



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 unterstützen.
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 –

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.