



Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Leonberg Stufe 2 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Leonberg, 29.01.2016

Verfasser:

Ewald Thoma
-Sprecher-
Schwabstr. 22
71229 Leonberg

Mit großer Unterstützung zahlreicher Bürger

“Eines Tages wird der Mensch den Lärm so unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.” (Robert Koch)

Gemeinsam für eine leisere Stadt!

Zusammenfassung

Die Stadt Leonberg hat den Vorentwurf des Lärmaktionsplans Stufe 2 vorgelegt. Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg (AGVL) nimmt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hiermit fristgerecht Stellung.

Leider müssen wir feststellen, dass der vorgelegte Entwurf einen **äußerst minimalistischen Ansatz verfolgt**. Er entspricht nur unzureichend den Vorgaben der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie, welche der Lärmaktionsplanung zugrunde liegt. Er schließt einen Teil des Umgebungslärms von vornherein aus, schränkt die Zahl der Betroffenen, für welche Maßnahmen vorgesehen sind, durch zu hohe Richtwerte erheblich ein und beschränkt sich nur auf Maßnahmen zur Lärm-minderung. Die Ziele der Lärmverhinderung und der Lärmvorbeugung fehlen komplett. Unser Ziel ist eine leisere Stadt. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es einer wesentlich ehrgeizigeren Zielsetzung.

Der vorliegende Entwurf ist eine reine Fachplanung auf der Basis unzureichender Vorgaben. **Die Lärmaktionsplanung ist nicht nur eine fachliche Aufgabe sondern sie muss in ein übergeordnetes politisches Gesamtkonzept eingebettet sein.** Wichtigster Grund dafür ist die Tatsache, dass die Lärmgesetzgebung völlig unzureichend ist. Auch wenn es nicht in der Kompetenz der Kommunen liegt, sollte die Stadt in Zusammenarbeit mit den Mandatsträgern im Land und dem Bund sowie den Bürgern ihre Möglichkeiten nutzen, um über entsprechenden Lobby-Arbeit eine Verbesserung der Lärmschutzgesetzgebung zu erreichen. Es gibt dazu keine andere Alternative, weil die Verkehrslobby in Deutschland eine starke Stellung hat. Aufgrund dieser unzureichenden gesetzlichen Basis gibt es inzwischen einen **harten Wettbewerb um die freiwilligen Lärmschutzmittel**. Gerade solche Städte wie Leonberg, die stark unter dem Lärm internationaler Verkehrswege leiden, haben gute Chancen, an solche zusätzlichen Mittel heranzukommen. Allerdings muss sich Leonberg auch diesem Wettbewerb stellen. **Wer nichts tut, bekommt nichts und wer zu spät kommt bestraft bekanntlich das Leben.**

Die EU-Richtlinie legt nicht nur sehr viel Wert auf die Beteiligung der Bürger sondern auch auf ihre **Mitwirkung**. Der vorliegende Entwurf der Stadt sieht lediglich ein 1-stufiges Beteiligungsverfahren vor. Dies wird diesem Anspruch nicht gerecht. Das sieht auch der Leitfaden des Landes Baden-Württemberg so. Er sieht ein mehrstufiges Verfahren vor. Außerdem weist der Entwurf so viele Lücken auf, dass eine endgültige Stellungnahme für die Bürger noch nicht möglich ist. **Auch unsere Stellungnahme kann daher nur vorläufigen Charakter auf Basis der bisher vorgelegten Daten und Informationen haben.**

Der Entwurf legt als Auslösekriterium für Maßnahmen einen Mittelungspegel von 70 db(A) für den Tag und 60 db(A) für die Nacht fest. **Dadurch werden von vornherein weit über 90% der von Verkehrslärm betroffenen Bürger von Lärm-minderungsmaßnahme ausgeschlossen.** Dies ist nicht hinnehmbar und entspricht nicht den Empfehlungen des Landes und anderer Institutionen, wie z.B. des Umweltbundesamtes oder DIN-Normen. Die EU-Verordnung legt keine Grenzwerte fest. Daher sind die Kommunen frei in der Festlegung von Auslösewerten. Wir schlagen daher vor, kurzfristig für den Lärmaktionsplan Stufe 2 entsprechend der Vorgaben des Landes als Auslösewerte 65 db(A) bzw. 55 db(A) vorzusehen, mittelfristig auf 60 db(A) / 50 db(A) herunterzugehen und als langfristiges Ziel 55 db(A) / 45 db(A) vorzusehen.

Die **vorgelegten Lärmkartierungen** sind eine relativ grobe Grundlage zur Beurteilung der Verkehrslärmsituation im Stadtgebiet. Dies zeigen die Ergebnisse der Kartierungen. Sie zeigen je nach Methode an mehreren Stellen Unterschiede um bis zu ca. 5 db(A). Solche Abweichungen sind sehr hoch. **Daher erscheint die ermittelte Anzahl der vom Lärm Betroffenen flächendeckend mit hoher Unsicherheit verbunden.** Hinzu kommen in Leonberg nicht berücksichtigte spezielle lokale Faktoren, wie z.B. meteorologische oder topografische Bedingungen in Verbindung mit hohem Verkehrsaufkommen der Autobahn und des nächtlichen Güterzugverkehrs. Die Kartierung ist auch unvollständig. **So fehlt z.B. eine Karte des Gesamtlärms, die vollständige Berechnung der Fassadenpegel** nach den deutschen Normen und eine Darstellung der **künftig zu erwartenden Lärmbelastung**. Auch die **Fluglärmkartierung** entspricht nur teilweise der tatsächlichen Realität. Wir beantragen daher ergänzend zum vorliegenden Entwurf eine Überprüfung der Lärmberechnung und die Bereitstellung mit Dokumentation sämtlicher Eingangsparameter und Veröffentlichung im Internet.

Aus dem Entwurf ist nicht ersichtlich, ob und in welchem Umfang die Maßnahmen des Lärmaktionsplans Stufe 1 etwas gebracht haben. Er listet zwar einige Maßnahmen auf, welche seit dem Lärmaktionsplan Stufe 1 durchgeführt wurden, aber vor allem die innerörtlichen Maßnahmen der Stufe 1 sind

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

nahezu identisch wieder in die Stufe 2 übernommen worden. Dies deutet darauf hin, dass davon kaum etwas umgesetzt wurde oder diese Maßnahmen unwirksam sind. Die Lärmaktionsplanung ist ein ständiger Prozess. Daher ist die Erfolgskontrolle ein elementarer Bestandteil jeder Fortschreibung. **Ein Plan, dessen Wirksamkeit nicht kontrolliert wird, macht wenig Sinn.**

Wir begrüßen, dass der vorliegende Entwurf im Soundplangutachten auf die **schwerwiegenden gesundheitlichen und teuren Folgen** von Umgebungslärm eingeht und eine monetäre Bewertung dieser Folgewirkungen versucht wird. Die Gesundheitsgefährdung beginnt allerdings nicht erst bei den Grenzwerten, welche im Entwurf angesetzt werden. Aus medizinischer Sicht geht die Gefährdung bereits bei den Auslösewerten der Kartierung los. Dies bedeutet für Leonberg, dass vor allem in der Kernstadt die Mehrheit der Einwohner durch den Umgebungslärm ein teils hohes Gesundheitsrisiko hinnehmen muss. Im Immobilienbereich sind nicht nur der Wert der Immobilie betroffen, sondern auch die Baukosten bei Neu- und Umbau. **Die hohe Lärmbelastung verteuert das Bauen in Leonberg**, weil entsprechende Normen eingehalten werden müssen. Diese Normen sind notwendig, weil sie wenigstens innerhalb den Gebäuden für einen gewissen Schutz vor Verkehrslärm sorgen. Besser und insgesamt billiger wäre es, die Ursache für Verkehrslärm zu mindern. Verkehrslärm ist jedoch gegenüber anderen Lärmarten privilegiert. Nicht die Verursacher zahlen, sondern die Betroffenen bzw. die Allgemeinheit.

Vor diesem Hintergrund schlagen wir **eine Fülle von Verbesserungen und Ergänzungen der im Entwurf enthaltenen Maßnahmen** vor. Als erstes halten wir es für erforderlich, statt der Aufzählung einzelner Maßnahmen eine **Gesamtstrategie** zu erstellen. Sie muss eine kurz-mittel- und langfristige Maßnahmenplanung beinhalten, bis wann man mit welchen Maßnahmen, wo, welche Lärmpegel unterschritten werden und welche Finanzierungsmöglichkeiten es gibt.

Für die innerstädtischen Straßen schlagen wir zusätzlich zu den im Entwurf genannten Maßnahmen eine ganze Reihe weiterer Maßnahmen vor. So macht es z.B. wenig Sinn, nur kurze Straßenabschnitte oder gar nur einzelne Gebäude zu betrachten, bei denen die Grenzwerte überschritten sind. Vielmehr müssen Maßnahmen für betroffene Straßen durchgängig geplant und umgesetzt werden.

Die Kartierung der Bahnlinie zeigt, dass der **Bahnverkehr** neben dem Autobahnverkehr die stärkste Lärmquelle mit den meisten Betroffenen darstellt. Viele davon müssen sehr hohe Belastungen ertragen. Wichtig ist auch der Blick in die Zukunft. Die Bahn selbst geht von deutlichen Verkehrssteigerungen aus, wobei mögliche Steigerungen durch die die Eröffnung des Gotthard-Basistunnel (Eröffnung in diesem Jahr!) noch nicht berücksichtigt sind. Im vorliegenden Entwurf werden zwar Maßnahmen vorgeschlagen, **aber es wird keine Perspektive aufgezeigt, wann Maßnahmen tatsächlich erfolgen werden**. Der Hinweis darauf, dass die Stadt wegen der Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes nichts tun könne, ist zu wenig. Wir schlagen daher die Gründung einer **Interessengemeinschaft mit den Gemeinden vor, welche an der Güterbahnlinie Neuwirtshaus - Korntal- Leonberg - Böblingen liegen**. Dadurch soll vor allem der politische Druck auf Land und Bund erhöht, werden, um schneller an Lärmschuttmittel zu kommen und den Bahnlärm leiser zu machen. Wir schlagen für die gemeinsame Arbeit der Kommunen eine ganze Reihe von Einzelmaßnahmen vor, die über die im Entwurf enthaltenen Maßnahmen hinausgehen.

Leider findet der **Autobahnlärm** im Entwurf keinerlei Beachtung, obwohl von diesem Lärm aufgrund des oftmals riesigen Lärmteppichs und der speziellen Lärmausbreitungsbedingungen sehr viele Bürger betroffen sind. Wir schlagen dazu eine Reihe von Maßnahmen vor. Diese reichen von Geschwindigkeitsbegrenzungen über das Verbot von Autobahnumleitungen, lärmarmen Belag, die Ertüchtigung vorhandener Lärmschutzeinrichtungen, Ausschöpfen von Rechten aus Genehmigungsverfahren bis hin zu politischen Maßnahmen. Auch auf zunächst vielleicht etwas unrealistisch klingende Vorschläge, wie z.B. spezielle Lärmschutzvorrichtungen an den Steigungsstrecken oder ein Lärmschutzdeckel gehen wir ein. Dabei ist uns besonders wichtig, dass die künftige Verkehrsentwicklung mit einbezogen wird. Die großen Baumaßnahmen 'Verflechtungssstreifen an der A8/A81' und 'B 464 / B295 Lückenschluss' führen zu erheblich mehr Verkehr. **Daher muss auf politischer Ebene darüber verhandelt werden, wie Leonberg davor geschützt werden kann.**

Ein weiterer wichtiger Punkt ist, in Leonberg eine weitere **Verschiebung des Modalsplits** (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) **weg vom Individualverkehr hin zu Fußgänger-, Radfahrer- und öffentlichem Verkehr** zu erreichen.

Völlig vergessen wird im Entwurf, dass die Stadt selbst durch planerische Zuständigkeiten und Maßnahmen sehr viel tun kann, um den Umgebungslärm zu senken oder zu vermeiden. Vor allem dort, wo städtische Einrichtungen (Fuhr- und Gerätepark) selbst Lärmversursacher sind. Dazu

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

haben wir einige Beispiele aufgeführt. Wir schlagen, wie bereits in unserer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stufe 1 vor, dass bei jeder größeren Baumaßnahme bei der Baugenehmigung in der entsprechenden Drucksache des Gemeinderats die Auswirkung auf die Lärmsituation standardmäßig beschrieben und Maßnahmen zur Lärmreduktion berücksichtigt werden. (Ähnlich wie der Pflichthinweis auf die finanziellen Auswirkungen u.s.w). Wir könnten uns auch vorstellen, dass durch eine **städtische Kampagne oder z.B. durch einen Vorschlags- Wettbewerb unter den Bürger** viele unnötige oder zu laute Lärmquellen in der Stadt ausfindig gemacht werden könnten und dadurch ein weiterer großer Beitrag zu dem **angestrebten Ziel** geleistet werden könnte:

Gemeinsam für eine leisere Stadt!

Das folgende Dokument beschreibt ausführlich die aktuelle Situation und unsere Forderungen und Vorschläge an den Lärmaktionsplan für Leonberg.

Inhalt

1	Grundsätzliche Zielsetzung des Lärmaktionsplans.....	6
2	Lärmaktionsplan als politische Aufgabe.....	7
3	Beteiligungsverfahren.....	7
4	Grenzwerte / Auslösewerte für Verkehrswege.....	8
5	Kartierungen.....	9
5.1	Problematik gerechnete – tatsächliche Werte.....	9
5.1.1	Meteorologische Bedingungen.....	9
5.1.2	Topografie.....	10
5.1.3	Wirkung des (nächtlichen) Bahnlärms.....	10
5.2	Genauigkeit der Lärmkarten.....	10
5.2.1	Angesetzte Verkehrsmenge für die Straßenkarten.....	10
5.2.2	Angesetzte Verkehrsmengen für die Schienenkarten.....	11
5.2.3	Abschläge für Lärmschutzeinrichtungen.....	11
5.3	Vollständigkeit der Kartierung.....	11
5.3.1	Karten des Gesamtlärms.....	12
5.3.2	Fassadenpegel nach den deutschen Normen.....	12
5.3.3	Darstellung der künftigen Lärmbelastung.....	12
5.4	Fluglärm.....	13
6	Rückblick Stufe 1, was wurde umgesetzt?.....	15
7	Lärmfolgen einschließlich Kosten.....	15
8	Verbesserungsvorschläge zu den Maßnahmenvorschlägen des Entwurfs.....	16
8.1	Innerörtliche Straßenverkehr.....	16
8.2	Bahnverkehr.....	17
9	Vorschläge für weitere Maßnahmen.....	18
9.1	Erstellung einer kurz-, mittel- und langfristigen Strategie.....	18
9.2	Verbesserung der Lärmgesetzgebung.....	18
9.3	Lärmschutz an der Autobahn.....	19
9.3.1	Geschwindigkeitsbeschränkungen.....	19
9.3.2	Keine Autobahnumleitung durch Leonberg.....	20
9.3.3	Lärmarmer Belag.....	20
9.3.4	Überprüfung und Ertüchtigung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen.....	20
9.3.5	Spezielle Lärmschutzvorrichtungen an den Steigungsstrecken.....	20
9.3.6	Lärmschutzdeckel über die A8.....	20
9.3.7	Ausschöpfen von Rechten aus Genehmigungsverfahren.....	21
9.3.8	Einbeziehung der künftigen Verkehrsentwicklung.....	21
9.3.9	Politische Maßnahmen.....	22
9.4	Veränderung des Modalsplits.....	23
9.5	Planerische Maßnahmen und weiterer Umgebungslärm.....	24
9.5.1	Planerische Maßnahmen.....	24
9.5.2	Lärmreduktion bei Einrichtungen und Geräten der Stadt.....	24
10	Schlussbemerkung.....	26

Vorbemerkung

Gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz hat die Stadt Leonberg einen Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 2 vorgelegt. Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg (AGVL) nimmt hiermit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung fristgerecht Stellung. Diese Stellungnahme erfolgt somit im Namen folgender Gruppierungen:

- Bürgerverein Eltingen e.V.
- Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V.
- Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel e.V.
- Bürgerverein Leonberg-Silberberg e.V.
- Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal e.V. (BiGG)
- Haldengebiet Leonberg Initiativegemeinschaft (HAL.L.I.G.)
- Bürgerinitiative Leonberg-Höfingen

1 Grundsätzliche Zielsetzung des Lärmaktionsplans

Die Lärmaktionsplanung basiert auf der [Umgebungslärmrichtlinie der EU](#). Darin sind die Ziele vorgegeben, welche in allen Mitgliedsstaaten gelten. Diese Richtlinie hat eine wesentlich umfassendere Zielsetzung als der vorliegende Entwurf der Stadt.

Dazu Auszüge aus dieser Richtlinie:

Artikel 1, Ziele

“(1) Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“

Artikel 3, Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

“a) "Umgebungslärm" unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß ausgeht;“

Das Ziel des vorliegenden Entwurfs der Stadt ist lediglich

“Minderung der Lärmbelastung der am stärksten von Verkehrslärm und Schienenlärm betroffenen Personen.“

Somit schließt der Entwurf einen großen Teil des Umgebungslärms aus, schränkt die Zahl der Betroffenen erheblich ein und beschränkt sich nur auf Maßnahmen zur Lärminderung. **Die Ziele der Lärmverhinderung und der Lärmvorbeugung fehlen komplett.**

Unsere Zielsetzung entspricht der EU-Verordnung:

Wir wollen eine leisere Stadt und sehen im Lärmaktionsplan das strategische Mittel, um dieses Ziel zu erreichen. Lärmschutz darf keine Pflichtübung der Verwaltung sein, sondern ist praktischer Gesundheitsschutz und die Möglichkeit, die Lebensqualität der Bürger der Stadt spürbar zu verbessern. Die EU hat den lokalen Ebenen durch die Lärmumgebungsrichtlinie bewusst erhebliche Gestaltungsspielräume gelassen. Diese Spielräume sollten genutzt werden. **Es bleibt der Stadt unbenommen, gerade die von außen ‚aufgedrückten‘ Lärmprobleme wie z.B. Autobahnen, Bundesstraßen oder Bahnlinien offensiv aufzuzeigen und Unterstützung anzumahnen.** Andere Städte machen es vor: Sie resignieren nicht, sondern gehen selbst in die Offensive. Auch im ‚Kleinen‘ sind überall Verbesserungen möglich. Es gibt in Leonberg erheblichen Bedarf und viele Chancen dazu.

Damit ist klar, dass der vorgelegte Entwurf erhebliche Lücken aufweist und nachbearbeitet werden muss, damit die Ziele der Verordnung überhaupt erfüllt werden können. Wir wollen mit dieser Stellungnahme einen Beitrag dazu leisten.

2 Lärmaktionsplan als politische Aufgabe

Der vorliegende Entwurf ist eine reine Fachplanung. Die Fachplanung selbst ist im Großen und Ganzen 'handwerklich' in Ordnung, nicht aber die Vorgaben dafür. Entscheidend sind nicht nur die gesetzlichen Vorgaben, sondern es bedarf eines zusätzlichen politischen Konzepts. Aufgrund der völlig ungenügenden und veralteten Lärmgesetzgebung hat sich in Deutschland ein neuer und knallharter Wettbewerb um öffentliche Mittel zur Lärminderung insbesondere bei internationalen Verkehrswegen entwickelt. Beispiele: Ausbau der Rheintalbahn, Lärmsanierung an den Bahnlinien im Mittelrheintal, Lärmdeckel Böblingen. Dabei geht es inzwischen um Milliardenbeträge.

Das Erfolgsrezept ist dabei fast immer gleich:

- Die betroffenen Bürger nehmen ihr Schicksal selbst in die Hand und bilden Bürgerinitiativen.
- Diese vernetzen sich und arbeiten politisch zusammen.
- Es gelingt ihnen, die eigene Kommune und weitere betroffene Kommunen einzubinden, welche am gleichen Verkehrsweg liegen.
- Die betroffenen Kommunen nehmen dies auf, vernetzen sich ihrerseits und nutzen ihren erheblich höheren Einfluss auf die Länder und den Bund.
- Die Beteiligten sind hartnäckig und machen jahrelang abgestimmte, rollenabhängige Lobbyarbeit und lassen sich auch durch temporäre Niederlagen nicht von ihrem Weg abbringen.
- Auch der juristische Weg wird gegangen, selbst wenn das Risiko zu verlieren hoch ist.

Aktuell gibt es eine rege politische Lärmschutz- Debatte, ausgelöst durch die bevorstehende Entscheidung des Bundestags zum Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel. Alleine das Land Baden-Württemberg will dafür 260 Mio € zur Verfügung stellen, obwohl es eigentlich nicht für Lärmschutz an Verkehrswegen des Bundes zuständig ist. Diskutiert wird in diesem Zusammenhang auch über Lärmschutz-Sondermittel für die großen europäischen Güterbahnhöfe. Auch bei den großen Autobahnen eröffnen sich jenseits des gesetzlichen Lärmschutzes Spielräume. Es ist also derzeit politisch recht viel in Bewegung gekommen. Dies sollten wir zum Wohle der Bürger unserer Stadt ausnutzen.

Leonberg liegt an mehreren internationalen Verkehrswegen (A8, A81, B295, Bahnlinie in die Schweiz) und ist damit geradezu dafür prädestiniert, einen ähnlichen Weg zu gehen. In Leonberg sind wir leider bisher nur bis Punkt 2 gekommen. Wenn wir hier nicht weiterkommen, wird nur eines sicher sein: Wir werden trotz erheblicher Verkehrssteigerung keinen einzigen Euro für Lärmschutz an der Autobahn und der B 295 bekommen und an der Bahn nur eine Minimallösung, vielleicht irgendwann nach 10 Jahren.

Wer nichts tut, bekommt nichts und wer zu spät kommt, bestraft bekanntlich das Leben.

Immerhin konnten wir über unsere intensive bundesweite Vernetzungen im Bahnlärmbereich einen Beitrag dazu leisten, um Gesetzesänderungen zu bewirken, z.B. die Abschaffung des Schienenbonus, lärmabhängige Trassenpreise für Güterzüge (die aber noch nicht wirksam genug sind), Umstellung auf leisere Güterwagen (die aber immer wieder verzögert wird), usw. Diese Erfolge nutzen auch der Stadt Leonberg.

Diese Gesetzesänderungen reichen aber bei weitem noch nicht aus. Um auf diesem Gebiet vorwärts zu kommen, bedarf es weiterer erhebliche Anstrengungen. Verbesserungen sind nur von 'unten' her möglich, da die internationalen Mobilitätsunternehmen keine Veränderungen wollen und ihre politische Macht sehr groß ist.

3 Beteiligungsverfahren

Die EU-Richtlinie legt sehr viel Wert nicht nur auf die Beteiligung der Bürger sondern auch auf ihre Mitwirkung. Dazu Artikel 8 Aktionspläne, Ziffer 7:

„(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung

der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“

Dies bedeutet:

Es geht um **Mitwirkung**. Dies ist mehr als eine ‚normale‘ Beteiligung nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz. Der Leitfaden des Landes Baden-Württemberg konkretisiert diese Vorgaben und sieht ein mindestens 2-stufiges Verfahren in folgenden Schritten vor:

1. Aufstellungsbeschluss
2. Frühzeitige Bürgerbeteiligung
3. Fortgeschrittene Bürgerbeteiligung
4. Beschluss
5. Bekanntmachung

Der vorliegende Entwurf der Stadt sieht dagegen lediglich ein 1-stufiges Verfahren vor. Dies mag bei einer kleinen, wenig von Lärm betroffenen Gemeinde richtig sein, aber nicht für eine so stark betroffene Stadt wie Leonberg. Außerdem weist – wie wir oben dargestellt haben – der Entwurf so viele Lücken auf, welche von der Stadt in Nacharbeit noch gefüllt werden müssen, dass eine endgültige, fundierte Stellungnahme für die Bürger noch nicht möglich ist. **Auch unsere Stellungnahme kann daher nur vorläufigen Charakter auf Basis der bisher vorgelegten Daten und Informationen haben.**

4 Grenzwerte / Auslösewerte für Verkehrswege

Da wir aus zahlreichen Diskussion wissen, dass zu den Grenzwerten / Zielwerten usw. oft große Verwirrung herrscht (siehe auch Informations- Veranstaltung der Stadt am 26. November 2015), versuchen wir hier nochmals eine kurze Beschreibung der Situation und der wichtigsten Fakten aus unserer Sicht:

Die EU-Verordnung legt keine Grenzwerte fest, wohl aber Auslösewerte für die Kartierungen. Kartiert werden muss über den ganzen Tag gerechnet ab L_{den} 50 db(A), nachts L_{night} ab 45 db(A). Weitere Festlegungen gibt es nicht. Zur Erläuterung dieser Lärmindizes verweisen wir auf die entsprechende Anlage des Soundplan- Gutachtens.

Die deutsche Gesetzgebung definiert verbindliche Grenzwerte nur für den Neubau oder eine wesentliche Änderung von Verkehrswegen. An Bestandstrecken gibt es keine einklagbaren Grenzwerte. Es gibt lediglich Obergrenzen, bei deren Überschreitung die gängige Rechtsprechung in jedem Fall von einer Gesundheitsgefährdung ausgeht. Diese liegen in Wohngebieten tagsüber bei einem Mittelungspegel von 70 db(A), Nachts bei 60 db(A). Diese Werte sind inzwischen in verschiedene Vorschriften und Empfehlungen eingegangen und liegen auch den freiwilligen Lärmsanierungsprogrammen des Bundes als Auslösewerte zu Grunde (siehe auch Anlage 1 des Soundplan- Gutachtens). Diese Werte sind somit lediglich **Minimalziele**, die auch ohne Lärmaktionsplanung bereits anzustreben sind bzw. angewandt werden.

Für den Lärmaktionsplanung der Gemeinden gibt es keine verbindlichen Auslöse/Zielwerte. **Dies hat für die Lärmaktionsplanung der Gemeinden den Vorteil, dass sie in der Definition ihrer Zielwerte frei sind.** Es gibt lediglich Empfehlungen des Landes und anderer Institutionen, wie z.B. vom Umweltbundesamt oder auch Lärmschutznormen für andere Zwecke (DIN-Normen, TA Lärm).

Der vorliegende Entwurf setzt wie bereits in der Stufe 1 nur die Minimalziele 70 dB(A) (Tag) und 60 dB(A) (Nacht) als Auslösewerte für Maßnahmen fest. **Diese Auslösewerte sind viel zu hoch und entsprechen nicht den Empfehlungen des Landes Baden-Württemberg.** Die EU-Richtlinie zielt eher auf die Lärmvorsorge – diese muss bereits bei erheblich tieferen Pegeln beginnen. Nicht ohne Grund setzt die Kartierung gemäß EU-Richtlinie bereits bei niedrigeren Pegeln ein. Wir verweisen auf Lärmaktionspläne anderer Städte in Baden-Württemberg, welche deutlich tiefere Auslösewerte ansetzen (z.B. Stuttgart).

Auch das Umweltbundesamt ist ähnlicher Meinung. Laut Umweltbundesamt sind zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. langfristigen Vermeidung erheblicher Belästigungen **bereits für die Lärmaktionsplanung Stufe 1** nachstehende Auslösekriterien für die Aktionsplanung erforderlich gewesen:

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	LDEN	Ln _{ight}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Kriterium ist die Überschreitung einer der beiden Werte - des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{Night} . Das Umweltbundesamt hat hierzu zur Stufe 1 ein entsprechendes Positionspapier herausgegeben, in dem die genannten Auslösewerte anhand des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und dem aktuellen Erkenntnisstand zu den wichtigsten Lärmwirkungsbereichen (Belästigung, Kommunikation, Erholung, Schlaf und Erkrankungen) abgeleitet werden.

Ebenso empfiehlt die Norm DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“¹⁰ als Orientierungswerte für Wohngebiete $L_{day} = 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 45 \text{ dB(A)}$. Keine Lärmaktionsplanung sollte den von sachverständigen Experten in einer Norm niedergelegten Stand der Technik leichtfertig ignorieren.

Wir halten den Ansatz dieser Auslösewerte im Sinne einer guten Lärmvorsorge der Bürger für besser geeignet und empfehlen daher, dass Leonberg diese Ziele zu Grunde legt. Selbstverständlich ist klar, dass diese Ziele nicht von heute auf morgen erreichbar sind. Daher sieht die EU-Richtlinie auch vor, dass die Lärmaktionsplanung strategisch angegangen werden muss und dazu ein kurz- mittel- und langfristiges Konzept erstellt werden sollte. Ein solches Konzept fehlt im vorliegenden Entwurf.

5 Kartierungen

5.1 Problematik gerechnete – tatsächliche Werte

Die Lärmausbreitung ist eine komplexe Sache und führt an manchen Stellen auf den ersten Blick zu überraschenden und irritierenden Ergebnissen. Die Lärmkartierungen sind eine relativ grobe Grundlage zur Beurteilung der Verkehrslärmsituation im Stadtgebiet. Sie können die konkrete Lärmsituation an bestimmten Orten und zu einer bestimmten Zeit nur annähernd wiedergeben. **Wichtige Faktoren wie z.B. meteorologische oder topografische Bedingungen, wie sie gerade in Leonberg besonders stark vorkommen, sollten bei der Lärmaktionsplanung zusätzlich berücksichtigt werden. Davon betroffen sind v.a. die Autobahn und die Bahnlinie.**

5.1.1 Meteorologische Bedingungen

Die A 8 liegt über weite Strecken in einer Senke und die Bahnlinie liegt in einem Tal. Dort haben wir vor allem nachts häufig so genannte Inversionslagen. Die Kaltluft sinkt in die Senken ab. Die Temperatur ist dort tiefer als in der Höhe. Es bildet sich eine so genannte Grenzschicht. Der Lärm wird an dieser meist relativ tief liegenden atmosphärischen Grenzschicht gebrochen bzw. (mehrfach) reflektiert. Dies führt dazu, dass der Lärm viel weiter und stärker hörbar ist als unter ‚normalen‘ Bedingungen. Dabei spielt die Verkehrsmenge eine große Rolle, da die abgestrahlte Schallenergie nicht linear, sondern weit überproportional mit der Verkehrsmenge zunimmt (Autobahn und B 295). Oft sind davon die gesamte Kernstadt und der Stadtteil Silberberg betroffen. Dieses Phänomen tritt besonders nachts und am frühen Morgen auf und ist dadurch für die Anwohner besonders unangenehm und in hohem Maße gesundheitsschädlich. Diese meteorologischen Bedingungen treten in Leonberg sehr oft auf (in nahezu der Hälfte der Tage des Jahres). Die gerechneten Mittelungspegel der Kartierung berücksichtigen diese spezielle Situation nur unzureichend.

Auch bei stärkerem Wind erhöhen sich die Pegel in Windrichtung erheblich. Die dominierende Windrichtung ist bei uns Südwest und daher wird der Lärm der A8 in diesem Fall in die Stadt getragen. Auch dies wird nur unzureichend berücksichtigt. In die Berechnungen geht lediglich der Jahresdurchschnittswert ein und dieser ist in Leonberg relativ gering. Bei geringer Windgeschwindigkeit ist jedoch die Inversionsgefahr hoch, so dass sich die beiden Effekte bei der Anzahl der lauten Nächte summieren.

Wir verweisen auf den Wikipedia-Artikel [Lärmausbreitung](#). Wie stark solche Phänomene wirken können zeigt folgendes Zitat:

„Die wetterbedingte Schwankung des Schallpegels in 500 bis 1000 m Entfernung von einer konstanten Schallquelle kann zwischen 20 und 30 dB betragen.“

Dies entspricht einer Schwankung des Pegels um das 3 bis 9- fache. Paradoxerweise sind davon die nahe an der Autobahn liegenden Anwohner weniger betroffen, weil im Nahbereich die Schallschutzeinrichtungen wirken. Dies führt oft zu Irritationen in der Bewertung der Schallwirkung von hoch belasteten Verkehrswegen.

5.1.2 Topografie

Die ausgeprägte Topografie des Leonberger Stadtgebiets führt auch zu weiteren unangenehmen Verstärkungen in Teilen des Stadtgebiets. So wirken z.B. die Steigungsstrecken der A8/A81 von Leonberg Ost in Richtung Stuttgarter Kreuz sowie der Anstieg der B 295 vom Westanschluss in Richtung Renningen wie 'Lärmtrompeten'. Der Lärm wird von dort ungehindert 'von oben' ohne Bodendämpfung abgestrahlt. Außerdem grenzt im Süden die A8 über weite Strecken unmittelbar an einen Hang. Dort treten Reflexionen auf, welche über die Schallschutzeinrichtungen hinaus in die Stadt wirken können und durch Mehrfachreflexionen am Lärmschutzwall verstärkt werden können, da die Lärmschutzeinrichtungen derzeit wenig absorbierend sind.

Auch die Bahnlinie hat Besonderheiten. Der Grund liegt in der ausgeprägten Tallage, welche den Schall (mehrfach) reflektiert. Außerdem hat die Bahnstrecke sehr enge Kurven und eine hohe Steigung. Das Kurven- Gequietsche und die unter Volllast fahrenden Lokomotiven erzeugen zusätzlichen und besonders unangenehmen Lärm.

Reflexionen werden von den Modellen zwar berücksichtigt, meist aber nur in vereinfachter Form. Die Kurven und die Steigungen werden nur bedingt berücksichtigt.

5.1.3 Wirkung des (nächtlichen) Bahnlärms

Wissenschaftliche Erkenntnisse lassen den Schluss zu, dass speziell der nächtliche Güterzuglärm gesundheitlich ungünstiger ist als gleich hoher Straßenlärm. Die extrem hohen Pegel des relativ kurzzeitigen Lärmereignisses einer Güterzugdurchfahrt haben starke schädliche Wirkungen auf den Organismus. Der Mittelungspegel, der bei der Kartierung verwendet wird, berücksichtigt dies nicht – im Gegenteil. Er mittelt diese Lärmspitzen heraus und gaukelt somit eine wesentlich günstigere Lärmsituation vor, als dies tatsächlich der Fall ist.

5.2 Genauigkeit der Lärmkarten

Die im Entwurf der Stadt vorgelegten Lärmkarten zeigen je nach Methode große Unterschiede. Sie unterscheiden sich an mehreren Stellen um bis zu ca. 5 dB(A). Abweichungen in Höhe von 5 dB(A) sind sehr hoch, denn sie entsprechen nahezu einer Verdreifachung der Verkehrszahlen. Wenn solche Abweichungen vielerorts im Stadtgebiet sowohl im Straßenbereich als auch im Bahnbereich zu beobachten sind, dann erscheint die ermittelte Anzahl der vom Lärm Betroffenen flächendeckend mit hoher Unsicherheit verbunden. Wir weisen zusätzlich zu unseren Ausführungen auf die Stellungnahme von Herrn Dr. Norbert Streibl mit weiteren Details.

5.2.1 Angesetzte Verkehrsmenge für die Straßenkarten

Die wichtigsten Eingangsdaten sind die Verkehrszahlen und diesbezüglich gibt es Anhaltspunkte, welche auf eine Unterschätzung hindeuten:

- Offensichtlich sind eigene Seitenradarmessungen von Dez. 2014 bis Feb. 2015 zur Ermittlung von Verkehrszahlen eingeflossen. Damit ist davon auszugehen, dass unrealistisch niedrige Schwerverkehrsanteile angesetzt wurden. Bekanntlich werden viele Baustellen in den Wintermonaten geschlossen und der dadurch verursachte Schwerverkehr bleibt aus. Offen bleibt ohnehin, an welchen Tagen wie viele Fahrzeuge welcher Art gemessen wurden.
- Analoges gilt für Auswertungen von Ampelschleifen Nov. 2014 bis Jan. 2015.
- Die Auswertung einer Karte des LKW-Durchfahrverbotes zum Zwecke der Lärmberechnung führt mit hoher Wahrscheinlichkeit ebenfalls zu Fehleinschätzungen, weil das Durchfahrverbot erfahrungsgemäß nicht eingehalten wird.

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

- Auf Autobahnen ohne Tempolimit wird eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h angesetzt. Das ist unrealistisch. Im letzten Blitzmarathon wurden bei Leonberg Fahrer mit über 200 km/h gemessen.
- Es gibt deutlich Unterschiede zwischen den Verkehrszahlen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg und den Verkehrszahlen des Soundplan-Gutachtens. Bei der Gebersheimer Straße z.B. hat die Straßenverkehrszentrale beim Monitoring für das Jahr 2014 eine DTV von 16.119 Kfz/Tag auf Höhe der Kreuzung mit der Rutesheimer Straße ermittelt. Im Soundplan-Gutachten sind es dort maximal 13.500 Kfz/Tag. Auch die Straßenkartierung der LUBW verwendet deutlich andere Verkehrsmengen, meist höher als diejenigen des Soundplan-Gutachtens. Leider sind die Verkehrszahlen in der Anlage des Gutachtens nur schwer nachvollziehbar, weil eine verständliche Erläuterung fehlt.

Wir bitten daher, ergänzend zum vorliegenden Entwurf um die Bereitstellung der Lärmberechnungen mit der Dokumentation sämtlicher Eingangsparameter in verständlicher Form. Weiterhin bitten wir, dass diese umfangreichen Unterlagen im Internet zum Download angeboten werden.

Falls keine signifikant verbesserte Berechnungsgenauigkeit nachgewiesen werden kann, so empfehlen wir, im Rahmen der Lärmaktionsplanung zugunsten der betroffenen Bürger eine Sicherheitsmarge in Höhe von 5 dB(A) für Berechnungsunsicherheiten auf die Berechnungsergebnisse aufzuschlagen, um Fehleinschätzungen methodisch zu vermeiden.

5.2.2 Angesetzte Verkehrsmengen für die Schienenkarten

Während die Anzahl der S-Bahnzüge durch den Fahrplan gut zu bestimmen ist, gibt es bei der Zahl der Güterzüge große Differenzen. Die Kartierung des EBA geht von ca. 21 Güterzügen/Tag aus. Die Kartierung gemäß Schall 03 von 34 Güterzügen, basierend auf dem Ergebnis einer Anfrage der Stadt an die DB AG. Bei anderen Anfragen von Gemeinden an dieser Strecke hat die DB-AG auch schon andere Zahlen genannt. Weiterhin gibt es noch zusätzliche Sonderverkehre. So ist die Strecke z.B. bei Störungen auch Ersatzstrecke für die 'Panoramabahn' (Gäubahn zwischen Böblingen - S-Vaihingen und dem Hbf) sowie bei Stuttgart 21, wenn es Störungen im Fildertunnel geben sollte. Private Messungen deuten darauf hin, dass es tatsächlich noch deutlich mehr sein können. Der Güterverkehr ist in der Realität Schwankungen unterworfen, da die Bahn sehr flexibel ihr Streckennetz einsetzt. So gab es z.B. Verlagerungen von der Südbahn (zwischen Friedrichshafen und Ulm) auf unsere Strecke, weil von Österreich aus es über die Schweizer Bodenseebahn eine durchgehend elektrisch betriebene Strecke gibt und daher diese Trasse für die Bahn effizienter war.

Somit ist unser Vertrauen in diese Angaben nicht allzu groß. Da die Güterzüge mit großem Abstand den meisten Lärm verursachen, kommt dieser Zahl eine große Bedeutung zu. Wir schlagen daher vor, für die Kartierung einen Sicherheitszuschlag von 10 Zügen/Tag auf die Angaben der DB-AG anzusetzen oder eine generelle Sicherheitsmarge von 5 dB(A). Die Zahlen des EBA sind ohnehin unrealistisch.

Noch geringer ist unser Vertrauen in die Zahlen, welche als Prognosen angegeben werden. Den größten Unsicherheitsfaktor sehen wir in der möglichen Auswirkung der Eröffnung des Gotthard-Basis-Tunnels (siehe Kapitel 5.3.3).

5.2.3 Abschlüsse für Lärmschutzeinrichtungen

Für Lärmschutzeinrichtungen können in der Berechnung Abschlüsse vom Mittelungspegel vorgenommen werden. Dies kann problematisch sein, weil dabei für die Lärminderungswirkung dieser Einrichtungen i.d.R. Laborwerte angesetzt werden und diese nicht unbedingt der Realität entsprechen. Ein besonders schlechtes Beispiel ist der auf der A8 beim Silberberg angebrachte sogenannte Flüsterasphalt (siehe 9.3.3). Auch Alterungseffekte werden nicht berücksichtigt. Brückenübergänge sind ebenfalls problematisch. Davon gibt es in Leonberg sehr viele (siehe Autobahndreieck und Silberberg). Leider mangelt es an einer guten Qualitätssicherung durch die Behörden. Überprüfungen durch Messungen werden von den Behörden regelmäßig abgewiesen, meist mit dem Hinweis, dass dies nicht möglich sei, weil anderer Umgebungslärm eine Messung verfälschen könnte. Dass dies aber geht, sieht man z.B. daran, dass bei Fluglärm durchaus Messungen durch das Regierungspräsidium durchgeführt werden. Im Übrigen gibt es für Verkehrslärmessungen auch eine DIN-Norm.

5.3 Vollständigkeit der Kartierung

5.3.1 Karten des Gesamtlärms

Die Kartierungen des vorgelegten Entwurfs sind zwar sehr umfangreich, aber trotzdem nicht vollständig. So fehlt z.B. eine Gesamtlärmkarte einschließlich der Zahl der Betroffenen. Selbst nach der minimalen Zielsetzung des Entwurfs, ist es möglich, dass dadurch nicht alle besonders betroffenen Anwohner bzw. Lärmschwerpunkte mit Pegeln über 60 db(A) bzw. 70 db(A) identifiziert wurden. Außerdem ist eine solche Karte für die Bürger die Karte mit der größten Aussagekraft. Denn die Bürger hören den Gesamtlärm, nicht den Einzellärm.

5.3.2 Fassadenpegel nach den deutschen Normen

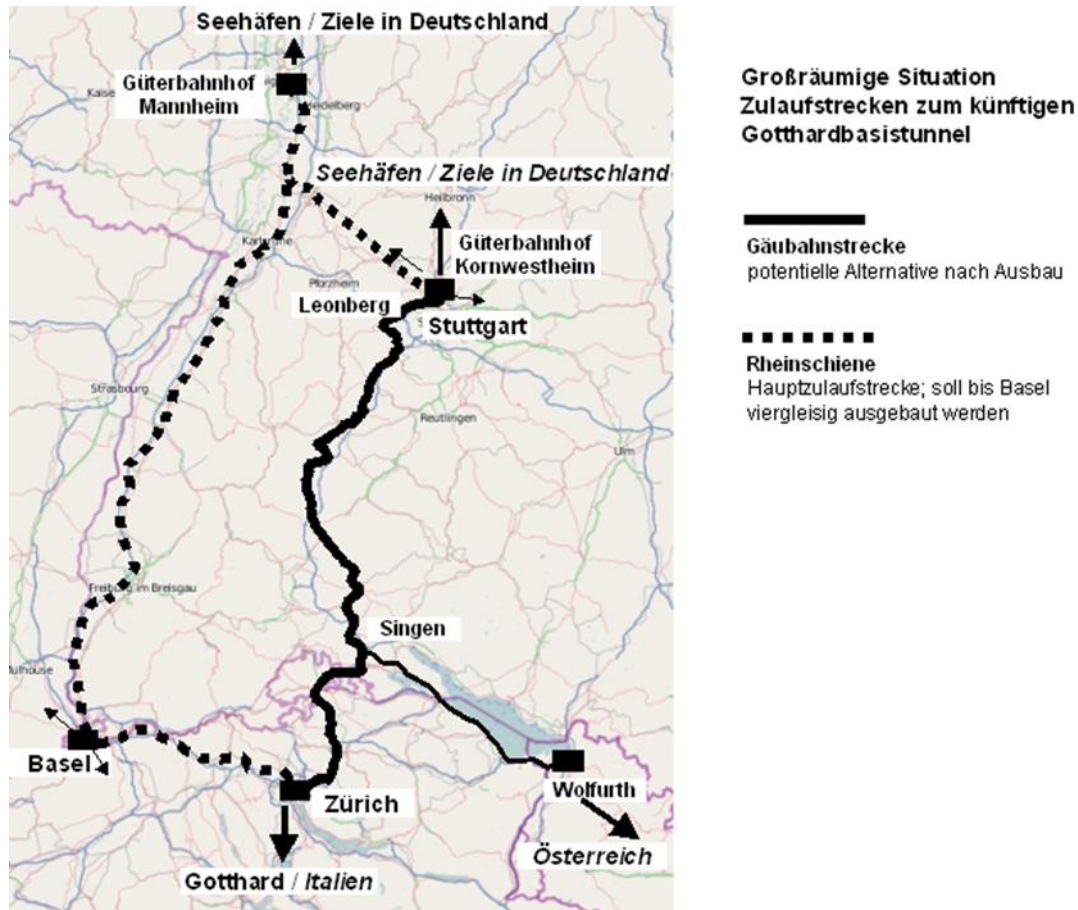
Im Gegensatz zu den von der LUBW und dem EBA im Internet verfügbaren Karten nach der EU-Norm zeigen die von Soundplan erstellten zusätzlich Karten die Fassadenpegel nur für Pegel > 60 db(A) bei Nacht und >70 db(A) bei Tag. Dies entspricht nicht der Intension der EU-Verordnung, nachdem die Kartierungen ab 45 db(A) bei Nacht und ab 50 db(A) durchgehend bis zu den Fassadenpegeln dargestellt werden sollten. Die Bürger können sich daher nur grob informieren, welche Pegel an ihrem Haus vorhanden sind, wenn sie unter den im Entwurf festgestellten Pegeln liegen. Damit haben weit über 90% der Betroffenen eine unvollständige Information.

5.3.3 Darstellung der künftigen Lärmbelastung

Leider fehlt eine Kartierung der voraussichtlichen künftigen Verkehrsbelastungen. **Damit ist es - entgegen der Vorgaben der EU-Verordnung- nicht möglich, Vorbeugung zu betreiben.** Denn nur wenn man weiß, welche künftigen Belastungen auf die Stadt zu kommen, kann man vorbeugen bzw. überhaupt vernünftig planen. Dies ist in Leonberg vor allem bei den Autobahnen und der Bahnlinie sehr wichtig, weil absehbar ist, dass dort eine erhebliche Steigerung des Verkehrs zu erwarten ist.

Die Prognosen des Regierungspräsidiums aus den beiden Bauvorhaben ‚Verflechtungsstreifen A8/A81‘ und ‚Lückenschluss B 295‘ lassen vermuten, dass der Verkehr im Autobahnabschnitt Leonberg Ost bis Leonberg West bzw. Rutesheim bis 2025 erheblich zunehmen wird und der LKW-Anteil sich deutlich erhöhen wird. **Leider weigert sich sowohl das Regierungspräsidium als auch das Ministerium bisher trotz mehrfacher Nachfrage, konkrete Zahlen zu nennen. Wir gehen von einer Erhöhung von bis zu 40.000 Kfz/Tag aus.** Dies entspricht fast dem Verkehr einer zusätzlichen Autobahn und wird den Lärmpegel vor allem für weiter von der Autobahn entfernt wohnende Einwohner nochmals spürbar erhöhen bzw. den Lärmteppich in jetzt noch einigermaßen ruhige Gebiete deutlich ausdehnen. Die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen sind in diesen Entfernungen unwirksam, d.h. der Zusatzlärm ‘schlägt voll durch’.

Auch bei der Bahnlinie ist mit einer deutlichen Steigerung vor allem des stark belastenden Güterverkehrs zu rechnen. Dies zeigen aktuelle Prognosen der Bahn AG. **Ein großer Unsicherheitsfaktor ist dabei, wie sich die Eröffnung des Gotthard-Basis-Tunnels im nächsten Jahr auf unsere Strecke auswirken wird.** Die Rheintalbahn ist lt. Informationen der Bahn AG zwischen Offenburg und Basel bereits heute überlastet. Der Ausbau ist zwar geplant, aber bis die Ausbaustrecke in Betrieb genommen wird dauert es noch sehr viele Jahre bzw. Jahrzehnte (siehe aktuelle Bundestagsvorlage Offenburg-Tunnel). Die Gäubahn bietet sich als Ausweichstrecke geradezu an, v.a. nachts, und damit würden solche zusätzliche Güterzüge durch Leonberg fahren. Die folgende Karte zeigt diese Situation:



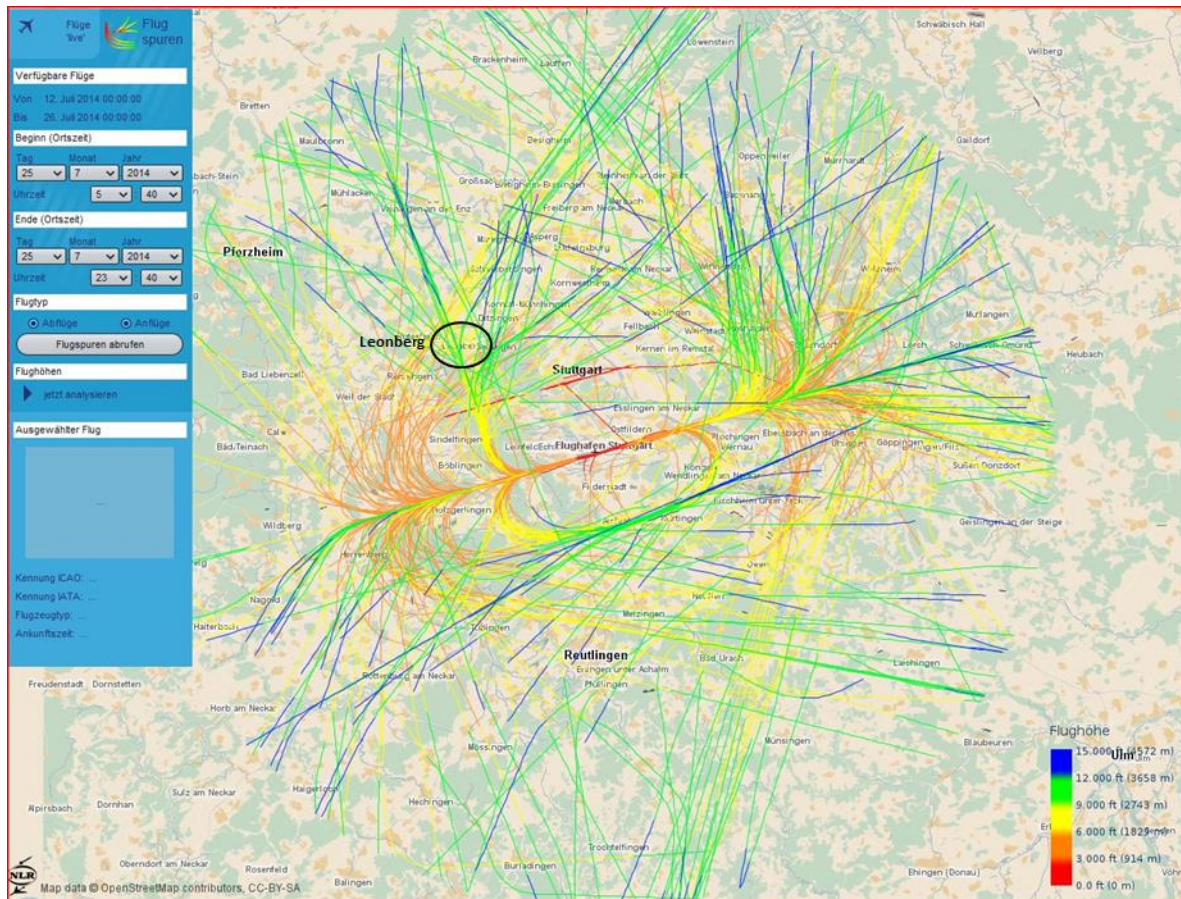
Vor diesem Hintergrund beantragen wir die Einholung realistischer Prognosen bei den Baulastträgern der internationalen Verkehrswege und die Erstellung von Prognosekarten sowie die Ausrichtung der Lärmschutzmaßnahmen an diesen Prognosen einschließlich eines Sicherheitszuschlags.

5.4 Fluglärm

Der Entwurf berücksichtigt den Fluglärm des Rettungshubschraubers am Krankenhaus, allerdings offensichtlich nur die vorgeschriebenen Flugrouten. Leider hält sich der Rettungshubschrauber nicht immer daran. Davon ist z.B. die Gartenstadt betroffen. Wenn dies der Fall ist, fliegt der Hubschrauber sehr tief und verursacht entsprechend starken Lärm. Wir bitten, darauf zu achten, dass dies nur in wirklich begründeten Notfällen geschieht und nicht beinahe täglich.

Der Stuttgarter Flughafen liegt zwar ca. 15 km von Leonberg weg, aber je nach Windrichtung erfolgen die meisten Starts und viele Landungen in/von Richtung Norden / Nordwesten und damit über den Leonberger Luftraum. Dazu die Karte der Flugspuren vom 25.7.2014 der Deutschen Flugsicherung, welche einen deutlichen Schwerpunkt über Leonberg zeigt:

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)



Je nach Flughöhe, Flugzeugtyp, Anzahl, Tageszeit und Wetter, kann dies zu spürbaren (Zusatz)Belastungen führen. Die Piloten sind prinzipiell in der Wahl ihrer Flugroute frei. Dies nutzen sie durchaus mal aus. So kommt es vor, dass Flugzeuge so tief fliegen, dass sie so laut sind wie ein Güterzug in 80 m Entfernung (durch Messungen mit Audiodaten belegbar).

In den Monaten April, Mai und Juni 2011 hat es Messungen des Fluglärms beauftragten des Regierungspräsidiums auf dem Dach der August-Lämmle-Schule mit einem Messradius von 4 km gegeben, welche deutlicher Belastungen gezeigt haben (siehe Anlage). Im Mai 2011 wurden immerhin 647 Flugbewegungen mit einem Pegel über 55 db(A) gemessen, d.h. pro Tag im Durchschnitt 21 Flüge, darunter einzelne Flugbewegungen mit Spitzenwerten bis zu 85 db(A). Kritisch sind vor allem die Tagesrandbereiche. Zu dieser Zeit häufen sich die Flüge. Leider kam der Fluglärmbbeauftragte jedoch zum Schluss, dass die Belastungen nach Gesetzeslage unerheblich seien und daher kein Handlungsbedarf bestünde. Natürlich wird in den meisten Stadtteilen Leonbergs die Fluglärmbelastung nicht als das gravierendste Lärmproblem empfunden angesichts der noch erheblich höheren Belastung durch Straßen- und Bahnlärm. **Trotzdem darf man diese Belastung nicht einfach ignorieren, weil sie den bereits hohen Lärmpegel im Sinne des Gesamtlärms noch weiter erhöht.**

Im Übrigen zeigen diese Messungen nicht nur den Fluglärm, sondern auch den Umgebungslärm ohne Berücksichtigung des Fluglärms. **Messungen des Straßenlärms sind also durchaus möglich und als Verifikation sinnvoll.** Es fällt auf, dass der gemessene Lärmpegel Tag und Nacht in etwa gleich hoch ist – im Gegensatz zu den Kartierungen. Tagsüber wird der gerechnete Pegel anscheinend überschätzt, nachts unterschätzt. Es liegt nahe, dass dies am Lärm der Autobahn liegt, der besonders Nachts kritisch zu werten ist. Immerhin liegt der nächtliche Pegel bereits über dem Lärmvorsorgewert, der beim Neubau einer Straße angewandt wird (siehe Kapitel 5.1).

Derzeit ist eine Novellierung des Luftverkehrsgesetzes im Gesetzgebungsverfahren. Dabei könnte es u.U. eine gewisse rechtliche Verbesserung dadurch geben, dass bei Änderungen der Flugrouten nicht nur die Betroffenen in der Lärmschutzzone beteiligt werden müssen, sondern auch außerhalb und dass dafür eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehen werden muss. Hintergrund: Die EU hatte diesbezüglich ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Dies könnte durchaus für Leonberg in der Zukunft eine Rolle spielen. Wir bitten daher, den Fluglärm durch den Stuttgarter Flughafen künftig im Blick zu haben - insbesondere wenn sich Flugrouten ändern sollten.

6 Rückblick Stufe 1, was wurde umgesetzt?

Im Jahre 2009 hat die Stadt Leonberg den Lärmaktionsplan Stufe 1 beschlossen. Der vorliegende Entwurf ist der Entwurf für die Stufe 2, stellt also die erste Fortschreibung dar. Der Entwurf listet zwar einige Maßnahmen auf, welche seit dem Lärmaktionsplan Stufe 1 durchgeführt wurden, aber es fehlt an der Qualitätskontrolle. Es ist nicht ersichtlich, ob und wo diese Maßnahmen zu einer Senkung der Lärmpegel geführt haben. Wir bedauern daher, dass das in Stufe 1 ursprünglich vorgesehene Lärmüberwachungssystem nicht umgesetzt wurde.

Die innerörtlichen Maßnahmen der Stufe 1 sind nahezu identisch wieder in die Stufe 2 übernommen worden. Dies deutet darauf hin, dass davon kaum etwas umgesetzt wurde oder diese Maßnahmen unwirksam sind.

Erfreulich ist dagegen, dass der Altstadtunnel nicht mehr als Maßnahme zur Lärmreduktion aufgeführt ist (Begründung siehe Stellungnahme zu Stufe 1).

Erfreulich ist auch, dass es das von uns in der Stufe 1 geforderte und ursprünglich abgelehnte LKW-Durchfahrtsverbot über den Umweg des Luftreinhalteplans inzwischen doch gibt. Allerdings haben wir den Eindruck, dass es nicht wirksam kontrolliert wird. Hier gibt es Verbesserungsbedarf. Die Durchfahrtsverbote sollten auch in die Navigationssystemen eingepflegt werden, damit die LKW-Fahrer Bescheid wissen.

Insgesamt ist festzuhalten: Es ist unklar, ob der Lärmaktionsplan Stufe 1 überhaupt etwas gebracht hat. Die Lärmaktionsplanung soll entsprechend der EU- Verordnung ein ständiger Prozess sein. Mindestens alle 5 Jahre muss er ohnehin fortgeschrieben werden. Daher ist die Erfolgskontrolle ein elementarer Bestandteil jeder Fortschreibung. Ein Plan, dessen Wirksamkeit nicht kontrolliert wird, macht wenig Sinn.

7 Lärmfolgen einschließlich Kosten

Wir begrüßen, dass der vorliegende Entwurf im Soundplangutachten auf die schwerwiegenden gesundheitlichen und teuren Folgen von Umgebungslärm eingeht und eine monetäre Bewertung dieser Folgewirkungen versucht wird. Wir haben dazu noch folgende Ergänzungen:

Die Gesundheitsgefährdung beginnt nicht erst bei den Grenzwerten nach Richterrech (70 db(A) bei Tag, 60 db(A) bei Nacht). Aus medizinischer Sicht geht die Gefährdung bereits bei den Auslösewerten der Kartierung los. Zitat eines Lärmwirkungsforschers:

‘Alles was auf den Karten farbig ist, ist gefährlich‘.

Dies bedeutet für Leonberg, dass vor allem in der Kernstadt die **Mehrheit der Einwohner durch den Umgebungslärm ein teils hohes Gesundheitsrisiko hinnehmen muss**. Weiterhin ist zu erwähnen, dass es wissenschaftliche Hinweise gibt, dass die Liste, der durch Lärm verursachten Krankheiten und Störungen wesentlich umfassender ist, als bisher angenommen. So werden inzwischen nicht nur die Herz-Kreislauferkrankungen genannt, sondern auch Depressionen, Niereninsuffizienz, Demenz, Diabetes, Entwicklungsstörungen bei Kindern oder bestimmte Krebsarten.

Gerade in Leonberg hört man oft von Betroffenen, dass z.B. die Autobahn oder die Güterzüge schon recht laut sind, aber man könne sich daran gewöhnen und dann sei alles nicht so schlimm. Wir hätten ja schließlich auch Vorteile von der guten Verkehrsanbindung. Letzteres stimmt zwar, **aber leider ist dieser vermeintliche Gewöhnungseffekt nur ein subjektiver Eindruck** und dieser Vorteil teuer erkaufte. Das Ohr ist immer wach, der Körper reagiert daher immer und daher besteht für die meisten Einwohner Leonbergs ein überdurchschnittlich hohes Gesundheitsrisiko durch Verkehrslärm. In Verbindung mit dem ebenfalls erhöhten Risiko an den Folgen der hohen Schadstoffkonzentrationen zu erkranken oder vorzeitig zu sterben besteht daher **akuter Handlungsbedarf**. Schließlich ist das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit massiv berührt. Das Risiko wird erheblich unterschätzt. Es sterben jährlich um ein Vielfaches mehr Menschen vorzeitig an Lärm und Schadstoffen als an Verkehrsunfällen. Dazu folgende Links:

[Professor Dr. Greiser, Gesundheitsfolgen Schienenlärm](#)

[Prof. Dr. Greiser, Vortrag beim Bahnlärmkongress 2015 in Boppard](#)

[Prof. Dr. Hellbrück, Vortrag beim Kongress 'Akustische Stadtgestaltung'](#)

[Umweltbundesamt UBA-Texte](#)

Bisher kaum diskutiert ist eine **spezielle Kostenwirkung**, die zwar gerade in Leonberg oft beklagt wird, aber deren Ursache nicht benannt wird. Es gibt oft Klagen über die Kosten der hohen Schallschutznormen beim Bauen. Diese entstehen dadurch, dass beim Bauen mit Recht hohe Anforderungen an den Immissionsschutz gelten, aber nicht für die Immissionen der Verkehrswege, weil die Verkehrswege privilegiert sind. Die Kosten dieser Differenz werden somit von den Verursachern auf die Betroffenen abgewälzt. **Dadurch wird das Bauen in Leonberg teuer und die Stadtentwicklung gehemmt.** Wenn wir es schaffen, die Verkehrswege leiser zu machen, wird also dadurch automatisch das Bauen in Leonberg wieder billiger. Zu den Folgekosten ein Link auf einen Vortrag beim Kongress „Akustische Stadtgestaltung“:

[Prof. Dr. Giering, Vortrag zu den Folgekosten beim Kongress 'Akustische Stadtgestaltung'](#)

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung **Lärmvermeidung und Lärminderung erheblich billiger ist, als nichts zu tun**. Lärm macht nicht nur nachweislich krank, sondern kostet der Allgemeinheit und vielen Bauherren sehr viel Geld.

8 Verbesserungsvorschläge zu den Maßnahmenvorschlägen des Entwurfs

8.1 Innerörtliche Straßenverkehr

Der vorliegende Entwurf sieht bei einigen innerstädtischen Straßen punktuell an direkt angrenzenden Gebäuden bzw. recht kurzen einzelnen Straßenabschnitten Lärmschutz vor. Im Wesentlichen sind dies folgende Maßnahmen:

- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 oder 40 km/h mit gelegentlicher Überwachung
- Verwendung von lärmarmem Asphalt bei der nächsten Straßensanierung
- Bauliche Umgestaltung der Fahrbahnrandbereiche
- Lärmschutzfenster

Solche Maßnahmen sind sicherlich grundsätzlich zielführend. Aber diese Maßnahmen sind nur als Möglichkeiten aufgelistet. Es gibt dazu weder einen Zeitplan noch einen Finanzierungsplan. Weitere Anregungen:

- Es macht wenig Sinn, nur kurze Straßenabschnitte oder gar nur einzelne Gebäude zu betrachten, bei denen die Grenzwerte überschritten sind. Vielmehr müssen Maßnahmen für betroffene Straßen durchgängig (z.B. bis zum Ortsende) geplant und umgesetzt werden. Dadurch wird eine solche Maßnahme effizienter und effektiver. Alle Hauptverkehrsstraßen sollten einbezogen werden.
- Die Verlegung von lärmarmem Asphalt sollte innerörtlich so schnell wie möglich erfolgen und gegenüber dem Austausch des Belags auf außerörtlichen Straßen bevorzugt werden (mit Ausnahme der Autobahnen und der B 295).
- Die bewohnten Ortsenden (z.B. Höfingen-West) und die 30/40 Tempolimit-Strecken (z.B. Ditzinger Straße) sollten durch stationäre Blitzer und bauliche Änderungen (z.B. Verkehrsinseln, Kreisverkehre, Verschwenkung u. Verengung der Fahrbahn) geschützt werden: Ziel: Vermeidung von zeitlich überfordertem Ordnungsamt-Personal (da mobile Geschwindigkeitskontrollen entfallen können) und Sicherstellung eines StVO-konformen, langsam fahrenden Verkehr (leiser u. sicherer) rund um die Uhr.
- Temporeduzierung auf 30 km/h sollte innerorts generell Standard werden. Denn langsam fahrender Verkehr ist leiser und sicherer.
- Die Verengung der Fahrbahnbreite durch Ausweis von Radfahrspuren sollte weitergeführt werden. Dies macht den Verkehr leiser und sicherer und fördert den Umstieg auf das Fahrrad mit Reduzierung des Individualverkehrs.

- Der städtische Busverkehr sollte auf lärmarme Antriebe, z.B. Erdgas oder Elektrobusse umgestellt werden. Damit könnte man auch die Schadstoffemissionen senken. Die bisherige Lösung mit dem hauptsächlichlichen Einsatz von Diesel- Reisebussen ist jedenfalls die lauteste und dreckigste Lösung.

Wir verweisen darauf, dass die Gerichte immer mehr anwenderfreundliche Urteile fällen und sogar Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen vorschreiben. Das jüngste Beispiel ist eine Straße in Berlin. Dazu dieser Pressebericht aus dem Internet:

<http://www.morgenpost.de/berlin/article206886469/Anwohner-erzwingt-Tempo-30-auf-Durchgangsstrasse.html>

8.2 Bahnverkehr

Die Kartierung der Bahnlinie zeigt, dass der Bahnverkehr neben dem Autobahnverkehr die stärkste Lärmquelle mit den meisten Betroffenen darstellt. Viele davon müssen Höchstbelastungen ertragen und müssen dadurch nachweislich mit einem sehr hohen Gesundheitsrisiko leben. Im vorliegenden Entwurf werden zwar Maßnahmen vorgeschlagen, aber es wird keine echte Perspektive aufgezeigt, wann Maßnahmen tatsächlich erfolgen werden. Der Hinweis darauf, dass die Stadt wegen der Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes nichts tun könne, ist zu wenig. Das wesentliche Problem sind die Güterzüge. Wir schlagen daher folgende Zusatzmaßnahme vor:

Gründung einer Interessensgemeinschaft auf Bürgermeisterebene mit den Gemeinden, welche an der Güterbahnlinie Neuwirtshaus - Korntal- Leonberg - Böblingen liegen.

Ziel: Erreichung eines besseren Lärmschutzes der Anlieger so schnell wie möglich.

Maßnahmen dazu (kein Anspruch auf Vollständigkeit):

- Verbesserung in der Streckenbewertung in der 'Rangliste' des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms der Bahn. Dadurch könnten wir schneller zu Lärmschutzmaßnahmen kommen. Ein Ansatzpunkt dafür ist, dass die bei der Bewertung die angesetzte Zahl der Züge zu gering ist (siehe Kapitel 5.2.2) Ein anderer Ansatzpunkt ist, die Gesamtlärmsituation in Leonberg mit in die Bewertung zu nehmen. Wichtig wäre auch die Einbeziehung des künftigen Verkehrszuwachses (siehe Kapitel 5.3.3).
- Verbesserung der Lärmgesetzgebung, insbesondere die Gleichbehandlung der Bestandsstrecken mit den Neubaustrecken sowie die Berücksichtigung von Spitzenpegeln.
- Unterstützung der Bürgerinitiativen bei der laufenden Bürgerbeteiligung des Eisenbahnbundesamtes. Diese ist sowohl methodisch als fachlich völlig unzureichend.
- Aktive Erarbeitung grober Konzepte für die Art von Lärmschutzmaßnahmen vor Ort in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bürgern. Hintergrund: Die zuständige Stelle der Bahn AG neigt dazu, den billigsten Weg zu gehen und wenn immer möglich nur Lärmschutzfenster zu realisieren. Wenn man in die Verhandlungen mit konkreten Vorstellungen geht, bekommt man bessere Ergebnisse. So sollte z.B. in der Gartenstadt eine Lärmschutzwand durchgesetzt werden.
- Aktive Unterstützung der Bürgerinitiativen entlang der Strecke in Form von gemeinsamer Lobbyarbeit auf Landes- und Bundesebene, um eine Verbesserung der Lärmgesetzgebung zu erreichen. Einbeziehung der Lokalen Abgeordneten.
- Beobachtung des tatsächlichen Bahnverkehrs, v.a. nach Eröffnung des Gotthardtunnels im Jahre 2016, ggf. mit einer Monitoring- Station.
- Kontaktaufnahme mit dem Daimler-Werk Sindelfingen über den Einsatz von leiseren Güterwagen beim Autotransport und beim Daimler-Werksverkehr. Hintergrund: Solche Kontakte hat es bereits auf der Ebene der BI's gegeben. Wir haben zusammen mit der Bahnlärmbürgerinitiative in Bremen an Daimler einen entsprechenden Brief geschrieben, da dort auch ein Werk ist und die Züge nach Bremerhaven zur Verschiffung dort vorbei führen. Inzwischen werden bei den Daimler-Zügen teilweise Waggon eingesetzt, welche so leise sind wie die S-Bahn. Leider geht der positive Effekt meist wieder dadurch verloren, dass die Bahn im Zugverband noch zusätzlich laute

Waggons einsetzt.

- Auch bei den S-Bahnen gibt es noch Verbesserungsbedarf. So sind z.B. die Klimaanlage im Sommer sehr laut, weil sie keinerlei Lärmschutz haben. Vor allem beim Aufenthalt im den Bahnhofsbereichen ist dies sehr störend. Beim Anfahren stören teils unangenehme Fahrgeräusche. Daher sollte auf den Regionalverband Stuttgart eingewirkt werden, um bei der anstehenden Vergabe des Betriebs der Stuttgarter S-Bahn entsprechende Qualitätsverbesserungen beim eingesetzten Material zu erreichen.
- Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Ortslagen vor allem nachts.
- Spätestens 2020 Verbot lauter Güterwagen. Dies steht im Einklang mit den Zielen der Bundesregierung, aber die Bahnlobby versucht immer wieder den Zeitpunkt zu verschieben, daher muss der politische Druck aufrecht erhalten werden.
- Wirksamere lärmabhängige Trassengebühren („Bahnmaut“). Bei der bisherigen Regelung ist der wirtschaftliche Anreiz zu schwach. Eine Spreizung der Gebühren ist notwendig
- Regelmäßige Wartung der Gleise, z.B. durch Schienenschleifen bzw. „Besonders überwacht Gleis (BÜG)“. Allerdings sollte bei den Schienenschleifzügen, die in aller Regel nachts unterwegs sind, viel stärker auf Lärmschutz geachtet werden.
- Überprüfung der Brückenbauwerke und ggf. Lärmsanierung. Besonders wichtig ist dabei die Unterführung der Rutesheimer Straße. Sie ist eine starke Lärmquelle und sie ist so marode, dass bereits Steine herausgebrochen sind und auf den Gehweg und die Straßen fielen. Sie ist weiterhin ein gefährlicher Engpass der Rutesheimer Straße und sollte durch eine moderne Brücke ersetzt werden (wie in Ditzingen in einem ähnlichen Fall vorgesehen).
- Einrichtung einer Schienenschmieranlage an der engen Kurve vor dem Leonberger Bahnhof, um das sehr unangenehme und laute Quietschen der Wagen zu drosseln.

Wir verweisen weiterhin auf die Vorschläge des Bürgervereins Silberberg zu speziellen Maßnahmen am dortigen S-Bahnhof, welche auch der Sicherheit dienen.

Im Übrigen sind die im Soundplan-Gutachten aufgeführten bundesweiten Verbesserungsmaßnahmen wie z.B. die Umrüstung der Güterwagen auf lärmärmere Bremsen hauptsächlich **auf langjähriges und unermüdliches Betreiben des bundesweiten Bahnlärm-Netzwerks zu Stande gekommen sind, zu dem wir auch gehören.**

Über die angeführten Verbesserungsmaßnahmen hinaus, hat die Bahn noch erhebliches weiteres Potential zur Lärmreduktion an der Quelle. Wir verweisen auf die beigefügte Broschüre.

9 Vorschläge für weitere Maßnahmen

9.1 Erstellung einer kurz-, mittel- und langfristigen Strategie

Wie in Kapitel 2 dargestellt fehlt derzeit eine **Gesamtstrategie für Lärmaktionsplanung** und muss daher nachgeholt werden. Sie muss eine kurz-mittel- und langfristige Maßnahmenplanung beinhalten, bis wann man mit welchen Maßnahmen, wo, welche Lärmpegel-Grenzwerte unterschritten haben will. Im Soundplangutachten wird zwar angedeutet, dass diesbezüglich noch Nacharbeit durch die Stadt erfolgt, aber es ist unklar, wie detailliert dies geschehen soll und ob die Bürger dabei noch einbezogen werden. **Es muss aber durch eine für die Bürger transparente und abgestimmte Vorgehensweise mit entsprechender Finanzplanung geschehen.** Dabei müssen auch künftige Bauvorhaben und Verkehrsentwicklungen, welche den Umgebungslärm betreffen, berücksichtigt werden. Beispiele: Die offiziell prognostizierte hohe Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Autobahn und der B 295 oder der Einfluss des im nächsten Jahr fertiggestellten Gotthard-Basis-Tunnels auf den Bahnverkehr (siehe Kapitel 5.3.3).

9.2 Verbesserung der Lärmgesetzgebung

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

Wie bereits dargelegt, ist die Lärmschutzgesetzgebung völlig unzureichend und bedarf einer gründlichen Novellierung. Verkehrslärm ist gegenüber anderen Lärmarten privilegiert. Nur bei Neubau oder wesentlichen Änderungen sowie mit Einschränkungen bei erheblichen baulichen Eingriffen gibt es gesetzliche Ansprüche. Für alle anderen, d.h. für die meisten Anwohner von Verkehrswegen und Flughäfen gibt es keinerlei gesetzlichen Ansprüche, sondern allenfalls freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen, welche immer unter Haushaltsvorbehalt stehen und die erst bei sehr hohen Lärmpegeln zu Anwendung kommen. Daher ist ein zentraler Punkt, dass alle Anwohner von Verkehrswegen einen einheitlichen gesetzlichen Anspruch erhalten müssen. Die Grenzwerte müssen sich dabei an den vorliegenden Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung orientieren und die Finanzierung am Verursacherprinzip ausgerichtet werden.

Damit würde ein deutlicher Anreiz zur Lärmvermeidung an der Quelle gesetzt, was sicherlich am wirkungsvollsten ist. Hier gibt es noch erheblichen Nachholbedarf, insbesondere bei der Bahn. Alleine mit der Umrüstung der Güterwagen auf lärmarme Bremsen ist es nicht getan. Aber auch im Straßenverkehr können die Emissionswerte an den Fahrzeugen sowie die Rollgeräusche der Fahrbahnen technisch noch erheblich gesenkt werden. Insbesondere sind Ausnahmeregelungen wie z.B. bei Sportwagen oder Motorräder abzuschaffen.

Aus Leonberger Sicht wirken sich darüber hinaus momentan folgende Schwächen der Gesetzgebung sehr stark aus:

- Die '3 db(A)- Regel' beim Ausbau der Autobahn und der B295 (und prinzipiell auch bei der Bahn) Darunter ist zu verstehen, dass erst bei einem Anstieg der Verkehrsmenge von mehr als 3 db(A) ein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz besteht (siehe auch Kapitel 9.3.7). Die Lärmpegel werden auf einer logarithmischen Skala gemessen. Die Anwendung einer konstanten Differenz auf einer solchen Skala ist eigentlich physikalischer Unsinn. Je höher die Verkehrsmenge, um so negativer wirkt sich dieser Unsinn aus. Als Faustregel gilt, dass ein Anstieg von 3 db(A) einer Verdoppelung der Verkehrsmenge entspricht. Dies bedeutet, dass z.B. bei einer Erhöhung der Verkehrsmenge einer Straße von 10.000 Kfz/Tag bereits weitere 10.000 Kfz/Tag ausreichen, um das Kriterium auszulösen. Auf einer Autobahn mit 100.000 Kfz/Tag benötigt man jedoch die 10-fache Steigerung, nämlich weitere 100.000 Kfz/Tag.
- Die Nichtberücksichtigung der Spitzenpegel beim Bahnlärm und (in abgeschwächter) Form beim Fluglärm

Die Lärmgesetzgebung ist zwar keine kommunale Aufgabe, aber ohne Druck von 'unten' gibt es für eine Verbesserung keine Chance. Dafür ist die Verkehrslobby viel zu mächtig. Weiteres dazu siehe Kapitel 9.3.9 , politische Maßnahmen.

9.3 Lärmschutz an der Autobahn

Die Autobahn, vor allem die A 8 und das Leonberger Dreieck ist eine der Hauptlärmquellen für große Teile des Stadtgebiets. Die Kartierung macht dies zwar auch deutlich, aber die gerechneten Werte geben nur einen Anhaltspunkt für die tatsächliche Belastung. In Wirklichkeit leiden besonders bei entsprechenden meteorologischen Bedingungen und in der Nacht mehr Menschen unter dem Autobahnlärm als dies die Kartierung zeigt (siehe 5.1). Daher ist es ein Armutszeugnis des vorliegenden Entwurfs, dass es keine einzige Maßnahme gibt, welche sich auf die Autobahn bezieht.

Auch die Lärmschutzmaßnahmen beim A 8 sind in der Praxis nicht überall so wirksam wie erwartet. Daher ist für die gesamte Kernstadt und den Stadtteil Silberberg die weitere Reduzierung des Autobahnlärms, vor allem nachts, ein absolut vorrangiges Thema.

9.3.1 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen führen unmittelbar zu einer Senkung der Lärmemissionen. Sie haben auch noch weitere Vorteile:

- Die Kapazität der Straße kann optimiert werden. Auf den Autobahnen ist nach verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen bei hohem Verkehrsaufkommen Tempo 80 die optimale Geschwindigkeit. Die Kapazität der Straße wird am besten ausgenutzt, der Verkehr läuft flüssiger, die Staugefahr wird reduziert.
- Die Schadstoffemissionen werden gesenkt.

- Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Es passieren weniger Unfälle und damit gibt es weniger Staus.

Daher ist es vernünftig, eine sofortige Geschwindigkeitsbeschränkung auf allen Autobahnen rund um Leonberg auf generell 80 km/h vorzusehen. Die Reduzierung auf 60 km/h für LKW sollte geprüft werden. Auf der A 8 sollte diese Beschränkung bereits mindestens ab der/bis zur Anschlussstelle Rutesheim gelten wegen der Wirkung auf das Ezach und den Stadtteil Silberberg. Insbesondere die neue Brücke, die keinen lärmarmen Asphalt hat, wird dort in Verbindung mit der zu niedrigen Lärmschutzwand als starke Lärmquelle empfunden.

9.3.2 Keine Autobahnumleitung durch Leonberg

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

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

9.3.3 Lärmarmer Belag

Der Ersatz von konventionellen Belägen durch lärmarme Beläge ist grundsätzlich zu begrüßen und durchzuführen. Allerdings darf es nicht so laufen wie auf der A8 zwischen Leonberg- West und Rutesheim. Dort war der Belag bereits kurz nach der Eröffnung des umgebauten Autobahnabschnitts beschädigt und verlor danach seine Schallschutzwirkung. Somit waren die Anwohner jahrelang bis heute einer unzulässig hohen Lärmbelastung ausgesetzt. Aus den Gesprächen mit dem Regierungspräsidium und dem Ministerium haben wir entnommen, dass es an einer guten Bauausführung und wohl auch an der Qualitätssicherung durch den Auftraggeber gefehlt hat. Leider weigern sich die Behörden auch standhaft, die nach Laborwerten ausgeschriebenen Leistungen auch tatsächlich mit Messungen auf ihre korrekte Wirksamkeit zu prüfen. Wir weisen in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hin, dass selbst die EU-Verordnung Verkehrslärmmessungen zulässt und es dazu auch eine DIN-Norm gibt. Wir bitten die Stadt, ihre Möglichkeiten zu nutzen um auf das Regierungspräsidium einzuwirken, dass so etwas künftig nicht mehr vorkommt.

9.3.4 Überprüfung und Ertüchtigung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen

Die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen sind inzwischen schon recht alt. Möglicherweise sind sie dadurch nicht mehr optimal wirksam. Sie stützen sich auch recht stark auf Schutzwälle, welche den Lärm nicht so gut absorbieren. Daher schlagen wir eine Überprüfung und ggf. eine Nachrüstung vor. Außerdem hat die Lärmschutztechnik große Fortschritte gemacht. Daher sollte in die Überprüfung auch einbezogen werden, inwieweit neue Techniken eine Verbesserung bringen könnten.

Grundsätzlich sollte die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen durch Messungen validiert werden (siehe Kapitel 5.2.3).

9.3.5 Spezielle Lärmschutzvorrichtungen an den Steigungsstrecken

Wir verweisen diesbezüglich auf die Stellungnahme von Herrn Dietmar Gaigl (Ezach) „Gestaffelte Lärmschutzbrücken“.

9.3.6 Lärmschutzdeckel über die A8

Auf den ersten Blick mag eine solche Maßnahme aus finanziellen Gründen unrealistisch erscheinen. Aber wenn man sich anguckt, wo und wie viele solcher Maßnahmen bereits realisiert wurden oder bereits in Planung sind und wenn man die entsprechenden Verkehrsbelastungen an diesen Orten mit der Belastung rund um Leonberg vergleicht sowie die künftige Entwicklung in die Betrachtung einbezieht, stellt man fest, dass ein solcher Anspruch eigentlich nur gerecht wäre. Dies zeigt das Beispiel

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

des geplanten Lärmschutzdeckels im Zuge des Autobahnausbaus A81 bei Böblingen, den wir über die Kreisumlage sogar mitfinanzieren.

Möglicherweise könnte man einen solchen Deckel auch bebauen und somit zur Ausweitung des Gewerbegebiets Hertich nutzen und somit den Mangel von Gewerbeflächen in Leonberg mildern, ohne den Flächenverbrauch zu erhöhen. Damit könnte man zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen.

Daher bitten wir, eine solche Maßnahme zu prüfen.

9.3.7 Ausschöpfen von Rechten aus Genehmigungsverfahren

Bereits anlässlich eines Gesprächs im Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Jahre 2011 wurde eine Überprüfung der Prognosen der in den letzten 30 Jahren erfolgten Planfeststellungsbeschlüsse zum Ausbau der Autobahnen und der B 295 rund um Leonberg vom Ministerium zugesagt. De facto bedeutete dies, dass alle Autobahnabschnitte auf der Gemarkung Leonberg, der Westanschluss einschließlich der B295 überprüft werden müssen. Bisher wurde dies aber nur für den Autobahnabschnitt entlang des Stadtteils Silberberg tatsächlich durchgeführt. Dabei wurden auch an einzelnen Gebäuden Grenzwertüberschreitungen festgestellt, allerdings nicht um mehr als 3 db(A), so dass es vorläufig keine rechtliche Handhabe für zusätzlichen Lärmschutz gibt (siehe auch Kapitel 9.3.3).

In unseren Einwendungen zum Ausbau der A8 (Verflechtungsstreifen) sowie zum provisorischen Lückenschluss B295/B464 vom August 2014 haben wir dies erneut angemahnt und eine Bestätigung dieser Zusage erhalten. Sie soll allerdings erst nach dem beabsichtigten Aufbringen der dabei ebenfalls zugesagten Erneuerung des lärmarmen Belags auf den Autobahnen erfolgen. Wir stellen fest, dass dieses den Anwohnern zustehende Recht durch die Behörden nur sehr zögerlich angewandt wird und bitten die Stadt, diesbezüglich künftig diese Rechte gegenüber dem Regierungspräsidium hartnäckiger durchzusetzen. Eine jahrelange Verzögerung ist nicht hinnehmbar.

Angesichts der erwarteten hohen Verkehrszunahmen wäre es auch geboten, bei der Überprüfung nicht die Ist-Zahlen heranzuziehen, sondern die Prognosezahlen für das Jahr 2025. Dazu könnte es auch eine rechtliche Handhabe für betroffene Anlieger geben. Weder beim Genehmigungsverfahren zum Ausbau der A8 / A81 noch beim Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 464 bzw. beim Bau des provisorischen Lückenschlusses wurde die so genannte 'Fernwirkung' auf die A8 bzw. die B295 in der Abwägung berücksichtigt. Auch der enge verkehrliche Zusammenhang dieser Vorhaben wurde ignoriert. Hinzu kommt eine aktuelle Äußerung von Verkehrsminister Hermann anlässlich des Spatenstichs für den Ausbau der A8/81. In einem Bericht der Stuttgarter Zeitung vom 12.1.2016 wird er folgendermaßen zitiert:

"Wenn wir den Dauerstau hier auflösen können, werden auch mehr Menschen Stuttgart umfahren und damit wird sich die Abgassituation in der Stuttgarter Innenstadt deutlich verbessern".

Damit ist klar, dass die Prognose, welche dem Plangenehmigungsverfahren zugrunde liegt, falsch ist. Denn in den Planunterlagen steht ausdrücklich, dass durch die Maßnahme kein zusätzlicher Verkehr generiert wird. Im Übrigen wird in diesem Artikel auch sehr schön entlarvt, wie wir Bürger bei dieser Maßnahme über das Ohr gehauen wurden:

„Offiziell nennt sich die neue Fahrbahn in schönstem Amtsdeutsch „Verflechtungsstreifen“. Gemeint ist eine 4. Fahrspur...“

Leider ging der Artikel nicht darauf ein, warum dieser eigenartige Begriff erfunden wurde, der selbst in den Ämtern bisher kaum verwendet wurde: Er diente nur dazu, ein ordentliches Planfeststellungsverfahren mit Bürgeranhörung und der Chance auf zusätzlichen Lärmschutz für Leonberg zu umgehen. Denn dies wäre beim Bau einer 4. Fahrspur gesetzlich vorgeschrieben. Leider hat sich die Stadt Leonberg nicht genügend gegen diesen offensichtlichen Etikettenschwindel gewehrt. Allerdings hätten Anlieger immer noch die Möglichkeit, zu klagen, vielleicht mit Unterstützung der Stadt? Weiteres siehe politische Maßnahmen, Kapitel 9.3.9.

9.3.8 Einbeziehung der künftigen Verkehrsentwicklung

Wie in Kapitel 5.3.3 und 9.3.7 dargestellt, sollte die künftige Verkehrsentwicklung vor allem auf den Autobahnen und der B295 sowie beim Bahn-Güterverkehr einbezogen werden. Vor diesem Hintergrund beantragen wir als Maßnahmen die Einholung realistischer Prognosen bei den Baulastträgern

dieser internationalen Verkehrswege und die Erstellung von Prognosekarten sowie die Ausrichtung der Lärmschutzmaßnahmen an diesen Prognosen. Dies hat auch den Vorteil, dass Ansprüche aus früheren Genehmigungsverfahren durch die Stadt selbst verifiziert werden könnten und somit rechtliche Ansprüche beurteilt werden könnten.

9.3.9 Politische Maßnahmen

Das verkehrspolitische Kernproblem ist, dass die Verkehrsplanung des Landes und des Bundes darauf ausgerichtet ist, dass sich der gesamte Autobahnverkehr des Großraums Stuttgart auf das Leonberger Dreieck konzentriert. Da dieses Konzept schon lange an Grenzen stößt, werden die Fernstraßen rund um Leonberg und Renningen in Einzelschritten in einer Art Salamiaktik ausgebaut. Dies zeigt das folgende Bild:

Starke Konzentration des Fernverkehrs und des Umgehungsverkehrs des Stuttgarter Ballungsraums auf den Raum Leonberg



- Ständige Überlastung
- Stetiger Ausbau in kleinen und kleinsten Teilabschnitten (siehe schwarze Linien)
- Kein einheitliches Konzept zum Schutz vor Lärm und Schadstoffen

➔ Planerisches Stückwerk auf Kosten der Anlieger

Dadurch ist es dem zuständigen Regierungspräsidium möglich, durch eine 'günstige' rechtliche Auslegung des Verfahrensrechts, Lärmschutzkosten zu sparen und damit den Bürgern von Leonberg den Schutz vor der erheblichen Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung zu verweigern.

Aktuelle Beispiele sind der durchgängigen 4-streifigen Ausbau der A8/A81 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Ausfahrt Leonberg Ost (Verflechtungsstreifen) sowie der Ausbau der B 295 / B464 zu einer Ersatzautobahn zwischen Leonberg-West (oder Rutesheim) und Böblingen Hulb.

Die beiden genannten Projekte werden den Fernstraßenverkehr rund um Leonberg in den nächsten 10 Jahren voraussichtlich um ca. 30.000 - 40.000 Kfz/Tag zusätzlich erhöhen. Dies ist eine Schätzung aufgrund der Prognosen, welche bei den beiden Projekten von den Behörden genannt wurden und entspricht nahezu der Verkehrsmenge einer zusätzlichen Autobahn. Leider verweigert sowohl das Regierungspräsidium als auch das Verkehrsministerium trotz mehrfacher Nachfrage, konkrete Prognosen zu nennen. Einen zusätzlichen Lärmschutz soll es nicht geben. Dabei ist Leonberg bereits heute die am stärksten durch Verkehr belastete Große Kreisstadt in der Region Stuttgart und übertrifft bei wichtigen Kennzahlen auch die Landeshauptstadt selbst.

Wir sind der Auffassung, dass das Land und der Bund in der Verantwortung stehen, angesichts dieses 'Sonderopfers' der Leonberger Bevölkerung, für den bestmöglichen Lärmschutz zu sorgen. Das min-

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

deste ist, dass wenigstens die Lärmgesetzgebung zugunsten der betroffenen Anwohner großzügig ausgelegt wird und nicht das Gegenteil der Fall ist.

Die AGVL ist in dieser Sache bereits seit Jahren politisch aktiv. Auch unsere lokalen Abgeordneten unterstützen uns dabei. Wir verweisen auf unsere Homepage auf die Landtagsanfrage der Abgeordneten Frau Kurtz (CDU) und unsere dazugehörigen Erläuterungen, welche im Anhang beigelegt ist..

Wir schlagen ähnlich wie beim Thema Bahnlärm vor, aufbauend auf den bisherigen Aktivitäten eine gemeinsame politische Vorgehensweise zu definieren und umzusetzen.

Wesentliche Themen dabei sollten sein:

- Erstellung eines Gesamtkonzepts, wie die Bürger im Bereich der A8 zwischen dem Stuttgarter Kreuz und der Ausfahrt Rutesheim sowie der B295/B464 zwischen Leonberg-West und Böblingen vor Lärm und Schadstoffen des zusätzlichen Verkehrs geschützt werden können unter Einbeziehung der o.g. Vorschläge für Einzelmaßnahmen.
- Maßgabe dafür sollte sein, dass die bisherige Salamiaktik der Einzelmaßnahmen beim Streckenausbau aufgegeben wird zugunsten einer übergreifenden Planung auf der Basis einheitlicher Lärmschutzstandards für alle einschließlich der regelmäßigen Anpassung, wenn die Belastung zunimmt.
- Erstellung eines Gutachtens darüber, welche juristischen Möglichkeiten es für betroffene Anwohner oder die Stadt gibt, doch noch Ansprüche durchzusetzen. Hier sollte auch ein aktuelles Urteil des europäischen Gerichtshofs vom 15.10.2015 berücksichtigt werden, welches die Rechte der Bürger und Verbände bei Planfeststellungsverfahren im Bereich von Umweltaspekten stärkt. Siehe

Urteil EuGH

- Zusammenarbeit mit ähnlich betroffenen Nachbargemeinden, z.B. Renningen auf regionaler Ebene. Da wir wissen, dass es gerade entlang der A8 auch bei vielen anderen Gemeinden Probleme gibt, wäre auch eine darüber hinausgehende Bündnisse denkbar.
- Gewinnen von Lärmschutzmitteln aus Landes- oder Bundesprogrammen. So wäre z.B. ein Sondertopf für besonders stark von internationalen Verkehrswegen betroffenen Städte denkbar, zu denen Leonberg zweifellos gehört (v.a. wenn man die Bahn und den Flugbetrieb zusätzliche berücksichtigt).
- Hinwirken auf eine Verbesserung der Lärmschutzgebung einschließlich der Bekämpfung des Lärms an der Quelle und der Zusammenarbeit mit ähnlich stark betroffenen Gemeinden des Landes und des Bundes.

9.4 Veränderung des Modalsplits

Bereits im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan vor fast 15 Jahren wurde als wichtiges Ziel eine Verschiebung des Modalsplits weg vom Individualverkehr hin zu Fußgänger-, Radfahrer- und öffentlichem Verkehr durch den Gemeinderat beschlossen. Zwar wird im vorliegenden Entwurf auf diesen und weitere Folgebeschlüsse hingewiesen, aber es gibt keine Informationen darüber, ob dieses Ziel erreicht wurde und wenn ja, wie hoch der Effekt ist. **Wir haben nicht den Eindruck, dass die Verschiebung in der Realität spürbar erreicht wurde.** Eine wichtige Maßnahme ist daher, die damaligen Vorschläge weiter fortzuschreiben und noch konsequenter als bisher umzusetzen.

Vorschläge dazu könnten sein:

- Gezielter Ausbau des ÖPNV, insbesondere die Anziehungsmagneten/Quellen (bsp. S-Bahn Bhf, Leo-Center, Marktplatz, Sportstätten etc...) mit Fahrradverleih-Stationen und kleinen, umweltfreundlichen Pendelbussen und guter Taktung einbinden, auch in Abstimmung mit Nachbargemeinden Ditzingen u. Rutesheim
- Konsequente Umsetzung des Radwegekonzeptes → Ziel: Umstieg auf Fahrrad mit Reduzierung des Straßenverkehrs

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

- Ansiedlung bzw. Stärkung von Lebensmittelmärkten bzw. Geschäften des täglichen Bedarfs weiter in der Fläche, um Wege zu reduzieren der Wege und damit den Individualverkehr zu reduzieren.
- Offizielle, geordnete Parkierung am Straßenrand an betroffenen Verkehrsstraßen (bsp. Höfingerstr. in Gebersheim) mit dem Ziel einer geordneten Straßen-Verengung, was den Verkehr verlangsamt u. verstetigt u. somit Stop u.Go mit lautem Anfahren verhindert
- Umstellung der Ampeln nachts (bsp. von 21 Uhr bis 7 Uhr) generell auf Alles-Rot-/ Pfortner Funktion mit dem Ziel der Sicherstellung eines StVO-konformen, langsam fahrenden Verkehrs (leise u. sicherer) insbesondere in den Nachtstunden.
- Wenn alles nichts hilft: Prüfung der Einführung einer City Maut (sobald gesetzlich in Deutschland möglich)

9.5 Planerische Maßnahmen und weiterer Umgebungslärm

Wie bereits in Kapitel 1 dargelegt beschränkt sich die EU-Umgebungslärmverordnung nicht nur auf Verkehrslärm, sondern auf alle Lärmarten im Außenbereich mit Ausnahme des Nachbarschaftslärms. Dazu gehört z.B. Gewerbelärm, Baulärm, Lärm von mobilen Geräte aller Art, unnötiger Lärm durch schlechte Bauausführung usw.. **Die Stadt hat diesbezüglich eine Schlüsselstellung, weil sie auf diesem Gebieten viele eigene Gestaltungsmöglichkeit hat.**

9.5.1 Planerische Maßnahmen

Wir schlagen vor, dass jede planerische Maßnahme in der Stadt grundsätzlich daraufhin geprüft wird, welche Wirkung sie auf den Umgebungslärm hat. Dies hatten wir bereits in unserer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Stufe 1 vorgeschlagen. Leider ist dies nicht umgesetzt worden.

Ein Beispiel dafür ist das neue Parkhaus am Bahnhof. Es befindet sich nahe an der Bahnlinie gerade im Bau. Es wird eine erheblich größere und höhere Fassadenfläche aufweisen als das alte Parkhaus. Nach unseren Informationen wurden bisher nicht geprüft, welche schalltechnischen Eigenschaften die neue Fassade haben wird. Da sie nach Aussagen der Stadtverwaltung nicht begründet werden kann, ist es wahrscheinlich, dass sie den Lärm der Bahnlinie in die Gartenstadt reflektieren wird. Ähnlich wie beim Obi- Gebäude, für welches zwar eine Begrünung versprochen, aber nie realisiert wurde.

Ein anderes Beispiel ist die derzeitige Planung, den Wertstoffhof in einen ausgewiesenen Grünstreifen des Wohngebiets Gartenstadt zu verlegen. Die EU-Verordnung befasst sich nicht nur mit der Lärm-minderung, sondern auch mit der Lärmvermeidung sowie der Vorbeugung und betont vor allem, dass ruhige Gebiete nicht zusätzlich verlärmert werden sollten. Eine lärmintensive Gewerbe-Einrichtung gehört in ein Gewerbegebiet, nicht in ein Wohngebiet.

Dies sind nur 2 aktuelle Beispiele. Es ist zu vermuten, dass es in der Stadt weitere ähnliche Beispiele gab und gibt.

Wir schlagen daher nochmals vor, dass im Lärmaktionsplan vorgesehen wird, dass bei jeder größeren Baumaßnahme bei der Baugenehmigung in der entsprechenden Drucksache des Gemeinderats die Auswirkung auf die Lärmsituation standardmäßig beschrieben und Maßnahmen zur Lärmreduktion berücksichtigt werden. (Ähnlich wie der Pflichthinweis auf die finanziellen Auswirkungen u.s.w).

Wir verweisen auf 2 Vorträge mit vielen Beispielen beim Kongress ‚Akustische Stadtgestaltung‘ beim Fraunhofer-Institut für Bauphysik (IBP) am 23. und 24. Juli 2015 in Stuttgart:

[Prof. Dr. Leistner, Vortrag beim Kongress ‚Akustische Stadtgestaltung‘: Akustik-Potential urbaner Oberflächen](#)

[Vortrag Christian Popp, Lärmkontor beim Kongress ‚akustische Stadtgestaltung‘: „Städtebauliche Elemente zur Reduzierung des Lärms in urbanen Räumen“](#)

9.5.2 Lärmreduktion bei Einrichtungen und Geräten der Stadt

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

Einrichtungen der Stadt sind oft auch Lärmquellen, z.B. der Fuhrpark oder der Maschinenpark des Bauhofs. Die Stadt kann somit durch **bewusstes Einkaufen** und durch **eine bewusste Vergabep Praxis** vieles tun, um die Stadt deutlich leiser zu machen. Wir verweisen auf einen Vortrag beim Kongress ‚Akustische Stadtgestaltung‘ beim Fraunhofer-Institut für Bauphysik (IBP) am 23. und 24. Juli 2015 in Stuttgart:

[Dr.-Ing. P. Kurtz „Buy Quiet – Kommunen kaufen leise!“](#)

Anmerkung dazu: Bitte nicht durch viel technische Details am Anfang des Vortrags irritieren lassen. Es reicht, ab Seite 51 zu lesen.

Wir schlagen vor, eine **Lärmrichtlinie für laute Geräte** wie Laubbläsern zu erstellen, welche auch bei Vergabe der Arbeiten für die Auftragnehmer zu berücksichtigen ist.

Ein anderes Beispiel sind die Treppenanlagen, von denen es in Leonberg einige gibt. Hier sind inzwischen die alten Steiganlagen für Fahrräder und Kinderwagen aus massivem Stahl durch neue Anlagen aus dünnem Blech ersetzt worden. Diese Bleche können in Schwingung geraten, wenn man sie betritt bzw. mit dem Fahrrad oder dem Kinderwagen daran stößt. Das dabei entstehende Geräusch ist sehr unangenehm und laut, vor allem, wenn die Schrauben nicht festsitzen. Die Passanten erschrecken und werden belästigt, die Anwohner sind einem hohen Lärmpegel durch ein sporadisch, aber häufig auftretendes und unangenehmes Geräusch ausgesetzt.

Grund dafür ist, dass sie nur punktuell mit wenigen Schrauben an die Treppe fixiert sind, welche darüber hinaus sich schnell lockern und nicht gewartet werden. Leider ist dies in Leonberg oft der Fall. Dazu ein Beispiel von der Treppenanlage des Schulweges von der S-Bahn in Richtung Berufsschulzentrum:



Dies kann man mit einfachen Mitteln verhindern. Man müsste z.B. lediglich entsprechend zugeschnittenen Holzklötze zwischen Treppe und Blech anbringen und dies gut und an jeder Treppenstufe festschrauben. Dazu ein Bild einer stark begangenen Treppenanlage in einem großen Touristenzentrum am Bodensee:



Dies hätte zusätzlich den Vorteil, dass sich der Dreck unter dem Blech nicht sammeln könnte und dadurch die Stadtreinigung entlastet würde.

Wir schlagen vor, dass die Stadt im Rahmen des Lärmaktionsplan gezielt auf die Bürger zu geht, um herauszufinden, wo es ähnliche Fälle gibt, bei denen unnötig Lärm erzeugt wird. Dies könnte z.B. als Wettbewerb gestaltet werden und Preise für die besten Vorschläge ausgelobt werden.

10 Schlussbemerkung

Wir hoffen, dass wir mit unserer Stellungnahme einen Beitrag zur Verbesserung der Lärmsituation in Leonberg leisten können. Wir sind der Auffassung, dass die Lärmbekämpfung für die weitere Entwicklung der Stadt Leonberg sehr wichtig ist. Gelingt es nicht, die Stadt trotz weiterer Verkehrszunahme leiser zu machen, kann sich dies zu einem großen Standortnachteil entwickeln. Der Vorteil der guten Verkehrsanbindung kann in einen Nachteil umschlagen. Argumente wie gute Lebensqualität, saubere Umwelt und Nachhaltigkeit gewinnen bei den Bürgern immer mehr an Stellenwert. Der Verkehr - insbesondere der Individualverkehr - hat diesbezüglich bereits vielfältige Grenzen überschritten. Wir können nicht mehr so weitermachen wie bisher. Der Kampf gegen Lärm ist dazu ein wichtiger Beitrag. Die Städte, die auf solche Faktoren setzen, werden künftig einen Wettbewerbsvorteil haben. Es ist bekannt, dass bereits in der Vergangenheit viele Bürger von Leonberg weggezogen sind, weil die Stadt ihnen zu laut war. Vor allem die gute Wirtschaftsentwicklung im Großraum Stuttgart hat bisher diese Abwanderung ausgleichen können. Eine Garantie dafür, dass es so weitergeht, haben wir nicht.

Wir bitten die Stadt und den Gemeinderat daher, möglichst viele unserer Vorschläge in den Lärmaktionsplan zu übernehmen. Wir wiederholen noch einmal unsere Bereitschaft zu Zusammenarbeit unter dem Motto:

Gemeinsam für eine leisere Stadt!

Gez.

Klaus Hettler, Bürgerverein Eltingen e.V.

Reinhard Siegfarth, Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V.

Gerhard Schneider, Bürgerverein Leonberg Silberberg e.V.

Jürgen Weise, Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel e.V.

Ewald Thoma, Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal e.V. (BiGG)

Werner Reinhold, Haldengebiet Leonberg Initiativegemeinschaft (H.A.L.Lig)

Paul Rimpf, Bürgerinitiative Höfingen

Anlagen

Bahnlärm macht krank, Kompendium für wirksamen Schutz vor Lärm an Schienenwegen
Pro Rheintal e.V. Bürgernetzwerk
(Nur als Broschüre erhältlich, auf Nachfrage können wir noch einige Exemplare zur Verfügung stellen)

Landtagsanfrage der Abgeordneten zum Ausbau der A8/A81 (Verfelchtungsstreifen) und zum provisorischen Lückenschluss B295/B464) Kurtz mit den Antworten der Regierung und Kommentaren der AGVL

Ergebnisse der Fluglärmmessung 2011 durch den Lärmschutzbeauftragten im Regierungspräsidium