

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Leonberg im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Leonberg, 5.12.2008

Zusammenfassung

1. Grundsätzliches

Der Lärmaktionsplan ist als Chance für die Stadt anzusehen, für die Bürger Maßnahmen gegen Lärm zu planen und durchzusetzen. Er darf keine Pflichtübung der Verwaltung sein, sondern ist eine wichtige und notwendige Möglichkeit, die Lebensqualität der Bürger der Stadt spürbar zu verbessern und praktischen Gesundheitsschutz zu betreiben. Die Stadt Leonberg sollte deshalb die erheblichen Gestaltungsspielräume nutzen, die in der Lärmumgebungsrichtlinie der EU gegeben sind.

Das Fehlen der Bahlinie als eine der Hauptlärmquellen in großen Teilen des Stadtgebiets führt zu einem unvollständigen Bild in der Lärmkartierung. Der Lärmaktionsplan ist damit von vornherein lückenhaft. Wir fordern, wie bei den Hauptverkehrsstraßen sofort die Stufe 2 der Richtlinie anzuwenden, zumal die nach Stufe 1 der Richtlinie erforderlichen Werte nur sehr knapp unterschritten werden und die Zahlen der DB-Netz AG einer unabhängigen Überprüfung bedürfen.

Die Auslösewerte der Betroffenheitsanalyse sind viel zu hoch und entsprechen in etwa den Werten, welche vor Gericht als gesundheitsgefährdend gelten. Eine Reduzierung gemäß den Vorschlägen und Empfehlungen des Umweltbundesamtes ist als Vorsorgewert besser geeignet.

Angesichts der wesentlichen Veränderungen der Verkehrsverhältnisse und Verkehrsströme durch Westanschluss, Ausbau A8, Nord-Umfahrung Rutesheim usw. seit 2005, dem Erhebungsstand der vorliegenden Kartierung, ist eine Aktualisierung auf den Stand von 2008/2009 absolut notwendig.

Die Lärmkartierung gemäß EU-Richtlinie ist eine gute Grundlage zur Beurteilung der Lärmsituation im Stadtgebiet. Sie kann aber die konkrete Lärmsituation an bestimmten Orten und zu einer bestimmten Zeit nur annähernd wiedergeben. Wichtige Faktoren wie z.B. meteorologische oder topografische Bedingungen oder Wirkungen, wie sie gerade in Leonberg besonders stark vorkommen, sollten bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden. Beispielsweise werden durch die Mittelungspegel, die bei der Darstellung des Bahnlärms verwendet wird, Lärmspitzen eliminiert. Die Ergebnisse gaukeln somit eine wesentlich günstigere Lärmsituation vor, als dies tatsächlich der Fall ist. Die extrem hohen Pegel des relativ kurzeitigen Lärmereignisses einer Güterzugdurchfahrt haben besonders in der Nacht nachweislich eine starke schädliche Wirkung auf den Organismus.

2. Maßnahmenvorschläge des Entwurfs

Die drei Maßnahmenvorschläge des Entwurfs des Lärmaktionsplans sind unzureichend und nicht einmal als Pflichtübung tauglich. Sie bewirken entweder keine Lärmminderung (Betrieb eines Lärmüberwachungssystems), sind bereits in Betrieb (Westanschluss), oder dienen bestenfalls der Lärmverlagerung (Altstadttunnel). Eine Lärmminderungswirkung des Altstadttunnels ist bezogen auf die Gesamtstadt im Entwurf des Lärmaktionsplans methodisch keineswegs nachgewiesen, da eine Gesamtabwägung fehlt. Daher und wegen der äußerst zweifelhaften Realisierbarkeit ist dieser aus diesem Katalog ganz zu streichen.

3. Zusätzliche Vorschläge

Statt dessen sollte eine Verschiebung des Modalsplit zu Gunsten des Fußgänger-, Radfahrer- und öffentlichem Verkehr ernsthaft angegangen werden, der Lärmschutz an der Autobahn deutlich verbessert und Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrsberuhigung und LKW-Durchfahrtverbote innerhalb des Stadtgebiets durchgesetzt werden und nicht zuletzt der Lärm an der Bahnstrecke reduziert werden. Die Berücksichtigung von Lärmwirkungen in der Planungsphase von Bauprojekten bietet weiteres Lärmsenkungspotential.

1 Grundsätzliche Anmerkungen

Gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz hat die Stadt Leonberg einen Entwurf des Lärmaktionsplans vorgelegt. Die Leonberger Gruppierungen der Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg (AGVL) nehmen hiermit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung fristgerecht Stellung. Diese Stellungnahme erfolgt somit im Namen folgender Gruppierungen:

- Bürgerinitiative Bahnlärm Leonberg –Höfingen
- Bürgerverein Eltingen e.V.
- Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V.
- Bürgerverein Leonberg-Silberberg e.V.
- Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal e.V. (BiGG)
- Haldengebiet Leonberg Initiativgemeinschaft (HAL.L.I.G.)

1.1 Grundsätzliche Zielrichtung

Der vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans spiegelt viele Diskussionsbeiträge im Gemeinderat und einige öffentliche Äußerungen der Verwaltung wieder: Als Bürger gewinnt man den Eindruck, dass die Erstellung eines Lärmaktionsplans als lästige Pflicht aufgefasst wird, um einer Vorschrift der EU zu genügen. Man will den Lärm reduzieren, sieht sich aber außerstande, tatsächlich etwas zu verändern.

Wir sehen den Lärmaktionsplan in einem völlig anderen Licht. Wir sehen ihn als eine Chance für die Stadt, für die Bürger Maßnahmen gegen den Lärm zu planen und durchzusetzen. Lärm- schutz darf keine Pflichtübung der Verwaltung sein, sondern ist praktischer Gesundheits- schutz und die Möglichkeit, die Lebensqualität der Bürger der Stadt spürbar zu verbessern. Die EU hat den Gemeinden durch die Lärmumgebungsrichtlinie bewusst erhebliche Gestaltungsspiel- räume gelassen. Diese Spielräume sollten genutzt werden. Es bleibt den Städten unbenommen, gerade die von außen ‚aufgedrückten‘ Lärmprobleme wie z.B. Autobahnen, Bundesstraßen oder Bahnli- nien offensiv aufzuzeigen und Unterstützung anzumahnen. Andere Städte machen es vor: Sie resig- nieren nicht, sondern gehen selbst in die Offensive. Auch im ‚Kleinen‘ sind überall Verbesserungen möglich. Es gibt in Leonberg erheblichen Bedarf und Chancen dazu.

1.2 Nichtberücksichtigung der Bahnlinie

Die dem Entwurf zu Grunde liegende strategische Lärmkartierung basiert auf den Vorgaben der EU- Richtlinie Stufe 1. Im Unterschied zur Bahnstrecke wurden jedoch bei den Hauptverkehrsstrassen bereits die Kriterien der Stufe 2 dieser Richtlinie angewandt. Letzteres begrüßen wir ausdrücklich. Die Bahnlinie ist jedoch eine der Hauptlärmquellen in großen Teilen des Stadtgebiets. Ihre Nichtberücksichtigung führt dazu, dass der Lärmaktionsplan von vornherein lückenhaft ist und somit keine Grundlage für einen vernünftigen Aktionsplan sein kann. Die Begründung dafür, dass die Bahnlinie nicht berücksichtigt wurde, ist aus unserer Sicht nicht stichhaltig. Sie basiert darauf, dass die Zahl von 60.000 Zügen pro Jahr, die für eine Kartierung nach Stufe1 der Richtlinie erforderlich sind, angeblich nicht erreicht wird. Die genannten Zahlen stammen von der DB-Netz AG. Es ist unklar, auf welcher Grundlage diese Zahlen zustande gekommen sind. Die DB- Netz AG ist aufgrund ihrer Interessenlage an möglichst niedrigen Zahlen interessiert. Diese Zahlen müssten also durch eine bahn- unabhängige Instanz verifiziert werden. Wir weisen insbesondere darauf hin, dass nicht nur die normalen Fahrpläne zu berücksichtigen sind, sondern auch Sonderverkehre wie z.B. zusätzliche S-Bahnen aus besonde- rem Anlass sowie Ersatzverkehr für die Bahnlinie Stuttgart Hbf – Vaihingen – Böblingen bei Störun- gen. Im Güterverkehr ist der Anteil von Bedarfsverkehren und somit die Schwankungen in den Zug- zahlen sogar noch erheblich höher.

Davon unabhängig ist festzuhalten, dass die Kartierung der Bahnstrecke in der 2. Stufe bis zum 30.Juni 2012 gemäß Richtlinie ohnehin erfolgen muss. Die EU macht lediglich Mindestvorgaben, die Gemeinden dürfen und sollten durchaus darüber hinaus gehen. Die Richtlinie schreibt auch nicht vor, dass die Kartierung durch das EBA erfolgen muss. Sie könnte z.B. auch durch ein entsprechend qualifi- ziertes Fachbüro erfolgen. Die Kosten dafür dürfen sich in Grenzen halten, da die Kartierung über entsprechende Computerprogramme erfolgt, welche lediglich mit den entsprechenden Eingangsdaten

1 http://www.leinfelden-echterdingen.de/servlet/PB/show/1251812/Entwurf_Aktionsplan.pdf

2 <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/ulr.html>

3 Umweltbundesamt, 2006

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

zu versorgen sind. Die Stadt könnte sogar versuchen, diese Kosten dem EBA in Rechnung zu stellen, da es durchaus gut begründete Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Mindestgrenze von 60.000 Zügen/pro Jahr überschritten ist und dadurch das EBA zur Kartierung verpflichtet ist.

Wir plädieren dafür, den Lärmaktionsplan nicht in Einzelschritten durchzuführen, sondern von vornherein als vollständige Gesamtschau zu erstellen. Es ist normalerweise wirtschaftlich günstiger und wir Bürger hätten heute schon etwas davon. Im Jahre 2012 wäre dann lediglich eine Fortschreibung erforderlich.

1.3 Grenzwerte / Auslösewerte

Bei der Betroffenheitsanalyse wurde als L_{DEN} ein Auslösewert von 70 dB(A) angesetzt, bei L_{Night} von 60 dB(A). Diese Auslösewerte des Umweltministeriums Baden-Württemberg sind viel zu hoch. Sie entsprechen in etwa den Werten, welche vor Gericht als gesundheitsgefährdend gelten und daher grundgesetzlich garantiert sind („körperliche Unversehrtheit“). In diesem Fall besteht somit ohnehin ein Anspruch auf Lärminderung. Die EU-Richtlinie zielt auf die Lärmvorsorge – diese muss bereits bei erheblich tieferen Pegeln beginnen. Nicht ohne Grund setzt die Kartierung gemäß EU-Richtlinie bereits bei niedrigeren Pegeln ein.

Wir verweisen auf Lärmaktionspläne anderer Städte in Baden-Württemberg, welche deutlich tiefere Auslösewerte ansetzen (z.B. der Entwurf der Stadt Leinfelden-Echterdingen¹).

Auch das Umweltbundesamt ist dieser Meinung. Laut Umweltbundesamt² sind zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. langfristigen Vermeidung erheblicher Belästigungen nachstehende Auslösekriterien für die Aktionsplanung erforderlich:

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}	L_{Night}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Kriterium ist die Überschreitung einer der beiden Werte - des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{Night} . Das Umweltbundesamt hat hierzu ein entsprechendes Positionspapier herausgegeben, in dem die genannten Auslösewerte anhand des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und dem aktuellen Erkenntnisstand zu den wichtigsten Lärmwirkungsbereichen (Belästigung, Kommunikation, Erholung, Schlaf und Erkrankungen) abgeleitet werden³. Wir halten den Ansatz dieser Auslösewerte im Sinne einer vernünftigen Lärmvorsorge der Bürger für besser geeignet.

1.4 Fortschreibung von Veränderungen

Die im Entwurf vorgelegte Kartierung basiert auf dem Status von 2005. In Leonberg und Umgebung hat sich seither vieles deutlich verändert. Zu nennen ist besonders der Bau des Westanschlusses, der Ausbau der A 8 und die Nordumfahrung Rutesheim. Aber auch kleinere Veränderungen haben Einfluss auf die Lärmbelastung einzelner Bürger. Als Beispiel ist zu nennen der Bau des Kreisverkehrs an der Gebersheimer Straße, welcher an einzelnen Häusern dort zu höherer Lärmbelastung geführt hat (siehe dazu beigefügtes Lärmgutachten). Eine Aktualisierung der Kartierung auf den Stand von 2008 wäre daher sinnvoll und absolut notwendig.

1.5 Planfeststellungsbeschlüsse als Bestandteil des Lärmaktionsplans

Der Lärmaktionsplan muss vollständig sein, d.h. wir bestehen darauf, dass Planfeststellungsbeschlüsse (seitherige und zukünftige) Bestandteil des Lärmaktionsplans sein müssen. Gleicher gilt für Baugenehmigungsverfahren und ähnliches.

1 http://www.leinfelden-echterdingen.de/servlet/PB/show/1251812/Entwurf_Aktionsplan.pdf

2 <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/ulr.html>

3 Umweltbundesamt, 2006

1.6 Problematik gerechnete – tatsächliche Werte

Die Lärmkartierung gemäß EU-Richtlinie ist eine gute Grundlage zur Beurteilung der Lärmsituation im Stadtgebiet. Sie kann aber die konkrete Lärmsituation an bestimmten Orten und zu einer bestimmten Zeit nur annähernd wiedergeben. **Wichtige Faktoren wie z.B. meteorologische oder topografische Bedingungen oder Wirkungen, wie sie gerade in Leonberg besonders stark vorkommen, sollten bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden.**

Beispiele:

Meteorologische Bedingungen:

Die A 8 und die Bahnlinie liegen wie der südlich der Bahnlinie gelegene Teil des Silberbergs in einem Tal. Dort haben wir häufig Inversionslagen. Der Lärm wird an der Grenzschicht stark und mehrfach reflektiert. Dies führt dazu, dass der Lärm viel weiter und stärker hörbar ist als unter ‚normalen‘ Bedingungen und besonders nachts als sehr unangenehm empfunden wird.

Topografie:

Neben der Begünstigung von Inversionslagen führt die ausgeprägte Topografie des Leonberger Stadtgebiets auch zu weiteren unangenehmen Verstärkungen in Teilen des Stadtgebiets. So sind z.B. Teile des Haldengebiets stark durch Bahnlärm belastet, obwohl die Bahnlinie relativ weit weg entlang führt. Der Grund liegt in der ausgeprägten Tallage, welche den Schall reflektiert und darin, dass die Bahnstrecke sehr enge Kurven und eine hohe Steigung hat und dadurch zusätzlicher Lärm erzeugt wird.

Wirkung des nächtlichen Bahnlärms:

Neueste wissenschaftliche Erkenntnisse lassen den Schluss zu, dass speziell der nächtliche Güterzuglärm gesundheitlich ungünstiger ist als gleich hoher Straßen- oder Fluglärm. Die extrem hohen Pegel des relativ kurzzeitigen Lärmereignisses einer Güterzugdurchfahrt haben starke schädliche Wirkungen auf den Organismus. Der Mittelungspegel, der bei der Kartierung verwendet wird, trägt dieser Tatsache keinerlei Rechnung – im Gegenteil. Er mittelt diese Lärmspitzen raus und gaukelt somit eine wesentlich günstigere Lärmsituation vor, als dies tatsächlich der Fall ist. Wir verweisen auf entsprechende Veröffentlichungen der Universität Dortmund anlässlich des Schienenlärmkongresses in Freiburg vom 11.Juli, 2008³.

³ Barbara Griefahn, Universität Dortmund, Schienenverkehrslärm – Psychiophysiolgische Wirkungen (Lästigkeit, Schlafstörungen), Vortrag beim Schienenlärmkongress der Region Südlicher Oberrhein am 11.Juli 2008

2 Maßnahmenvorschläge des Entwurfs

Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplan beinhaltet insgesamt 3 Maßnahmenvorschläge:

- Betrieb eines Lärmüberwachungssystems
- Autobahnanschluss Leonberg West
- Altstadttunnel

2.1 Betrieb eines Lärmüberwachungssystems

Der Betrieb eines Lärmüberwachungssystems ist sicherlich sinnvoll. Zum einen als Qualitätssicherung für die Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen zum anderen aber auch, um die Kartierung zu ergänzen, vor allem an Stellen, an denen die Kartierung im Sinne der in Kapitel 1.6 genannten Kriterien die Realität nur bedingt wiedergeben kann (Beispiele: Brennerstr. und A8 Bereich Silberberg).

Allerdings ist festzuhalten, dass ein solches System selbst keine Lärminderung bewirkt!

Deshalb ist unbedingt darauf zu achten, dass bei gemessenen Überschreitungen der Grenzwerte entsprechende Maßnahmen aufzusetzen sind

2.2 Autobahnanschluss Leonberg West

Der Autobahnanschluss Leonberg West ist bereits in Betrieb. Insofern macht es keinen Sinn, diese Maßnahme in den Plan aufzunehmen. Statt dessen sollten konkrete Maßnahmen aufgezeigt werden, wie die beabsichtigte Wirkung des Westanschlusses, den Durchgangsverkehr der B 295 möglichst weitgehend auf die Autobahn zu verlagern, erreicht werden kann. Bisher ist z.B. noch nicht einmal die Beschilderung auf der Autobahn aktualisiert. Auch die Verlegung der B 295 auf die Autobahn ist noch nicht erfolgt.

Wir sind auch nicht damit einverstanden, dass die verlängerte Brennerstrasse nicht in die Lärmkartierung aufgenommen worden ist. Zwischenzeitlich wurden nämlich die Verkehrsprognosen erheblich verändert. Vor allem die erwarteten Belastungszahlen auf der neu zu bauenden B 464 von Renningen nach Böblingen sind inzwischen vom Regierungspräsidium gegenüber den Zahlen, welche der Planfeststellung zu Grunde lagen, erheblich erhöht worden (v.a. auch bei der Zahl der LKW's). Die Anwohner sind ohnehin bereits heute beunruhigt, weil Messungen ergeben haben, dass die Grenzwerte auch durch die durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen nicht eingehalten werden können. Eine Anpassung ist also dringend erforderlich.

Unabhängig davon ist festzuhalten, dass selbst der Gutachter zum Schluss kommt, dass der Westanschluss nur bedingt als Lärminderungsmaßnahme angesehen werden kann. Im Gegenteil: Sowohl der Noise Score als auch die Anzahl betroffener Gebäude mit Überschreitung der Auslösewerte erhöht sich sogar. Dieser Meinung können wir uns nur anschließen.

2.3 Altstadttunnel

Im vorliegenden Entwurf wird dem Altstadttunnel eine hohe Wirksamkeit bei der Lärmreduzierung getestet. Grund dafür ist die Entlastungswirkung im Bereich der Grabenstraße. Dies ist aber nur die halbe Wahrheit. Der Altstadttunnel hat nicht nur eine Entlastungs- sondern auch eine erheblich Belastungswirkung im Bereich des Glemstals und der Gartenstadt. Leider fehlt dafür eine entsprechende Betroffenheitsuntersuchung. Zwar wird erwähnt, dass insbesondere an der Mühlstraße mit einer außergewöhnlich starken Erhöhung des Lärmpegels von 8 dB(A) (gegenüber einer Verminderung an der Grabenstraße von 3 dB(A)) zu rechnen ist, aber diese Erkenntnis wird bei der Betroffenheitsanalyse nicht berücksichtigt. Begründet wird dies damit, dass im Rahmen des notwendigen Genehmigungsverfahrens der Baulastträger ohnehin die Vorschriften zur Lärmvorsorge einhalten muss und daher dort ein Lärmschutz erforderlich wird. Dies ist zwar richtig, aber bei einem Vergleich des Lärmzustandes der Gesamtstadt ohne Altstadttunnel mit dem Lärmzustand mit Altstadttunnel ist diese Nichtberücksichtigung methodisch falsch. Es werden im Grunde genommen Äpfel mit Birnen verglichen. Der Altstadttunnel bewirkt insgesamt keine Entlastung sondern lediglich eine Verschiebung der Lärmbelastung von einem Stadtteil in einen anderen. Ein seriöser Vergleich berücksichtigt nicht nur die Entlastung, sondern auch die Verschiebung.

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

tungswirkung sondern auch die Belastungswirkung und wägt diesen gegenseitig ab. Die EU-Richtlinie schreibt dies auch so vor. **Ziel der Richtlinie ist nicht die Verlagerung des Lärms sondern dessen Reduzierung. Diese Abwägung ist nicht erfolgt und daher ist der Nachweis dafür, dass der Altstadttunnel tatsächlich für die Gesamtstadt eine Lärmentlastungsmaßnahme darstellt, nicht erbracht.** Wir fordern daher eine Betroffenheitsanalyse für die Gesamtstadt unter Einschluss der Mühlstraße und der Straßen der Gartenstadt. Dabei muss selbstverständlich auch der Bahnlärm mit berücksichtigt werden, weil er gerade in diesem Bereich eine wichtige Rolle spielt. Wir weisen weiterhin darauf hin, dass die der Prognose zugrunde liegenden Verkehrsbelastungszahlen nicht berücksichtigen, dass der Altstadttunnel zusätzlichen Durchgangsverkehr (insbesondere von den Autobahnen) anzieht. Auch dies ist zu berücksichtigen. Außerdem erwarten wir, dass den betroffenen Bürgern reiner Wein eingeschenkt wird, welcher Art der Lärmschutz in diesem Bereich sein kann. Nach unseren bisherigen Erkenntnissen können dies aufgrund der baulichen Gegebenheiten nur Lärmschutzfenster sein. Dies ist für die betroffenen Bürger keine wirkliche Lösung des Problems, sondern eine erhebliche zusätzliche Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität.

Auch im Hinblick auf die ungeklärte und äußerst fragliche Finanzierbarkeit (Investitions- und Unterhalts-/Betriebskosten) ist die Maßnahme „Altstadttunnel“ nur eine Scheinmaßnahme und aus dem Lärmaktionsplan zu streichen.

3 Zusätzliche Vorschläge

Wie in Kapitel 2 dargestellt enthält der Entwurf de facto keine Maßnahme, die eine Verbesserung der Lärmsituation bewirken wird. Es ist aber wichtig, Erfolg versprechende Maßnahmen zu formulieren und ernsthaft anzugreifen. Das muss nicht immer groß, teuer und direkt quantifizierbar sein, auch viele kleinere Maßnahmen können in der Summe spürbare Verbesserungen für die Bürger bewirken. Dies umso mehr, als viele auch eine Reduzierung der Schadstoffemissionen bewirken und daher zusätzlichen Nutzen bringen. Leider sind solche Maßnahmen zwar teilweise kurz im Entwurf erwähnt, aber nicht in das Maßnahmepaket übernommen worden.

Im Folgenden werden beispielhaft einige mögliche Maßnahmen dargestellt:

3.1 Veränderung des Modalsplits

Bereits im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan vor fast 10 Jahren wurde als wichtiges Ziel eine Verschiebung des Modalsplits weg vom Individualverkehr hin zu Fußgänger-, Radfahrer- und öffentlichem Verkehr durch den Gemeinderat beschlossen. Dieses Ziel ist bisher praktisch nicht erreicht worden. Eine wichtige Maßnahme ist daher, die damaligen Vorschläge weiter fortzuschreiben und konsequenter als bisher umzusetzen.

Die Neuerschließung oder Bebauungsplanänderungen von Wohngebieten (wie derzeit Ezach III) aber auch von Gewerbegebieten muß eine Veränderung des Modalsplits bewirken.

3.2 Lärmschutz an der Autobahn

Die Autobahn, vor allem die A 8 und das Leonberger Dreieck ist eine der Hauptlärmquellen für große Teile des Stadtgebiets. Die Kartierung macht dies zwar auch deutlich, aber die gerechneten Werte geben nur einen Anhaltspunkt für die tatsächliche Belastung. In Wirklichkeit leiden besonders bei entsprechenden meteorologischen Bedingungen und in der Nacht mehr Menschen unter dem Autobahnlärm als dies die Kartierung zeigt. Auch die Lärmschutzmaßnahmen beim Ausbau der A 8 sind in der Praxis nicht überall so wirksam wie erwartet. Daher ist für die Kernstadt und den Stadtteil Silberberg (siehe dazu Schreiben von Herrn Heisterborg und anderen an den OB, Herrn Schuler vom 4.12.2008 in der Anlage) die weitere Reduzierung des Autobahnlärms, vor allem nachts, nach wie vor ein wichtiges Thema.

3.2.1 Lärmaktionsplan Stadtteil Silberberg und Brennerstr.

Laut Lärmkarte zum Lärmaktionsplan (Status quo 2005, vor Ausbau A8) lagen wesentliche Teile des Stadtgebietes Silberberg bereits vor Ausbau der A8 am Rande gesundheitsschädigender Immissionswerte. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass durch den Neubau der A8 die Lärmgrenzwerte erreicht bzw. unterschritten werden. Weder eine aktuelle Lärmmeßung noch eine Kartierung sind vorhanden.

Da der Lärm teilweise stark zugenommen hat, dass die Lebensqualität im Silberberg stark beeinträchtigt ist, sind Lärmmeßungen und eine aktuelle Kartierung dringend notwendig. Gleichermaßen gilt für die Brennerstr. im Ezach, auch dort sind Lärmmeßungen und eine Kartierung absolut notwendig.

3.2.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Es ist daher verwunderlich, dass es auf der A 8 im Bereich Leonberg keine Geschwindigkeitsbeschränkungen gibt.

Geschwindigkeitsbeschränkungen führen zum einen unmittelbar zur Senkung der Lärmemissionen, zum anderen wird der Verkehr flüssiger, die Staugefahr reduziert und dadurch die Emissionen weiter gesenkt. Daher gibt es in vielen Ballungsgebieten an Autobahnstrecken, die nahe an Wohngebieten vorbeiführen, solche Beschränkungen.

Wir schlagen daher die sofortige Geschwindigkeitsbeschränkung auf allen Autobahnen rund um Leonberg auf 100 km/h für PKW und auf 80 km/h für LKW vor. Auf der A 8 sollte diese Beschränkung bereits ab der/bis zur Anschlussstelle Rutesheim gelten wegen der Wirkung auf das Ezach und den Stadtteil Silberberg. Insbesondere die neue Brücke, die keinen Flüsterasphalt hat, wird dort in Verbindung mit der zu niedrigen Lärmschutzwand als starke Lärmquelle empfunden.

3.2.3 Autobahnumleitungen

Autobahnumleitungsverkehr stellt für Teile der Leonberger Bevölkerung eine sehr häufige und sehr unangenehme Belastung dar. Leider wird diese Belastung bei allen Verkehrsgutachten ignoriert, weil sie nicht ständig vorhanden ist. Die Verhinderung von Autobahnumleitungsverkehr insbesondere von LKW durch geeignete Maßnahmen ist ein wirkungsvolles Mittel, um die Immissionsbelastung gerade an den kritischen Hauptverkehrsstraßen zu senken.

Wir fordern daher den Verzicht auf jegliche Autobahnumleitungsstrecken durch das Stadtgebiet von Leonberg. Durch geeignete Maßnahmen muss insbesondere sichergestellt werden, dass die A 8- Umleitung über Renningen nicht umgangen sondern tatsächlich benutzt wird (dazu gehört z.B. ein LKW-Durchfahrtsgebot mit entsprechender Beschilderung auf der Autobahn).

3.3 Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsberuhigung innerorts

Auch innerorts sind Verbesserungen der Lärmsituation durch punktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sinnvoll. Dazu haben die Bürger in der Vergangenheit immer wieder Vorschläge gemacht. Als Beispiele seien die Rutesheimer Straße, die Ortsdurchfahrt Höfingen oder die Breslauer Strasse genannt. **Wir schlagen vor, für solche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ein Konzept zu erstellen und umzusetzen.**

3.4 LKW Durchfahrtsverbot

Wir schlagen ein sofortiges generelles LKW-Durchfahrtsverbot für das gesamte Stadtgebiet vor.

Es gibt für LKW keinen ersichtlichen Grund, das Stadtgebiet von Leonberg durchfahren zu müssen. Insbesondere nach der Eröffnung des Westanschlusses können B 295-Nutzer das Stadtgebiet Leonberg über die Autobahn bequem umfahren. Das Durchfahrtsverbot muss jedoch für das gesamte Stadtgebiet gelten. Eine Beschränkung des Durchfahrtsverbots nur auf die B 295 würde weiterhin zum Ausweichen auf andere Routen im Stadtgebiet führen, insbesondere über Höfingen, Gebersheim und die Gartenstadt. Dies wäre kontraproduktiv und gemäß EU-Richtlinien auch nicht zulässig, welche eine Problemlösung alleine durch Verlagerung nicht zulassen. Das Durchfahrtsverbot sollte auch für LKW mit Ziel Leonberg gelten: Alle Ziele müssen von der Peripherie angefahren werden, d.h. Ziele in der Südstadt von Süden, Ziele in der Weststadt von Westen usw. Der Knoten Grabenstraße/Bahnhofstraße ist dabei als Mittelpunkt zu nehmen, der nicht überschritten werden darf.

Es ist weithin bekannt und für Leonberg besonders zutreffend, dass die Autobahnmaut dazu führt, auf städtische Verbindungsstraßen auszuweichen. Dies gilt besonders für den regionalen LKW-Verkehr und macht ein generelles Durchfahrtsverbot notwendig.

Nicht nachvollziehbar ist für uns die Argumentation im Entwurf, dass ein solches Verbot wegen des angeblich geringen Durchgangsverkehrs nichts bringen würde. Wir haben in Leonberg immerhin einen Anteil von ca. 15% Durchgangsverkehr (Quelle – Verkehrsentwicklungsplanung), darunter auch sicherlich viele LKW. In absoluten Zahlen ist dies ein ganz erheblicher Faktor. Jeder LKW, der unnötigerweise durch Leonberg durchfährt ist zu viel. Außerdem würde ein solches Durchfahrtsverbot eine gute Handhabe sein, um den Autobahnumleitungsverkehr durch das Stadtgebiet wirksam zu unterbinden. Auch der Hinweis, dass das Regierungspräsidium ein solches Verbot möglicherweise nicht genehmigen wird, ist nicht stichhaltig. Vorauselender Gehorsam nutzt den Bürgern unserer Stadt nichts. Die Stadt sollte für sinnvolle Maßnahmen kämpfen. Wir verweisen auf andere Gemeinden, die in vergleichbaren Fällen gegen das Regierungspräsidium sogar klagen.

3.5 Planerische Maßnahmen

Wir fordern, dass jede planerische Maßnahme grundsätzlich daraufhin geprüft wird, welche Lärmwirkungen sie hat.

Ein Negativbeispiel ist der Bau des Kreisels an der Gebersheimer Straße. Er hat u.a. dazu geführt, dass die viel befahrene Gebersheimer Straße deutlich näher an mehrere Häuser gerückt ist und dadurch die Anwohner höhere Lärmpegel dauerhaft ertragen müssen. Eine Lärmuntersuchung wurde erst nachträglich auf Druck von Anwohnern erstellt. So etwas darf es zukünftig nicht mehr geben. Der

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

genaue Sachverhalt kann dem beigefügten Schreiben der BiGG an Herrn Oberbürgermeister Schuler vom 6.11.2007 entnommen werden.

Wir schlagen vor, dass im Lärmaktionsplan vorgesehen wird, dass bei jeder Planungsmaßnahme in der entsprechenden Drucksache des Gemeinderats grundsätzlich die Auswirkung auf die Lärmsituation standardmäßig beschrieben wird. (Ähnlich wie der Pflichthinweis auf die finanziellen Auswirkungen).

3.6 Lärmreduzierung an der Bahnstrecke

Wie bereits in Kapitel 1.2 dargestellt fehlt die Bahnstrecke im Lärmaktionsplan vollständig. Dies ist ein erheblicher Mangel. Ohne Berücksichtigung der Bahn ist der Plan so unvollständig, dass er praktisch wertlos ist. Wir fordern daher, dass die Kartierung der Bahnstrecke so schnell wie möglich nachgeholt wird. Die AGVL ist momentan dabei, einen detaillierten Maßnahmenkatalog mit ausführlicher Begründung zu erarbeiten. Dazu sind eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen denkbar, z.B. :

- Lärmreduzierungen an der Quelle wie z.B. Umrüstung der Güterwagen mit lärmärmeren Bremsen, lärmabhängigen Trassengebühren, Modernisierung der Bahnstrecke (Brücken, Oberbau, Schienenpflege, usw)
- Betriebliche Einschränkungen, wie Geschwindigkeitsreduktion, Reduktion des nächtlichen Verkehrs
- Verteilung des Verkehrs
- Prüfung von möglichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Wir sind gerne bereit, diese Vorschläge mit der Stadt zu diskutieren, mit dem Ziel, diese abgestimmt in den Lärmaktionsplan einzubringen.

Leonberg, 5.12.2008

Ewald Thoma
-Sprecher-
Schwabstr. 22
71229 Leonberg

Anlagen

1. Schreiben der BiGG an den Herrn Oberbürgermeister vom 6.11.2007 zur Gebersheimer Straße
2. Stellungnahme zum Lärmaktionsplan und Schreiben von Herrn Heisterborg (Silberberg) an den Herrn Oberbürgermeister vom 4.12.08