

"Mobiltät verbessern - Lärm vermeiden"

Standpunkte zur Westlichen Güterzugumgehung Stuttgart (WeGuS)

Januar 2010





Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung

1 H	listorie	5				
2 A	ussichten	7				
3 Z	usammenhang mit Stuttgart 21	9				
4 L	Lärmsituation an der Strecke					
5 B	Bisherige Maßnahmen					
6 G	Gesetzliche Rahmenbedingungen	12				
	orderungen der AGVL und Begründung					
7.1	Vorbemerkung	13				
7.2	Regionsspezifische Forderungen	13				
7.2.						
7.2.	2 Lärmschutz an der Strecke - Verwendung von Mitteln von Stuttgart 21	13				
7.2.	3 Betriebliche Einschränkungen	14				
7.2.	-					
7.2.	5 Güterverkehrszentrum im Süden des Ballungsraums Stuttgart	14				
7.2.						
7.2.						
7.3	Überregionale Forderungen	16				
7.3.	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					
7.3.						
7.3.	3 Änderung der gesetzlichen Grundlagen	17				
7.3	4 Lärmschutzplan für Güterzugstrecken, die ausgebaut werden sollen	17				



Zusammenfassung

Das vorliegende Papier befasst sich mit den Problemen der Anlieger der Westlichen Güterzugumgehung Stuttgart (WeGuS), insbesondere der Lärmbelastung durch den zunehmenden Güterzugverkehr. Bei der WeGuS handelt es sich um die Bahnstrecke Kornwestheim – Leonberg – Renningen – Böblingen. Diese Strecke hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten allmählich von einer reinen lokalen Bahnstrecke zu einer der wichtigsten internationalen Güterzugstrecken in Baden-Württemberg entwickelt (Zielrichtung Schweiz / Österreich / Italien).

Zukünftig soll diese Strecke als Zulaufstrecke zu dem neuen Gotthard-Basis-Tunnel (Alpentransitstrecke) weiter ausgebaut werden, mit dem klaren Ziel, internationalen Güterverkehr von der Straße auf diese Strecke zu verlagern. Dazu gibt es bereits seit längerem einen Staatsvertrag mit der Schweiz. Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen ist It einer Studie der IHK Stuttgart eine Kapazitätssteigerung der Strecke um ca. 30% möglich. Die Anwohner befürchten deshalb zukünftig eine weitere Steigerung der bereits bestehenden Belastungen. Der Streckenausbau steht auch im Zusammenhang mit dem Vorhaben Stuttgart 21, da im Zuge dieses Vorhabens die Teilstrecke der Gäubahn in Stuttgart zwischen Stuttgart Hbf und Vaihingen ("Panoramastrecke") aufgegeben werden soll. Auf dieser Alternativstrecke wurde früher der Güterzugverkehr Richtung Singen / Schweiz abgewickelt. Es ist nicht einzusehen, dass der Verkaufserlös für diese Trasse ausschließlich Stuttgart 21 zugerechnet wird und nicht teilweise zum Ausgleich der Lärmverlagerung für Lärmschutzmaßnahmen verwendet wird.

Die derzeitige Lärmsituation wird beschrieben und mit entsprechenden Daten belegt. Daraus geht hervor, dass dringender Handlungsbedarf besteht, vor allem den nächtlichen Lärm deutlich zu reduzieren. Dazu wird ein umfangreicher Forderungskatalog vorgelegt. Dieser teilt sich auf in Maßnahmen, die sich direkt auf die Bahnstrecke beziehen (regionale Maßnahmen) und Maßnahmen, die generell darauf abzielen, den Bahnlärm zu reduzieren (überregionale Maßnahmen). Letztere sind nur im Verbund mit anderen Bürgerinitiativen über die Parlamente in Deutschland und der Schweiz oder auf europäischer Ebene durchsetzbar. Die AGVL hat sich daher der Dachorganisation dieser Initiativen, der Allianz gegen Umweltschäden des Schienenverkehrs (AGUS) angeschlossen.

Die regionalen Forderungen sind zusammengefasst:

- Aufteilung des Güterzugverkehrs von Kornwestheim in Richtung Böblingen/Singen zu gleichen Teilen auf die beiden Alternativstrecken "Panoramastrecke" in Stuttgart und Korntal – Leonberg – Renningen
- Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen aus dem Erlös des Verkaufs der Panoramastrecke im Zuge von Stuttgart 21
- Bahnunabhängige Prüfung von betrieblichen Maßnahmen, die eine Reduzierung des Lärms für die Anwohner bewirken können. (z. B. Verlagerung des nächtlichen Güterzugverkehrs auf Zeiten während des Tages. Geschwindigkeitsreduktionen und weitere betrieblich sinnvolle Maßnahmen)
- Bahnunabhängige Prüfung des Streckenzustandes mit dem Ziel, bauliche Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die eine Lärmreduzierung bewirken (z.B. Brückensanierungen, Verbesserung des Oberbaus, usw.)

Die überregionalen Forderungen sind:

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

Zur Westlichen Güterzugumgehung Stuttgart (WeGuS)
Januar 2010



Kampf an der Quelle

Das wirkungsvollste Mittel, um spürbare Verbesserungen zu erreichen, ist, alle technischen Möglichkeiten auszunutzen, um beim Bahnbetrieb möglichst wenig Lärm entstehen zu lassen. Es wird daher gefordert, 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 werden für erforderlich gehalten:

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

Es wird eine Novellierung der 16. BimSchV gefordert. 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. Die AGVL unterstützt einen entsprechenden Vorschlag der Region südlicher Oberrhein und der oberrheinischen Bürgerinitiativen

Lärmschutzplan für alle Güterzugstrecken, die ausgebaut werden sollen
Dieser Plan muss die jeweilige <u>Gesamtstrecke</u> umfassen, d.h. insbesondere auch
diejenigen Streckenteile, die nicht konkret ausgebaut werden. Maßstab darf nur die
beabsichtigte <u>Kapazitätserhöhung</u> der jeweiligen Gesamtstrecke durch Güterverkehr
sein. Diese Forderung betrifft insbesondere die Bestandsstrecke zwischen Kornwestheim
und Renningen als Teilstrecke der WeGuS.

Diese Forderungen werden detailliert begründet. Die AGVL hofft dabei insbesondere auf Unterstützung durch die Anliegerstädte und Gemeinden insbesondere auch die lokalen und regionalen Parlamente (Gemeinderäte, Kreisräte, Regionalparlament). Ein erster politischer Erfolg der Bürgerinitiativen ist die Aufnahme einiger Forderungen in die Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung.

Zur AGVL

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL) ist eine Dachorganisation von derzeit 7 Bürgervereinen bzw. Initiativen im Raum Leonberg. Sie haben sich zusammengeschlossen, um eine Verbesserung der Lärmsituation, verursacht durch Verkehr, zu erreichen. Schwerpunkt ist zunächst das Thema Bahnlärm an der WeGuS. Es geht dabei nicht darum, den Bahnverkehr zu verteufeln – im Gegenteil. Die AGVL unterstützt die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ausdrücklich. Aber die Bahnanlieger dürfen dabei nicht zu kurz kommen. Es müssen alle heutigen technischen und organisatorischen Möglichkeiten ausgenutzt werden, um den Lärm zu reduzieren. Die AGVL wurde am 24.9.2008 gegründet und ist offen für weitere Mitglieder. Die AGVL strebt die Unterstützung der Anliegerkommunen an. Sie wird nach außen durch einen Sprecher und einen dreiköpfigen Vorstand vertreten, der durch einen Beirat unterstützt wird, in welchen die beteiligten Vereine/Initiativen jeweils einen Vertreter entsenden.



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.

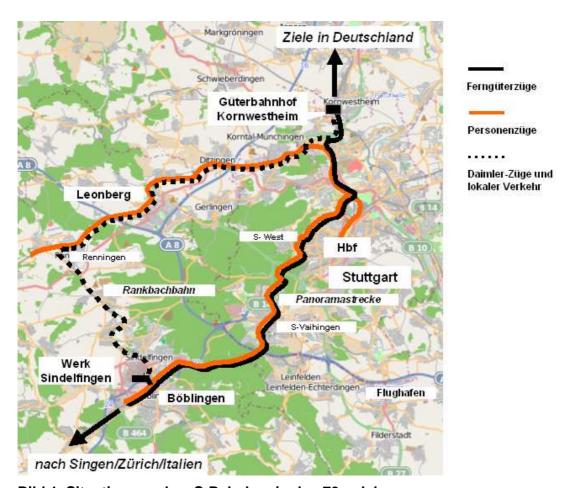


Bild 1 Situation vor dem S-Bahnbau in den 70er Jahren

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 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 als Schiebelok erforderlich ist (im Gegensatz zur Panoramastrecke). Die 'Westliche Güterzug- Umgehung Stuttgart (WeGuS)' in Form der Strecke 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).

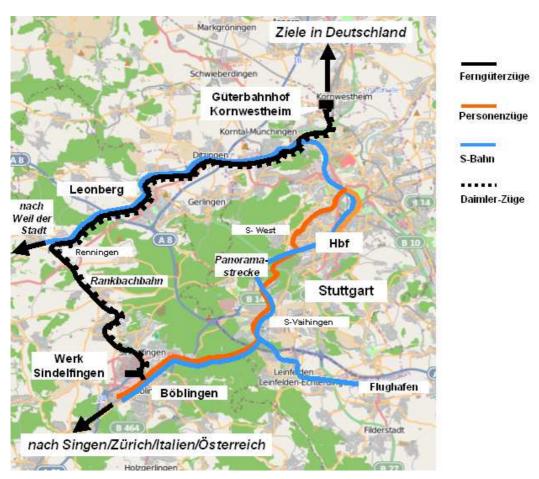


Bild 2 Derzeitige Situation



2 Aussichten

Der Güterverkehr auf der WeGuS 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 Teilstrecke 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.

Auch die Wirtschaft im Raum Stuttgart macht Druck. So hat die IHK Stuttgart im Juni 2009 eine Untersuchung veröffentlicht, in welcher sie Szenarien zum dringenden Ausbaus des Schienennetzes für den Güterverkehr in Baden-Württemberg dargestellt hat. In der Untersuchung wird insbesondere der rasche Ausbau der 3 großen Schienenkorridore mit Engpässen in Baden-Württemberg gefordert. Es sind dies die Oberrheinstrecke, die Gäubahn sowie die Strecke zwischen Stuttgart und Ulm. Komme der Ausbau nicht, würden erheblich Nachteile für die Wirtschaft in Baden-Württemberg befürchtet – so in der Untersuchung der IKH. In der Studie wird insbesondere auch konkret die erwartete Kapazitätserhöhung der Gäubahn für den Güterverkehr durch die bereits geplanten Ausbaumaßnahmen auf 30% beziffert. Leider gibt es keinerlei Zahlen darüber, welche Zusatzbelastungen auf die Anwohner der <u>Gesamtstrecke</u> dadurch zukommen. Es ist zu befürchten, dass der Güterverkehr v.a. nachts erheblich zunehmen wird, da auf der Bestandsstrecke die Netzkapazitäten tagsüber durch den S-Bahnverkehr bereits stark belegt sind.



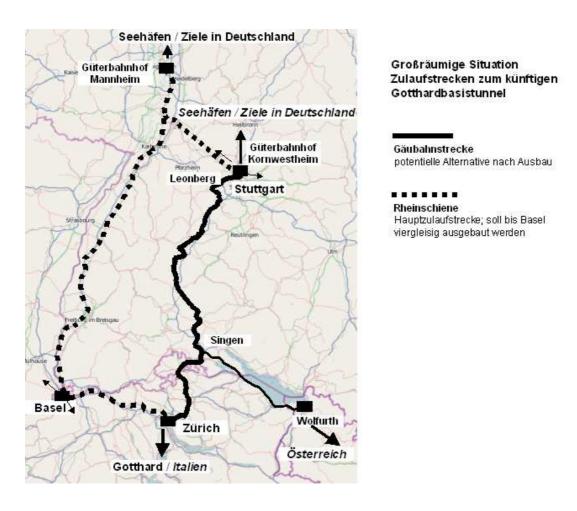


Bild 3 Großräumige Einordnung der Gäubahn als Zulaufstrecke zum Gotthard



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 des 'ehemaligen' Bahngeländes aus, entspricht also einem Wert von ca. 150 Mio €. Der Kaufpreis dient der Finanzierung von Stuttgart 21.

Der auf dieser Strecke bisher laufende Personenzugverkehr soll im Zuge von Stuttgart 21 über den neuen Filderbahnhof am Flughafen geleitet werden. Für die WeGuS bedeutet dies, dass sie den Güterverkehr in Richtung Singen endgültig und komplett aufnehmen muss. Außerdem dient sie lt. Planfeststellungsbeschluss als Ersatzstrecke Personenverkehr, falls es im neuen 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 Panoramastrecke entfällt als Alternative. Die Anwohner der Panoramastrecke in Stuttgart sind dann komplett entlastet - die Lasten des Güterverkehrs sind dagegen endgültig und unwiderruflich auf die Anwohner der WeGuS verlagert.

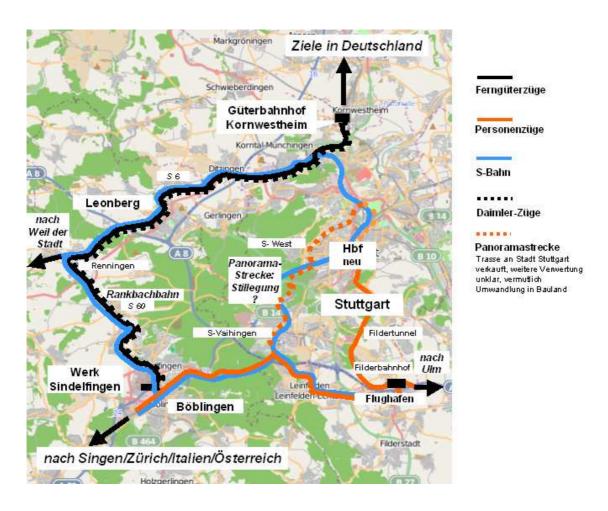


Bild 4 Stuttgart 21 nach den derzeitigen Planungen



Der derzeit stattfindende aufwendige Ausbau der Teilstrecke Renningen-Böblingen muss in diesem Lichte im Zusammenhang mit Stuttgart 21 gesehen werden. Es ist zu bezweifeln, dass der erhebliche Neubauaufwand notwendig gewesen wäre, wenn der Güterverkehr wieder weitgehend auf die Panaramastrecke 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 (n	ur 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 Umleitungsverkehr 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. Wie marode die Brücken sind, ist nicht zuletzt daraus ersichtlich, dass eine Unterführung im Glemstal wegen Steinschlags längere Zeit gesperrt war. Auch bei der Unterführung der Rutesheimer Straße einer vielbefahrenen Straße und Schulweg ist in letzter Zeit Steinschlag aufgetreten.

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 Straßenoder 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 Teilstrecke 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.

Ein erster sichtbarer Erfolg der Bemühungen der Bürgerinitiativen ist die Tatsache, dass mehrere Forderungen inzwischen in die Koalitionsvereinbarung der neune Bundesregierung aufgenommen wurden (siehe Anlage 2).



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 und den darin organisierten regionalen Bürgerinitiativen durchsetzbar sind.

7.2 Regionsspezifische Forderungen

7.2.1 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 die WeGuS.

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 WeGuS 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.

7.2.2 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 WeGuS 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 WeGuS 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 Kapitel 6.).

7.2.3 Betriebliche Einschränkungen

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.)

7.2.4 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.

7.2.5 Güterverkehrszentrum im Süden des Ballungsraums Stuttgart

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 des Ballungsraums halten wir für sinnvoll.

Begründung:

Siehe Regionalplan

7.2.6 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 und siedlungsfernen Trassierung dieser Strecke.

Begründung:

Die Gäubahn führt durch topografisch schwieriges Terrain, durch den Ballungsraum Stuttgart und viele Siedlungen. Sie ist kurvenreich und dadurch relativ langsam. Im Oberrheintal besteht die Möglichkeit, den Güterverkehr auf einer siedlungsfernen neuen Trasse entlang der Autobahn umweltfreundlich und schnell zu führen. Der Nord-Süd-Güterverkehr kann somit dort optimal gebündelt werden. Wir verweisen auf entsprechende Ausführungen der Oberrhein- Bürgerinitiativen.

7.2.7 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 WeGuS 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 von Leonberg. 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 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 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 sollten im Interesse der Bürger 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.

7.3 Überregionale Forderungen

7.3.1 Grundsatz

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

Worauf es uns besonders ankommt:

7.3.2 "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 Lärm wie möglich 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-Verbundsohle
- Lärm- und tageszeitabhängige 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, warum 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 sehr hoch ist, wenn man berücksichtigt, dass davon alle Bahnanlieger von unvertretbar hohem Lärm entlastet würden. Allein die Einsparungen bei den Gesundheitsfolgekosten dürften den Investitionsbetrag beträchtlich übersteigen.

Ein erheblicher Fortschritt wären auch lärm- und tageszeitabhängige 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. Damit wären auch die ausländischen Waggons mit einbezogen.

7.3.3 Änderung der gesetzlichen Grundlagen

Forderung:

Wir fordern eine Novellierung der 16. BlmSchV. 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 gesetzliche 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.

7.3.4 Lärmschutzplan für Güterzugstrecken, die ausgebaut werden sollen

Forderung:



Wir fordern für alle Güterzugstrecken, die ausgebaut werden sollen, einen Lärmschutzplan Dieser Plan muss die jeweilige Gesamtstrecke umfassen, d.h. insbesondere auch diejenigen Streckenteile, die nicht konkret ausgebaut werden müssen. Maßstab darf nur die beabsichtigte Kapazitätserhöhung der jeweiligen Gesamtstrecke durch Güterverkehr sein. Diese Forderung betrifft insbesondere die Bestandsstrecke zwischen Kornwestheim und Renningen.

Begründung:

Nach dem derzeitigen Planungsrecht haben Anwohner von Strecken, die ausgebaut werden sollen nur dann einen Rechtsanspruch auf Einhaltung von Grenzwerten, wenn konkrete Baumaßnahmen wie z.B. ein weiteres Gleis vorgesehen sind. Die dadurch erhöhte Streckenkapazität bezieht sich aber i.d.R. nicht nur auf diese Teilstrecken sondern auf die gesamte betroffene Bestandsstrecke. Die erhöhte Belastung betrifft also nicht nur die konkret ausgebauten Streckenteile sondern in gleicher Weise die Gesamtstrecke. Es ist daher völlig unlogisch und ungerecht, an die Bestandsstreckenteile einen anderen Maßstab anzulegen als an die Streckenteile, die ausgebaut werden. Bei allen Ausbauplanungen sollten daher die Lärmauswirkungen der Gesamtstrecke dargestellt werden müssen. Wie bereits unter 2.2.8.3. gefordert sollte bei der Novellierung der Lärmgesetzgebung ohnehin Bestandstrecken rechtlich Neubaustrecken gleichgestellt werden.

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

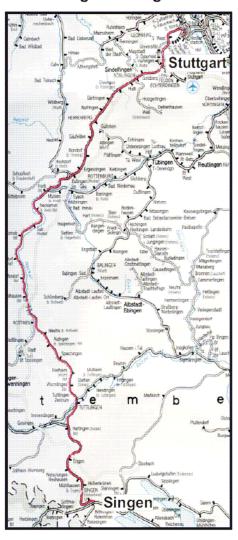
Zur Westlichen Güterzugumgehung Stuttgart (WeGuS) Januar 2010



Anlage 1

Auszug aus "Informationen über den Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2007" des Bundesministeriums für Verkehr

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. Projektkenndaten

Entwurfsgeschwindigkeit: 120 - 160 km/h

Gesamtkosten: 162 Mio. €

3. Projektstand

3.1 Termine, Planungsstand

PFA	Örtlichkeit	Entwurfs- planung	Abschluss FinVe	Datum Planfeststellungs- beschluss	Baubeginn	Inbetrieb- nahme
	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



Anlage 2

Auszug aus der Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung

1188 Wir werden den Lärmschutz verbessern. Wir wollen ein einheitliches Lärmschutz-1189 konzept und eine Anpassung sowie Harmonisierung der Berechnungsgrundlagen 1190 bei den Lärmbelastungswerten. Die Mittel für die Lärmsanierung werden konstant 1191 gehalten.

. . . .

1595 Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt ent-1596 scheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird. Wir 1597 wollen deshalb den Lärmschutz ausweiten. Dazu wollen wir den Schienenbonus 1598 schrittweise reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Gleichzeitig wollen 1599 wir eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung bei der Bahn. 1600

1601 Bei bereits bestehenden Strecken wollen wir das Lärmsanierungsprogramm 1602 Schiene fortsetzen und intensivieren. Dazu wollen wir auch die Möglichkeiten des 1603 technischen Fortschritts bei Fahrzeugen nutzen.