiterung/Taktverdichtung des Personennahverkehrs. Beide Maßnahmen würden jeweils zusätzlichen Kapazitätsbedarf auf der Schiene zur Folge

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/studie-brenner-zulauf.pdf?__blob=publicationFile)
PDF, 4 MB, NICHT BARRIEREFREI

© 2019 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Kopie von Behördennetz Bayern , abgerufen am 20.11.2019 14:33 - Quelle: beck-online DIE DATENBANK

SchlärmschG	Schienenlärmschutzgesetz	Text gilt seit 29.07.2017	Bund

Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz - SchlärmschG)[1]

Vom 20. Juli 2017

(BGBl. I S. 2804)

FNA 2129-60

---

[1] Verkündet als Art. 1 G v. 20.7.2017 (BGBl. I S. 2804); Inkrafttreten gem. Art. 3 dieses G am 29.7.2017.

§ 1 Anwendungsbereich des Gesetzes

Dieses Gesetz findet Anwendung auf laute Güterwagen, die auf der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland zum Einsatz kommen.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) „Lauter Güterwagen" im Sinne dieses Gesetzes ist ein Güterwagen, der bei der Inbetriebnahme nicht den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm" sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421) oder des Beschlusses 2011/229/EU der Kommission vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L 99 vom 13.4.2011, S. 1) entsprochen hat.

(2) „Maximal zulässige Schallemission" im Sinne dieses Gesetzes ist eine Schallemission, die den fiktiven Schallleistungspegel nicht überschreitet.

(3) 1„Fiktiver Schallleistungspegel" im Sinne dieses Gesetzes ist der Wert, der sich ergibt, wenn der Pegel der längenbezogenen Schallleistung für einen Zug berechnet wird, der

1. hinsichtlich Fahrzeuganzahl und Fahrzeugbauarten mit Ausnahme der Bremsausrüstung mit dem Güterzug identisch ist, für den eine Trasse beantragt und zugewiesen wird, und
2. ausschließlich aus Güterwagen besteht, die keine lauten Güterwagen sind.

2Bei der Berechnung werden lediglich Fahrzeuge nach Anlage 2 Beiblatt 1 Kategorie 10 Zeile 5, 8, 18 oder 21 der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist, berücksichtigt.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 3 Verbot lauter Güterwagen

(1) Mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 ist das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten.
(2) Folgende Güterwagen sind einem Güterwagen gleichgestellt, der bei der Inbetriebnahme die Voraussetzungen der in § 2 Absatz 1 genannten Vorschriften erfüllt hat:

1. ohne Erbringung eines Nachweises ein Güterwagen, der von Grauguss-Bremssohlen auf Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen umgerüstet worden ist, oder
2. mit Erbringung eines Nachweises ein Güterwagen, der auf andere als die in Nummer 1 genannte Weise so umgebaut worden ist, dass er die für die Inbetriebnahme nachzuweisenden Emissionsgrenzwerte der in § 2 Absatz 1 genannten Vorschriften einhält.

(3) Ein Personenzug, in den ein oder mehrere laute Güterwagen eingestellt sind, ist einem Güterzug gleichgestellt, in den ein oder mehrere laute Güterwagen eingestellt sind.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 4 Ausnahmen vom Verbot

Abweichend von § 3 ist der Betrieb lauter Güterwagen zulässig,

1. sofern die Schallemission, die beim Betrieb eines Güterzuges mit lauten Güterwagen entsteht, aufgrund einer aus der Zuweisung der Schienenwegkapazität folgenden und im Fahrplan festgelegten niedrigen Geschwindigkeit den fiktiven Schallleistungspegel nicht überschreitet, oder
2. auf Schienenwegen, an denen die Außenpegel der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung wegen folgender Merkmale auch dann durchgehend eingehalten werden, wenn die dort verkehrenden Güterzüge laute Güterwagen umfassen:
   a) Art und Umfang des Eisenbahnbetriebes,
   b) Schallschutzmaßnahmen,
   c) lärmabschirmende Bebauung,
   d) Topografie oder
   e) Abstand zwischen Schienenweg und schutzbedürftigen Nutzungen.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 5 Befreiungen vom Verbot

(1) Auf Antrag eines Zugangsberechtigten oder eines Halters von Eisenbahnfahrzeugen kann die zuständige Behörde Befreiungen von dem Verbot nach § 3 für den Betrieb einzelner Güterwagen erteilen,

1. wenn nachgewiesen wird, dass es noch keine zugelassene Technologie gibt, bei deren Verwendung die Güterwagen keine lauten Güterwagen mehr wären,
2. wenn die Güterwagen im Vor- oder Nachlauf zu ihrem Hauptlauf auf Steilstrecken verkehren und ausschließlich für Verkehre mit Fahrtanteil auf Steilstrecken zum Einsatz kommen, solange keine Betriebsgenehmigung für eine Technologie erteilt ist, die an Stelle der Grauguss-Bremssohle auf Steilstrecken zum Einsatz kommen kann; die Güterwagen sind zu kennzeichnen,
3. wenn die Güterwagen ausschließlich aus Gründen des historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden; hierzu gehört auch die Einstellung dieser

Güterwagen in Züge zur Zufahrt oder Abfahrt zu eisenbahnhistorischen oder touristischen Veranstaltungen.

(2) 1Die Befreiung ist in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 2 bis zum Ablauf von fünf Netzfahrplanperioden, die auf die Netzfahrplanperiode folgen, in der die Befreiung erteilt wurde, zu befristen. 2Sie kann vorzeitig widerrufen werden, sobald eine zugelassene Technologie zur Verfügung steht, bei deren Verwendung die befreiten Güterwagen keine lauten Güterwagen mehr wären und die Restlaufzeit der Befreiung mehr als 18 Monate beträgt.
(3) 1In den Fällen des Absatzes 1 Nummer 3 ist die Befreiung unbefristet zu erteilen. 2Sie erlischt, wenn der Güterwagen nicht mehr ausschließlich für einen der beiden in Absatz 1 Nummer 3 genannten Zwecke vorgehalten wird.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 6 Berechnung der Schallemission und Schallimmission

(1) 1Bei der Ermittlung des fiktiven Schallleistungspegels wird unterstellt, dass der Zug mit der für Güterwagen dieser Bauart zulässigen Höchstgeschwindigkeit fährt. 2Liegt die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit unter der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit, so ist die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit für die Berechnung des fiktiven Schallleistungspegels heranzuziehen. 3Für die Vergleichsrechnung sind die Fahrbahneigenschaften gemäß Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde zu legen.
(2) 1Die beim Betrieb entstehende Schallemission nach § 4 Nummer 1 wird durch Berechnung des Pegels der längenbezogenen Schallleistung nach den in Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Verfahren, Werten und Definitionen bestimmt. 2In den Fällen nach § 4 Nummer 2 ist der Beurteilungspegel für den jeweiligen Beurteilungszeitraum und für das vollständige Betriebsprogramm unter Einschluss aller für diese Schienenwege vorgesehenen Güterzüge, die laute Güterwagen umfassen, maßgeblich.
(3) 1Ein Güterzug, der mindestens einen lauten Güterwagen umfasst, geht in die Berechnung als vollständig aus lauten Güterwagen bestehender Zug ein. 2Bei der Berechnung eines lauten Güterzugs sind ausschließlich Güterwagen nach Anlage 2 Beiblatt 1 Kategorie 10 Zeile 2 oder 15 Verkehrslärmschutzverordnung zu berücksichtigen.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 7 Pflichten der Betreiber der Schienenwege und der Zugangsberechtigten

(1) 1Die Ausnahmen gemäß § 4 gelten ausschließlich für den Gelegenheitsverkehr. 2Dabei darf die Schienenwegkapazität für laute Güterzüge frühestens fünf Arbeitstage vor der beabsichtigten Trassennutzung an den Zugangsberechtigten vergeben werden. 3Bei der Trassenkonstruktion zu berücksichtigen ist die Kapazität, die bis fünf Arbeitstage vor der beabsichtigten Trassennutzung nicht für andere Trassen in Anspruch genommen wurde.
(2) 1Die Betreiber der Schienenwege dürfen nur solche Schienenwegkapazität zuweisen, bei der das Geschwindigkeitsprofil so konstruiert ist, dass der maximal zulässige Schallleistungspegel nicht überschritten wird. 2Kann der Zugangsberechtigte bei der Beantragung von Schienenwegkapazität nicht ausschließen, dass ein Güterzug, für den die Zuweisung der Schienenwegkapazität beantragt wird, auch laute Güterwagen umfasst, darf nur die Zuweisung solcher Schienenwegkapazität beantragt werden, bei der aufgrund ihrer Konstruktion, insbesondere durch einen besonderen Fahrwegverlauf oder verminderte Geschwindigkeiten, sichergestellt werden kann, dass die

maximal zulässige Schallemission durch den betroffenen Güterzug nicht überschritten wird. 3Dies gilt nicht, falls für sämtliche der für den Einsatz vorgesehenen lauten Güterwagen eine Befreiung gemäß § 5 erteilt ist. 4Die Betreiber der Schienenwege unterstützen die Zugangsberechtigten bei der sachgerechten Beantragung der Schienenwegkapazität.

(3) 1Die Betreiber der Schienenwege dürfen bei Güterzügen mit lauten Güterwagen nur solche Schienenwegkapazität zuweisen und solche Nutzungen der Schienenwegkapazität zulassen, bei denen eine Ausnahme gemäß § 4 oder eine Befreiung gemäß § 5 Absatz 1 vorliegen. 2Die Betreiber der Schienenwege müssen regelmäßig und in Stichproben bei der Nutzung der Schienenwegkapazität prüfen, dass die Voraussetzungen nach Satz 1 erfüllt sind.

(4) 1Güterzüge, in die auch laute Güterwagen eingestellt sind, für die keine Befreiung erteilt wurde, dürfen nur mit dem durch den Betreiber der Schienenwege gemäß Absatz 2 Satz 1 vorgegebenen Geschwindigkeitsprofil gefahren werden. 2Die Zugangsberechtigten müssen dem Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeitsprofile vor Beginn der Fahrt zugänglich machen.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 8 Auskunftspflichten für Betreiber der Schienenwege und für Zugangsberechtigte

(1) 1Die Zugangsberechtigten sind verpflichtet, dem Betreiber der Schienenwege bei der Beantragung von Schienenwegkapazität sowohl zum Netzfahrplan als auch im Gelegenheitsverkehr mitzuteilen, ob laute Güterwagen in den Zug eingestellt werden. 2Liegt für die lauten Güterwagen eine Befreiung nach § 5 vor, ist die Befreiung bei der Antragstellung anzugeben und vor der Nutzung der Schienenwegkapazität dem Betreiber der Schienenwege nachzuweisen.

(2) Die Betreiber der Schienenwege und die Zugangsberechtigten sind verpflichtet, den zuständigen Behörden auf deren Verlangen innerhalb von einem Monat folgende Daten zu übermitteln:

1. die Daten, die zur Überwachung der Einhaltung des Verbots nach § 3 Absatz 1 erforderlich sind,
2. die Daten, die zum Nachweis des Ausnahmetatbestands nach § 4 erforderlich sind,
3. die Daten, die zum Nachweis des Befreiungstatbestands nach § 5 Absatz 1 erforderlich sind.

(3) 1Die Übermittlung hat kostenfrei zu erfolgen. 2Die zuständige Behörde kann Einzelheiten zur Art und Aufbereitung der Daten bestimmen. 3Die Daten nach Satz 1 sind auf Verlangen der zuständigen Behörde elektronisch zu übermitteln.

(4) Die Betreiber der Schienenwege und die Zugangsberechtigten sind verpflichtet, die in Absatz 2 Satz 1 genannten Daten nach Durchführung der Zugfahrt auf der zugewiesenen Trasse für mindestens zwölf Monate bereitzuhalten.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 9 Zuständige Behörden

1Zuständige Behörde für die Durchführung und Überwachung dieses Gesetzes auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt. 2Auf anderen Schienenwegen nimmt die nach Landesrecht zuständige Behörde diese Aufgabe wahr. 3Die Zuständigkeit der Regulierungsbehörde bleibt unberührt.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 10 Überwachung durch die zuständigen Behörden

(1) 1Die zuständigen Behörden überwachen, dass das Verbot nach § 3 eingehalten wird. 2Sie prüfen für mehrere Streckenabschnitte im Streckennetz des Betreibers der Schienenwege und für ein ausgewähltes Datum für die Tag- und Nachtzeit, anhand von Wagenlisten und Fahrplanunterlagen, ob Güterwagen zum Einsatz gekommen sind, die nach diesem Gesetz nicht zum Betrieb zugelassen sind oder die bei einer Fahrt mit der im Fahrplan festgelegten Geschwindigkeit den maximal zulässigen Schallleistungspegel nicht einhalten. 3Bei der Festlegung der Streckenabschnitte, auf denen die Schallemissionswerte überprüft werden, sind die Hauptabfuhrstrecken zu berücksichtigen. 4Die Prüfung kann auch nachträglich erfolgen.
(2) 1Die zuständigen Behörden überwachen, dass Zugangsberechtigte und Betreiber der Schienenwege die Verpflichtung nach § 7 zur Beantragung und Zuweisung ordnungsgemäßer Zugtrassen einhalten. 2Hierzu überprüfen sie, ob die zur Trassenanmeldung erforderlichen Angaben vollständig und zutreffend waren und ob die zugewiesene Zugtrasse den Vorgaben dieses Gesetzes entspricht. 3Die Prüfung erfolgt nachträglich.
(3) 1Die für Eisenbahnen des Bundes zuständige Behörde führt die jeweilige Prüfung mindestens einmal pro Kalendervierteljahr durch. 2Die für nicht bundeseigene Eisenbahnen zuständige Behörde führt die Prüfung für Güterzüge, die nicht auf Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes übergehen, mindestens einmal im Kalenderjahr durch.
(4) Die zuständigen Behörden veröffentlichen die Ergebnisse ihrer Überprüfung jährlich.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 11 Maßnahmen bei Verstößen

(1) 1Stellt die zuständige Behörde fest, dass für einen bestimmten Streckenabschnitt wiederholt gegen das Verbot nach § 3 Absatz 1 Satz 1 oder gegen die Verpflichtungen nach § 7 Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 oder 4, oder nach § 8 Absatz 1, 2 Satz 1 und 4 und Absatz 3 verstoßen wurde, so kann sie dem Betreiber der Schienenwege und dem Zugangsberechtigten für diesen Streckenabschnitt folgende Maßnahmen auferlegen:

1. strecken- und tageszeitbezogene Höchstgeschwindigkeiten oder
2. nächtliche Fahrverbote.

2Dem Betreiber der Schienenwege kann sie unter den in Satz 1 genannten Voraussetzungen auferlegen, die Güterwagen des Zugangsberechtigten vor Fahrtantritt dahingehend zu überprüfen, ob ausschließlich Güterwagen in den Zug eingestellt wurden, mit denen der maximal zulässige Schallleistungspegel bei Einhaltung der im Fahrplanprofil festgelegten Geschwindigkeiten möglich ist.
(2) Soweit der Zugang zu Schienenwegen betroffen ist, setzen sich die zuständigen Behörden vor dem Erlass von Maßnahmen mit der zuständigen Regulierungsbehörde ins Benehmen.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 12 Zwangsgeld

1Die nach diesem Gesetz zuständige Behörde kann ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. 2Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 13 Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Absatz 1 einen Güterwagen fährt oder fahren lässt,
2. entgegen § 7 Absatz 2 Satz 1 Schienenwegkapazität zuweist,
3. entgegen § 7 Absatz 3 Satz 1 eine Nutzung der Schienenwegkapazität zulässt,
4. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 1 ein dort genanntes Geschwindigkeitsprofil nicht einhält,
5. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 2 ein Geschwindigkeitsprofil nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zugänglich macht,
6. entgegen § 8 Absatz 2 Satz 1 und 4 Daten nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig übermittelt,
7. entgegen § 8 Absatz 3 Daten nicht oder nicht mindestens zwölf Monate bereithält.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3, 5 und 7 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 6 mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro und in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 4 mit einer Geldbuße bis zu eintausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt.

[gültig ab 29.07.2017]

§ 14 Abweichungsfestigkeit

Von den in den § 10 getroffenen Regelungen des Verwaltungsverfahrens darf durch Landesrecht nicht abgewichen werden.

[gültig ab 29.07.2017]

Text gilt seit 29.07.2017

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 07.06.2019 Drucksache 18/1753

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Markus Büchler BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 21.03.2019

Lärmschutz entlang des Nordzulaufs des Brenner-Basistunnels

Am Rande des Besuchs des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer in Rosenheim am 21.01.2019 kam es zu Protesten der Bevölkerung, die unter anderem eine wachsende Lärmbelastung durch mehr Zugverkehr auf der Nordzulaufstrecke des Brenner-Basistunnels (BBT) befürchtet. Bei der Plenardebatte im Landtag am 21.02.2019 deutete der Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr Dr. Hans Reichhart seine Bereitschaft an, den Lärmschutz auf der Bestandsstrecke im Bereich Kiefersfelden bis München zu verbessern. Lärmschutzstandards können das gesetzlich Vorgeschriebene sehr wohl überschreiten. Das zeigt der Ausbau der Rheintalbahn bei Offenburg als Nordzulauf der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) bestehend aus Lötschberg-Basistunnel, Gotthard-Basistunnel und Ceneri-Basistunnel. Um die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, muss die Trassenführung der zusätzlichen zwei Gleise so gestaltet werden, dass Menschen und Umwelt auch unter Zurückstellung haushaltsrechtlicher Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 Bundeshaushaltsordnung – BHO) so wenig wie möglich belastet werden (siehe BT-Drs. 18/7364 und 18/7365). Gleiches ist beim Brenner-Nordzulauf zu fordern. Im Koalitionsvertrag von CSU und FREIEN WÄHLERN steht zum BBT nur: „Beim Brennerzulauf ist zunächst die Erforderlichkeit einer Neubaustrecke nachzuweisen. Bei einem Ausbau wollen wir maximale Anwohnerfreundlichkeit, das heißt Lärm- und Landschaftsschutz, vorrangig durch eine weitgehende unterirdische Streckenführung."

Vor diesem Hintergrund frage ich die Staatsregierung:

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?

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?

3. Ist der Staatsregierung bekannt, inwieweit das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) solche Anstrengungen unterstützt?

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

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

6. Inwieweit ist die Einführung des European Train Control System (ETCS) und die damit erwartete Kapazitätssteigerung auf der Brennerzulauf-Bestandsstrecke von 20 bis 30 Prozent als erheblicher baulicher Eingriff i. S. d. 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zu werten?

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de – Dokumente abrufbar.
Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen/Tagesübersicht zur Verfügung.

7. a) Inwieweit kann aus dem sogenannten TEN-T-Beschluss des Bundestages vom 28.01.2016 (BT-Drs. 18/7365) ein Anspruch auf Lärmvorsorge nach Neubaustandard für die Bestandsstrecke des Brenner-Nordzulaufs abgeleitet werden?
   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?

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

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 23.04.2019

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?
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?
3. Ist der Staatsregierung bekannt, inwieweit das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) solche Anstrengungen unterstützt?
5. Was unternimmt die Staatsregierung, um die Ankündigungen im Koalitionsvertrag umzusetzen?

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. aufwendigere 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 Bundestages hinwirken.

4. Inwieweit ist die Staatsregierung – vorbehaltlich der Zustimmung des Landtages – bereit, Haushaltsmittel des Freistaates zur Mitfinanzierung von Lärmschutzmaßnahmen mit einem 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.

6. Inwieweit ist die Einführung des European Train Control System (ETCS) und die damit erwartete Kapazitätssteigerung auf der Brennerzulauf-Bestandsstrecke von 20 bis 30 Prozent als erheblicher baulicher Eingriff i. S. d. 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (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 liegen in Bayern nicht vor.

7. a) Inwieweit kann aus dem sogenannten TEN-T-Beschluss des Bundestages vom 28.01.2016 (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.

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.

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.

Stand: 20.11.2019 14:50:16

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/386

"Ausbau des Brenner-Nordzulaufs"

Vorgangsverlauf:

1. Dringlichkeitsantrag 18/386 vom 21.02.2019
2. Beschluss des Plenums 18/413 vom 21.02.2019
3. Plenarprotokoll Nr. 10 vom 21.02.2019

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 21.02.2019 **Drucksache** 18/**386**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Eva Lettenbauer, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Gisela Sengl, Patrick Friedl, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Hans Urban, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Ausbau des Brenner-Nordzulaufs

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag zu berichten, wie bei dem europäischen und mit internationalen Verträgen vereinbarten TEN-Projekt des Brenner-Nordzulaufs Aspekte des Lärmschutzes sowie des Natur- und Landschaftsschutzes berücksichtigt werden und zwar für den gesamten betroffenen Korridor von der Grenze bei Kiefersfelden bis einschließlich München.

Ferner wird die Staatsregierung aufgefordert zu berichten, wie ihr Konzept zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene im Raum Süd-Ost-Oberbayern unter Einbeziehung des Ostkorridors Süd, der Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing sowie der Eisenbahnverbindung über das Große deutsche Eck aussieht.

Begründung:

Am Brenner Basistunnel wird gebaut. Das verändert nicht nur den Verkehr im Alpenraum, sondern auch auf den Zulaufstrecken in Bayern. Die Belange des alpenquerenden Transitverkehrs müssen mit den Belangen des Lärmschutzes, des Natur- und Landschaftsschutzes anwohnerfreundlich in Einklang gebracht werden. Hier ist neben dem für den Ausbau der Bundesschienenwege zuständigen Bund auch die Staatsregierung gefordert.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 21.02.2019 **Drucksache** 18/**413**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Eva Lettenbauer, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Gisela Sengl, Patrick Friedl, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Hans Urban, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**
Drs. 18/**386**

Ausbau des Brenner-Nordzulaufs

Ablehnung

Die Präsidentin
I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch
VI. Vizepräsident

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring
Abg. Andreas Winhart
Abg. Dr. Markus Büchler
Abg. Klaus Stöttner
Abg. Franz Bergmüller
Abg. Hans Friedl
Abg. Diana Stachowitz
Abg. Martin Hagen
Staatsminister Dr. Hans Reichhart
Abg. Raimund Swoboda

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 3** auf:

Beratung der zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge

Zur gemeinsamen Beratung rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katrin Ebner-Steiner, Markus Plenk, Christoph Maier u. a. und Fraktion (AfD)
Bericht der Staatsregierung zum Brennernordzulauf (Bahntrasse) (Drs. 18/374)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Ausbau des Brenner-Nordzulaufs (Drs. 18/386)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist Herr Kollege Andreas Winhart.

(Beifall bei der AfD)

Andreas Winhart (AfD): Guten Morgen, Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Mit Freude haben wir zur Kenntnis genommen, dass sich die Fraktion der GRÜNEN unserer Idee, dieses Thema zu bearbeiten, mit ihrem nachgezogenen Dringlichkeitsantrag heute Morgen angeschlossen hat. Ich möchte aber vorausschicken, dass Ihr Antrag leider nicht so weit geht wie unserer und sich hauptsächlich um die Ökobelange in den Staatsverträgen kümmert. Das geht uns nicht weit genug.

Meine Damen und Herren, wir bitten heute um Zustimmung zu dem von uns vorgelegten Berichtsantrag. Es geht heute darum, ob die Staatsregierung Stellung nehmen soll zum Thema Brenner-Basistunnel-Nordzulauf. Das ist eigentlich eine Formalie, weil die Staatsregierung immer wieder betont, wie wichtig ihr das Thema Transparenz ist. Die Menschen in der Region Rosenheim verlangen nach klaren Worten, nach klaren Antworten. Diese haben sie bisher weder im sogenannten Planungsdialog noch vonseiten

der Staatsregierung oder vonseiten des Bundes oder der Bahn erhalten. Am 21. Januar dieses Jahres, anlässlich des Besuches des CSU-Bundesverkehrsministers Scheuer, demonstrierten in Rosenheim über 3.000 Bürgerinnen und Bürger in einem Sternmarsch. Darunter waren zahlreiche Landwirte mit ihren Traktoren. Gerade die Landwirtschaft ist von diesem unglaublichen Flächenverbrauch durch das Projekt Brenner-Nordzulauf betroffen. Der Rosenheimer Raum ist mittlerweile sehr dicht besiedelt. Jede Grünfläche ist für die Landwirtschaft kostbar. Selbstverständlich ist sie das aber auch für Flora und Fauna; insbesondere schützenswert sind die Filze, die Moorgebiete, die zahlreichen Seen um Rosenheim, die Wasserschutzgebiete, die Biotope und die Waldgebiete.

Im Inntal wird es im wahrsten Sinne des Wortes besonders eng. An manchen Stellen ist die geografische Lage so, dass nur wenige Hundert Meter Talbreite zur Verfügung stehen. Zum Inn, dem Fluss, der auch für die Gewinnung regenerativer Energie genutzt und aufgestaut wird, kommt noch die Autobahn, dazu die Straßen, die Stromtrassen und die bestehende Bahnstrecke. Künftig soll nun noch eine zwei- bis viergleisige Zulaufstrecke zum Brenner dazukommen.

Dieses Projekt ist für den Tourismus in der Region Inntal der Todesstoß, das sollte jedem klar sein. Wir wollen aufgrund der massiven Eingriffe in den Lebensraum von Mensch, Tier und Natur in und um Rosenheim von der Staatsregierung wissen, von welchen Vorteilen aus Sicht der Staatsregierung die Bevölkerung im Raum Rosenheim profitiert, welche Kosten auf den Freistaat zukommen und vor allem, ob eine großräumige Neuplanung aus Sicht der Staatsregierung möglich ist, um den dicht besiedelten Raum Rosenheim zu umgehen.

Die Staatsverträge, werte Kolleginnen und Kollegen, und die Planungen gehen auf eine Entscheidungsgrundlage aus den 1980er-Jahren zurück. Sie stammen aus der Zeit des damals noch geteilten Europas. Die Verkehrsströme in Europa haben sich mit der wirtschaftlichen Anbindung der östlichen Staaten aber grundsätzlich und grundlegend verändert. Gutachten neueren Datums entbehren jeglicher substanzieller Grund-

lage und beruhen auf Schätzungen und Prognosen. Meine Damen und Herren, das ist keine Basis für eine glaubhafte Notwendigkeit des Projektes. Noch dazu ist völlig unklar, inwieweit auf der südlichen Seite das italienisch verwaltete Südtirol überhaupt in absehbarer Zeit Zulauftrassen liefern kann. Über 150.000 Menschen in der Region mit potenzieller Sicht- und Lärmbelästigung entlang der Planungstrasse befürchten: Hier wird unsere Heimat zerstört. Vor uns erstreckt sich dann der Brenner-Nordzulauf. – Ein europäischer Fernverkehrstraum oder eher ein Albtraum aus Beton, Stahl und Lärmschutzwänden? – Viele Rosenheimer befürchten, nach "Stuttgart 21" droht nun ein "Inntal 21". Daher bitten wir die Fraktionen dieses Hauses, unserem Berichtsantrag zuzustimmen, um wenigstens zu erfahren, welchen politischen Kurs die Staatsregierung in dieser Frage nehmen will. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nächster Redner ist Herr Kollege Dr. Markus Büchler vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr verehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir haben uns dem AfD-Antrag mitnichten angeschlossen, sondern ganz im Gegenteil, wir empfehlen Ihnen, den AfD-Antrag abzulehnen. Der Grund ist, dass die Fragen, die Sie stellen, im Wesentlichen bereits im Internet behandelt sind. Ich empfehle Ihnen auch eine Internetseite dazu, nämlich: brennernordzulauf.eu. Man beachte ".eu". Vielleicht konnte das bei Ihnen nicht angezeigt werden, denn vielleicht müssten Sie erst den Anti-Europa-Filter an Ihrem Computer deaktivieren.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Interessant sind vielmehr andere Fragen. Interessant sind Fragen, die wir in unserem Berichtsantrag stellen, nämlich: Wie kann es dazu kommen, dass 3.000 wütende Leute vor dem Landratsamt in Rosenheim protestieren wegen einer Baumaßnahme, die in Tirol, an derselben Linie, schon fertiggestellt ist? Dort hat niemand vor der örtli-

chen Bezirkshauptmannschaft protestiert. Stattdessen ist das Ganze im allgemeinen Einvernehmen durchgeführt und fertiggebaut worden. Was hat Österreich anders gemacht, als es hier bei uns in Deutschland gemacht wird? – Österreich hat von Anfang an einen klaren Plan für eine Verkehrsverlagerung vorgelegt, um die Lastwagen von der Autobahn herunterzubekommen und auf die Schiene zu verlagern.Das hat allgemeinen Zuspruch gefunden. Auf der Basis dieses Konsenses ist in Österreich eine breite Bürgerbeteiligung erfolgt. Man hat den Leuten maximalen Lärmschutz sowie zusätzliche Maßnahmen über den gesetzlichen Mindeststandard hinaus versprochen und dieses Versprechen auch gehalten. Es wurde ein maximaler Landschafts- und Naturschutz durch Tunnelbauwerke gewährleistet. In Tirol hat man sich im mittleren Inntal einen Tunnel mit einer Länge von 30 km geleistet. Das ist genauso lang wie die Strecke von Kiefersfelden nach Rosenheim.

Deshalb wollen wir klare Informationen, bevor rechte Aufwiegler die Leute vor Ort aufhetzen und die Situation ausnutzen. Deswegen fordern wir mit unserem Berichtsantrag: Schaffen Sie Klarheit, wohin Sie mit dieser Ausbaustrecke wollen, bevor die Leute auf die Barrikaden gehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Das Wort hat Herr Kollege Klaus Stöttner von der CSU.

Klaus Stöttner (CSU): (Beitrag nicht autorisiert) Sehr geehrter Herr Vizepräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Im Landkreis Rosenheim sind Herr Kollege Lederer und ich daheim. Über das Thema Brenner-Zulauf reden wir nicht erst seit heute. Wir beschäftigen uns sicherlich schon seit den Neunzigerjahren mit diesem Thema. Gestern habe ich gehört, dass die Kollegen von der AfD und den GRÜNEN Dringlichkeitsanträge eingebracht haben, weil sie einen Bericht von der Staatsregierung fordern. Der Herr Kollege von den GRÜNEN hat

schon zu Recht gesagt, dass bereits alles dokumentiert ist. Dazu gibt es auch Protokolle. Deshalb ist fraglich, wie hoch die Dringlichkeit ist.

Meine Damen und Herren, beim Brenner-Zulauf handelt es sich um eine Strecke im Transeuropäischen Netz – TEN –, das von Paris bis nach Ungarn und von Berlin bis nach Palermo reicht. Diese europäische Strecke macht den lokal Betroffenen wie den Rosenheimern keinen Spaß. Dort wird gefragt: Was haben die Rosenheimer von dieser Strecke? – Auf diese Frage kann man keine logische und vernünftige Antwort geben. Wir als Rosenheimer wollen das Beste für unsere Leute. Wir wollen, dass sich unsere Landschaft vernünftig weiterentwickeln kann. Wir dürfen uns jedoch in der Politik nicht davor verschließen, über Entwicklungen zu reden, die auf uns zukommen. Seinerzeit hat unser Landesvater Franz Josef Strauß Entscheidungen getroffen, die für das Land langfristig wichtig waren. Wir müssen uns überlegen: Wollen wir mitreden oder wollen wir nicht mitreden?

Deshalb müssen wir uns die Fragen stellen: Was sind die wichtigen Planungen? Wo geht es hin? Wie ist es verträglich? Darum müssen wir uns kümmern. Wir als Rosenheimer und Mitglieder des Bayerischen Landtags sind im Grunde gar nicht zuständig, weil es sich um eine Bundesangelegenheit handelt. Der Bund muss sich zu diesem Thema äußern und sich darum kümmern. Die Bürgermeister, der Landrat und wir als Abgeordnete sind ebenfalls betroffen. Das ist gar keine Frage. Wir kümmern uns darum, weil die Leute auf uns zukommen. Wir nehmen ihre Anliegen sehr ernst.

Wer eine Autobahn vor der Türe hat, dem gefällt das nicht. Wer eine Bahnstrecke vor der Türe hat, dem gefällt das auch nicht. Unser Bundesverkehrsminister sagt, der Güterverkehr auf der Bestandstrasse sei dermaßen laut, dass es die Leute nicht aushalten, dort zu leben. Deshalb hat er ein Gesetz zum Lärmschutz auf den Weg gebracht, wonach bei einer schlechten Zug- bzw. Lokqualität die Trassenpreise erhöht werden. Er hat außergewöhnliche Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes in der Region ergriffen und mit vielen Millionen Euro hinterlegt.

Aber ich sage Ihnen: Wir müssen uns als Freistaat Bayern darum kümmern, mehr Geld zu bekommen, um einen vernünftigen Lärmschutz auf der Bestandstrasse zu gewährleisten. Wir müssen uns darum kümmern, dass die Planungen die Menschen langfristig am wenigsten berühren. Ich sehe viele Landwirte in diesem Hohen Haus. Wir müssen bei Baumaßnahmen darauf schauen, dass die Agrarflächen nicht in der Region ausgeglichen werden. Die Ausgleichsflächen sollten finanziell ausgeglichen werden. Sie sollten außerhalb der Region ausgeglichen werden, weil es sich um ein europäisches Projekt und nicht um ein Rosenheimer Projekt handelt.

Deshalb haben mich die Dringlichkeitsanträge, mit denen ein Statement des Freistaats Bayern gefordert wird, überrascht. Liebe Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN und der AfD, eure Fraktionen sind jeweils im Bundestag vertreten. Die Fragen sollten dort gestellt werden, wo auch die Entscheidungen getroffen werden. Dazu zählt auch die Frage, was mit den alten Transittrassen, die über Österreich und die Schweiz führen, passiert. Wahrscheinlich werden sich auch die Kreistage und die Gemeinderäte mit diesen Fragen beschäftigen. Jedoch sollten die Fragen dort gestellt werden, wo auch die Entscheidungen getroffen werden.

Wir gehen mit diesem wichtigen und großen Thema sehr verantwortungsvoll um. Wir wollen die Entscheidung über die Trasse so lange wie möglich hinauszögern. Wenn die Trasse jedoch kommt, möchten wir als Rosenheimer, als Bürgermeister und als Abgeordnete mitreden, um die verträglichste Lösung zu finden. Wir glauben, dass die Zukunft abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung ist. Sollte die wirtschaftliche Entwicklung die Trasse notwendig machen, möchten wir mitreden.

Aus unserer Sicht handelt es sich bei den Dringlichkeitsanträgen um Schaufensteranträge, die nur Stimmung machen. Ihr seid nicht in Rosenheim und diskutiert mit 3.000 Leuten. Ihr hockt hier und macht Stimmung, um die Leute weiter zu beunruhigen. Das Land und die Politik stehen in der Gesamtverantwortung, die Verkehrsinfrastruktur zu stärken.

(Zurufe von der AfD)

Wir leben von vernünftigen Infrastrukturmaßnahmen. Bayern ist stark, weil es eine gute Infrastruktur hat. Wenn wir diese Infrastruktur brauchen, müssen wir gemeinsame Lösungen finden. Wir sollten nicht sagen: Das ist Teufelszeug, das brauchen wir bei uns nicht, das sollen die Schweizer oder die Österreicher entscheiden.

Wir sind nicht für die Berichte zuständig. Sie können jedoch gerne eine Schriftliche Anfrage an die Staatsregierung stellen. Für uns ist es nicht der richtige Weg, diese Dringlichkeitsanträge im Plenum einzubringen. Im Hinblick auf die Dringlichkeitsanträge verweisen wir auf die Zuständigkeit des Bundes.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

– Es gibt Zwischenbemerkungen.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Kollege Bergmüller hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet. Herr Bergmüller, Sie haben das Wort.

Franz Bergmüller (AfD): Sehr verehrter Kollege Klaus Stöttner, wir waren sehr wohl vor Ort. Die örtlichen AfD-Abgeordneten waren sowohl bei der Demonstration als auch bei zahlreichen Bürgergesprächen. Wir weisen den Vorwurf zurück, wir würden uns um diese Sache nicht kümmern und nur gescheit daherreden.

Bei Dringlichkeitsanträgen geht es nicht um die Dringlichkeit; das wissen doch alle im Hause. Es geht um die aktuelle politische Auseinandersetzung. Im Koalitionsvertrag geht es um Lärmschutz. Ich stelle Ihnen als Abgeordneten aus Rosenheim die Kernfrage der Bürger: Wie machen wir es mit dem Lärmschutz? Geht es um Neubaustandards bei der Bestandsstrecke? Oder geht es um die bisher in den Raum gestellte Ertüchtigung? Das war die Kernfrage der Bürger draußen vor Ort. Meines Erachtens stehen Sie als Abgeordneter und Vertreter der CSU-Fraktion im Wort und müssen Stellung beziehen. Setzen Sie sich für den Neubaustandard bei der Bestandsstrecke

ein? Oder setzen Sie sich für die Ertüchtigung im Rahmen dessen, was die Bahn anbietet, ein?

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Stöttner, bitte.

Klaus Stöttner (CSU): (Beitrag nicht autorisiert) Herr Kollege Bergmüller, wenn Sie die Zeitungsberichte und die Protokolle der Dialogforen gelesen haben, wissen Sie, dass ein zweiteiliges Verfahren in der Diskussion steht. Dafür sind auch Gelder zur Verfügung gestellt worden. Der Lärmschutz an der Bestandstrasse soll verbessert werden. Die Grobplanung der Neubautrassen und die Trassenfindung werden in einem zweiten Verfahren behandelt.

(Zuruf des Abgeordneten Franz Bergmüller (AfD))

Wir setzen uns massiv für die Verbesserung des Lärmschutzes ein. Unsere Bundestagsabgeordneten aus der Region haben bereits viel bewirkt. Das ist ein ganz klares Signal für die Bestandstrassen. Solange es machbar ist, wird vieles auf der Alttrasse abgewickelt werden. Wir setzen uns selbstverständlich nicht für eine Neutrasse ein. Wir sagen: Wenn die Trasse notwendig ist, wollen wir zum Wohle unserer Bürger mitreden. Priorität hat die Verbesserung des Lärmschutzes an der Bestandstrasse. Die aktuelle Situation der Betroffenen muss sich verbessern.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke, Herr Stöttner. Sie dürfen wieder zu Ihrem Platz zurückkehren. – Nächste Wortmeldung: Hans Friedl von der Fraktion der FREIEN WÄHLER.

Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen, verehrte Zuhörer! Wir haben gerade gehört, dass es sich hier um eine Bundesangelegenheit handelt. Darüber kann das Staatsministerium keine Auskunft geben. Ich möchte trotzdem ein paar Punkte dazu sagen. Unbestritten ist sicherlich, dass der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene gebracht werden muss.

Das Ziel künftiger Verkehrspolitik sollte es sein, auch in der Zukunft den gestiegenen Transportbedarf umweltverträglich und sicher zu bedienen.

Das Projekt Brenner-Basistunnel ist schon sehr lange ein Thema. Unter dem FDP-Verkehrsminister Martin Zeil ist es im Dornröschenschlaf versunken. Dass der Brenner-Basistunnel mit seinen Zuläufen im Norden bei der Bevölkerung ein Thema ist, kann man an der Zahl der Teilnehmer an Informationsveranstaltungen und Demonstrationen sehen. An der Informationsveranstaltung, die im vergangenen Monat durchgeführt wurde, nahmen über tausend Menschen teil. Dieses Thema bewegt die Menschen draußen.

Verschiedenste Stellen jonglieren mit Zahlen: wenige Züge gestern, viele Züge heute. Heute reicht die bestehende Trasse aus; sie muss nur ertüchtigt werden? Morgen ist schon von einer zusätzlichen Trasse die Rede. Lärmschutz, ja oder nein? Wenn ja, wie wird er umgesetzt? Reicht die technische Lärmreduktion bei den Güterwaggons und dem Bremssystem, oder müssen – in Anführungszeichen – "nur" Lärmschutzwände errichtet werden? Eine frühe Bürgerbeteiligung wurde bei diesem Thema versäumt. Verpasste Chancen lassen sich meist nur schwer wiederherstellen. Die Menschen vor Ort sind sehr stark verunsichert. Dies treibt den Unmut.

Wir FREIEN WÄHLER sind nicht gegen den Meinungsaustausch und die intensive Diskussion über solche Projekte. Aber sich immer wieder ändernde Informationen führen unweigerlich in eine Sackgasse. Die Informationen, die uns vom Bundesministerium geliefert werden müssen, eröffnen uns Chancen, mit allen Beteiligten und Betroffenen ins Gespräch zu kommen. Ich muss aber noch einmal sagen: Dafür ist nicht die Staatsregierung zuständig. Das ist eine Bundesangelegenheit.

Wir haben die Chance, mit dem Bundesministerium vielleicht doch noch den Brenner-Nordzulauf zeit- und bedarfsgerecht fertigzustellen. Jetzt geht es um einen Restart mit konsequenter Bürgerbeteiligung. Hier sollte die Bayerische Staatsregierung ansetzen. Wir sollten die Planung begleiten, wobei eine maximale Anwohnerfreundlichkeit ge-

währleistet werden sollte, wie das CSU und FREIE WÄHLER in ihrem Koalitionsvertrag formuliert haben. Wir dürfen die Anwohner entlang der Zulaufstrecke nicht schlechterstellen als die Anwohner im benachbarten Tirol.

Ein kleiner Hinweis an die Damen und Herren von der AfD: Wie soll eine Bayerische Staatsregierung erklären, ob sie an Verträgen festhält, die der Bund geschlossen hat? Wir FREIEN WÄHLER werden sowohl den Dringlichkeitsantrag der AfD als auch den nachgezogenen Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN ablehnen. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Die nächste Rednerin ist Frau Kollegin Diana Stachowitz von der SPD-Fraktion.

Diana Stachowitz (SPD): (Beitrag nicht autorisiert) Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! An diesem Tagesordnungspunkt sehen wir heute wieder einmal ganz deutlich: Die Demokratie ist ein Geschäft, bei dem man Kompromisse für das Beste für die Natur, für das Beste für den Verkehr und für das Beste für die Menschen finden muss. Dazu müssen wir miteinander reden. Was wir überhaupt nicht gebrauchen können: dass wieder Angst geschürt wird, dass wieder so getan wird, als ob etwas im geheimen Kämmerlein gemacht wird. Deshalb kann ich gleich ankündigen: Wir werden dem Dringlichkeitsantrag der AfD nicht zustimmen. Wir sind für dieses Europa-Projekt, weil es sehr viele Vorteile für die Menschen in unserem Land und in Europa bringen wird. Es führt zu besserer Luft, weil der Güterverkehr endlich auf die Schiene gebracht werden kann.

(Beifall bei der SPD)

Wir werden mehr Mobilität auf die Schiene bringen. Das ist sowohl für die Menschen als auch für die Natur gut. Wir werden genau hinschauen, was für die Landschaft getan werden muss und was die Menschen brauchen. Ich komme nicht aus Rosen-

heim, sondern aus München. Dennoch sage ich: Die Menschen müssen unbedingt vor dem Verkehrslärm geschützt werden. Das muss eine der Prioritäten sein. Lieber Herr Kollege Stöttner von der CSU und lieber Herr Kollege Friedl von den FREIEN WÄHLERN, dieses Thema dürfen wir nicht auf die Bundesebene abschieben. Wir stehen hier mit in der Verantwortung. Dieses Thema gehört in den Bayerischen Landtag. Wir müssen bei diesem Thema über das Mindestmaß hinausgehen. Hier ist der Freistaat Bayern gefordert. Diese Trasse verläuft durch unsere "Herzlandschaft", das Inntal. Sollten wir als Bayern darauf keine Antworten geben, könnte ich nur sagen: Das ist sehr schade.

(Beifall bei der SPD)

Die CSU hätte bei diesem Thema schon längst tatkräftig zupacken können. Wir haben nämlich seit zehn Jahren im Bund ein CSU-geführtes Verkehrsministerium. Obwohl wir Bayern immer an der Spitze sein wollen, hängen wir bei diesem Thema unseren europäischen Nachbarn hinterher. Das können wir doch nicht zulassen. Ich hätte erwartet, dass Bayern bei diesem Projekt voranschreitet und vor seinen europäischen Nachbarn ist. Sie haben das verpasst. Die Menschen haben das gemerkt. Deshalb gilt es jetzt, ganz schnell ein Verkehrskonzept vorzustellen und die Leute über die Verladestationen und die Güterterminals zu informieren. Sie müssen den Leuten sagen: Wir haben den Überblick.

Wir werden deshalb dem Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN zustimmen. Er enthält die wichtigen Aspekte. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Der nächste Redner ist Herr Kollege Martin Hagen von der FDP-Fraktion.

Martin Hagen (FDP): (Beitrag nicht autorisiert) Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Brenner-Basistunnel ist ein absolutes Jahrhundertprojekt. Er

wird die längste unterirdische Bahnstrecke der Welt. Die Planungen haben vor 30 Jahren begonnen. Die Machbarkeitsstudie datiert vom Jahr 1989. Damals bin ich in die zweite Klasse gekommen. Inzwischen ist bereits die Hälfte der Strecke aufgebrochen.

Meine Damen und Herren, wer glaubt, dieses Projekt jetzt stoppen oder es, zumindest auf deutscher Seite, ausbremsen zu können, ist auf dem Holzweg, der ist nicht ehrlich mit sich selbst und nicht ehrlich mit der Bevölkerung, sondern er betreibt nur Populismus.

(Beifall bei der FDP und der SPD)

Österreich und Italien haben in Sachen Brenner-Basistunnel ihre Hausaufgaben gemacht. Deutschland hinkt leider hinterher. 2026 wird der Brenner-Basistunnel eingeweiht. In Deutschland werden wir den Nordzulauf frühestens 2038 fertiggestellt haben. Verantwortlich dafür ist die CSU, die seit zehn Jahren das Verkehrsministerium in Berlin führt. Fakt ist, dass das Verkehrsaufkommen steigt. Unbestritten ist außerdem, dass gerade das Güterverkehrsaufkommen in den kommenden Jahren weiter steigen wird. Es ist weitgehend auch Konsens, dass wir eine Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, von der Straße auf die Schiene brauchen. Das sehen auch die Leute so, die entlang der Inntal-Autobahn jeden Tag die Lkw-Massen erleben.

Deswegen brauchen wir einen gut ausgebauten Brenner-Nordzulauf. Meine Damen und Herren, ich sage das als Rosenheimer Abgeordneter, der sich bewusst darüber ist, dass das Projekt im Stimmkreis sehr kritisch und kontrovers gesehen wird. Ich sage aber auch: Dieses Projekt kann nur im Dialog mit der ansässigen Bevölkerung umgesetzt werden. Es kann nur mit den höchsten Standards in puncto Schallschutz und in puncto Naturschutz umgesetzt werden.

Meine Damen und Herren, es geht um unsere Heimat. Wer einmal im Inntal war und das Inntal kennt, dieses wunderschöne Stückchen Erde, der versteht die Anwohner und weiß, warum es bei diesem Thema so viele Emotionen gibt, der versteht auch den

Protest; denn den Menschen geht es darum, ihre Heimat zu bewahren. Die FDP wird deshalb dem Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN zustimmen.

Die Regierung muss ein Konzept aufzeigen, wie der Schutz der Natur und der Schutz der Anwohner sichergestellt werden können. Das Land Tirol hat es geschafft, dass dort 80 % der Strecke unterirdisch verlaufen. Warum sollen wir nicht schaffen, was Tirol schafft?

Meine Damen und Herren, die Regierung muss auch ein Konzept dafür vorlegen, wie es tatsächlich gelingt, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern; denn in einem haben die Gegner dieses Projekts recht: Es bringt nichts, neue Trassen durch das Inntal zu bauen, wenn es dann nicht gelingt, dass der Güterverkehr tatsächlich auf die Schiene kommt. Deswegen müssen wir es schaffen, dass beispielsweise die Verladebahnhöfe sichergestellt werden. Der Antrag der GRÜNEN sieht das vor, und deshalb stimmen wir ihm zu.

Ablehnen werden wir den Antrag der AfD, meine Damen und Herren. Wenn nahegelegt wird, Bayern oder Deutschland könnten Verträge mit Österreich oder Italien, die seit Jahrzehnten gelten, infrage stellen, wird damit den Menschen Sand in die Augen gestreut. Pacta sunt servanda. Wir werden den Brenner-Basistunnel nicht stoppen, wir wollen ihn nicht stoppen, er ist ein wichtiges Projekt. Deswegen lehnen wir den Antrag der AfD ab.

(Beifall bei der FDP)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Hagen, bitte bleiben Sie am Pult. – Zu einer Zwischenbemerkung hat sich Herr Winhart von der AfD gemeldet.

Andreas Winhart (AfD): Werter Herr Hagen, Sie sind Rosenheimer Abgeordneter. Ich glaube, Ihr Wohnort liegt nicht im Landkreis Rosenheim und auch nicht in der Stadt Rosenheim, aber das nur nebenbei. Sie haben sich gerade dafür ausgesprochen bzw. wortwörtlich gesagt, Sie würden diesen Tunnel und den Brenner-Zulauf wollen, koste

es, was es wolle, egal, was die Staatsregierung berichtet. Dann braucht es auch keinen Bericht mehr.

Seien Sie doch einmal ehrlich: Haben Sie sich unseren Antrag überhaupt einmal durchgelesen? Auch darin geht es um einen Bericht. Wir diskutieren hier nicht darüber, was wir davon halten, ob wir den Tunnel wollen oder ob wir keinen Tunnel wollen, ob wir den Zulauf insgesamt wollen oder nicht wollen. Wir diskutieren hier über einen Bericht der Staatsregierung. Ist Ihnen das bekannt? Haben Sie sich unseren Antrag angesehen?

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Hagen, bitte schön.

Martin Hagen (FDP): (Beitrag nicht autorisiert) Ich pflege Anträge, zu denen ich spreche, zu lesen, Herr Winhart. Ich weiß nicht, ob das bei Ihnen in der Fraktion üblich ist. Wenn Sie mir zugehört hätten, dann hätten Sie auch verstanden, dass es nicht darum geht, etwas zu bauen, koste es, was es wolle, sondern darum, das zu bauen, was notwendig ist.

Herr Winhart, ich weiß doch, was die AfD in Rosenheim macht. Sie versuchen dort, auf einer populistischen Welle zu reiten. Sie versuchen dort, den Protest von Menschen, die als Anwohner berechtigte Befürchtungen haben, für Ihre Partei zu nutzen. Sie werden damit nicht durchkommen, ganz einfach, und dieses Parlament lässt Ihnen das auch nicht durchgehen.

(Beifall bei der FDP, den GRÜNEN, den FREIEN WÄHLERN und der SPD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Zu Wort gemeldet hat sich Herr Staatsminister Dr. Hans Reichhart. – Bitte schön, Herr Minister.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Planungen zum Brenner-Basiszulauf gehören zu den anspruchsvollsten Planungen der verschiedenen Neubauprojekte, die wir im gesamten bundesdeutschen Kontext haben. Sie sind deswegen so anspruchs-

voll, weil der Bedarf zum Teil infrage steht, weil naturschutzfachliche Belange infrage stehen, weil eine baupraktische Ausführung infrage steht, aber insbesondere auch deswegen – und das ist, glaube ich, uns und den Kolleginnen und Kollegen von der CSU und den FREIEN WÄHLERN vor Ort sehr wichtig –, weil sie im Einvernehmen und vor allem im Gespräch mit den Betroffenen vor Ort erfolgen soll.

Der Ausbau wurde vom Bund in Auftrag gegeben; die Planung erfolgt durch die Deutsche Bahn. Zunächst muss man eines hier klarstellen: Es ist der Bund, es ist die DB Netz, die am Schluss die Entscheidungen treffen. Nicht der Freistaat Bayern hat die Entscheidungshoheit. Anders als bei unseren Straßen, anders als bei unseren Projekten hat hier der Bund den Hut auf und insoweit das letztentscheidende Wort.

Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, es ist wichtig, alle Betroffenen vor Ort unter einen Hut zu bringen: die Landwirtschaft, die Orte, die Bürgermeister, die Kommunalpolitik, die Region, die Wirtschaftsverbände, die Naturschützer – alle, die potenziell davon betroffen sind. Ich glaube, ganz wichtig ist, den Weg zu gehen, der in der Region in den letzten Jahren auch schon eingeschlagen wurde. Zunächst wurde gesagt, es sei wichtig, jetzt sofort eine Verbesserung zu erreichen. Unabhängig davon, ob die Neubautrasse kommt oder ob sie nicht kommt, ob der Bedarf feststeht, ob diese Trasse dann wirklich zur Ausführung kommt, ist es wichtig, jetzt für die Menschen vor Ort etwas zu schaffen, etwas zu gewährleisten.

Deswegen, meine sehr geehrten Damen und Herren, trifft es nicht zu, dass wir uns in Bayern nur zurücklehnen und sagen: Wir mischen uns dort nicht ein. – Nein, wir bringen uns aktiv in diesen Prozess ein. Die Kollegen vor Ort bringen sich aktiv in den Prozess ein. Ich war selber vor Ort und habe mitgesprochen.

Wir bringen uns vor allem auf Drängen der Kollegen vor Ort und mit tatkräftiger Unterstützung auch dahingehend aktiv ein, dass wir ebenso die Bestandsstrecke verbessern wollen. Der Freistaat Bayern investiert über zwei Millionen Euro in den Lärmschutz an der Bestandsstrecke, damit jetzt ein Mehrwert entsteht und nicht erst in

zehn, zwanzig oder dreißig Jahren, wenn wir wissen, was mit der Bestandsstrecke und mit dem Neubau passiert. Wichtig ist, jetzt eine Verbesserung zu gewährleisten. Ich denke, das ist auch der Punkt, der uns allen wichtig ist und bei dem ich auch den Kollegen sehr dankbar dafür bin, dass sie sich bereit erklärt haben, hier Fürsprecher der Region zu sein.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, bei Großprojekten ist es selbstverständlich, dass ein Beteiligungsverfahren stattfindet. In das Beteiligungsverfahren sind die Kommunen vor Ort eingebunden, und in Dialogverfahren sind viele Interessensgruppen eingebunden. Selbstverständlich hätten wir uns, hätte ich mir gewünscht, dass das Beteiligungsverfahren vor Ort vielleicht etwas besser oder ein wenig anders läuft und das eine oder andere dann auch so erfolgt, dass man wirklich sagen kann: Ja, es wird ein Konsens gesucht, und es prallen nicht verschiedene Meinungen aufeinander.

Wie gesagt: Wir haben dieses Beteiligungsverfahren, das die DB führt, leider nicht selbst in der Hand. Wir können in dem Beteiligungsverfahren mitwirken und die Interessen Bayerns und unserer Bürgerinnen und Bürger einbringen, nämlich Lärmschutz, ein möglichst geringer Flächenverbrauch und eine möglichst weitgehende Vertunnelung des Vorhabens. Ich denke, diesen Weg sollten wir weiter beschreiten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, eines muss uns, glaube ich, alle einen: Bis eine Entscheidung über die Neubautrasse getroffen wird, bis darüber entschieden wird, ob diese Trasse kommt und wo sie dann kommt, muss mit Hochdruck eine digitale Ertüchtigung der bestehenden zweigleisigen Trasse erfolgen. Das hat jetzt oberste Priorität, damit wir dort mehr Verkehr auf die Schiene und gleichzeitig mehr Lärmschutz bekommen. Deswegen werden wir diesen Weg auch weiterhin so begleiten und den Bund auffordern, nach unseren Vorgaben, nach unseren Maßgaben zu handeln.

Am Schluss steht aber der Bund in der Letztverantwortung, und deswegen, meine sehr geehrten Damen und Herren, bitte ich Sie, dementsprechend die Fragen an den

Bund zu richten. Die Parteien, denen Sie angehören, sind im Deutschen Bundestag vertreten. Deswegen begrüße ich auch, dass die Fraktionen sich für die Ablehnung der Anträge entschieden haben.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Minister, bitte bleiben Sie noch am Rednerpult. Es gibt zwei Zwischenbemerkungen. Zu einer Zwischenbemerkung hat sich der Herr Abgeordnete Swoboda gemeldet. – Bitte sehr, Herr Swoboda.

Raimund Swoboda (AfD): Sehr geehrter Herr Dr. Reichhart, was Sie uns hier gesagt haben, war nicht sehr aufschlussreich. Ich möchte Ihnen deshalb mit einer Frage oder mit ein paar Hinweisen etwas nahebringen, was für die CSU vielleicht doch überlegenswert wäre.

Vor eineinhalb Jahren habe ich eine Rede des Ministerpräsidenten und jetzigen CSU-Vorsitzenden Herrn Dr. Söder gehört. Darin hat er gesagt und Ihnen allen ins Stammbuch geschrieben: Wir müssen uns wieder mehr um die Einheimischen und deren Sorgen und Belange kümmern. – Herr Dr. Reichhart, jetzt haben Sie eine Fülle von Einheimischen an dieser Nordtrasse zum Brenner-Basistunnel. Kümmern Sie sich doch bitte um die Sorgen dieser Bürger!

Wir fordern nur einen Bericht. Wir spielen Ihnen quasi einen Ball zu, wie Sie den Bürgern etwas Konkretes und nicht so etwas Abstraktes wie "Der Bund hat den Hut auf" und "Wir sind nicht zuständig" sagen können, wie es heute einige Redner getan haben. Sagen Sie dem Bürger zusammengefasst, das sind die Möglichkeiten, und die möchten wir unterstützen, wir möchten auch mit dem Bund ernsthaft darüber verhandeln, dass das kommt – einen Gedanken haben Sie beispielhaft genannt –, und dann ist das doch gut.

Wieso lehnt man einen solchen, eigentlich hervorragenden Antrag, der für Sie ein Steilpass ist, um in die Nähe der Einheimischen zu kommen, so prüde ab? Ist das

wirklich politische Eifersucht oder die Angst vor der AfD im Parlament? Es wäre schön, wenn Sie mir eine konkrete Antwort geben würden und damit auch den Bürgern, den Einheimischen vor Ort, die betroffen sind.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Minister, Sie haben das Wort.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Lieber Herr Swoboda, zunächst einmal: Ich war in meiner, glaube ich, dritten Woche im Amt im Landkreis Rosenheim und habe dort mit den Menschen gesprochen. Wir haben uns intensiv ausgetauscht und auch intensiv darüber gesprochen: Was ist nötig? Was ist wichtig? Wie können auch wir uns einbringen? Wie kann man sich im Raumordnungsverfahren und wie kann man sich in weiteren Belangen einbringen?

Wenn Sie den Koalitionsvertrag der FREIEN WÄHLER und der CSU gelesen hätten, dann wüssten Sie, dass darin sehr wohl auch zu diesem Projekt Stellung genommen wird, dass unsere Erwartungen an dieses Projekt darin sehr klar formuliert sind, wir das Projekt nur mit der Region und nicht gegen die Region wollen, dass möglichst schonend mit den Ressourcen umgegangen wird und dass auch die Lärmthematik und alles, was damit einhergeht, sehr stark in den Vordergrund gerückt wird.

Sie können uns und mir eines abnehmen: Wir werden diese Interessen, die wir zu Beginn dieser Koalition niedergelegt haben, definitiv immer wieder in den Prozess einbringen und diesen mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln aktiv begleiten. Deswegen bin ich auch froh – und wir drängen auch darauf –, dass die Bahn dort endlich Klarheit schafft. Möglichst viele Trassen – dieses Thema hat vielleicht für Verunsicherung gesorgt – sollen endlich rausfallen. Man soll Klarheit darüber schaffen, wie der Bedarf tatsächlich aussieht, aber auch weiter in die Bestandstrasse investieren.

Sie können mir abnehmen: Ich habe viele, auch persönliche Freunde vor Ort, mit denen ich regelmäßig telefoniere und mit denen ich spreche. Ich bin vor Ort. Ich bin,

glaube ich, wahrscheinlich öfter in der Gegend von Rosenheim als Sie. Wir nehmen die Sorgen sehr, sehr ernst und kümmern uns sehr, sehr intensiv um dieses Projekt.

(Beifall bei der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Es gibt eine zweite Zwischenbemerkung; zu dieser hat sich Kollege Dr. Markus Büchler gemeldet. Herr Büchler, bitte schön.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Staatsminister, Sie haben vorhin als Interimslösung bis zum Bau einer etwaigen Neubaustrecke vorgeschlagen, die Bestandsstrecke zu ertüchtigen und dort mehr Lärmschutz zu schaffen – ein in meinen Augen sehr sinnvolles Anliegen. Bedeutet das dann für die Bevölkerung, für die Ortsansässigen im Landkreis Rosenheim, im Landkreis Ebersberg, aber auch in den bis in die Stadt München hinein reichenden Gebieten die wirklich wichtige und überfällige Sanierung nach Neubaustandard? Falls Sie antworten wollen, dass dies Bundessache ist: Der Freistaat könnte auch in die freiwillige Vorfinanzierung gehen

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Minister, bitte.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Lieber Kollege, wenn Sie gestern die Berichterstattung in der Medienlandschaft intensiv verfolgt haben, wissen Sie, dass der Bund oder, besser gesagt, die Deutsche Bahn in den nächsten Monaten mit uns Gespräche führen will, wo wir überall in die Vorfinanzierung gehen und den Bund bei diesen Projekten entlasten sollen. Sehen Sie sich die Fülle an Projekten an, die wir jetzt auf der Tagesordnung haben, mit denen wir bei der Infrastruktur Verbesserungen erzielen wollen. Bayern hat sich noch nie aus einem sinnvollen Projekt zurückgezogen und gesagt: Wir machen das nicht; wir gehen dort nicht rein. – Wir führen sehr, sehr intensive Gespräche. Wir sind bereit, uns am Lärmschutz aktiv zu beteiligen. Wir sind bereit, dort mit zwei Millionen Euro hineinzugehen, weil uns die Menschen vor Ort wichtig sind. Das ist der Ansatz.

Wir befinden uns mit dem Bund in regelmäßigem Austausch, was die digitale Ertüchtigung der Strecke anbelangt. Selbstverständlich führen wir über alles Gespräche. Am Schluss gehören aber immer drei Seiten dazu: der Bund, die Bahn und wir. Wir stehen in intensivem Kontakt und werden diese Gespräche weiterführen.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Es gibt eine weitere Zwischenbemerkung; dazu hat sich Frau Kollegin Stachowitz gemeldet.

Diana Stachowitz (SPD): (Beitrag nicht autorisiert) Ich frage ganz konkret. Sie haben sehr deutlich ausgeführt, dass Sie wollen, dass ein Konsens zwischen der Natur, den dort lebenden Menschen und der Wirtschaft entsteht. Wie viel Geld wollen Sie denn in den Haushalt einstellen, um das, was für den Freistaat Bayern zusätzlich notwendig ist, zu finanzieren? Wir wissen: Wenn nur die Mindeststandards kommen, ist der Kompromiss sehr dünn. Wenn wir mehr wollen, dann muss auch der Freistaat mehr zahlen. Es geht um Konzepte und um über den Mindeststandard hinausgehende, also freiwillige Maßnahmen oder auch um Gutachten, Studien und Verkehrskonzepte. Das alles könnte man auch selber erstellen. Im Haushalt habe ich dazu nicht wirklich eine Stelle gefunden, die entsprechend gefüllt ist – ich meine, mit über den Standard hinausgehenden Mitteln, nicht mit dem, was Sie vom Bund für die Erfüllung der Mindeststandards grundsätzlich wiederbekommen.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Minister, bitte.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Liebe Frau Kollegin, ich habe es gerade schon gesagt, dass wir bereit sind, uns mit zwei Millionen Euro an der Verbesserung des Lärmschutzes zu beteiligen. Ich glaube, Ihre Frage zielte auf die Neubautrasse insgesamt ab. Es ist schwierig, über die Zahlen eines Projektes zu reden, dessen endgültiger Bedarf erst in einigen Jahren festgestellt ist. Wir stellen einen Doppelhaushalt auf, der für dieses Jahr und für das nächste Jahr gilt. Die Planungen der Deutschen Bahn, soweit sie uns bekannt sind, zielen darauf ab, in diesem Jahr auf fünf Trassen zu kommen und die Zahl der Trassen dann weiter zu reduzieren.

Es ist schwierig, in den Haushalt eine Zahl für ein Projekt einzustellen, bei dem wir noch gar nicht wissen, was verwirklicht wird.

Wie gesagt: Wir sind in einem sehr, sehr konstruktiven Dialog. Wir sind auch bereit, uns selbst einzubringen. Ich habe mit dem Bundesverkehrsminister gesprochen, und wie ich den Bundesverkehrsminister kenne, ist der Bund durchaus bereit, auch über andere Sachen nachzudenken. Auch bei der Rheintal-Trasse hat der Bund viele Maßnahmen ermöglicht.

Ich glaube, zunächst ist es Aufgabe des Bundes bzw. der Deutschen Bahn, zu sagen, welche Trasse schlussendlich verwirklicht werden soll. Anschließend müssen wir prüfen, ob der Bedarf für diese Trasse wirklich vorhanden ist. Dann werden wir darüber sprechen, was punktuell noch verbessert werden kann. Wahrscheinlich werden wir uns in zehn Jahren darüber unterhalten können, was wir dann an Haushaltsmitteln brauchen. Der nächste Doppelhaushalt ist dafür noch viel zu kurz gesprungen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön, Herr Minister. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist damit geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 18/374 – das ist der Antrag der AfD-Fraktion – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die AfD-Fraktion. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das sind FDP, CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Auch die FREIEN WÄHLER haben den Dringlichkeitsantrag abgelehnt. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 18/386 – das ist der Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die SPD und die FDP-Fraktion. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das sind AfD, CSU und FREIE WÄH-

LER. Stimmenthaltungen? – Eine Stimmenthaltung bei der FDP-Fraktion. Damit ist auch dieser Antrag abgelehnt.

Infolge der Hakenkreuzschmierereien wurde bei der KPI Hof die Ermittlungsgruppe „EG Farbe“ eingerichtet. Die Ermittlungsgruppe umfasst Beamte der KPI Hof bzw. benachbarter Dienststellen sowie der Kriminalpolizeiinspektion mit Zentralaufgaben (KPI/Z) Bayreuth.

Es wurden im Wesentlichen u. a. folgende Maßnahmen ergriffen:

- konzeptionelle Fahndungs- und Überwachungsmaßnahmen,
- Analyse und Bewertung der bisherigen Sachbeschädigungen mit Hakenkreuz-Symbolen (einschließlich der Serie aus dem Jahr 2013),
- Auswertung von Fällen weiterer sonstiger Sachbeschädigungen und Prüfung von möglichen Tatzusammenhängen,
- gezielte Auswertung sozialer Netzwerke,
- Einbeziehung der Operativen Fallanalyse,
- ·Durchführung von zeitnahen Abpass- und Verbleibskontrollen bei Feststellung weiterer gleichgelagerter Straftaten.

Die bisher intensiv und mit hohem personellen Aufwand geführten Ermittlungen erbrachten bislang keine konkreten Hinweise auf den oder die Täter. Auch die Auslobung einer Belohnung führte zu keinen weiteren Erkenntnissen. Derzeit finden weitere Überwachungs- sowie Schutzmaßnahmen an den gefährdeten Objekten statt.

Infolge der Fahndungs- und Ermittlungsmaßnahmen kam es zur Festnahme auf frischer Tat einer Person bei einer Hakenkreuzschmiererei mittels Kreide am 29. März 2015. Es handelt sich um einen 61-jährigen Schweden, der in Deutschland ohne festen Wohnsitz ist. Als Täter für die vorgenannte Serie war diese Person auszuschließen.

10. Abgeordnete **Doris Rauscher** (SPD)

Ich frage die Staatsregierung, welche Maßnahmen zur zusätzlichen Optimierung des Lärmschutzes sind von ihrer Seite für die einzelnen Streckenabschnitte entlang der geplanten bayerischen Zubringerstrecke zum Brennerbasistunnel angedacht, welche zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten über die bislang angedachten Mittel könnten hierfür bereitgestellt werden, und wie gedenkt die Staatsregierung hinsichtlich des Grundsatzes der gleichen Lebensverhältnisse in allen Teilen Bayerns mit der Aussage des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, umzugehen, der eine Optimierung des Lärmschutzes über den gesetzlichen Mindeststandard hinaus bislang lediglich für die Region Rosenheim zugesagt hat?

Antwort des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr

Für die Finanzierung von Bau und Erhalt der bundeseigenen Schieneninfrastruktur einschließlich des Lärmschutzes ist der Bund zuständig. Die Deutsche Bahn AG (DB) wiederum plant und baut die Maßnahmen im Auftrag des Bundes. Die Staatsregierung setzt sich bei diesen Partnern mit Nachdruck dafür ein, dass auf den Bahnstrecken in Bayern ein im Rahmen der Möglichkeiten optimaler Lärmschutz erreicht wird. Zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken, die seitens der DB Netz AG mit Mitteln des Bundes durchgeführt wird, besteht keine gesetzliche Pflicht. Über-

all, wo eine Lärmsanierung durchgeführt wird, handelt es sich um eine freiwillige, übergesetzliche Leistung. Die Staatsregierung hat über Jahre hinweg und letztlich mit Erfolg vom Bund eine Erhöhung der Finanzmittel für die Lärmsanierung gefordert.

In Bezug auf die Brennerzulaufstrecke hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, angekündigt, dass die DB eine Machbarkeitsstudie zum Schienenlärm im Inntal erstellen wird. Darin soll der Ist-Zustand ermittelt und Vorschläge zu weiteren Lärmschutzmaßnahmen für die gesamte Strecke ausgearbeitet werden. Ergebnisse werden voraussichtlich in 2016 vorliegen. Die Staatsregierung wird den Planungsprozess eng begleiten und darauf achten, dass der Bund seine Zusagen einhält.

11. Abgeordneter **Harry Scheuenstuhl** (SPD)

Im Hinblick darauf, dass in der Bundeswahlordnung und der Europawahlordnung für die Gestaltung der Stimmzettel ausdrücklich festgelegt ist, dass Schriftart, Größe und Kontrast so gewählt werden sollen, dass die Lesbarkeit erleichtert wird und dass Muster der Stimmzettel unverzüglich nach ihrer Fertigstellung den Blindenvereinen, die ihre Bereitschaft zur Herstellung von Stimmzettelschablonen erklärt haben, zur Verfügung gestellt werden (§ 45 Abs. 5 der Bundeswahlordnung (BWO), § 38 Abs. 5 der Europawahlordnung (EuWO)), frage ich die Staatsregierung, bis wann eine entsprechende Anpassung der Landeswahlordnung und der Gemeinde- und Landkreiswahlordnung mit welchen Inhalten erfolgt und wie im Hinblick auf die sehr großen Stimmzettelformate für die Gemeinde- und Landkreiswahlen und die Landtags- und Bezirkswahlen die Herstellung von Stimmzettelschablonen durch den Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund (BBSB) sichergestellt werden kann?

Antwort des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr

Es ist beabsichtigt, die Änderungen der Bundeswahlordnung (BWO) und der Europawahlordnung (EuWO) hinsichtlich der Gestaltung der Stimmzettel auch für die Landeswahlordnung und die Gemeinde- und Landkreiswahlordnung zusammen mit anderen notwendigen Änderungen rechtzeitig vor den nächsten Landtags-, Bezirks- und allgemeinen Gemeinde- und Landkreiswahlen entsprechend nachzuvollziehen. Dass Schriftart, Größe und Kontrast der Stimmzettel so zu wählen sind, dass die Lesbarkeit erleichtert wird, wurde bereits bei den vorangegangenen Wahlen von den für die Herstellung der Stimmzettel zuständigen Wahlkreisleitern berücksichtigt. Die beabsichtigte Änderung der Landeswahlordnung und der Gemeinde- und Landkreiswahlordnung hat insofern nur klarstellenden Charakter.

Die mit der Wahlorganisation beauftragten Behörden und Organe werden den Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund in den Grenzen des bestehenden Wahlsystems sowie des engen Zeitfensters bei der Herstellung von Stimmzettelschablonen und anderen barrierefreien Unterlagen ebenso wie bei den zurückliegenden Wahlen so weit wie möglich unterstützen. Den Blindenvereinen werden die durch die Herstellung und Verteilung der Schablonen entstehenden Kosten vom Freistaat ersetzt (Art. 17 Abs. 3 des Landeswahlgesetzes – LWG). Die Entscheidung, ob Stimmzettelschablonen hergestellt werden, treffen die Blindenvereine in eigener Verantwortung. Bei den zurückliegenden Landtags-, Bezirks-, Gemeinde- und Landkreiswahlen wurden aufgrund der jeweils sehr großen Stimmzettelformate (für die Wahl der Kreistage, Gemeinderäte, Wahlkreislisten) und im Hinblick auf die in jedem Wahl- und Stimmkreis unterschiedlichen Stimmzettel keine Schablonen hergestellt.

Stand: 20.11.2019 15:12:07

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/374

"Bericht der Staatsregierung zum Brennernordzulauf (Bahntrasse)"

Vorgangsverlauf:

1. Dringlichkeitsantrag 18/374 vom 20.02.2019
2. Beschluss des Plenums 18/412 vom 21.02.2019
3. Plenarprotokoll Nr. 10 vom 21.02.2019

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 20.02.2019 **Drucksache 18/374**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Katrin Ebner-Steiner, Markus Plenk, Christoph Maier, Franz Bergmüller, Andreas Winhart** und **Fraktion (AfD)**

Bericht der Staatsregierung zum Brennernordzulauf (Bahntrasse)

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, zum nächstmöglichen Zeitpunkt den Abgeordneten des Landtags umfassend über die Planungen über den Brenner-Basistunnel-Nordzulauf zwischen München und der Landesgrenze bei Kiefersfelden, insbesondere zu den Planungen in Stadt und Landkreis Rosenheim, zu berichten.

Die Staatsregierung soll dabei darlegen, wie sie die Planungen und den Planungsstand bewertet, welche Art der Bürgerbeteiligung von Seiten der Staatsregierung vorgesehen ist und welche finanziellen Belastungen im Rahmen der Planung sowie der möglichen Umsetzung des Projekts auf den Freistaat Bayern zukommen.

Ferner soll die Staatsregierung ihre Position darlegen, ob sie weiterhin an den zum Brenner-Nordzulauf getroffenen Staatsverträgen mit der Republik Italien sowie der Republik Österreich festhält oder ob sie Möglichkeiten der Abänderung sieht.

Begründung:

Das Projekt Brenner-Basistunnel-Nordzulauf bewegt die Bürger in der Region nachhaltig. Die Bundesregierung sowie die Deutsche Bahn AG haben in den letzten Monaten die Planungsintensität erheblich gesteigert und forcieren eine schnelle zeitliche Lösung. Demonstrationen mit über 3.000 Teilnehmern bei winterlichen Temperaturen unter der Woche und Desinformation in der Bevölkerung tragen zu einem angespannten politischen Klima im Raum Rosenheim bei. Landwirte, Jäger, Umweltschützer, Immobilienbesitzer, Touristikunternehmer und viele andere betroffene Gruppen werden seit Wochen hingehalten und bezweifeln die Notwendigkeit des Projekts. Daher wäre eine Klärung überfällig, welche Position die Staatsregierung hierbei bezieht.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Bayerischer Landtag

18. Wahlperiode 21.02.2019 **Drucksache** 18/**412**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Katrin Ebner-Steiner, Markus Plenk, Christoph Maier, Franz Bergmüller, Andreas Winhart** und **Fraktion (AfD)**
Drs. 18/**374**

Bericht der Staatsregierung zum Brenner-Nordzulauf (Bahntrasse)

Ablehnung

Die Präsidentin
I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch
VI. Vizepräsident

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring
Abg. Andreas Winhart
Abg. Dr. Markus Büchler
Abg. Klaus Stöttner
Abg. Franz Bergmüller
Abg. Hans Friedl
Abg. Diana Stachowitz
Abg. Martin Hagen
Staatsminister Dr. Hans Reichhart
Abg. Raimund Swoboda

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 3** auf:

Beratung der zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge

Zur gemeinsamen Beratung rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katrin Ebner-Steiner, Markus Plenk, Christoph Maier u. a. und Fraktion (AfD)
Bericht der Staatsregierung zum Brennernordzulauf (Bahntrasse) (Drs. 18/374)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Ausbau des Brenner-Nordzulaufs (Drs. 18/386)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist Herr Kollege Andreas Winhart.

(Beifall bei der AfD)

Andreas Winhart (AfD): Guten Morgen, Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Mit Freude haben wir zur Kenntnis genommen, dass sich die Fraktion der GRÜNEN unserer Idee, dieses Thema zu bearbeiten, mit ihrem nachgezogenen Dringlichkeitsantrag heute Morgen angeschlossen hat. Ich möchte aber vorausschicken, dass Ihr Antrag leider nicht so weit geht wie unserer und sich hauptsächlich um die Ökobelange in den Staatsverträgen kümmert. Das geht uns nicht weit genug.

Meine Damen und Herren, wir bitten heute um Zustimmung zu dem von uns vorgelegten Berichtsantrag. Es geht heute darum, ob die Staatsregierung Stellung nehmen soll zum Thema Brenner-Basistunnel-Nordzulauf. Das ist eigentlich eine Formalie, weil die Staatsregierung immer wieder betont, wie wichtig ihr das Thema Transparenz ist. Die Menschen in der Region Rosenheim verlangen nach klaren Worten, nach klaren Antworten. Diese haben sie bisher weder im sogenannten Planungsdialog noch vonseiten

der Staatsregierung oder vonseiten des Bundes oder der Bahn erhalten. Am 21. Januar dieses Jahres, anlässlich des Besuches des CSU-Bundesverkehrsministers Scheuer, demonstrierten in Rosenheim über 3.000 Bürgerinnen und Bürger in einem Sternmarsch. Darunter waren zahlreiche Landwirte mit ihren Traktoren. Gerade die Landwirtschaft ist von diesem unglaublichen Flächenverbrauch durch das Projekt Brenner-Nordzulauf betroffen. Der Rosenheimer Raum ist mittlerweile sehr dicht besiedelt. Jede Grünfläche ist für die Landwirtschaft kostbar. Selbstverständlich ist sie das aber auch für Flora und Fauna; insbesondere schützenswert sind die Filze, die Moorgebiete, die zahlreichen Seen um Rosenheim, die Wasserschutzgebiete, die Biotope und die Waldgebiete.

Im Inntal wird es im wahrsten Sinne des Wortes besonders eng. An manchen Stellen ist die geografische Lage so, dass nur wenige Hundert Meter Talbreite zur Verfügung stehen. Zum Inn, dem Fluss, der auch für die Gewinnung regenerativer Energie genutzt und aufgestaut wird, kommt noch die Autobahn, dazu die Straßen, die Stromtrassen und die bestehende Bahnstrecke. Künftig soll nun noch eine zwei- bis viergleisige Zulaufstrecke zum Brenner dazukommen.

Dieses Projekt ist für den Tourismus in der Region Inntal der Todesstoß, das sollte jedem klar sein. Wir wollen aufgrund der massiven Eingriffe in den Lebensraum von Mensch, Tier und Natur in und um Rosenheim von der Staatsregierung wissen, von welchen Vorteilen aus Sicht der Staatsregierung die Bevölkerung im Raum Rosenheim profitiert, welche Kosten auf den Freistaat zukommen und vor allem, ob eine großräumige Neuplanung aus Sicht der Staatsregierung möglich ist, um den dicht besiedelten Raum Rosenheim zu umgehen.

Die Staatsverträge, werte Kolleginnen und Kollegen, und die Planungen gehen auf eine Entscheidungsgrundlage aus den 1980er-Jahren zurück. Sie stammen aus der Zeit des damals noch geteilten Europas. Die Verkehrsströme in Europa haben sich mit der wirtschaftlichen Anbindung der östlichen Staaten aber grundsätzlich und grundlegend verändert. Gutachten neueren Datums entbehren jeglicher substanzieller Grund-

lage und beruhen auf Schätzungen und Prognosen. Meine Damen und Herren, das ist keine Basis für eine glaubhafte Notwendigkeit des Projektes. Noch dazu ist völlig unklar, inwieweit auf der südlichen Seite das italienisch verwaltete Südtirol überhaupt in absehbarer Zeit Zulauftrassen liefern kann. Über 150.000 Menschen in der Region mit potenzieller Sicht- und Lärmbelästigung entlang der Planungstrasse befürchten: Hier wird unsere Heimat zerstört. Vor uns erstreckt sich dann der Brenner-Nordzulauf. – Ein europäischer Fernverkehrstraum oder eher ein Albtraum aus Beton, Stahl und Lärmschutzwänden? – Viele Rosenheimer befürchten, nach "Stuttgart 21" droht nun ein "Inntal 21". Daher bitten wir die Fraktionen dieses Hauses, unserem Berichtsantrag zuzustimmen, um wenigstens zu erfahren, welchen politischen Kurs die Staatsregierung in dieser Frage nehmen will. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nächster Redner ist Herr Kollege Dr. Markus Büchler vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr verehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir haben uns dem AfD-Antrag mitnichten angeschlossen, sondern ganz im Gegenteil, wir empfehlen Ihnen, den AfD-Antrag abzulehnen. Der Grund ist, dass die Fragen, die Sie stellen, im Wesentlichen bereits im Internet behandelt sind. Ich empfehle Ihnen auch eine Internetseite dazu, nämlich: brennernordzulauf.eu. Man beachte ".eu". Vielleicht konnte das bei Ihnen nicht angezeigt werden, denn vielleicht müssten Sie erst den Anti-Europa-Filter an Ihrem Computer deaktivieren.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Interessant sind vielmehr andere Fragen. Interessant sind Fragen, die wir in unserem Berichtsantrag stellen, nämlich: Wie kann es dazu kommen, dass 3.000 wütende Leute vor dem Landratsamt in Rosenheim protestieren wegen einer Baumaßnahme, die in Tirol, an derselben Linie, schon fertiggestellt ist? Dort hat niemand vor der örtli-

chen Bezirkshauptmannschaft protestiert. Stattdessen ist das Ganze im allgemeinen Einvernehmen durchgeführt und fertiggebaut worden. Was hat Österreich anders gemacht, als es hier bei uns in Deutschland gemacht wird? – Österreich hat von Anfang an einen klaren Plan für eine Verkehrsverlagerung vorgelegt, um die Lastwagen von der Autobahn herunterzubekommen und auf die Schiene zu verlagern.Das hat allgemeinen Zuspruch gefunden. Auf der Basis dieses Konsenses ist in Österreich eine breite Bürgerbeteiligung erfolgt. Man hat den Leuten maximalen Lärmschutz sowie zusätzliche Maßnahmen über den gesetzlichen Mindeststandard hinaus versprochen und dieses Versprechen auch gehalten. Es wurde ein maximaler Landschafts- und Naturschutz durch Tunnelbauwerke gewährleistet. In Tirol hat man sich im mittleren Inntal einen Tunnel mit einer Länge von 30 km geleistet. Das ist genauso lang wie die Strecke von Kiefersfelden nach Rosenheim.

Deshalb wollen wir klare Informationen, bevor rechte Aufwiegler die Leute vor Ort aufhetzen und die Situation ausnutzen. Deswegen fordern wir mit unserem Berichtsantrag: Schaffen Sie Klarheit, wohin Sie mit dieser Ausbaustrecke wollen, bevor die Leute auf die Barrikaden gehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Das Wort hat Herr Kollege Klaus Stöttner von der CSU.

Klaus Stöttner (CSU): (Beitrag nicht autorisiert) Sehr geehrter Herr Vizepräsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Im Landkreis Rosenheim sind Herr Kollege Lederer und ich daheim. Über das Thema Brenner-Zulauf reden wir nicht erst seit heute. Wir beschäftigen uns sicherlich schon seit den Neunzigerjahren mit diesem Thema. Gestern habe ich gehört, dass die Kollegen von der AfD und den GRÜNEN Dringlichkeitsanträge eingebracht haben, weil sie einen Bericht von der Staatsregierung fordern. Der Herr Kollege von den GRÜNEN hat

schon zu Recht gesagt, dass bereits alles dokumentiert ist. Dazu gibt es auch Protokolle. Deshalb ist fraglich, wie hoch die Dringlichkeit ist.

Meine Damen und Herren, beim Brenner-Zulauf handelt es sich um eine Strecke im Transeuropäischen Netz – TEN –, das von Paris bis nach Ungarn und von Berlin bis nach Palermo reicht. Diese europäische Strecke macht den lokal Betroffenen wie den Rosenheimern keinen Spaß. Dort wird gefragt: Was haben die Rosenheimer von dieser Strecke? – Auf diese Frage kann man keine logische und vernünftige Antwort geben. Wir als Rosenheimer wollen das Beste für unsere Leute. Wir wollen, dass sich unsere Landschaft vernünftig weiterentwickeln kann. Wir dürfen uns jedoch in der Politik nicht davor verschließen, über Entwicklungen zu reden, die auf uns zukommen. Seinerzeit hat unser Landesvater Franz Josef Strauß Entscheidungen getroffen, die für das Land langfristig wichtig waren. Wir müssen uns überlegen: Wollen wir mitreden oder wollen wir nicht mitreden?

Deshalb müssen wir uns die Fragen stellen: Was sind die wichtigen Planungen? Wo geht es hin? Wie ist es verträglich? Darum müssen wir uns kümmern. Wir als Rosenheimer und Mitglieder des Bayerischen Landtags sind im Grunde gar nicht zuständig, weil es sich um eine Bundesangelegenheit handelt. Der Bund muss sich zu diesem Thema äußern und sich darum kümmern. Die Bürgermeister, der Landrat und wir als Abgeordnete sind ebenfalls betroffen. Das ist gar keine Frage. Wir kümmern uns darum, weil die Leute auf uns zukommen. Wir nehmen ihre Anliegen sehr ernst.

Wer eine Autobahn vor der Türe hat, dem gefällt das nicht. Wer eine Bahnstrecke vor der Türe hat, dem gefällt das auch nicht. Unser Bundesverkehrsminister sagt, der Güterverkehr auf der Bestandstrasse sei dermaßen laut, dass es die Leute nicht aushalten, dort zu leben. Deshalb hat er ein Gesetz zum Lärmschutz auf den Weg gebracht, wonach bei einer schlechten Zug- bzw. Lokqualität die Trassenpreise erhöht werden. Er hat außergewöhnliche Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes in der Region ergriffen und mit vielen Millionen Euro hinterlegt.

Aber ich sage Ihnen: Wir müssen uns als Freistaat Bayern darum kümmern, mehr Geld zu bekommen, um einen vernünftigen Lärmschutz auf der Bestandstrasse zu gewährleisten. Wir müssen uns darum kümmern, dass die Planungen die Menschen langfristig am wenigsten berühren. Ich sehe viele Landwirte in diesem Hohen Haus. Wir müssen bei Baumaßnahmen darauf schauen, dass die Agrarflächen nicht in der Region ausgeglichen werden. Die Ausgleichsflächen sollten finanziell ausgeglichen werden. Sie sollten außerhalb der Region ausgeglichen werden, weil es sich um ein europäisches Projekt und nicht um ein Rosenheimer Projekt handelt.

Deshalb haben mich die Dringlichkeitsanträge, mit denen ein Statement des Freistaats Bayern gefordert wird, überrascht. Liebe Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN und der AfD, eure Fraktionen sind jeweils im Bundestag vertreten. Die Fragen sollten dort gestellt werden, wo auch die Entscheidungen getroffen werden. Dazu zählt auch die Frage, was mit den alten Transittrassen, die über Österreich und die Schweiz führen, passiert. Wahrscheinlich werden sich auch die Kreistage und die Gemeinderäte mit diesen Fragen beschäftigen. Jedoch sollten die Fragen dort gestellt werden, wo auch die Entscheidungen getroffen werden.

Wir gehen mit diesem wichtigen und großen Thema sehr verantwortungsvoll um. Wir wollen die Entscheidung über die Trasse so lange wie möglich hinauszögern. Wenn die Trasse jedoch kommt, möchten wir als Rosenheimer, als Bürgermeister und als Abgeordnete mitreden, um die verträglichste Lösung zu finden. Wir glauben, dass die Zukunft abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung ist. Sollte die wirtschaftliche Entwicklung die Trasse notwendig machen, möchten wir mitreden.

Aus unserer Sicht handelt es sich bei den Dringlichkeitsanträgen um Schaufensteranträge, die nur Stimmung machen. Ihr seid nicht in Rosenheim und diskutiert mit 3.000 Leuten. Ihr hockt hier und macht Stimmung, um die Leute weiter zu beunruhigen. Das Land und die Politik stehen in der Gesamtverantwortung, die Verkehrsinfrastruktur zu stärken.

(Zurufe von der AfD)

Wir leben von vernünftigen Infrastrukturmaßnahmen. Bayern ist stark, weil es eine gute Infrastruktur hat. Wenn wir diese Infrastruktur brauchen, müssen wir gemeinsame Lösungen finden. Wir sollten nicht sagen: Das ist Teufelszeug, das brauchen wir bei uns nicht, das sollen die Schweizer oder die Österreicher entscheiden.

Wir sind nicht für die Berichte zuständig. Sie können jedoch gerne eine Schriftliche Anfrage an die Staatsregierung stellen. Für uns ist es nicht der richtige Weg, diese Dringlichkeitsanträge im Plenum einzubringen. Im Hinblick auf die Dringlichkeitsanträge verweisen wir auf die Zuständigkeit des Bundes.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

– Es gibt Zwischenbemerkungen.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Kollege Bergmüller hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet. Herr Bergmüller, Sie haben das Wort.

Franz Bergmüller (AfD): Sehr verehrter Kollege Klaus Stöttner, wir waren sehr wohl vor Ort. Die örtlichen AfD-Abgeordneten waren sowohl bei der Demonstration als auch bei zahlreichen Bürgergesprächen. Wir weisen den Vorwurf zurück, wir würden uns um diese Sache nicht kümmern und nur gescheit daherreden.

Bei Dringlichkeitsanträgen geht es nicht um die Dringlichkeit; das wissen doch alle im Hause. Es geht um die aktuelle politische Auseinandersetzung. Im Koalitionsvertrag geht es um Lärmschutz. Ich stelle Ihnen als Abgeordneten aus Rosenheim die Kernfrage der Bürger: Wie machen wir es mit dem Lärmschutz? Geht es um Neubaustandards bei der Bestandsstrecke? Oder geht es um die bisher in den Raum gestellte Ertüchtigung? Das war die Kernfrage der Bürger draußen vor Ort. Meines Erachtens stehen Sie als Abgeordneter und Vertreter der CSU-Fraktion im Wort und müssen Stellung beziehen. Setzen Sie sich für den Neubaustandard bei der Bestandsstrecke

ein? Oder setzen Sie sich für die Ertüchtigung im Rahmen dessen, was die Bahn anbietet, ein?

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Stöttner, bitte.

Klaus Stöttner (CSU): (Beitrag nicht autorisiert) Herr Kollege Bergmüller, wenn Sie die Zeitungsberichte und die Protokolle der Dialogforen gelesen haben, wissen Sie, dass ein zweiteiliges Verfahren in der Diskussion steht. Dafür sind auch Gelder zur Verfügung gestellt worden. Der Lärmschutz an der Bestandstrasse soll verbessert werden. Die Grobplanung der Neubautrassen und die Trassenfindung werden in einem zweiten Verfahren behandelt.

(Zuruf des Abgeordneten Franz Bergmüller (AfD))

Wir setzen uns massiv für die Verbesserung des Lärmschutzes ein. Unsere Bundestagsabgeordneten aus der Region haben bereits viel bewirkt. Das ist ein ganz klares Signal für die Bestandstrassen. Solange es machbar ist, wird vieles auf der Alttrasse abgewickelt werden. Wir setzen uns selbstverständlich nicht für eine Neutrasse ein. Wir sagen: Wenn die Trasse notwendig ist, wollen wir zum Wohle unserer Bürger mitreden. Priorität hat die Verbesserung des Lärmschutzes an der Bestandstrasse. Die aktuelle Situation der Betroffenen muss sich verbessern.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke, Herr Stöttner. Sie dürfen wieder zu Ihrem Platz zurückkehren. – Nächste Wortmeldung: Hans Friedl von der Fraktion der FREIEN WÄHLER.

Hans Friedl (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen, verehrte Zuhörer! Wir haben gerade gehört, dass es sich hier um eine Bundesangelegenheit handelt. Darüber kann das Staatsministerium keine Auskunft geben. Ich möchte trotzdem ein paar Punkte dazu sagen. Unbestritten ist sicherlich, dass der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene gebracht werden muss.

Das Ziel künftiger Verkehrspolitik sollte es sein, auch in der Zukunft den gestiegenen Transportbedarf umweltverträglich und sicher zu bedienen.

Das Projekt Brenner-Basistunnel ist schon sehr lange ein Thema. Unter dem FDP-Verkehrsminister Martin Zeil ist es im Dornröschenschlaf versunken. Dass der Brenner-Basistunnel mit seinen Zuläufen im Norden bei der Bevölkerung ein Thema ist, kann man an der Zahl der Teilnehmer an Informationsveranstaltungen und Demonstrationen sehen. An der Informationsveranstaltung, die im vergangenen Monat durchgeführt wurde, nahmen über tausend Menschen teil. Dieses Thema bewegt die Menschen draußen.

Verschiedenste Stellen jonglieren mit Zahlen: wenige Züge gestern, viele Züge heute. Heute reicht die bestehende Trasse aus; sie muss nur ertüchtigt werden? Morgen ist schon von einer zusätzlichen Trasse die Rede. Lärmschutz, ja oder nein? Wenn ja, wie wird er umgesetzt? Reicht die technische Lärmreduktion bei den Güterwaggons und dem Bremssystem, oder müssen – in Anführungszeichen – "nur" Lärmschutzwände errichtet werden? Eine frühe Bürgerbeteiligung wurde bei diesem Thema versäumt. Verpasste Chancen lassen sich meist nur schwer wiederherstellen. Die Menschen vor Ort sind sehr stark verunsichert. Dies treibt den Unmut.

Wir FREIEN WÄHLER sind nicht gegen den Meinungsaustausch und die intensive Diskussion über solche Projekte. Aber sich immer wieder ändernde Informationen führen unweigerlich in eine Sackgasse. Die Informationen, die uns vom Bundesministerium geliefert werden müssen, eröffnen uns Chancen, mit allen Beteiligten und Betroffenen ins Gespräch zu kommen. Ich muss aber noch einmal sagen: Dafür ist nicht die Staatsregierung zuständig. Das ist eine Bundesangelegenheit.

Wir haben die Chance, mit dem Bundesministerium vielleicht doch noch den Brenner-Nordzulauf zeit- und bedarfsgerecht fertigzustellen. Jetzt geht es um einen Restart mit konsequenter Bürgerbeteiligung. Hier sollte die Bayerische Staatsregierung ansetzen. Wir sollten die Planung begleiten, wobei eine maximale Anwohnerfreundlichkeit ge-

währleistet werden sollte, wie das CSU und FREIE WÄHLER in ihrem Koalitionsvertrag formuliert haben. Wir dürfen die Anwohner entlang der Zulaufstrecke nicht schlechterstellen als die Anwohner im benachbarten Tirol.

Ein kleiner Hinweis an die Damen und Herren von der AfD: Wie soll eine Bayerische Staatsregierung erklären, ob sie an Verträgen festhält, die der Bund geschlossen hat? Wir FREIEN WÄHLER werden sowohl den Dringlichkeitsantrag der AfD als auch den nachgezogenen Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN ablehnen. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Die nächste Rednerin ist Frau Kollegin Diana Stachowitz von der SPD-Fraktion.

Diana Stachowitz (SPD): (Beitrag nicht autorisiert) Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! An diesem Tagesordnungspunkt sehen wir heute wieder einmal ganz deutlich: Die Demokratie ist ein Geschäft, bei dem man Kompromisse für das Beste für die Natur, für das Beste für den Verkehr und für das Beste für die Menschen finden muss. Dazu müssen wir miteinander reden. Was wir überhaupt nicht gebrauchen können: dass wieder Angst geschürt wird, dass wieder so getan wird, als ob etwas im geheimen Kämmerlein gemacht wird. Deshalb kann ich gleich ankündigen: Wir werden dem Dringlichkeitsantrag der AfD nicht zustimmen. Wir sind für dieses Europa-Projekt, weil es sehr viele Vorteile für die Menschen in unserem Land und in Europa bringen wird. Es führt zu besserer Luft, weil der Güterverkehr endlich auf die Schiene gebracht werden kann.

(Beifall bei der SPD)

Wir werden mehr Mobilität auf die Schiene bringen. Das ist sowohl für die Menschen als auch für die Natur gut. Wir werden genau hinschauen, was für die Landschaft getan werden muss und was die Menschen brauchen. Ich komme nicht aus Rosen-

heim, sondern aus München. Dennoch sage ich: Die Menschen müssen unbedingt vor dem Verkehrslärm geschützt werden. Das muss eine der Prioritäten sein. Lieber Herr Kollege Stöttner von der CSU und lieber Herr Kollege Friedl von den FREIEN WÄHLERN, dieses Thema dürfen wir nicht auf die Bundesebene abschieben. Wir stehen hier mit in der Verantwortung. Dieses Thema gehört in den Bayerischen Landtag. Wir müssen bei diesem Thema über das Mindestmaß hinausgehen. Hier ist der Freistaat Bayern gefordert. Diese Trasse verläuft durch unsere "Herzlandschaft", das Inntal. Sollten wir als Bayern darauf keine Antworten geben, könnte ich nur sagen: Das ist sehr schade.

(Beifall bei der SPD)

Die CSU hätte bei diesem Thema schon längst tatkräftig zupacken können. Wir haben nämlich seit zehn Jahren im Bund ein CSU-geführtes Verkehrsministerium. Obwohl wir Bayern immer an der Spitze sein wollen, hängen wir bei diesem Thema unseren europäischen Nachbarn hinterher. Das können wir doch nicht zulassen. Ich hätte erwartet, dass Bayern bei diesem Projekt voranschreitet und vor seinen europäischen Nachbarn ist. Sie haben das verpasst. Die Menschen haben das gemerkt. Deshalb gilt es jetzt, ganz schnell ein Verkehrskonzept vorzustellen und die Leute über die Verladestationen und die Güterterminals zu informieren. Sie müssen den Leuten sagen: Wir haben den Überblick.

Wir werden deshalb dem Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN zustimmen. Er enthält die wichtigen Aspekte. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Der nächste Redner ist Herr Kollege Martin Hagen von der FDP-Fraktion.

Martin Hagen (FDP): (Beitrag nicht autorisiert) Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Brenner-Basistunnel ist ein absolutes Jahrhundertprojekt. Er

wird die längste unterirdische Bahnstrecke der Welt. Die Planungen haben vor 30 Jahren begonnen. Die Machbarkeitsstudie datiert vom Jahr 1989. Damals bin ich in die zweite Klasse gekommen. Inzwischen ist bereits die Hälfte der Strecke aufgebrochen.

Meine Damen und Herren, wer glaubt, dieses Projekt jetzt stoppen oder es, zumindest auf deutscher Seite, ausbremsen zu können, ist auf dem Holzweg, der ist nicht ehrlich mit sich selbst und nicht ehrlich mit der Bevölkerung, sondern er betreibt nur Populismus.

(Beifall bei der FDP und der SPD)

Österreich und Italien haben in Sachen Brenner-Basistunnel ihre Hausaufgaben gemacht. Deutschland hinkt leider hinterher. 2026 wird der Brenner-Basistunnel eingeweiht. In Deutschland werden wir den Nordzulauf frühestens 2038 fertiggestellt haben. Verantwortlich dafür ist die CSU, die seit zehn Jahren das Verkehrsministerium in Berlin führt. Fakt ist, dass das Verkehrsaufkommen steigt. Unbestritten ist außerdem, dass gerade das Güterverkehrsaufkommen in den kommenden Jahren weiter steigen wird. Es ist weitgehend auch Konsens, dass wir eine Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, von der Straße auf die Schiene brauchen. Das sehen auch die Leute so, die entlang der Inntal-Autobahn jeden Tag die Lkw-Massen erleben.

Deswegen brauchen wir einen gut ausgebauten Brenner-Nordzulauf. Meine Damen und Herren, ich sage das als Rosenheimer Abgeordneter, der sich bewusst darüber ist, dass das Projekt im Stimmkreis sehr kritisch und kontrovers gesehen wird. Ich sage aber auch: Dieses Projekt kann nur im Dialog mit der ansässigen Bevölkerung umgesetzt werden. Es kann nur mit den höchsten Standards in puncto Schallschutz und in puncto Naturschutz umgesetzt werden.

Meine Damen und Herren, es geht um unsere Heimat. Wer einmal im Inntal war und das Inntal kennt, dieses wunderschöne Stückchen Erde, der versteht die Anwohner und weiß, warum es bei diesem Thema so viele Emotionen gibt, der versteht auch den

Protest; denn den Menschen geht es darum, ihre Heimat zu bewahren. Die FDP wird deshalb dem Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN zustimmen.

Die Regierung muss ein Konzept aufzeigen, wie der Schutz der Natur und der Schutz der Anwohner sichergestellt werden können. Das Land Tirol hat es geschafft, dass dort 80 % der Strecke unterirdisch verlaufen. Warum sollen wir nicht schaffen, was Tirol schafft?

Meine Damen und Herren, die Regierung muss auch ein Konzept dafür vorlegen, wie es tatsächlich gelingt, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern; denn in einem haben die Gegner dieses Projekts recht: Es bringt nichts, neue Trassen durch das Inntal zu bauen, wenn es dann nicht gelingt, dass der Güterverkehr tatsächlich auf die Schiene kommt. Deswegen müssen wir es schaffen, dass beispielsweise die Verladebahnhöfe sichergestellt werden. Der Antrag der GRÜNEN sieht das vor, und deshalb stimmen wir ihm zu.

Ablehnen werden wir den Antrag der AfD, meine Damen und Herren. Wenn nahegelegt wird, Bayern oder Deutschland könnten Verträge mit Österreich oder Italien, die seit Jahrzehnten gelten, infrage stellen, wird damit den Menschen Sand in die Augen gestreut. Pacta sunt servanda. Wir werden den Brenner-Basistunnel nicht stoppen, wir wollen ihn nicht stoppen, er ist ein wichtiges Projekt. Deswegen lehnen wir den Antrag der AfD ab.

(Beifall bei der FDP)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Hagen, bitte bleiben Sie am Pult. – Zu einer Zwischenbemerkung hat sich Herr Winhart von der AfD gemeldet.

Andreas Winhart (AfD): Werter Herr Hagen, Sie sind Rosenheimer Abgeordneter. Ich glaube, Ihr Wohnort liegt nicht im Landkreis Rosenheim und auch nicht in der Stadt Rosenheim, aber das nur nebenbei. Sie haben sich gerade dafür ausgesprochen bzw. wortwörtlich gesagt, Sie würden diesen Tunnel und den Brenner-Zulauf wollen, koste

es, was es wolle, egal, was die Staatsregierung berichtet. Dann braucht es auch keinen Bericht mehr.

Seien Sie doch einmal ehrlich: Haben Sie sich unseren Antrag überhaupt einmal durchgelesen? Auch darin geht es um einen Bericht. Wir diskutieren hier nicht darüber, was wir davon halten, ob wir den Tunnel wollen oder ob wir keinen Tunnel wollen, ob wir den Zulauf insgesamt wollen oder nicht wollen. Wir diskutieren hier über einen Bericht der Staatsregierung. Ist Ihnen das bekannt? Haben Sie sich unseren Antrag angesehen?

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Hagen, bitte schön.

Martin Hagen (FDP): (Beitrag nicht autorisiert) Ich pflege Anträge, zu denen ich spreche, zu lesen, Herr Winhart. Ich weiß nicht, ob das bei Ihnen in der Fraktion üblich ist. Wenn Sie mir zugehört hätten, dann hätten Sie auch verstanden, dass es nicht darum geht, etwas zu bauen, koste es, was es wolle, sondern darum, das zu bauen, was notwendig ist.

Herr Winhart, ich weiß doch, was die AfD in Rosenheim macht. Sie versuchen dort, auf einer populistischen Welle zu reiten. Sie versuchen dort, den Protest von Menschen, die als Anwohner berechtigte Befürchtungen haben, für Ihre Partei zu nutzen. Sie werden damit nicht durchkommen, ganz einfach, und dieses Parlament lässt Ihnen das auch nicht durchgehen.

(Beifall bei der FDP, den GRÜNEN, den FREIEN WÄHLERN und der SPD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Zu Wort gemeldet hat sich Herr Staatsminister Dr. Hans Reichhart. – Bitte schön, Herr Minister.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Planungen zum Brenner-Basiszulauf gehören zu den anspruchsvollsten Planungen der verschiedenen Neubauprojekte, die wir im gesamten bundesdeutschen Kontext haben. Sie sind deswegen so anspruchs-

voll, weil der Bedarf zum Teil infrage steht, weil naturschutzfachliche Belange infrage stehen, weil eine baupraktische Ausführung infrage steht, aber insbesondere auch deswegen – und das ist, glaube ich, uns und den Kolleginnen und Kollegen von der CSU und den FREIEN WÄHLERN vor Ort sehr wichtig –, weil sie im Einvernehmen und vor allem im Gespräch mit den Betroffenen vor Ort erfolgen soll.

Der Ausbau wurde vom Bund in Auftrag gegeben; die Planung erfolgt durch die Deutsche Bahn. Zunächst muss man eines hier klarstellen: Es ist der Bund, es ist die DB Netz, die am Schluss die Entscheidungen treffen. Nicht der Freistaat Bayern hat die Entscheidungshoheit. Anders als bei unseren Straßen, anders als bei unseren Projekten hat hier der Bund den Hut auf und insoweit das letztentscheidende Wort.

Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, es ist wichtig, alle Betroffenen vor Ort unter einen Hut zu bringen: die Landwirtschaft, die Orte, die Bürgermeister, die Kommunalpolitik, die Region, die Wirtschaftsverbände, die Naturschützer – alle, die potenziell davon betroffen sind. Ich glaube, ganz wichtig ist, den Weg zu gehen, der in der Region in den letzten Jahren auch schon eingeschlagen wurde. Zunächst wurde gesagt, es sei wichtig, jetzt sofort eine Verbesserung zu erreichen. Unabhängig davon, ob die Neubautrasse kommt oder ob sie nicht kommt, ob der Bedarf feststeht, ob diese Trasse dann wirklich zur Ausführung kommt, ist es wichtig, jetzt für die Menschen vor Ort etwas zu schaffen, etwas zu gewährleisten.

Deswegen, meine sehr geehrten Damen und Herren, trifft es nicht zu, dass wir uns in Bayern nur zurücklehnen und sagen: Wir mischen uns dort nicht ein. – Nein, wir bringen uns aktiv in diesen Prozess ein. Die Kollegen vor Ort bringen sich aktiv in den Prozess ein. Ich war selber vor Ort und habe mitgesprochen.

Wir bringen uns vor allem auf Drängen der Kollegen vor Ort und mit tatkräftiger Unterstützung auch dahingehend aktiv ein, dass wir ebenso die Bestandsstrecke verbessern wollen. Der Freistaat Bayern investiert über zwei Millionen Euro in den Lärmschutz an der Bestandsstrecke, damit jetzt ein Mehrwert entsteht und nicht erst in

zehn, zwanzig oder dreißig Jahren, wenn wir wissen, was mit der Bestandsstrecke und mit dem Neubau passiert. Wichtig ist, jetzt eine Verbesserung zu gewährleisten. Ich denke, das ist auch der Punkt, der uns allen wichtig ist und bei dem ich auch den Kollegen sehr dankbar dafür bin, dass sie sich bereit erklärt haben, hier Fürsprecher der Region zu sein.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, bei Großprojekten ist es selbstverständlich, dass ein Beteiligungsverfahren stattfindet. In das Beteiligungsverfahren sind die Kommunen vor Ort eingebunden, und in Dialogverfahren sind viele Interessensgruppen eingebunden. Selbstverständlich hätten wir uns, hätte ich mir gewünscht, dass das Beteiligungsverfahren vor Ort vielleicht etwas besser oder ein wenig anders läuft und das eine oder andere dann auch so erfolgt, dass man wirklich sagen kann: Ja, es wird ein Konsens gesucht, und es prallen nicht verschiedene Meinungen aufeinander.

Wie gesagt: Wir haben dieses Beteiligungsverfahren, das die DB führt, leider nicht selbst in der Hand. Wir können in dem Beteiligungsverfahren mitwirken und die Interessen Bayerns und unserer Bürgerinnen und Bürger einbringen, nämlich Lärmschutz, ein möglichst geringer Flächenverbrauch und eine möglichst weitgehende Vertunnelung des Vorhabens. Ich denke, diesen Weg sollten wir weiter beschreiten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, eines muss uns, glaube ich, alle einen: Bis eine Entscheidung über die Neubautrasse getroffen wird, bis darüber entschieden wird, ob diese Trasse kommt und wo sie dann kommt, muss mit Hochdruck eine digitale Ertüchtigung der bestehenden zweigleisigen Trasse erfolgen. Das hat jetzt oberste Priorität, damit wir dort mehr Verkehr auf die Schiene und gleichzeitig mehr Lärmschutz bekommen. Deswegen werden wir diesen Weg auch weiterhin so begleiten und den Bund auffordern, nach unseren Vorgaben, nach unseren Maßgaben zu handeln.

Am Schluss steht aber der Bund in der Letztverantwortung, und deswegen, meine sehr geehrten Damen und Herren, bitte ich Sie, dementsprechend die Fragen an den

Bund zu richten. Die Parteien, denen Sie angehören, sind im Deutschen Bundestag vertreten. Deswegen begrüße ich auch, dass die Fraktionen sich für die Ablehnung der Anträge entschieden haben.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Minister, bitte bleiben Sie noch am Rednerpult. Es gibt zwei Zwischenbemerkungen. Zu einer Zwischenbemerkung hat sich der Herr Abgeordnete Swoboda gemeldet. – Bitte sehr, Herr Swoboda.

Raimund Swoboda (AfD): Sehr geehrter Herr Dr. Reichhart, was Sie uns hier gesagt haben, war nicht sehr aufschlussreich. Ich möchte Ihnen deshalb mit einer Frage oder mit ein paar Hinweisen etwas nahebringen, was für die CSU vielleicht doch überlegenswert wäre.

Vor eineinhalb Jahren habe ich eine Rede des Ministerpräsidenten und jetzigen CSU-Vorsitzenden Herrn Dr. Söder gehört. Darin hat er gesagt und Ihnen allen ins Stammbuch geschrieben: Wir müssen uns wieder mehr um die Einheimischen und deren Sorgen und Belange kümmern. – Herr Dr. Reichhart, jetzt haben Sie eine Fülle von Einheimischen an dieser Nordtrasse zum Brenner-Basistunnel. Kümmern Sie sich doch bitte um die Sorgen dieser Bürger!

Wir fordern nur einen Bericht. Wir spielen Ihnen quasi einen Ball zu, wie Sie den Bürgern etwas Konkretes und nicht so etwas Abstraktes wie "Der Bund hat den Hut auf" und "Wir sind nicht zuständig" sagen können, wie es heute einige Redner getan haben. Sagen Sie dem Bürger zusammengefasst, das sind die Möglichkeiten, und die möchten wir unterstützen, wir möchten auch mit dem Bund ernsthaft darüber verhandeln, dass das kommt – einen Gedanken haben Sie beispielhaft genannt –, und dann ist das doch gut.

Wieso lehnt man einen solchen, eigentlich hervorragenden Antrag, der für Sie ein Steilpass ist, um in die Nähe der Einheimischen zu kommen, so prüde ab? Ist das

wirklich politische Eifersucht oder die Angst vor der AfD im Parlament? Es wäre schön, wenn Sie mir eine konkrete Antwort geben würden und damit auch den Bürgern, den Einheimischen vor Ort, die betroffen sind.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Minister, Sie haben das Wort.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Lieber Herr Swoboda, zunächst einmal: Ich war in meiner, glaube ich, dritten Woche im Amt im Landkreis Rosenheim und habe dort mit den Menschen gesprochen. Wir haben uns intensiv ausgetauscht und auch intensiv darüber gesprochen: Was ist nötig? Was ist wichtig? Wie können auch wir uns einbringen? Wie kann man sich im Raumordnungsverfahren und wie kann man sich in weiteren Belangen einbringen?

Wenn Sie den Koalitionsvertrag der FREIEN WÄHLER und der CSU gelesen hätten, dann wüssten Sie, dass darin sehr wohl auch zu diesem Projekt Stellung genommen wird, dass unsere Erwartungen an dieses Projekt darin sehr klar formuliert sind, wir das Projekt nur mit der Region und nicht gegen die Region wollen, dass möglichst schonend mit den Ressourcen umgegangen wird und dass auch die Lärmthematik und alles, was damit einhergeht, sehr stark in den Vordergrund gerückt wird.

Sie können uns und mir eines abnehmen: Wir werden diese Interessen, die wir zu Beginn dieser Koalition niedergelegt haben, definitiv immer wieder in den Prozess einbringen und diesen mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln aktiv begleiten. Deswegen bin ich auch froh – und wir drängen auch darauf –, dass die Bahn dort endlich Klarheit schafft. Möglichst viele Trassen – dieses Thema hat vielleicht für Verunsicherung gesorgt – sollen endlich rausfallen. Man soll Klarheit darüber schaffen, wie der Bedarf tatsächlich aussieht, aber auch weiter in die Bestandstrasse investieren.

Sie können mir abnehmen: Ich habe viele, auch persönliche Freunde vor Ort, mit denen ich regelmäßig telefoniere und mit denen ich spreche. Ich bin vor Ort. Ich bin,

glaube ich, wahrscheinlich öfter in der Gegend von Rosenheim als Sie. Wir nehmen die Sorgen sehr, sehr ernst und kümmern uns sehr, sehr intensiv um dieses Projekt.

(Beifall bei der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Es gibt eine zweite Zwischenbemerkung; zu dieser hat sich Kollege Dr. Markus Büchler gemeldet. Herr Büchler, bitte schön.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Staatsminister, Sie haben vorhin als Interimslösung bis zum Bau einer etwaigen Neubaustrecke vorgeschlagen, die Bestandsstrecke zu ertüchtigen und dort mehr Lärmschutz zu schaffen – ein in meinen Augen sehr sinnvolles Anliegen. Bedeutet das dann für die Bevölkerung, für die Ortsansässigen im Landkreis Rosenheim, im Landkreis Ebersberg, aber auch in den bis in die Stadt München hinein reichenden Gebieten die wirklich wichtige und überfällige Sanierung nach Neubaustandard? Falls Sie antworten wollen, dass dies Bundessache ist: Der Freistaat könnte auch in die freiwillige Vorfinanzierung gehen

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Minister, bitte.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Lieber Kollege, wenn Sie gestern die Berichterstattung in der Medienlandschaft intensiv verfolgt haben, wissen Sie, dass der Bund oder, besser gesagt, die Deutsche Bahn in den nächsten Monaten mit uns Gespräche führen will, wo wir überall in die Vorfinanzierung gehen und den Bund bei diesen Projekten entlasten sollen. Sehen Sie sich die Fülle an Projekten an, die wir jetzt auf der Tagesordnung haben, mit denen wir bei der Infrastruktur Verbesserungen erzielen wollen. Bayern hat sich noch nie aus einem sinnvollen Projekt zurückgezogen und gesagt: Wir machen das nicht; wir gehen dort nicht rein. – Wir führen sehr, sehr intensive Gespräche. Wir sind bereit, uns am Lärmschutz aktiv zu beteiligen. Wir sind bereit, dort mit zwei Millionen Euro hineinzugehen, weil uns die Menschen vor Ort wichtig sind. Das ist der Ansatz.

Wir befinden uns mit dem Bund in regelmäßigem Austausch, was die digitale Ertüchtigung der Strecke anbelangt. Selbstverständlich führen wir über alles Gespräche. Am Schluss gehören aber immer drei Seiten dazu: der Bund, die Bahn und wir. Wir stehen in intensivem Kontakt und werden diese Gespräche weiterführen.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön. – Es gibt eine weitere Zwischenbemerkung; dazu hat sich Frau Kollegin Stachowitz gemeldet.

Diana Stachowitz (SPD): (Beitrag nicht autorisiert) Ich frage ganz konkret. Sie haben sehr deutlich ausgeführt, dass Sie wollen, dass ein Konsens zwischen der Natur, den dort lebenden Menschen und der Wirtschaft entsteht. Wie viel Geld wollen Sie denn in den Haushalt einstellen, um das, was für den Freistaat Bayern zusätzlich notwendig ist, zu finanzieren? Wir wissen: Wenn nur die Mindeststandards kommen, ist der Kompromiss sehr dünn. Wenn wir mehr wollen, dann muss auch der Freistaat mehr zahlen. Es geht um Konzepte und um über den Mindeststandard hinausgehende, also freiwillige Maßnahmen oder auch um Gutachten, Studien und Verkehrskonzepte. Das alles könnte man auch selber erstellen. Im Haushalt habe ich dazu nicht wirklich eine Stelle gefunden, die entsprechend gefüllt ist – ich meine, mit über den Standard hinausgehenden Mitteln, nicht mit dem, was Sie vom Bund für die Erfüllung der Mindeststandards grundsätzlich wiederbekommen.

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Herr Minister, bitte.

Staatsminister Dr. Hans Reichhart (Wohnen, Bau und Verkehr): Liebe Frau Kollegin, ich habe es gerade schon gesagt, dass wir bereit sind, uns mit zwei Millionen Euro an der Verbesserung des Lärmschutzes zu beteiligen. Ich glaube, Ihre Frage zielte auf die Neubautrasse insgesamt ab. Es ist schwierig, über die Zahlen eines Projektes zu reden, dessen endgültiger Bedarf erst in einigen Jahren festgestellt ist. Wir stellen einen Doppelhaushalt auf, der für dieses Jahr und für das nächste Jahr gilt. Die Planungen der Deutschen Bahn, soweit sie uns bekannt sind, zielen darauf ab, in diesem Jahr auf fünf Trassen zu kommen und die Zahl der Trassen dann weiter zu reduzieren.

Es ist schwierig, in den Haushalt eine Zahl für ein Projekt einzustellen, bei dem wir noch gar nicht wissen, was verwirklicht wird.

Wie gesagt: Wir sind in einem sehr, sehr konstruktiven Dialog. Wir sind auch bereit, uns selbst einzubringen. Ich habe mit dem Bundesverkehrsminister gesprochen, und wie ich den Bundesverkehrsminister kenne, ist der Bund durchaus bereit, auch über andere Sachen nachzudenken. Auch bei der Rheintal-Trasse hat der Bund viele Maßnahmen ermöglicht.

Ich glaube, zunächst ist es Aufgabe des Bundes bzw. der Deutschen Bahn, zu sagen, welche Trasse schlussendlich verwirklicht werden soll. Anschließend müssen wir prüfen, ob der Bedarf für diese Trasse wirklich vorhanden ist. Dann werden wir darüber sprechen, was punktuell noch verbessert werden kann. Wahrscheinlich werden wir uns in zehn Jahren darüber unterhalten können, was wir dann an Haushaltsmitteln brauchen. Der nächste Doppelhaushalt ist dafür noch viel zu kurz gesprungen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke schön, Herr Minister. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist damit geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 18/374 – das ist der Antrag der AfD-Fraktion – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die AfD-Fraktion. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das sind FDP, CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Auch die FREIEN WÄHLER haben den Dringlichkeitsantrag abgelehnt. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 18/386 – das ist der Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die SPD und die FDP-Fraktion. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das sind AfD, CSU und FREIE WÄH-

LER. Stimmenthaltungen? – Eine Stimmenthaltung bei der FDP-Fraktion. Damit ist auch dieser Antrag abgelehnt.