

***Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg  
(AGVL)***

**Standpunkte zur  
Bahnstrecke Korntal – Leonberg – Renningen - Böblingen**

April 2009

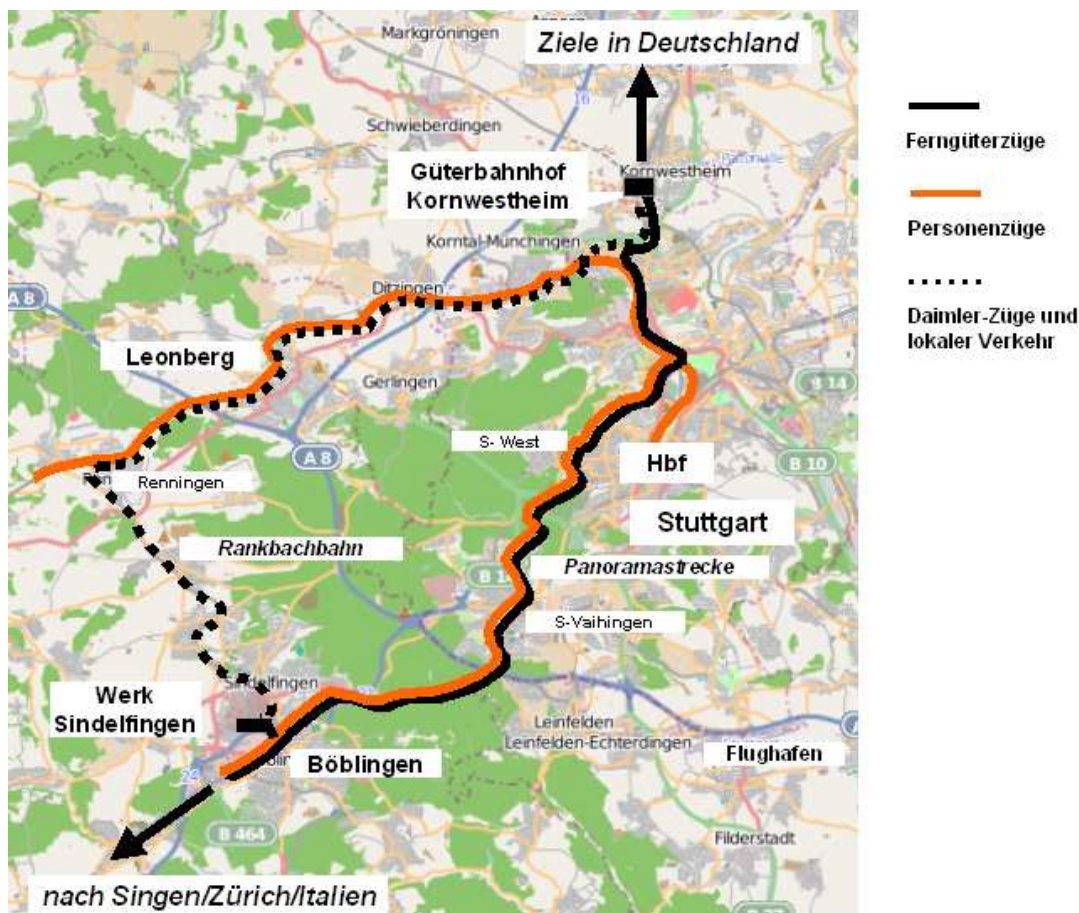
Lizenz- Hinweis zu dem verwendeten Kartenmaterial:

Die Karten wurden auf der Basis der Open Source Software 'Open Street Map' erstellt . Die Lizenzbedingungen sind auf folgender Website einsehbar: <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

## 1 Historie

Seit in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts läuft der Güterzugverkehr aus dem Großraum Stuttgart in Richtung Singen-Schweiz/Österreich über die Strecke Kornwestheim- Korntal- Leonberg- Renningen- Böblingen. Zwischen Korntal und Renningen verkehrt zusätzlich die S-Bahn-Linie S 6.

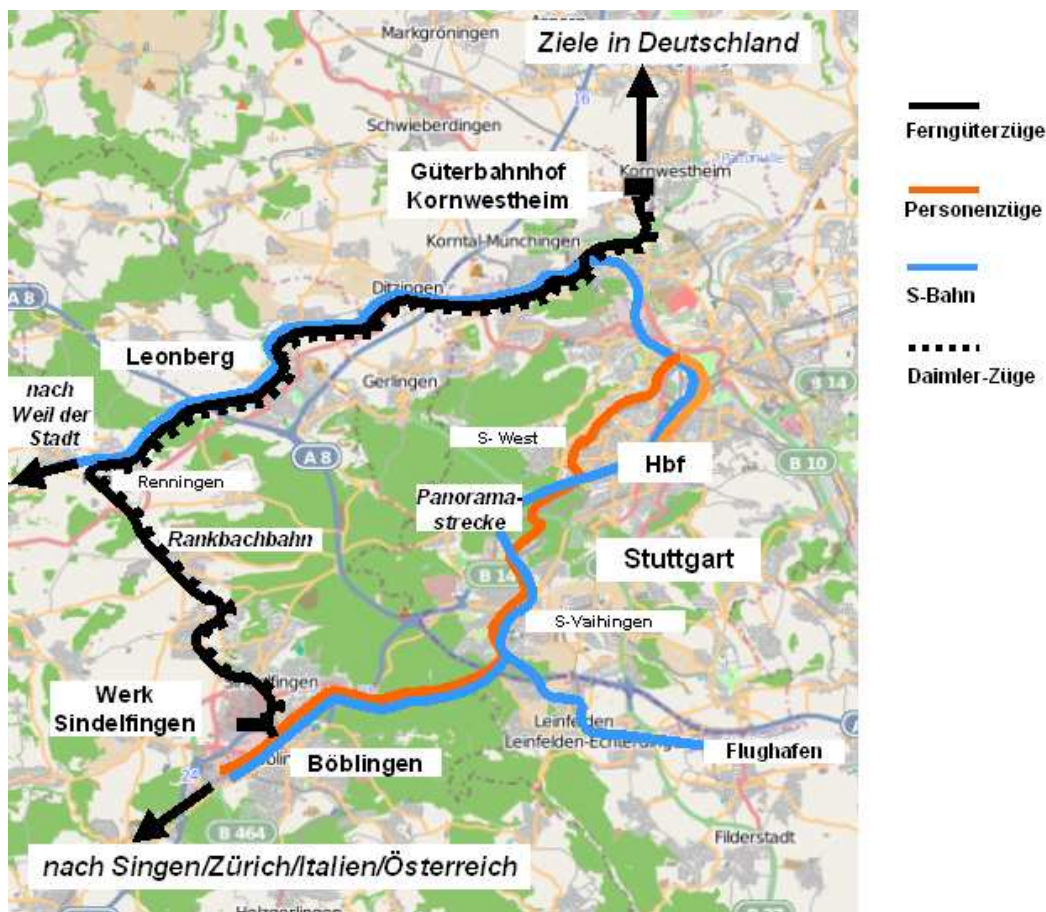
Vor dieser Zeit beschränkte sich der Güterverkehr auf dieser Strecke lediglich auf Daimler-Züge von/nach dem Werk in Sindelfingen bzw. geringen lokalen Güterverkehr im Zuge der württembergischen Schwarzwaldbahn in Richtung Weil der Stadt. Die Güterzüge in Richtung Singen/Schweiz benutzten die Stuttgarter Gäubahnstrecke über Stuttgart-West-Vaihingen-Böblingen (Bild 1). Dieser Streckenabschnitt der Gäubahn wird auch oft als 'Panoramastrecke' bezeichnet.



**Bild 1 Situation vor dem S-Bahnbau in den 70er Jahren**

Nachts war auf der Strecke in Richtung Weil der Stadt nach dem letzten Daimler-Zug Betriebsruhe. So war es z.B. damals möglich, dass in der Nacht der Bahnübergang im Ortsteil Silberberg ständig offen war. Die wesentliche Änderung kam mit dem Bau des S-Bahn-Systems in Stuttgart. Die Strecke zwischen Renningen und Böblingen (Rankbachbahn) wurde elektrifiziert und damit quasi als Güterumgehung von Stuttgart tauglich gemacht. Den Bahnanliegern gegenüber wurde dies mit dem Bau des S-Bahntunnels in Stuttgart und den

dadurch notwendigen Beschränkungen auf der Gäubahn begründet und eine Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die alte Gäubahnstrecke nach Ende der Baumaßnahmen in Aussicht gestellt. Damit wurden Widerstände in der Bevölkerung vermieden. Es ist aber davon auszugehen, dass eine solche Rückverlagerung nie vorgesehen war, da durch den Bau der S-Bahn-Gleise zwischen Kornwestheim und Stuttgart-Nord de facto ein betrieblicher Engpass für Güterzüge entstanden war und bis heute besteht. Für die Bahn hat die Strecke über Renningen den zusätzlichen Vorteil, dass die maximale Steigung geringer ist und dadurch auch für schwere Güterzüge keine zusätzliche Lokomotive erforderlich ist (im Gegensatz zur Panoramastrecke). Die 'Güterumgehung' Kornwestheim- Leonberg- Renningen – Böblingen hat sich inzwischen etabliert und der Verkehr wurde über die Jahre mehr und mehr ausgeweitet. Inzwischen verkehren auf dieser Strecke z.B. Güterzüge zu den Seehäfen an der Nordsee und zu internationalen Destinationen in der Schweiz und in Österreich. Die Anwohner mussten tatenlos zusehen, wie der Verkehr vor allem nachts immer stärker wurde. Sie dachten, dass sie an einer Nebenbahn wohnen (oder zugezogen sind), mussten aber allmählich feststellen, dass ihr Haus/Wohnung an einer internationalen Güterzugstrecke steht – mit allen Nachteilen, die dadurch verbunden sind (Bild 2).



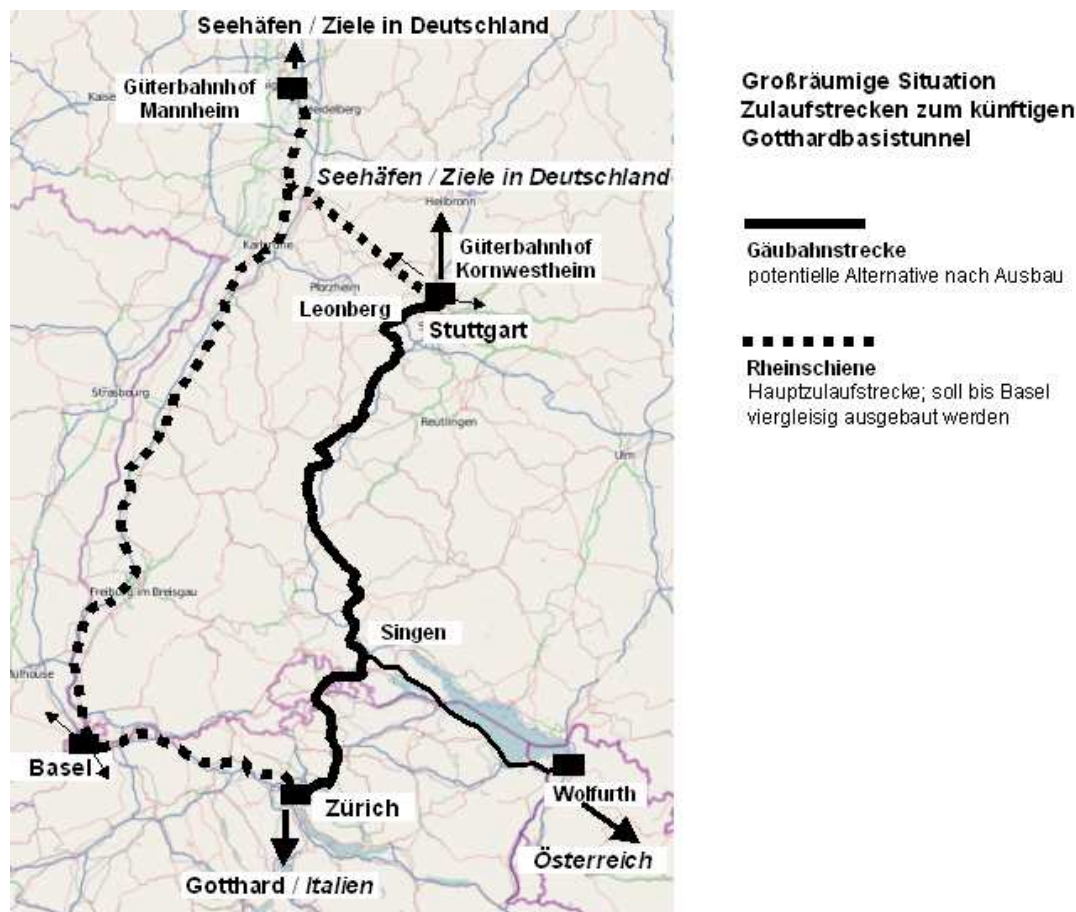
**Bild 2 Derzeitige Situation**



## 2 Aussichten

Der Güterverkehr auf der Strecke soll nach den Plänen des Verkehrsministeriums weiter gesteigert werden. Zum einen soll grundsätzlich mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden, zum anderen soll die Strecke in Richtung Schweiz als Zulaufstrecke zum künftigen Gotthard-Basis-Tunnel ausgebaut werden (Bild 3). Dazu gibt es schon seit vielen Jahren einen Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz. Im Bundesverkehrswegeplan ist das Projekt aufgeführt (siehe Anlage 1). Nach aktuellen Informationen sollen die Gelder für den Ausbau in Kürze zur Verfügung stehen und mit dem Ausbau bald begonnen werden.

Der derzeitige 2-gleisige Ausbau der Strecke Renningen Böblingen wird wiederum mit dem Ausbau der S-Bahn begründet, aber selbstverständlich kann die dadurch erreichte erhebliche Kapazitätserhöhung nicht nur für die S-Bahn sondern auch für den Güterverkehr genutzt werden. Insoweit kann dieser Ausbau bereits als Ausbaustufe der Zulaufstrecke zum Gotthardbasistunnel betrachtet werden. Bemerkenswert ist, dass der Streckenausbau ausschließlich mit Mitteln des Nahverkehrs finanziert wird, wie z.B. der aufwendige Erschütterungsschutz, der wohl nur wegen des Güterverkehrs notwendig ist.

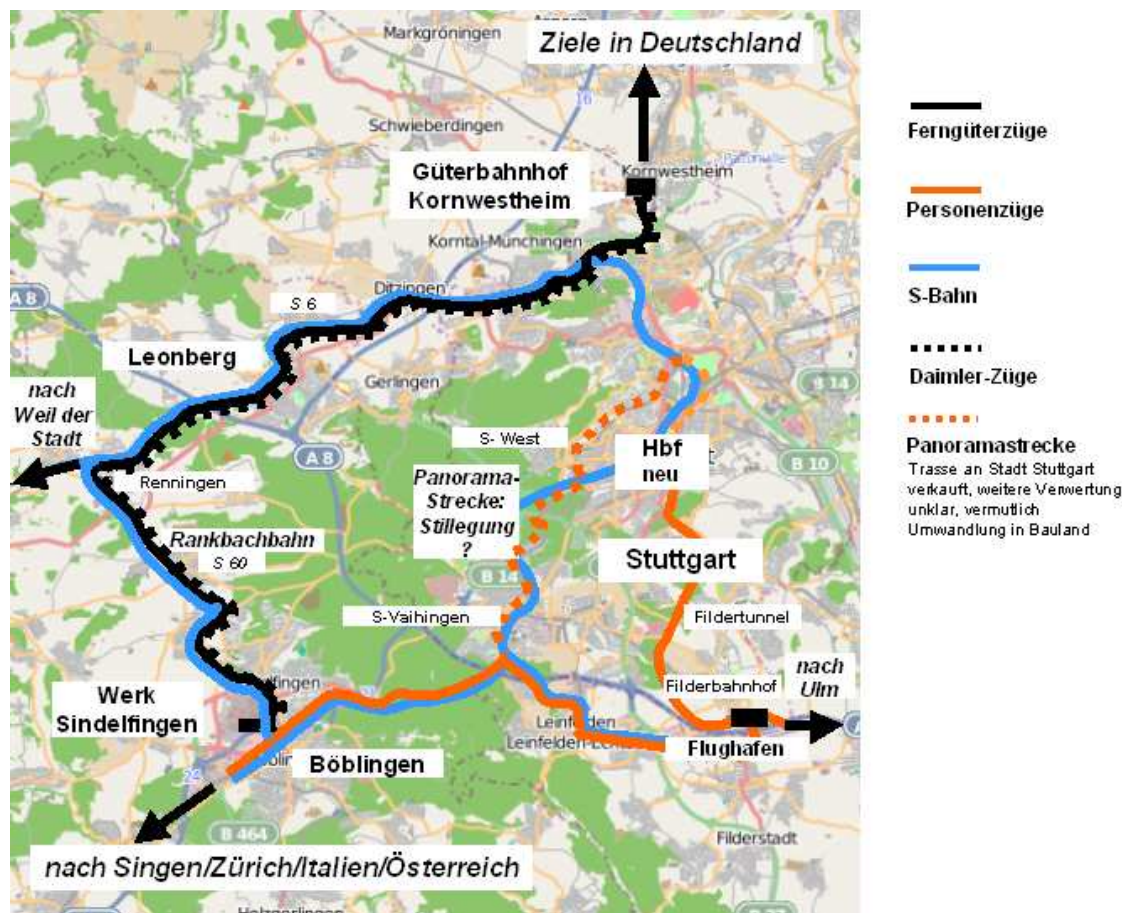


**Bild 3 Großräumige Einordnung der Gäubahn als Zulaufstrecke zum Gotthard**

### 3 Zusammenhang mit Stuttgart 21

Im Zuge von Stuttgart 21 wurde im Jahre 2001 die Trasse der Panoramabahn von der Stadt Stuttgart gekauft. Zusammen mit dem Bahnhofsareal soll das Gelände verwertet werden. Der Kaufpreis betrug insgesamt 459 Mio. €. Rein flächenmäßig macht die Trasse der Panoramastrecke etwa 1/3 der durch Stuttgart 21 frei werdenden Gesamtfläche ehemaligen Bahngeländes aus, entspricht also einem Wert von ca. 150 Mio €. Der Kaufpreis dient der Finanzierung von Stuttgart 21. Der auf dieser Strecke laufende Personenzugverkehr soll im Zuge von Stuttgart 21 über den neuen Filderbahnhof und die bisherige reine S-Bahn-Strecke zum Flughafen bis zur neu zu bauenden ‚Rohrer Kurve‘ geleitet werden.

Für die Strecke Korntal – Leonberg – Renningen – Böblingen bedeutet dies, dass sie den Güterverkehr in Richtung Böblingen – Gäubahn endgültig und komplett aufnehmen muss. Die Panoramastrecke entfällt als Alternative. Außerdem dient sie lt. Planfeststellungsbeschluss als Ersatzstrecke für den Personenverkehr, falls es im Fildertunnel oder auf der Strecke vom Flughafen bis zur Rohrer Kurve zu Störungen kommt. Stuttgart 21 hat also unmittelbaren Einfluss auf die Bedeutung der Strecke Korntal – Leonberg – Renningen – Böblingen. Die Anwohner der Panoramastrecke in Stuttgart sind dann komplett entlastet – die Lasten des kompletten Güterverkehrs sind dagegen endgültig und unwiderruflich auf die Anwohner der Strecke Korntal – Leonberg – Renningen – Böblingen verlagert.



**Bild 4 Stuttgart 21 nach den derzeitigen Planungen**

Der derzeit stattfindende aufwendige Ausbau der Strecke Renningen-Böblingen muss in diesem Lichte im Zusammenhang mit Stuttgart 21 gesehen werden. Es ist zu bezweifeln, dass der erhebliche Neubaufwand notwendig gewesen wäre, wenn der Güterverkehr wieder weitgehend auf die Panoramastrecke zurückverlagert worden wäre. Alleine für den Halbstundentakt der S 60 wäre ein praktisch durchgehender zweigleisiger Ausbau und der aufwendige Lärm- und Erschütterungsschutz wohl nicht erforderlich gewesen. Verbesserungen der eingleisigen Strecke hätten vermutlich ausgereicht. Leider wurde eine solche Lösung jedoch wohl auch im Hinblick auf Stuttgart 21 überhaupt nicht ernsthaft geprüft, da die Panoramastrecke als Alternative von vornherein nicht in Frage kam.

## 4 Lärmsituation an der Strecke

Gemäß aktueller Drucksache P38ö zum Lärmaktionsplan Leonberg ist das Zugverkehrsaufkommen in Leonberg wie folgt.

Reisezüge (nur S-Bahnen)		Güterzüge	
Mo. – Fr.	123	Mo.	31
Sa	103	Di. – Fr.	44
So	71	Sa	23
		So	8

Diese Zahlen stammen ursprünglich von der DB Netz AG. Außerplanmäßige Züge (die gerade im Güterverkehr häufig vorkommen) und Umleiter von der Gäubahnstrecke bei Störungen in Stuttgart sind dabei offensichtlich nicht berücksichtigt. Dafür spricht auch, dass vom Regionalverband Stuttgart früher regelmäßig eine Zahl von 60 Güterzügen pro Tag als Frequenz genannt wurde. Insoweit sind die genannten Zahlen mit großer Vorsicht und als Untergrenze zu betrachten. Trotzdem dienen diese Zahlen als Begründung dafür, dass die Strecke nicht bereits in der ersten Stufe der Lärmkartierung nach EU-Recht berücksichtigt wurde, für die 60.000 Züge pro Jahr erforderlich sind. Dieser Grenzwert wird nur knapp verfehlt, bei Berücksichtigung realer Zahlen aber sicherlich überschritten.

Für die Bewertung der Lärmsituation sind folgende Gesichtspunkte wichtig:

- Die S-Bahnen stellen kein schwerwiegendes Problem dar.
- Das mit Abstand größte Problem sind die nächtlichen Güterzüge. Ein großer Teil der Güterzüge verkehrt nachts zwischen 22:00 und 06:00 Uhr.
- Die Strecke ist kurvenreich, hat eine nicht unerhebliche Steigung und befindet sich teilweise in enger Tallage. Dies führt zu zusätzlicher erheblicher Lärmbelastung, v.a. auch zu ‚Fernwirkungen‘. Bei den üblichen Lärmberechnungen gehen diese Faktoren i.d.R. nicht ein.
- Die Strecke ist alt. Der Zustand der Schienen und des Oberbaus ist nicht der beste. Es gibt viele alte Stahlbrücken, die keinerlei Lärmdämmung haben und dadurch eine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung darstellen und bei den üblichen Berechnungen ebenfalls keine Berücksichtigung finden.

Dies führt insgesamt dazu, dass die üblichen Lärmberechnungen bei dieser Strecke geringere Werte ergeben gegenüber der tatsächlichen Belastung. Es ist z.B. darauf hinzuweisen, dass alleine die nächtlichen Güterzüge eine erhebliche Gesundheitsgefährdung der Anwohner darstellen. So haben Untersuchungen der Universität Dortmund ergeben, dass gerade die nächtlichen Einzellärmereignisse, welche durch die Güterzüge verursacht werden, für die Gesundheit gefährlicher sind als gleich lauter Straßen- oder Flugverkehr.

Aufgrund dieser lückenhaften Bewertung ist die Strecke im Lärmsanierungsprogramm des Bundes sehr weit hinten aufgeführt, so dass bei unveränderter Beurteilung kaum mit Maßnahmen in den nächsten 10 – 15 Jahren zu rechnen ist.

## **5 Bisherige Maßnahmen**

Die Leonberger Bürgervereine führten bereits seit einigen Jahren immer wieder Gespräche mit der Stadt Leonberg, dem Landkreis Böblingen, dem Regionalverband Stuttgart und lokalen Abgeordneten mit dem Ziel, mehr Lärmschutz zu erreichen. Diese Institutionen und Personen wiederum sind in Richtung Bahn AG bzw. Regierung aktiv geworden, allerdings bisher ohne jeglichen Erfolg. Im Gegenteil, die Zahl der Züge hat stetig zugenommen. So kam z.B. der Knotenpunkt Wolfurth (Österreich) als Ziel einiger Züge hinzu. Diese Züge fuhren früher andere Strecken. Mit einer weiteren Zunahme des Güterverkehrs muss gerechnet werden.

## **6 Gesetzliche Rahmenbedingungen**

Die Teilstrecke Korntal – Leonberg – Renningen ist Bestandsstrecke. Daher gibt es keine gesetzlichen Vorgaben zur Lärmvorsorge und die Bahnbetreiber müssen kaum Rücksicht auf die Anwohner nehmen.

Die Strecke Renningen – Böblingen wird im Zuge der S 60 derzeit ausgebaut. Dadurch müssen insbesondere die Vorgaben der 16. BImSchV eingehalten werden. Allerdings sind die Regelungen sehr bahnfreundlich und sehr pauschaliert, so dass die Lärmschutzmaßnahmen auch nach dem Bau für die Anwohner nicht ausreichend sein werden.

In den letzten Jahren ist die Sensibilität für das Thema Bahnlärm größer geworden. Es gibt inzwischen sowohl auf Bundes- als auch auf EU-Ebene Bemühungen, überfällige Regelungen herbeizuführen, die bisherige Begünstigung des Bahnlärms abzubauen und in Maßnahmen umzusetzen. Mit der Gründung der ‚Allianz gegen Umweltschäden durch den Schienenverkehr‘ (AGUS), in der sich über 40 Bürgerinitiativen mit Tausenden von Mitgliedern zusammengeschlossen haben, werden die Bemühungen verstärkt, die Rahmenbedingungen in Deutschland und auch im angrenzenden Ausland zu verbessern. Der Bürgerverein Gartenstadt (BIGG) ist Gründungsmitglied dieser Allianz. Die Bürgervereine Gartenstadt (BiGG), Ezach, Eltingen, Silberberg und Magstadt und die Bürgerinitiativen Haldengebiet (HALLIG) und Höfingen haben sich über die AGVL der AGUS angeschlossen.



## **7 Forderungen der AGVL und Begründung**

### **7.1 Vorbemerkung**

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg legt Wert auf die Feststellung, dass sie sich nicht generell gegen den Bahnverkehr richtet – im Gegenteil. Sie unterstützt alle Bemühungen, den Güterverkehr auf die Bahn zu verlagern. Aber sie fordert, dass der Bahnverkehr umweltgerecht für die Anwohner erfolgt, insbesondere, dass eine Gesundheitsgefährdung der Anwohner vermieden wird. Es ist zu unterscheiden zwischen regionsspezifischen Forderungen und überregionalen Forderungen, die nur im Verbund der AGUS durchsetzbar sind.

### **7.1 Regionsspezifische Forderungen**

#### **2.1.1 Verteilung des Güterzugverkehrs**

**Forderung:**

*Wir fordern eine Aufteilung des Güterzugverkehrs von Kornwestheim in Richtung Böblingen/Singen zu gleichen Teilen auf die beiden Alternativstrecken ‚Panoramastrecke‘ in Stuttgart und Korntal – Leonberg – Renningen.*

**Begründung:**

Wie in 1 dargelegt, erfolgte der Güterzugverkehr von Kornwestheim in Richtung Böblingen-Singen bis in die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts über die Panoramastrecke. Die Verlagerung dieses Verkehrs auf die Strecke Korntal – Leonberg – Renningen – Böblingen wurde von der Bahn mit den Baumaßnahmen im Zuge des Baus des S-Bahn-Tunnels in Stuttgart begründet, verbunden mit dem Versprechen, dass der Verkehr wieder zurückverlagert wird. Dieses Versprechen wurde nie eingehalten. Im Gegenteil – inzwischen läuft der gesamte Verkehr über Leonberg. Dies ist den Anwohnern gegenüber zutiefst ungerecht. Sie fühlen sich als Bürger zweiter Klasse.

Wir sehen zwar ein, dass aufgrund betrieblicher Engpässe in Stuttgart nicht der gesamte Verkehr wie früher über die Panoramastrecke laufen kann, aber zumindest in Teilen. Dass dies gut möglich wäre, ist schon daraus ersichtlich, dass im Sommer 2008 ein halbes Jahr lang der gesamte Verkehr dort abgewickelt wurde und deshalb lediglich 8 S-Bahnen täglich in den Stoßzeiten ausfallen mussten.

#### **2.1.2 Lärmschutz an der Strecke - Verwendung von Mitteln von Stuttgart 21**

**Forderung:**

*Wir fordern, dass aus dem Erlös des Verkaufs der Panoramastrecke im Zuge von Stuttgart 21 Mittel für Lärmschutzmaßnahmen für die Strecke Korntal – Leonberg – Renningen – Böblingen zur Verfügung gestellt werden.*

**Begründung:**

Wird die Panoramastrecke in Stuttgart im Zuge von Stuttgart 21 stillgelegt, kann die Stadt Stuttgart die Trasse profitabel verwerten und diese entfällt als Alternativstrecke (siehe 3). Der

Güterzugverkehr wird endgültig und vollständig auf die Strecke Korntal – Leonberg – Renningen – Böblingen verlagert. Es ist recht und billig, dass die Anwohner dieser Strecke für die Übernahme dieser Last wenigstens einen Lärmschutz erhalten. Dessen Finanzierung ist verglichen mit den Gesamtkosten des Projekts Stuttgart 21 und speziell auch zum Erlös der frei werdenden Trasse der Panoramastrecke extrem gering. Ggf. können die Mittel auch wieder vom Bund zurückerstattet werden, wenn die ohnehin vorgesehene Lärmsanierung des laufenden Bundesprogramms durchgeführt wird, d.h. es würde sich lediglich um eine Vorfinanzierung handeln, bis die Strecke an der Reihe ist.

Wie der Lärmschutz konkret aussehen sollte, muss vorher unter Beteiligung der Anwohner geprüft werden. Die besonderen Bedingungen an der Strecke müssen dabei berücksichtigt werden, d.h. der Lärmschutz darf nicht nur an theoretischen Berechnungen ausgerichtet sein (siehe 6.).

### **2.1.3 Betriebliche Einschränkungen**

#### **2.2.3.1 Forderung:**

*Wir fordern die bahnunabhängige Prüfung von betrieblichen Maßnahmen, die eine Reduzierung des Lärms für die Anwohner bewirken können. In erster Linie ist eine möglichst weitgehende Verlagerung des nächtlichen Güterzugverkehrs auf Zeiten während des Tages zu nennen. Aber auch Geschwindigkeitsreduktionen und weitere betrieblich sinnvolle Maßnahmen sind in die Prüfung einzubeziehen.*

#### **Begründung:**

Bisher gibt es für die Bahnbetreiber keinerlei Anlass, den Aspekt des Lärmschutzes bei der Betriebsplanung zu berücksichtigen. Es ist daher anzunehmen, dass vorhandene Spielräume für eine bessere betriebliche Gestaltung nicht genutzt werden. Bei der Planung des Betriebsablaufs dürfen nicht nur rein wirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden, sondern auch die Aspekte des Lärmschutzes. Eine wichtige Unterstützung dieses Aspektes wäre auch die Einführung lärmabhängiger und tageszeitabhängiger Trassengebühren (d.h. es müsste nachts teurer sein als am Tage.)

### **2.1.4 Bauliche Verbesserungen an der Strecke**

#### **Forderung**

*Wir fordern eine bahnunabhängige Prüfung des Streckenzustandes mit dem Ziel, bauliche Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die eine Lärmreduzierung bewirken.*

#### **Begründung:**

Der Streckenabschnitt zwischen Korntal und Renningen ist baulich veraltet. Der schwere Güterzugverkehr beansprucht die Strecke besonders stark, so gibt es z.B. keinerlei Erschütterungsschutz. Die alten Stahlbrücken sind außerordentlich lästige zusätzliche Lärmquellen. Der Oberbau ist alt. Eine Überprüfung von Verbesserungsmöglichkeiten ist unerlässlich. Wir verweisen auf entsprechende Überprüfungsaktionen des Landes Nordrhein-Westfalen.

## **2.1.5 Güterverkehrszentrum im Süden von Stuttgart**

### **2.2.5.1 Forderung / Standpunkt**

*Wir unterstützen die Bestrebungen des Verbandes der Region Stuttgart zur Einrichtung von Güterverkehrszentren im Ballungsraum Stuttgart. Speziell die Einrichtung eines Güterverkehrszentrums im Süden der Region halten wir für sinnvoll.*

#### **Begründung:**

Siehe Regionalplan

## **2.1.6 Gäubahn keine Zulaufstrecke zum Gotthardtunnel**

#### **Forderung:**

*Die Gäubahn ist als Zulaufstrecke für den Güterverkehr zum Gotthardtunnel wenig geeignet. Diese Funktion sollte ausschließlich die neu zu bauende Rheintalstrecke erhalten. Wir unterstützen allerdings ausdrücklich die Forderungen der Oberrhein-Bürgerinitiativen nach einer bürgerfreundlichen Trassierung dieser Strecke.*

#### **2.2.6.1 Begründung:**

Siehe entsprechende Ausführungen der Oberrhein- Bürgerinitiativen.

## **2.1.7 Lärmkartierung gemäß Umgebungslärmrichtlinie der EU**

#### **Forderung:**

*Derzeit erstellen die Gemeinden im Zuge der Umsetzung der EU-Lärmumgebungsrichtlinie Lärmaktionspläne. Sie basieren bei den Bahnlinien auf Lärmkartierungen des Eisenbahnbundesamtes. Die Bahnstrecke Kornwestheim - Leonberg - Böblingen ist bisher nicht kartiert worden, daher wollte die Stadt Leonberg die Bahnstrecke bei ihrem Entwurf des Lärmaktionsplans nicht berücksichtigen. Wir fordern daher, die sofortige Lärmkartierung dieser Bahnstrecke.*

#### **Begründung**

Die dem Entwurf zu Grunde liegende strategische Lärmkartierung basiert auf den Vorgaben der EU-Richtlinie Stufe 1. Die Bahnlinie ist 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 Stufe 1 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 bahnunabhängige 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 besonderem Anlass sowie Ersatzverkehr für die Bahnlinie Stuttgart Hbf

– Vaihingen – Böblingen bei Störungen. Im Güterverkehr ist der Anteil von Bedarfsverkehren und somit die Schwankungen in den Zugzahlen sogar noch erheblich höher.

Davon unanhängig 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 qualifiziertes Fachbüro erfolgen. Die Kosten dafür dürften sich in Grenzen halten, da die Kartierung über entsprechende Computerprogramme erfolgt, welche lediglich mit den entsprechenden Eingangsdaten zu versorgen sind. Die Stadt könnte sogar versuchen, diese Kosten dem EBA in Rechnung zu stellen, da es 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 soweit wie möglich und von vornherein als vollständigen Maßnahmenkatalog zu erstellen. Es ist normalerweise wirtschaftlich günstiger und je früher die Maßnahmen in Angriff genommen werden, umso mehr haben die Bürger davon. Im Jahre 2012 wäre dann lediglich eine Fortschreibung erforderlich.

## **7.2 Überregionale Forderungen**

### **2.1.1 Grundsatz**

Wir unterstützen die Forderungen der Allianz gegen Umweltschäden durch Schienenverkehr (AGUS) und verweisen auf die entsprechenden Äußerungen der AGUS.

### **2.1.8 Worauf es uns besonders ankommt**

#### **2.2.8.1 Kampf an der Quelle**

##### **Forderung:**

*Das wirkungsvollste Mittel, um spürbare Verbesserungen zu erreichen, ist alle technischen Möglichkeiten auszunutzen, um beim Bahnbetrieb möglichst wenig Lärm entstehen zu lassen. Wir fordern daher, das rollende Material und die Bahnanlagen so auszustatten, dass nach dem Stand der Technik so wenig wie möglich Lärm emittiert wird. Dazu sind entsprechend gesetzliche Vorgaben zu machen und zwar sowohl für die Neubeschaffung als auch für die Umrüstung veralteten Materials. Auch marktwirtschaftliche Anreize sind gezielt anzuwenden. Insbesondere folgende Einzelmaßnahmen halten wir für erforderlich:*

- Umrüstung der Güterwagen mit veralteten Graugussbremsen auf Kunststoff-Sohle
- Lärmabhängige Trassengebühren
- Reduktion von Lärmemissionen bei Bauarbeiten/Instandsetzungsarbeiten

##### **Begründung:**

Bisher haben die Lärmemissionen insbesondere des rollenden Materials kaum eine Rolle gespielt, da die gesetzlichen Vorgaben völlig unzureichend waren im Unterschied zu anderen Verkehrslärmquellen. Von allen Verkehrsarten hat die Bahn das größte Potenzial für die Reduktion von Lärmemissionen. Nach dem Stand der Technik wären erhebliche Verbesserungen möglich. So würde z.B. die Umrüstung aller Güterwagen mit veralteten Bremsen auf die K-Sohle eine Verbesserung von bis zu 10 db(A) bringen. Es ist völlig unverständlich, wa-



rum bei der Bahn immer noch Technik des 19. Jahrhunderts eingesetzt wird. Eine überschlägige Rechnung zeigt, dass die Umrüstung sämtlicher deutscher Güterwagen ca. 600 Mio € kosten würde. Angesichts der Gewinne der Bahn AG in Milliardenhöhe ist dies ein vertretbarer Betrag, zumal das Nutzen/Kosten-Verhältnis ist sehr hoch ist, wenn man berücksichtigt, dass davon alle Bahnanlieger von unvertretbar hohem Lärm entlastet würden. Ein erheblicher Fortschritt wären auch lärmabhängige Trassengebühren. Diese Maßnahme wäre sogar kostenneutral umsetzbar. Bei den Flughäfen wird dieses Mittel schon seit langem mit großem Erfolg eingesetzt. Die Einführung dieses wirkungsvollen marktwirtschaftlichen Instruments für den Bahnbetrieb ist ohne größeren Aufwand sehr leicht möglich, da es bereits ein ausgeklügeltes Trassenpreissystem gibt, welches lediglich angepasst werden müsste, d.h. die nötige Infrastruktur steht bereits zur Verfügung.

#### **2.2.8.2 Änderung der gesetzlichen Grundlagen**

##### **Forderung:**

*Wir fordern eine Novellierung der 16. BImSchV. Dabei sollte insbesondere langfristig die Bestandsstrecken den Neubaustrecken gleichgestellt werden, d.h. die Lärmsanierung sollte auf gesetzliche Grundlage gestellt werden. Die Bahnprivilegien müssen abgeschafft (Bahnbonus) und spezielle Regelungen für die Spitzenbelastungen des nächtlichen Güterzugverkehrs eingeführt werden. Die berechneten Werte müssen durch Messungen verifiziert werden. Wir unterstützen einen entsprechenden Vorschlag der Region südlicher Oberrhein und der oberrheinischen Bürgerinitiativen*

##### **Begründung**

Die Lärmgesetzgebung ist im Bereich des Schienenlärms veraltet. Der Schienenverkehr – insbesondere der Schienengüterverkehr hat sich weiterentwickelt. Mangels ausreichender gesetzlicher Vorgaben gab es bisher für die Bahnbetreiber keine Anreize, Lärmemissionen zu reduzieren. Die Bahn hat es sogar in der Vergangenheit verstanden, sich Privilegien bei den Lärmregelungen zu verschaffen. Gesetzliche Grenzwerte gibt es nur für Neubaustrecken. An Bestandsstrecken gibt es bisher keinerlei gesetzlichen Grenzwerte.

Die berechneten Werte geben oftmals nicht die reale Lärmsituation wieder. Daher sollten die berechneten Werte durch Messungen verifiziert werden.

Neue medizinische Erkenntnisse über die Auswirkungen insbesondere von nächtlichem Schienenlärm bleiben bei den gesetzlichen Regelungen bisher unberücksichtigt. Die angewandten Mittelungspegel sind dabei völlig ungeeignet, da Spitzenbelastungen erhebliche Gesundheitsgefährdungen mit sich bringen. Deshalb sollten die Spitzenbelastungen bei der Lärmmessung berücksichtigt werden.

## Anlage 1

### Projekt Nr. 26 - Neue Vorhaben - ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH



#### 1. Verkehrliche Zielsetzung

Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr;  
 Erweiterung der Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen:
  - Horb und Neckarhausen,
  - Rottweil und Neufra,
  - Rietheim und Wurmlingen,
  - Singener Kurve.
- Punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung

#### 2. Projektkennndaten

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 - 160 km/h

Gesamtkosten: 162 Mio. €

#### 3. Projektstand

##### 3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungsbeschluss	Baubeginn	Inbetriebnahme
	Punktuelle "NeiTech Maßnahmen"	abgeschlossen	SV	entfällt	2004	2004
	Horb - Neckarhausen, Rottweil - Neufra, Rietheim - Wurmlingen, Singener Kurve	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2006

- keine

##### 3.2 Bauaktivitäten 2006

- keine

**Auszug aus „Informationen über den Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2007“ des Bundesministeriums für Verkehr**