

## Tunnel- Havarie Rastatt August bis Oktober 2017

## Umgehungsverkehr für Güterzüge über Leonberg

### Eine Bilanz



Bild: Eher selten zu sehende Waggons im Bahnhof Leonberg, aufgenommen am 18.9.2017

Verfasser: Ewald Thoma

mit Unterstützung der Bürgervereine und Initiativen, insbesondere auch durch Herbert Maier von der BI-Bahntrasse Offenburg

Leonberg, Oktober 2017

Internet: [www.agvl-leonberg.de](http://www.agvl-leonberg.de)

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



## 1 Zusammenfassung

Am 12.8.2017 senkten sich die Gleise der Rheintalbahn in Rastatt als Folge der Bauarbeiten für einen neuen Tunnel erheblich ab. Der Bahnverkehr musste sofort unterbrochen werden. Nicht nur der Personenverkehr war betroffen, sondern auch der Güterverkehr. Es mussten Umleitungen für den Güterverkehr gefunden werden. Die Gäubahn ist dafür zwar prädestiniert, aber sie war zu dieser Zeit selbst auch wegen geplanter Bauarbeiten gesperrt. Erst ab dem 6.9. stand sie zunächst teilweise, ab dem 10.9. wieder vollständig zur Verfügung.

Die AGVL hat an 2 Messstellen mit unterschiedlichen Methoden den Güterverkehr in Leonberg gemessen. Bis zu 80 Güterzüge fahren insgesamt täglich auf dieser Strecke, davon ca. 40, wahrscheinlich teilweise deutlich mehr, als Umleitungsverkehr in die Schweiz. In der vorliegenden Bilanz werden die Messergebnisse im Detail dargestellt und erläutert. Diese enorme Menge an Güterzügen zeigt auf, dass die Gäubahn erhebliche zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr besitzt. Diese sollen durch den geplanten Ausbau weiter erhöht werden. Angesichts der Tatsache, dass die Rheintalbahn bereits an der Belastungsgrenze ist und sich deren Ausbau noch sehr lange hinziehen wird sowie der Güterverkehr lt. aktuellem Bundesverkehrswegeplan bis 2025 erheblich steigen soll, liegt es nahe, dass diese Kapazitäten künftig auch für den Normalbetrieb auf der Gäubahn benötigt werden. Diese These wird in dieser Bilanz detailliert belegt.

Damit setzt sich wohl der Trend fort, dass sich speziell die Teilstrecke zwischen dem Güterbahnhof Kornwestheim, Leonberg, Renningen und Böblingen von der ursprünglichen Funktion einer rein lokalen Bahnstrecke zu einer leistungsfähigen internationalen Güterverkehrsstrecke als westliche Güterzugumgehung von Stuttgart (WeGuS) weiterentwickeln wird. Es sei auch erwähnt, dass die WeGuS im Zuge von Stuttgart 21 auch als Ersatzstrecke für den Personenverkehr bei Störungen im Fildertunnel vorgesehen ist.

Daraus leitet sich zwingend die Forderung ab, dass die Bürger vor den Folgen dieses zusätzlichen Verkehrs, insbesondere vor Lärm und Erschütterungen, so schnell wie möglich wirkungsvoll geschützt werden müssen, da es bisher zumindest auf der Teilstrecke Kornwestheim-Renningen keinerlei Schutz gibt. Die schleichende Nutzungsänderung zu Lasten der Gesundheit der Anlieger können wir nicht mehr länger hinnehmen, zumal weder die Bahn AG noch das Eisenbahnbundesamt eine Betriebsgenehmigung für diesen Verkehr vorweisen kann.

Die vorliegende Bilanz geht ausführlich darauf ein, warum und mit welchen Vorgaben dies geschehen soll. Wir fordern bei der Lärmsanierung insbesondere die Anwendung der Grenzwerte, welche bei Neubau oder einer wesentlichen Änderungen gelten (Vorsorgewerte).

Wir betonen ausdrücklich, dass wir nicht gegen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sind. Im Gegenteil: Die Wohngebiete im Raum Leonberg sind sowohl vom Straßenverkehr (A8 / A81 / B295) wie auch vom Schienenverkehr in gleicher Weise erheblich belastet. Zusätzlich zum Lärm bringt der Straßenverkehr noch eine hohe Schadstoffbelastung.

Die Anliegergemeinden und die politischen Mandatsträger, insbesondere die Stadt Leonberg als Mittelzentrum, fordern wir auf, wirkungsvoll und beständig diese Forderungen gemeinsam mit den betroffenen Bürgern zu unterstützen und durchzusetzen. Detaillierte Vorschläge haben wir in unseren Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der Stufe 2 gemacht. Wir streben eine politische Lösung an, so lange die Lärmgesetzgebung veraltet, unzureichend und widersprüchlich ist.

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



## 2 Hintergrund

Am Samstag, 12.8.2017 sackten die Gleise der Rheintalbahn in Rastatt als Folge der Bauarbeiten für einen neuen Tunnel erheblich ab. Der Bahnverkehr musste sofort unterbrochen werden. Zunächst sollte nach Aussage der Bahn die Unterbrechung nur über das Wochenende andauern. Schnell wurde aber klar, dass dies aufgrund der Schwere der Schäden nicht haltbar war. Die Bahn sprach selbst von einer Havarie. Als neuer Termin für das Ende der Sperre wurde der 28.8. genannt. Tatsächlich hat die Sperrung aber dann bis zum 1.10. gedauert. Erst am 2.10. um Mitternacht fuhren die ersten Züge wieder über die notdürftig mit viel Beton wieder hergerichtete Trasse über den teilweise eingestürzten Tunnel.

Diese Havarie war nicht nur für den Personenverkehr, sondern vor allem für den Schienengüterverkehr ein GAU. Denn die Oberrheinstrecke ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung für den Güterverkehr in Deutschland. Bis zu 200 Güterzüge fahren täglich diese Strecke. Für diese musste nun Ersatz geschaffen werden. Die Gäubahn ist normalerweise die mit Abstand beste Umleitungsstrecke in Richtung Schweiz (siehe Bild).

Aber ausgerechnet zum Zeitpunkt der Havarie war auch die Gäubahn aufgrund länger geplanter Bauarbeiten zwischen Böblingen und Horb komplett gesperrt. Für die Bahn AG war dies doppelt peinlich. Sie hatte nicht nur die Folgen des misslungenen Tunnelbaus zu tragen, sondern es war offensichtlich, dass die Bahn AG keinen Plan B für den Güterverkehr hatte, falls bei den riskanten Bauarbeiten am Rastatter Tunnel etwas passiert. Sonst hätte sie während der kritischen Phase der Unterquerung der Rheintalbahn durch die Tunnelbohrmaschine sicherlich keine Baustelle auf der Gäubahn eingerichtet.

Denn nun war das Chaos perfekt. Während der Personenverkehr zumindest provisorisch auf die Straße durch Busersatzverkehr ausweichen konnte, war dies beim Güterverkehr nicht so einfach möglich.

(Die Gäubahn sollte ursprünglich wegen der Bauarbeiten bis zum 10.9. gesperrt bleiben, sie wurde aber aufgrund der Notsituation bereits am 5.9. - zunächst eingleisig - wieder freigegeben. Damit rollten die Güterzüge des Umleitungsverkehrs ab dem 6.9. über die Gäubahn in Richtung Schweiz/Italien.

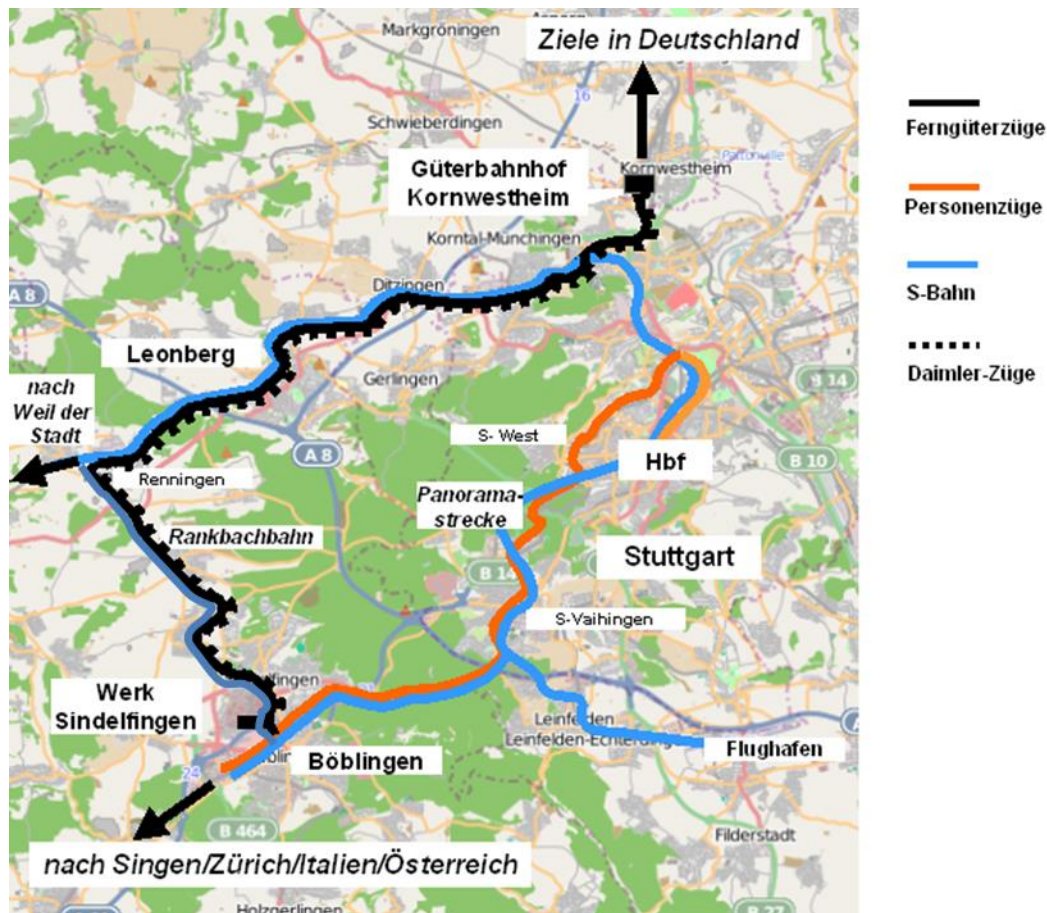


Da wir immer wieder feststellen, dass nicht bekannt ist, dass der Güterverkehr der Gäubahn schon lange nicht mehr über Stuttgart, sondern über Leonberg läuft, sei hier eine Erläuterung der Situation und der Vorgeschichte eingeschoben:

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



Ursprünglich verlief der Güterverkehr der Gäubahn, so wie derzeit immer noch der Personenverkehr, über die so genannte Panoramastrecke im Stadtbereich von Stuttgart. Seit dem S-Bahn-Bau in Stuttgart Ende der 70er-Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde aber der Güterverkehr allmählich auf lokale Bahnstrecken zwischen dem Güterbahnhof Kornwestheim und dem Bahnhof Böblingen verlagert, und somit eine Güter- Umleitung um Stuttgart eingerichtet. Wir nennen sie "Westliche Güterzugumgehung Stuttgart" (WeGuS):



Sie verläuft von Kornwestheim (Güterbahnhof) über Korntal, Ditzingen, Leonberg und Renningen auf der "[Württembergische Schwarzwaldbahn](#)" und dann weiter auf der "[Rankbachbahn](#)" nach Magstadt, Sindelfingen und Böblingen. Erst ab Böblingen fahren die Güterzüge dann wieder auf der eigentlichen Gäubahn. Die Teilstrecke zwischen Renningen und Böblingen wurde im Zuge des Baus der S 60 (mit kommunalen Mitteln!) zwischenzeitlich ausgebaut. Die WeGuS ist somit nahezu durchgehend zweigleisig ausgebaut (nur die Unterquerung der A81 bei Böblingen und eine kurze Strecke zwischen dem Güterbahnhof Kornwestheim und Korntal sind noch eingleisig). Die Kapazität der WeGuS ist somit deutlich erhöht worden. Dies bekamen die Bahnanlieger entlang der WeGuS vom 6.9. – 1.10.2017 bereits deutlich zu spüren.

### 3 Normaler Güterzugverkehr an der WeGuS

Der Güterverkehr auf der Strecke schwankt teilweise deutlich. Zum einen ist er abhängig von der Konjunktur, zum anderen von der Streckenplanung der Bahn AG bzw. von der Bestellung der Trassen durch die Bahnbetreiber. Ein großer Nutzer ist die Daimler AG, welche den Bahnverkehr von/zu ihrem größten Werk Sindelfingen über die WeGuS führt. Diesen Verkehr gab es schon vor der Verlage-

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



zung des Güterverkehrs aus Stuttgart auf die WeGuS. Die Güterzüge müssen die Strecke ab Korntal mit den beiden S-Bahnlinien S6 und S 60 teilen.

Die Bahn AG und Behörden nannten immer wieder unterschiedliche Zahlen hinsichtlich der Anzahl der Güterzüge. Teilweise wurden bis zu 60 Güterzüge pro Tag genannt (z.B. vor vielen Jahren von einem Vertreter der Region Stuttgart). Auch Messungen der AGVL betätigten, dass diese Größenordnung zumindest an einzelnen Werktagen in den letzten Jahren erreicht werden konnte. An den Wochenenden, vor allem an Sonntagen ist der Güterverkehr meist gering.

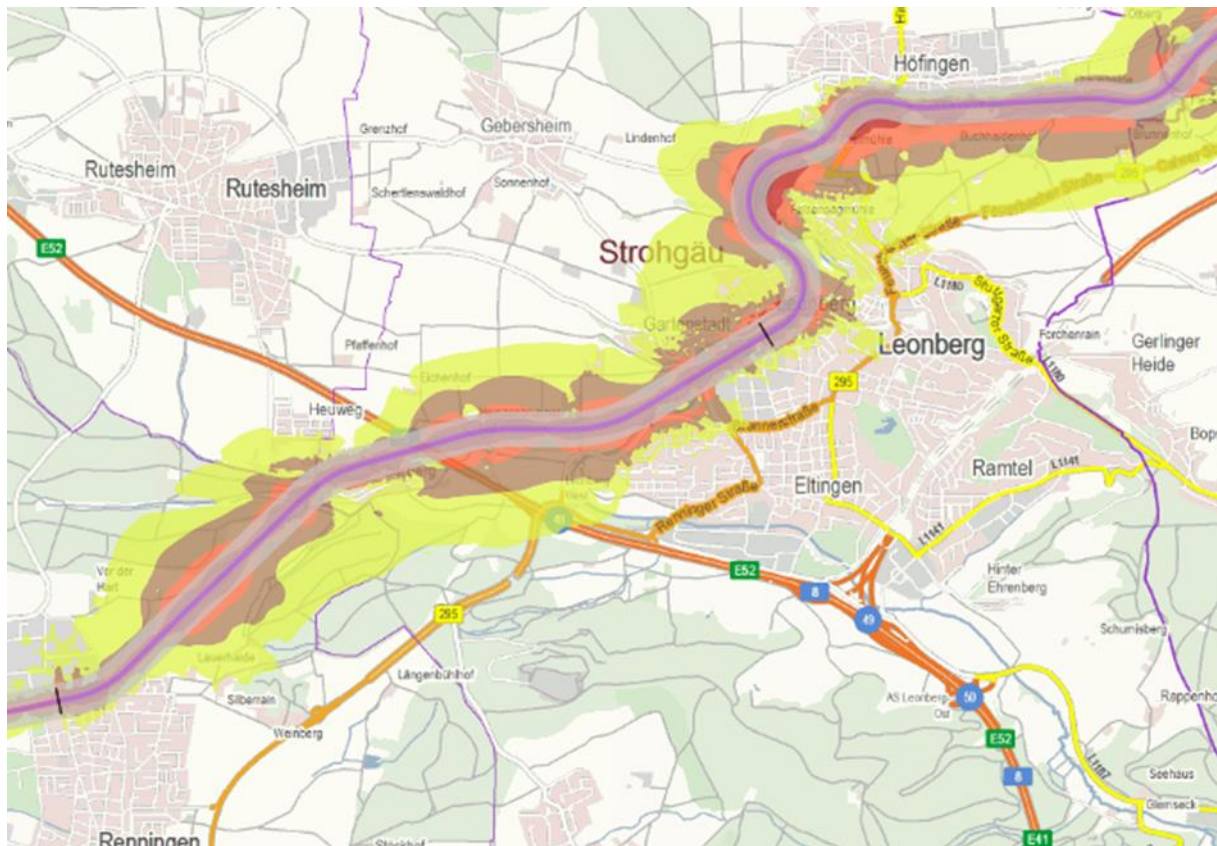
Für Gutachten bei Verwaltungsverfahren liegen die von der Bahn AG genannten Zahlen deutlich tiefer. So wurden für die derzeit noch laufende Lärmaktionsplanung der Stadt Leonberg folgende Zahlen genannt:

Anzahl	tags	nachts	Summe
<b>Güterzüge</b>	21	13	34
<b>S-Bahn</b>	109/112	24/25	133/137
<b>Summe</b>	130/133	37/38	167/171

Die Messungen im Zeitraum vom 2.10. – 15.10., d.h. nach der Umleitungsphase (s.u.), bestätigen, dass die Güterzugzahlen mit bis zu 42 Güterzügen pro Tag tatsächlich höher liegen. Gleiches gilt für die Nacht mit bis zu 16 Güterzügen. Dabei sollte man berücksichtigen, dass die von der Bahn bei Verwaltungsverfahren genannten Zugzahlen üblicherweise Obergrenzen sind, die nicht jeden Tag erreicht werden.

Welchen Belastungen die Bahnanlieger in Leonberg ausgesetzt sind, ist dem folgenden Auszug aus der [Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes](#) (EBA) zu entnehmen. Sie zeigt die Belastung in der Nacht (L<sub>night</sub>). In den gefärbten Gebieten sind 3750 Einwohner betroffen, davon 1920 mit einem Pegel  $\geq 50$  db(A). Der Vorsorgewert liegt nachts bei 49 db(A). Das EBA rechnet dabei mit etwas höheren Zugzahlen als die Bahn AG. Diese Zahlen beruhen auf den Berechnungen nach der Umgebungslärmrichtlinie der EU. In Deutschland wird eine andere Berechnungsformel angewandt (was im Übrigen auch die Unzulänglichkeit und die unnötige Komplexität des Lärmschutzrechtes zeigt).

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



## 4 Verkehr während der Umleitungsphase

Der Verfasser und ein weiteres Mitglied der AGVL führen auf ihren Grundstücken schon seit vielen Jahren Lärmmessungen an der WeGuS durch. Der eine Standort befindet sich im Leonberger Stadtteil Silberberg, nahe der S-Bahn Haltestelle Rutesheim in ca. 30 m Abstand zur Strecke, die andere in der Gartenstadt hinter dem Bahnhof in ca. 80m Abstand. Beide Messstellen haben freie Sicht auf die Strecke (wenn man von Bäumen und Gebüsch absieht). Die Messverfahren sind unterschiedlich.

Die Messstelle in Silberberg misst den Schallpegel in db(A) mit einem Schallpegelmessgerät, welches auch beim Deutschen Fluglärmdienst zum Einsatz kommt. Der Messzyklus beträgt 0,6 Sekunden. Für die Auswertung wird der Mittelungspegel sowie der Maximalpegel einer Minute aufgezeichnet. Da das Grundstück direkt an die Bahnlinie grenzt und ansonsten in einem ruhigen Wohngebiet liegt, dominiert an der Messstelle der Lärm der Bahnlinie alle anderen Lärmquellen mit großem Abstand. Daher lässt sich der Bahnlärm sehr gut herausfiltern. Aus dem Bahnlärm wiederum lassen sich die Güterzüge gut herausfiltern, da es außer den Güterzügen nur noch S-Bahn-Verkehr gibt. Eine Eichung des Messgeräts ist nicht erforderlich, da es nicht in erster Linie um die Ermittlung des Schallpegels geht, sondern nur um die Erfassung der Lärmereignisse. Trotzdem sind die Schallpegelwerte eine wichtige Information, weil damit z.B. festgestellt werden kann, wie die Anteile von leisen und lauten Güterzügen tatsächlich sind.

Die Messstelle in der Gartenstadt erfasst mit einem Messmikrofon laute Lärmereignisse und zeichnet diese auf einem PC als Audio-Datei auf. Mit Hilfe eines speziellen Programms wird die Länge des lauten Ereignisses aufgezeichnet. Nur Ereignisse über 5 Sekunden Dauer werden berücksichtigt. Das Audiofile wird in regelmäßigen Abständen mit Hilfe der freien Software Audacity ausgewertet.

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



Dadurch können die Lärmereignisse, insbesondere die Güterzüge, sehr genau identifiziert werden und weitere akustische Charakteristika ausgewertet werden (Frequenzen, Lautstärken usw.). Mit dieser Methode sind die Güterzug- Durchfahrten insbesondere auch belegbar.

Durch den Einsatz zweier völlig unterschiedlicher Verfahren ist erfahrungsgemäß insgesamt eine hohe Genauigkeit bei den Zugzahlen erreichbar.

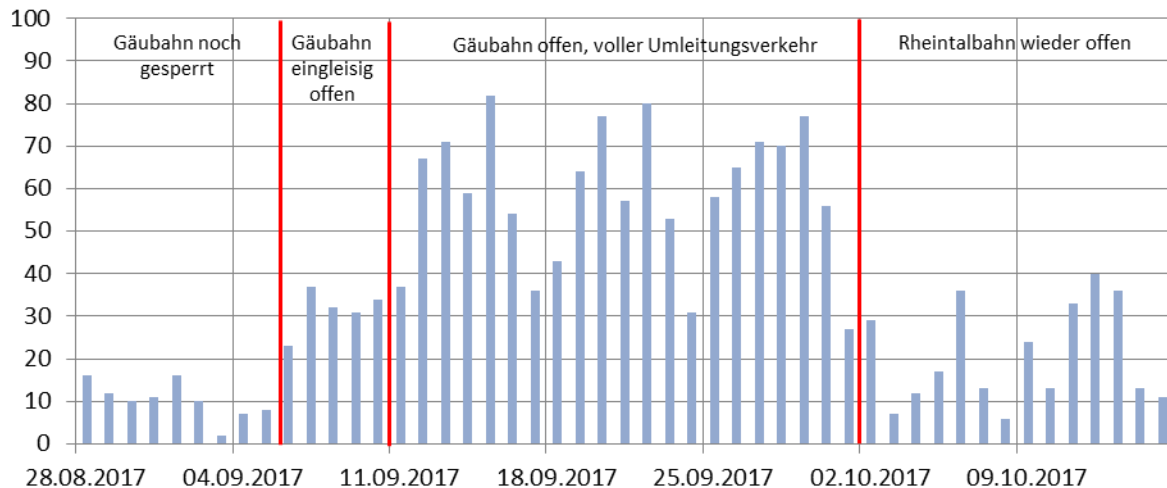
## 5 Ergebnisse der Messungen

### Anzahl der Güterzüge pro Tag

Das folgende Bild zeigt die Anzahl der Güterzüge pro Tag vom 1.9.2017 bis zum 10.10.2017. Der Umleitungsverkehr fand zwischen dem 6.9. und dem 1.10.2017 statt. Vor dem 6.9. war der Güterverkehr wegen der Sperrung der Gäubahn relativ gering, da kein Durchgangsverkehr möglich war. Es fuhren lediglich die Daimlerzüge von nach Sindelfingen und Bauzüge, welche Material an die Baustelle brachten. Ab dem 2.10. stellte sich wieder der Normalbetrieb ein. In den ersten Tagen des Umleitungsverkehrs war die Streckenkapazität noch dadurch begrenzt, dass auf der Baustelle zwischen Böblingen und Herrenberg bis zum 11.9. nur ein Gleis zur Verfügung stand. Dies ist auf der Grafik deutlich zu erkennen.

### Güterzugumleitungen auf der Gäubahn wegen der der Rastatt-Haverie

Anzahl der Güterzüge pro Tag



Die Grafik zeigt auch: Die Kapazität der Gäubahn für den Güterverkehr ist beachtlich, offensichtlich ist sie sogar höher als von der Bahn selbst eingeschätzt. Diese sprach vor dem Umleitungsverkehr davon, dass bis zu 40 so genannte Umleitungstrassen auf der Gäubahn zur Verfügung stehen sollten, d.h. es sollten bis zu 40 zusätzliche Güterzüge fahren. Wie man an dem Vergleich zum Verkehr nach dem 1.10. sieht, dürften es wahrscheinlich deutlich mehr gewesen sein. Schließlich fuhren bis ca. 80 Güterzüge in der Spitze pro Tag. Zum Vergleich: Auf der Rheintalbahn selbst waren nach Angaben der Bahn AG zum Zeitpunkt der Haverie täglich bis zu 170 Trassen angemeldet. Daher ist klar: Die Gäubahn war die Hauptumleitungsstrecke. Sie hat trotz des dichten Takts der S-Bahnlinien S6 und S60 noch erhebliche Reserven.

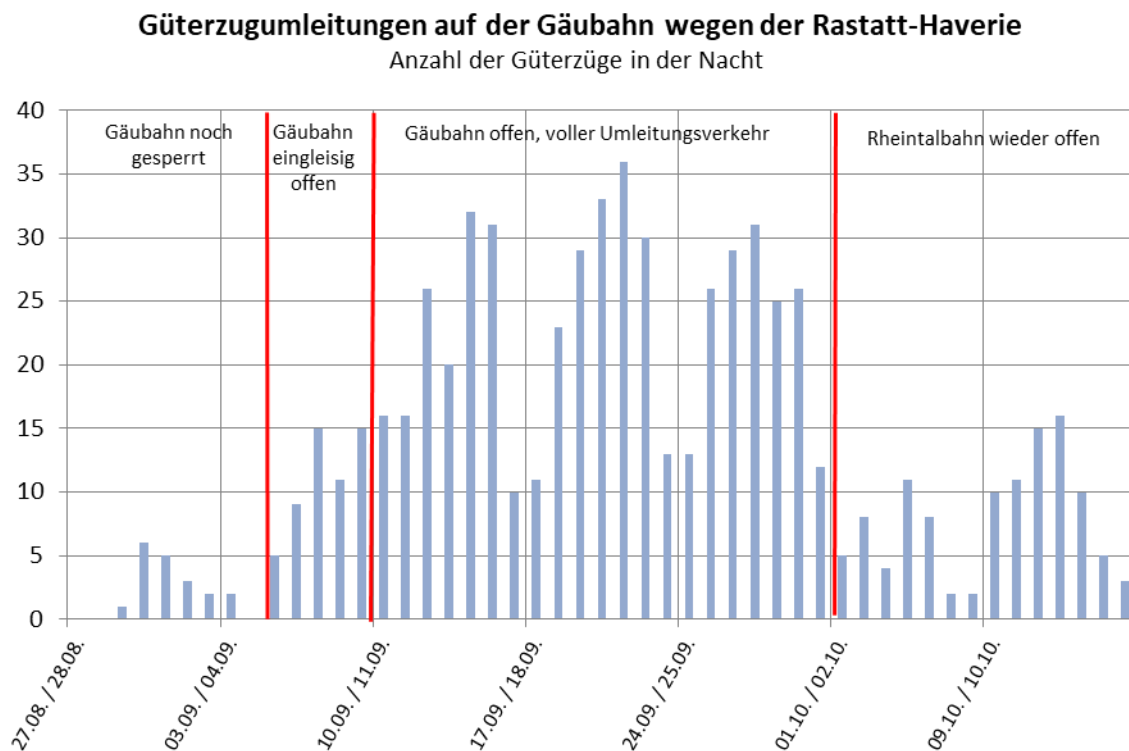
# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



Für die Anwohner war dieser zusätzliche Verkehr natürlich eine erhebliche Zusatzbelastung, insbesondere an den Wochenenden und nachts. Leider hat dies weder die Bahn noch die Öffentlichkeit in der Berichterstattung interessiert. Während die vom Schienenersatzverkehr Betroffenen teilweise sogar entschädigt wurden, zeigte sich die Bahn bei den vom Umleitungsverkehr Betroffenen nicht erkenntlich.

## Anzahl der Güterzüge in der Nacht

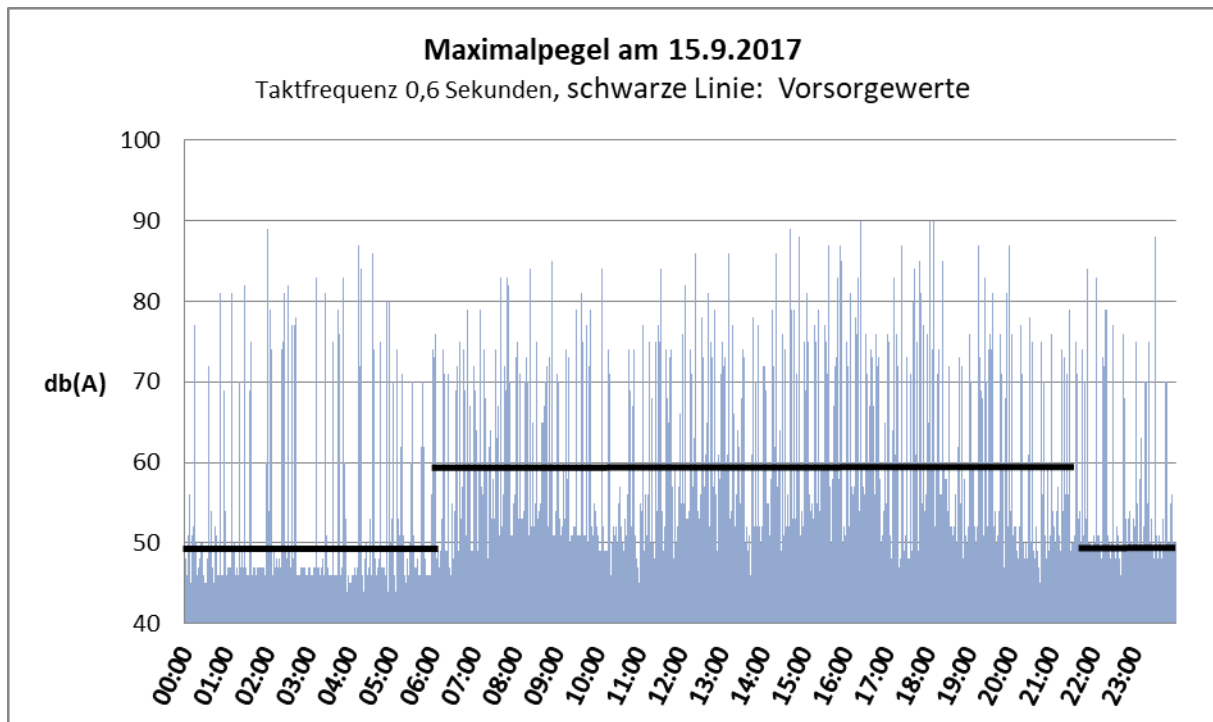
Die folgende Grafik zeigt die Anzahl der Güterzüge in der Nacht. Es ist ersichtlich, dass die Nächte vermutlich nicht voll ausgenutzt wurden. Meistens konzentrierte sich der Verkehr auf einzelne Perioden mit bis zu 5 Zügen pro Stunde.



## Tagesverlauf des Lärmpegels – am Beispiel eines Tages (15.9.2017)

Das folgende Bild macht die hohe Lärmbelastung durch Schienenlärm an der Messstelle Silberberg deutlich. Es zeigt die Maximalpegel in der Taktfrequenz von 0,6 Sekunden am 15.9. 2017. An diesem Tag fuhren ca. 80 Güterzüge (im Detail gegengeprüft durch die Audio-Methode der Messstelle Gartenstadt). Aus dieser Prüfung ergibt sich als Faustregel, dass Pegelspitzen von ca. > 75 db(A) i.d.R durch Güterzüge ausgelöst werden. Die S-Bahnen liegen normalerweise deutlich darunter. Es kann allerdings einzelne Überlappungen zwischen 'lauten' S-Bahnen und 'leisen' Güterzügen geben. Die Anzahl solcher Überlappungen ist jedoch i.d.R. gering.





Das Bild zeigt auch, dass es sehr große Pegeldifferenzen zwischen einzelnen Güterzügen gibt. Die Spanne reicht von 75 bis 90 db(A). Da wir es mit einer logarithmischen Skala zu tun haben, sind dies Größenordnungen. Beim Mittelungspegel über eine Minute ist die Differenz naturgemäß geringer. Der Unterschied beträgt aber immer noch teilweise mehr als 10 db(A). Von der Schallenergie her entspricht eine Differenz von 3 db(A) einer Verdoppelung. Das menschliche Ohr empfindet eine Differenz von 10 db(A) als Verdoppelung. Tatsächlich führen erstaunlich viele relativ leise Güterzüge. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, dass die in der Schweiz zugelassenen Güterwagen schon längst auf leisere Bremssohlen umgerüstet sind und viele Güterzüge komplett aus solchen Güterwagen zusammengestellt waren. Zum Vergleich: Die Vorsorgewerte nach der Immissionschutzverordnung liegen tagsüber in Wohngebieten bei 59 db(A), nachts bei 49 db(A).

## 6 Wertung und Fazit

### WeGuS/Gäubahn als Alternative zur Rheintalbahn

Die Periode der Umleitung der Güterzüge hat gezeigt, dass die WeGuS und die Gäubahn noch erhebliche Reserven für den Güterverkehr aufweisen. Dies gilt insbesondere nachts. Es konnten offensichtlich mehr Güterzüge über die Strecke geschleust werden als von der Bahn zunächst angenommen. Denn die Bahn ging in Pressemitteilungen von 40 (zusätzlichen) Güterzügen aus, welche die Strecke zusätzlich aufnehmen könne. Leider ist uns die genaue Zahl der Güterzüge, die auch ohne den Umleitungsverkehr in diesem Zeitraum gefahren wären, nicht bekannt. Legt man die Angaben der Bahn AG zum Lärmaktionsplan Leonberg mit maximal 34 Güterzügen pro Tag zu Grunde dürften es tatsächlich bis zu 45, möglicherweise sogar aber noch mehr gewesen sein, da nach unseren Messungen die Anzahl der Güterzüge, welche die WeGuS derzeit im Normalbetrieb befahren, recht stark schwankt. Der 'Normalverkehr' kann sowohl noch höher als auch deutlich niedriger sein (z.B. an den Wochenenden). Erstaunlicherweise wurde die mögliche Kapazität auch nicht voll ausgenutzt, denn

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



die Spitzenbelastung von ca. 80 Güterzügen wurde nur an wenigen Tagen erreicht, obwohl lt. vieler Presseartikel ein sehr großer Notstand bestand.

Damit ist klar: Die WeGuS in Verbindung mit der Gäubahn ist eine gute Alternative zur Rheintalbahn für den Nord-Süd-Verkehr in Richtung Schweiz / Italien und zusätzlich nach Österreich. Sie eignet sich somit auch gut als Zulaufstrecke zum Gotthardtunnel.

## Zukünftige Entwicklungen im Güterverkehr

Im Lichte dieser Erfahrung muss daher auch die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs nach den derzeitigen Planungen gesehen werden:

- Die Rheintalbahn ist mit bis zu 200 Güterzügen pro Tag bereits im Normalbetrieb an der Grenze der Kapazität.
- Der Ausbau der Rheintalbahn insgesamt geht nur schleppend voran. Der Rastatter Tunnel wird sich alleine durch die Havarie nach den neuesten Informationen um mindestens 2 Jahre verzögern – wahrscheinlich sogar noch länger. Südlich von Offenburg befindet sich das Projekt noch immer in der Vorplanung (z.B. der Offenburger Tunnel). Bis zum Jahre 2025 ist daher kaum mit einer weiteren signifikanten Kapazitätserhöhung und vor 2035/2040 ist nicht mit der Fertigstellung der Gesamtstrecke zu rechnen.
- Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan geht von einer allgemeinen Steigerung des Güterverkehrs von 30% bis zum Jahre 2030 aus (siehe [Bundesverkehrswegeplan](#)).
- Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Damit muss man mit einer mehr als 30-prozentigen Steigerung auf den Hauptachsen rechnen, was ja auch durch die Rheintalprognosen in etwa bestätigt wird.
- Die Bahn AG selbst geht gemäß der Planfeststellungsunterlagen zum Verfahren der Teilstrecke March-Riegel von einer Steigerung der Zahl der Güterzüge auf der Rheintalbahn von ca. 180 -200 (je nach Streckenabschnitt) im Jahre 2014 auf ca. 320 – 340 pro Tag bis 2025 aus, d.h. es wird eine Steigerung um ca. 140 Güterzüge geben (siehe Anlage)
- Die Gäubahn in Richtung Schweiz ist nach dem [Luganer Vertrag](#) mit der Schweiz und Italien offiziell Zulaufstrecke zum neuen Gotthardtunnel (NEAT) und soll daher ausgebaut werden. Dies ist eine vertragliche Verpflichtung. Der Ausbau erhöht nicht nur die Kapazität für den Personenverkehr, sondern auch für den Güterverkehr. Eine der geplanten Maßnahmen ist z.B. die [‘Singener Kurve’](#). Sie soll ermöglichen, den Bahnhof Singen ohne Fahrtrichtungswechsel („Kopf machen“) zu umfahren. Da in Singen alle Personenzüge halten, profitiert davon de facto nur der Güterverkehr.
- Die Landesregierung fordert inzwischen aufgrund der Havarie, dass künftig gezielt Ersatzstecken für die Hauptachsen ausgebaut werden. Dazu gehört in Baden-Württemberg vor allem die Gäubahn. Siehe [Pressemitteilung des Verkehrsministeriums vom 12.9.2017](#)

Nimmt man all diese Fakten ernst, bedeutet dies, dass die jetzt gemessenen aktuellen Zugzahlen während des Umleitungsverkehrs durchaus in absehbarer Zukunft im Normalbetrieb erreicht werden könnten. Wie oben dargestellt, rechnet die Bahn selbst bis 2025 mit einer Steigerung auf der Rheintalstrecke um ca. 140 Güterzüge. Wo sollen diese Züge fahren? Es liegt nahe, dass die offensichtlich vorhandenen Zusatzkapazitäten der Gäubahn dafür genutzt werden sollen bzw. müssen.

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



## Künftige Entwicklungen beim Personenverkehr im Zuge von Stuttgart 21

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass die WeGuS künftig auch beim Personenverkehr stärker beansprucht werden wird. Zum einen durch die weitere Taktverdichtung der S-Bahn, zum anderen durch ihre Rolle als Ersatzstrecke für den Gäubahn- Personenverkehr und sogar für Verkehr aus Richtung Heilbronn bei Störungen im Fildertunnel nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Dazu folgendes Zitat aus dem [Planfeststellungsbeschluss PF 1.5](#) Seite 233 zur Umleitung des Fernverkehrs in diesem Fall:

*“Aus Richtung Böblingen/Zürich kann der Hauptbahnhof über Renningen-Stuttgart-Zuffenhausen erreicht werden. Aufgrund des Ringverkehrs mit dem Wartungsbahnhof Untertürkheim kann dann trotz der Einfahrt aus Norden die Strecke Richtung Nürnberg erreicht werden. Auch aus Richtung Heilbronn nach Böblingen können die Züge mit Fahrtrichtungswechsel über diese Strecke geleitet werden.“*

Die WeGuS könnte auch bereits lange vor Ende der Bauarbeiten von Stuttgart 21 so genutzt werden, wenn die Gäubahnstrecke (‘Panoramastrecke’) in Stuttgart am Nordbahnhof vom bisherigen Kopfbahnhof wegen der Bauarbeiten im Zuge der S-Bahn-Station Mittnachtstraße planmäßig ‘abgehängt’ werden wird. Da die Verbindung auf den Fildern über den Flughafen sich wahrscheinlich um mindestens 2 Jahre verzögern wird, könnte ein solcher Umleitungsverkehr sehr lange dauern. Diesbezüglich gibt es allerdings auch noch andere Überlegungen, wie z.B. die Züge aus Richtung Zürich bereits in Stuttgart Vaihingen enden zu lassen.

Stuttgart 21 wird also lt. derzeit gültigem Planfeststellungsbeschluss auch zu einer zusätzlichen Belastung der Anwohner der WeGuS führen.

## 7 Forderungen

Vor diesem Hintergrund fordern wir das Eisenbahnbundesamt bzw. die Bahn AG auf, umgehend das Verfahren zur Lärmsanierung für die Strecke zwischen Kornwestheim und Renningen durchzuführen. Dabei sind die Zugzahlen des Umleitungsverkehrs, zuzüglich der durch den Ausbau möglichen weiteren Züge, als Grundlage für die Berechnung der Dimensionierung des Lärmschutzes zu Grunde zu legen. Für den Streckenabschnitt zwischen Renningen und Böblingen fordern wir eine Überprüfung der Prognosezahlen des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau der Strecke im Zuge der Einführung der S 60.

Als Grenzwerte sollten die Vorsorgewerte gemäß der 16. BImSchV herangezogen werden – nicht die üblichen Sanierungsgrenzwerte.

### Begründung:

Entsprechend dem Briefwechsel zwischen unserem Mitglied Herrn Dr. Streibl und der Bahn AG sowie des Eisenbahnbundesamtes kann weder die Bahn AG noch das Eisenbahnbundesamt eine Betriebsgenehmigung für die Strecke zwischen Kornwestheim und Renningen vorlegen, insbesondere nicht für den Güterverkehr. Die Nutzung dieser Bahnstrecke hat sich spätestens seit den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts schleichend, aber gravierend, geändert. Aus einer reinen Stuttgarter Vorortbahn wurde allmählich eine internationale Güterverkehrsstrecke. Zwischen Renningen und Böblingen wurden die Kapazitäten für den Güterverkehr im Zuge der Einrichtung der S 60 im Jahre 2012 bereits erhöht. Die Folgen (= Fernwirkungen) bezüglich des Güterverkehrs blieben im Planfeststellungsverfahren leider komplett unbeachtet. Nun droht, wie oben dargestellt, erheblicher Umleitungsverkehr der

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



Rheintalbahn und eine weitere Kapazitätserhöhung durch den Ausbau der Gäubahn. Diese gravierende Nutzungsänderung erfordert eine ordentliche Betriebsgenehmigung mit entsprechendem Lärmschutz und ist nicht mehr durch den Verweis auf Bestandsschutz gedeckt. Wir verweisen auf entsprechende Urteile in ähnlich gelagerten Fällen.

Auch das Thema Erschütterungen sollte ins Auge gefasst werden, denn es ist bekannt, dass es an der Strecke bereits an einigen Stellen Erschütterungsprobleme wegen ungünstiger geologischer Verhältnisse gibt. Selbstverständlich gehören zu einem besseren Lärmschutz auch Maßnahmen an der Streckeninfrastruktur und an den Fahrzeugen.

Wir betonen ausdrücklich, dass wir nicht gegen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sind. Im Gegenteil: Wir unterstützen vor allem im Sinne von Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Dies darf jedoch nicht ohne die notwendigen Schutzmaßnahmen der Anwohner erfolgen.

Gerade im Raum Leonberg ist es ohnehin 'fast egal', ob die Waren und Personen auf der Schiene oder Straße transportiert werden ; denn sowohl die Autobahnen A8 und A81 sowie die B 295 als auch die Bahnlinie führen zu sehr hoher Belastung der Wohngebiete. Auf den Straßen kommen noch die Belastungen durch enorme Schadstoffemissionen hinzu. Davor müssen die Bürger wirkungsvoll geschützt werden. An der Bahnlinie gibt es (zumindest) zwischen Kornwestheim und Renningen bisher keinerlei Lärmschutz. Auch der Lärmschutz an den genannten Fernstraßen ist ungenügend, weil die Lärmgesetzgebung veraltet (ist) und daher auf die extrem hohen Verkehrsmengen nicht ausgerichtet ist. Wir streben daher eine politische Lösung an, so lange der Gesetzgeber untätig bleibt.

Die Anliegergemeinden, insbesondere die Stadt Leonberg als größte Stadt und Mittelzentrum, fordern wir auf, wirkungsvoll und beständig diese Forderungen gemeinsam mit den betroffenen Bürgern zu unterstützen und durchzusetzen. Detaillierte Vorschläge haben wir in unseren [Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der Stufe 2](#) gemacht.

# Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



## Anlage 1: Auszug aus den Planfeststellungsunterlagen RheintalBahn mit den Zugzahlen

03-FEB-2017 14:52 Von:

An:078192449920

S. 1

### ABS/NBS Karlsruhe – Basel



#### Planfeststellungsabschnitt 8.1, Riegel – March

Strecke 4280 ABS/NBS-km 184,600 – 195,889

gliederung nach Personen- und Güterverkehr für die einzelnen Strecken- und Streckenabschnitte statt.

Weitergehende Erläuterungen hinsichtlich des BVWP 2003 finden sich im Anhang 3 des Erläuterungsberichtes. Des Weiteren kann die räumliche Einordnung des Projekts dem Anhang 2, Einordnung des Vorhabens in Europa, entnommen werden.

Für den Bereich Offenburg – Basel ergeben sich danach folgende Zugzahlen für 2014 und als Prognose Planfall für 2025:

Abschnitt beziehungsweise Korridor	Fernverkehr		Nahverkehr		Güterverkehr		Gesamt	
	2014	2025	2014	2025	2014	2025	2014	2025
Offenburg – Friesenheim	60	64	66	96	182	320	308	480
Friesenheim – Lahr	60	64	66	96	181	320	307	480
Lahr – Ringsheim	60	64	66	76	177	320	303	460
Ringsheim – Kenzingen	60	64	66	76	176	320	303	460
Kenzingen – Riegel	60	64	66	76	176	320	302	460
Riegel - Emmendingen	60	64	66	108	176	320	302	492
Emmendingen - Denzlingen	60	64	70	108	176	320	306	492
Denzlingen – Freiburg	60	64	134	180	176	320	370	564
Freiburg – Bad Krozingen	63	64	80	180	197	339	340	583
Bad Krozingen – Heitersheim	62	64	74	108	196	339	332	511
Heitersheim – Müllheim	62	64	72	108	192	339	326	511
Müllheim – Basel	61	64	51	108	189	335	301	507

Tabelle 1: Zugzahlen 2014 und Prognose Planfall für 2025

In der vorangehenden Tabelle sind die Abschnitte grob abgebildet und die Summe der Züge für alle Gleise im Querschnitt dargestellt (z. B. beinhalten die Zugzahlen zwischen Kenzingen und Buggingen sowohl die Züge auf der RheintalBahn und der bestehenden Anbindung des Güterbahnhofs als auch