

Protokoll:	Ausschuss für Klima und Umwelt des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	37
		TOP:	4
Verhandlung		Drucksache:	
		GZ:	
Sitzungstermin:	16.07.2021		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Herr Schene (AfU), Herr Schröter (SSB)		
Protokollführung:	Herr Haupt / pö		
Betreff:	"ÖPNV-Ausbau ist richtig - wir müssen aber auch etwas gegen den Stadtbahnlärm tun!" - Antrag Nr. 80/2021 vom 02.03.2021 (SPD, 90/GRÜNE, CDU) - mündlicher Bericht -		

Der im Betreff genannte Antrag ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigten Präsentationen sind dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei sind sie in Papierform angehängt.

Herr Schene und Herr Schröter berichten im Sinne der beiden angehängten Präsentationen. Herr Schene beantwortet damit zunächst Punkt 1 des oben aufgeführten Antrags. Hinsichtlich Antragspunkt 2 betont er, es finde ein ständiger Austausch mit den SSB statt, wie der Stadtbahnlärm vermindert werden könne. Zudem bestehe ein enger Kontakt mit der entsprechenden Bürgerinitiative. Sichtbare Ergebnisse in Form von zusätzlich zu den von den SSB bereits ergriffenen Maßnahmen gegen den Stadtbahnlärm existierten nicht. Zu Punkt 3 (Lärmmessungen) betont Herr Schene, die SSB hätten bereits eine Vielzahl an Messungen durchgeführt. Das AfU plane in nächster Zeit keine weiteren Lärmmessungen an Stadtbahnstrecken, da keinerlei Hinweise auf einen möglichen neuen Erkenntnisgewinn in Bezug auf Lärminderungsmaßnahmen vorlägen.

Herr Schröter ergänzt, die SSB seien an einem guten, nachbarschaftlichen Verhältnis zur Bürgerschaft interessiert. Dies beruhe auf Gegenseitigkeit, weshalb an der heutigen Sit-

zung Vertreter der Bürgerinitiative teilnahmen. Die SSB pflegen mit dem AfU und der Bürgerinitiative einen sehr engen und guten Kontakt, der weiter fortgesetzt werden solle.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, die Lärmauswirkungen der Stadtbahn seien geringer, als die des Straßenverkehrs und der Bahn. Dennoch liege eine unterschiedliche Tendenz vor: Was den Verkehr angehe, werde die Lärmbelastung durch die Stadtbahn tendenziell zunehmen. Daher müsse dieser Aspekt fokussiert werden. Es sei deutlich geworden, welche Maßnahmen hierbei der SSB zur Verfügung stünden (z. B. Schleifen der Schienen, Reduzierung der Rollgeräusche). Hinsichtlich der Lärmberechnung sei dargelegt worden, dass zwischen dem Anfahren und dem langsamen Fahren der Stadtbahn kein großer Unterschied bestehe. Die Lärmkartierung habe gezeigt, in Bereichen schneller Geschwindigkeiten der Stadtbahn liege eine stärkere Lärmbelastung vor, und die Bereiche mit Haltestellen seien weniger belastet. Eine Tabelle der Präsentation habe die Anzahl der Linien sowie die einrückenden Bahnen abgebildet. Er erkundigt sich, ob die Lärmbelastung dieser Linien erfasst worden sei, da diese nachts rund eine Stunde länger unterwegs seien.

Herr Schröter betont, bei schnellen Fahrten werde ein höherer Schallpegel bei den Immissionen aufgrund von mehr Luftwiderstand und Rollgeräuschen erzeugt. Bei einem reinen Rollen der Fahrzeuge ohne eingeschaltetem Antrieb entfielen die entsprechenden Antriebsgeräusche, wogegen Getriebegeräusche stets erzeugt würden. Bei einer stärkeren Fahrzeugbremsung entstünden zusätzlich zum Motor Geräusche der Scheibenbremse oder der Schienenbremse mit Sand. Die mehreren an der Reibung beteiligten Komponenten für die Bremswirkung führten zu deutlich mehr Geräuschen. Herr Schene ergänzt, je schneller die Stadtbahnen fahren, desto lauter seien die Geräusche. Dieser Aspekt fließe in das Lärmberechnungsverfahren ein. Daher sei es an denjenigen Gebäuden lauter, an denen die Stadtbahnen schnell vorbeiführen. In dem Berechnungsverfahren würden die Ein- und Ausrücker mitgezählt. Somit seien alle tatsächlich fahrenden Stadtbahnen in jedem Streckenabschnitt berücksichtigt worden.

10.000 Bürgerinnen und Bürger seien in der LHS vom Stadtbahnlärm betroffen, so StR Peterhoff. Er erkundigt sich, ob in diesen Bereichen gezielt Lärminderungsmaßnahmen an den Gebäuden eingesetzt würden (z. B. Förderung von Lärmschutzfenstern). Herr Schröter betont hierzu, die Schallimmission werde rechnerisch ermittelt. Diese Berechnungen sagten nicht aus, in welchem Zustand der Schall durch die Wände und Fenster bei der Bewohnerschaft ankomme. Die vom AfU ermittelten rund 10.000 Bewohner*innen könnten potenziell unter dem Einfluss vom Lärm liegen. Diese Bewohner*innen seien jedoch keineswegs tagtäglich vom Lärm betroffen. Schallschutzmindernde Maßnahmen seien insbesondere an Neubauten vorgeschrieben. Falls die SSB ein neues Gleis baue, müsse sie diese Maßnahmen für den Bestand vorsehen. Wenn im Bestand ein Gebäude erneuert werde, bestehe die Auflage, die entsprechenden Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

StR Peterhoff begrüßt die dargestellten Pilotversuche und Tests der SSB hinsichtlich Lärminderungsmaßnahmen. Auf seine Frage, ob in dieser Hinsicht gezielt die Hotspots untersucht würden, betont Herr Schröter, technische Ursachen seien stets der Grund für Beschwerden der Anwohnerschaft. Diese Ursachen würden von den SSB genau überprüft, da ein Schienenbruch durchaus möglich sei. Trotz regelmäßiger Streckenbegehungen sowie Meldungen von den Fahrern könnten nicht alle Schäden erkannt werden. Er habe die Ausführungen von Herrn Schröter in seiner Präsentation in der Art verstanden, so StR Peterhoff, dass die Abschirmungen an den Reifen der Fahrzeuge einen

Standard darstellten. Zusätzlich bestehe die Möglichkeit, Lärm von außen abzuschirmen. Hierzu sei ein Pilotprojekt im Stadtbezirk Möhringen mit kleinen Lärmschutzwänden durchgeführt worden. Er erkundigt sich, ob dieser Pilotversuch weiter ausgebaut und welches Ergebnis hierbei erzielt worden sei. Alternativ könnten im Randbereich der Gleisanlagen Begrünungen wie beispielsweise kleine Büsche eingesetzt werden, die lärmindernd wirkten und weitere positive Nebeneffekte mit sich brächten.

Auf die Frage von StR Peterhoff, wie der aktuelle Stand bei "Tempo-30-nachts" im Straßenverkehr und bei den hierzu geplanten Verkehrszählungen sei, betont Herr Schene, ein Entwurf des Zwischenberichts über die verkehrliche Wirkung für die Stadtbezirke Möhringen und Zuffenhausen habe das beauftragte Büro der Verwaltung bereits abgegeben. Dieser Entwurf befinde sich derzeit zur Prüfung bei der Straßenverkehrsbehörde und den Verkehrsplanern. Diese Behörden benötigten genügend Informationen, um gegebenenfalls "Tempo-30-nachts" anordnen zu können. Die Lärmberechnungen müssten allerdings noch durchgeführt werden, wofür lediglich ein kurzer Zeitraum benötigt werde. Der Bericht zum Stadtbezirk Hedelfingen sei nahezu fertiggestellt. Bezüglich des Zeitplan sei er optimistisch, bis Ende des Jahres die Ergebnisberichte im AKU vorstellen zu können.

StR Sauer (CDU) begrüßt die Vielzahl der in der Präsentation dargestellten Lärminderungsmaßnahmen. Gleichwohl hält er es für notwendig, sich mit der Bürgerinitiative "Reduzierung des Stadtbahnlärms" über dieses Thema auszutauschen. Er schlägt vor, sich nach der Sommerpause mit dem AfU, den SSB, der Bürgerinitiative sowie den Fraktionen an einem Runden Tisch zu treffen, um über die Ergebnisse der heutigen Präsentation zu diskutieren. Es hätten sich nicht mehr als 137 Bürgerinnen und Bürger über eine Lärmbelästigung bei den SSB beschwert, da die Bürgerinitiative bereits viele Themen aufgreife und daher wie ein Filter wirke. Die 11 km lange, besonders vom Stadtbahnlärm betroffene Strecke verlaufe entlang von verdichteten und bebauten Gebieten, was einen Ansporn darstelle, diese Lärmquellen zu minimieren.

Hinsichtlich des oben aufgeführten gemeinsamen Antrages, der auf die Initiative der SPD-Fraktion zurückginge, seien nach den Vorträgen im Ergebnis noch drei oder vier Punkte offen. Beispielsweise betreffe dies die Antragsziffer 6, bei der die SSB berichten sollten, bei welchen Sanierungs- bzw. Neubauprojekten in Zukunft eine lärmindernde Gleisbegrünung möglich sei und wie diese finanziert werden könne. Ebenso betreffe dies eine weitere Antragsziffer, bei der die SSB Auskunft über die Möglichkeiten erteilen sollten, oberirdische Strecken unter die Straße zu verlagern, wie dies vom Bezirksbeirat Süd angeregt und im Stadtbezirk Vaihingen bereits untersucht worden sei. Zudem sei noch Ziffer 8 offen, unter der die SSB berichten sollten, was den Streckenverlauf bei der Über-eckverbindung Pflugmühle anbelange. Diese Themen sollten an einem Runden Tisch behandelt werden und eine Darstellung erfolgen, welche Maßnahmen zur weiteren Lärminderung benötigt würden.

Ebenso solle eine Mitteilungsvorlage zum Doppelhaushalt 2022/2023 erstellt werden, in der die Maßnahmen zur Minderung des Lärms in ihrer Wirksamkeit und ihren Kosten aufgeführt werden sollten, so StR Sauer. Seine Fraktion sei bereit, mit den anderen Fraktionen und der Verwaltung über die Einrichtung eines Budgets für konkrete Lärminderungsmaßnahmen im Schienenverkehr zu diskutieren. Zu diesem Aspekt sollten nicht lediglich Worte geäußert werden, sondern ebenso Taten folgen.

Der vorliegende Antrag sei gemeinsam mit den Fraktionen von 90/GRÜNE sowie der CDU gestellt werden, so StR Körner (SPD). Wie von StR Sauer ausgeführt solle hierzu eine Mitteilungsvorlage zum Doppelhaushalt 2022/2023 erstellt werden. Bei der Lärmbelastung der Betroffenen müsse zwischen der Quantität und der Qualität unterschieden werden. Die von der Bürgerinitiative aufgezeigte Lärmbelastung in den Bögen und Kurven durch Stadtbahnen in den Stadtbezirken Möhringen und Vaihingen sei sehr heftig. Im Unterschied zum Straßenverkehrs- und Eisenbahnlärm seien für die von den Stadtbahnen ausgehenden Lärmquellen die Stadt und die SSB selber verantwortlich. Für ihn sei interessant gewesen, dass direkt in die Straße eingebaute Gleise eine große Rolle spielten, was im Vaihinger Stadtteil Heschlach zum Zeitpunkt des Ausbaus der Haltestellen berücksichtigt werden solle. Insgesamt gehe es um Maßnahmen, durch die die Lärmsituation für die Betroffenen verbessert werden sollte.

Die am Vortag erteilte Genehmigung für den Versuch mit Schmiermitteln an Stadtbahnradern sei begrüßenswert, so StR Körner. Diesen Versuch habe ebenso die Bürgerinitiative angesprochen. Auf die Frage des Stadtrats, wie lange und an welchen Stellen der Test durchgeführt werden solle, antwortet Herr Schröter, das Projekt werde in einem Gleisbogen im Stadtbezirk Möhringen durchgeführt. Ebenso werde ein Versuch im Bereich Schlossstraße/Bebelstraße im Bogen vor dem Olga-Areal stattfinden.

Das Schienenschleifen stelle hin und wieder ein Thema im SSB-Aufsichtsrat dar, so StR Körner. Es stelle sich die Frage, wie oft die Schienen pro Jahr geschliffen werden sollten, um den Schienenlärm zu reduzieren. Mit einer entsprechenden Information könne der SSB-Aufsichtsrat entsprechende Vorgaben zur Häufigkeit des Schienenschleifens erteilen. Herr Schröter betont, das Schienenschleifen sei Teil einer Maßnahme im Rahmen der Abstimmung im Schienengesamtsystem. Die Häufigkeit des Schleifens hänge von der Belastung des Oberbaus ab (Anzahl der Stadtbahnüberfahrten). Ebenso beeinflussten dies weitere Aspekte wie die Streckenneigung oder der Kurvenradius. Daher sei es schwierig, hierzu eine Faustformel anzugeben. Der Ansatz für Schleifarbeiten im Haushalt der SSB sei sehr auf Örtlichkeiten bezogen. An den Stellen, an denen ein häufiges Schleifen nötig sei, setzten die SSB entsprechend höhere Mittel an.

StR Körner erkundigt sich wie zuvor bereits StR Sauer, wie mit der Übereckverbindung Pflugmühle weiterverfahren werde.

Über die Aussage von Herrn Schröter, die Gleisbegrünung bringe keine Auswirkungen auf eine Lärminderung, zeigt sich StR Körner überrascht. Lediglich die Begründung der fehlenden Lärminderungswirkung im Winter und in trockenen Sommern sei nachvollziehbar, da in diesen Zeiträumen eine harte Oberfläche vorhanden sei, von der Schall reflektiert werde. Bislang habe die Einschätzung bestanden, die Begrünung bringe eine Lärmreduzierung von bis zu 2 Dezibel mit sich. Bei Neubauten und Sanierungen seien für die Begrünung bestimmter Abschnitte entsprechende Gelder aus dem Haushalt bewilligt worden, da eine Begrünung wesentlich kostspieliger sei.

Herr Schröter betont, die bisherige Bauform der Gleise funktioniere sehr gut. Bei einem Grüngleiseinbau wie beispielsweise in Hedelfingen dauere eine Sperrung wesentlich länger an, als bei einer Erneuerung der Schotteroberfläche. Bei Neubaustrecken würde ein Grüngleis dort eingebaut, wo es sinnvoll sei, wie beispielsweise bei der Stadtbahnverlängerung vom Möhringer Stadtteil Fasanenhof zum Flughafen. Die Schallreduktion beim Grüngleis sei von der Richtung des Schalls abhängig. Dieser entstehe aufgrund der Reibung zwischen Schiene und Rad und strahle kreisförmig in alle Richtungen ab. An

den Stellen, wo er sich nicht weiter ausbreiten könne, werde er entweder reflektiert oder gebrochen. Über einer Grünfläche strahle der Schall seitwärts und nach oben ab. Es bestünden Situationen, bei denen das Grüngleis eine Geräuschminderung von 1 bis 2 Dezibel erziele, allerdings liege die Wahrnehmungsschwelle bei 3 Dezibel. Daher sei das Grüngleis als Maßnahme zur Schallreduktion wirkungslos. Der Aspekt müsse stets im Gesamtsystem betrachtet werden: Dies sei der Fahrweg, das Fahrzeug sowie bestimmte Komponenten im Fahrweg. Das Gleis stelle ein schwingendes System mit mehreren Federn und Dämpfern dar. Es müsse in der Art angelegt sein, dass es die Schwingung möglichst wenig in den Boden ableite. Das Fahrzeug sei mit seinen Resonanzkörpern ebenso ein mehrfach schwingendes System. Technisches Ziel sei die Abstimmung des Gesamtsystems und nicht die Durchführung selektiver Einzelmaßnahmen. Wenn ein Rausengleis richtig angelegt werde, stelle es einen hohen ökologischen Wert für diejenigen Stadtgebiete dar, wo es dringend nötig sei.

Auf die Frage von StR Körner, ob ein SSB-Lärmschutzbeauftragter sinnvoll wäre, damit die Bürgerschaft einen direkten Ansprechpartner habe, antwortet Herr Schröter, die SSB hätten eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der nicht nur die Fachleute aus den zuständigen Bereichen vertreten seien, sondern ebenso der technische Vorstand Herr Moser und er als Betriebsleiter. Die Treffen würden regelmäßig durchgeführt und behandeln die entsprechenden Themen. Daher sei die Gruppe als SSB-Lärmschutzbeauftragter zu betrachten.

Hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise begrüßt StR Körner den Vorschlag von StR Sauer, einen Runden Tisch einzurichten. Es sei zwar bekannt, dass sich die SSB im Austausch mit der Bürgerinitiative befinden. Dennoch gehe es nun darum, konkrete Maßnahmen zu ergreifen. Im Jahr 2022 werde im Rahmen des Lärminderungsplans die Lärmbelastung neu erfasst. In diesen Plan oder in die Mitteilungsvorlage könnten die Maßnahmen aufgenommen werden. Es sei unklar, ob die Mitteilungsvorlage noch vor der Sommerpause erstellt werde.

Seine Fraktion sei nicht angefragt worden, ob sie sich bei dem vorliegenden Antrag beteiligen wolle, so StR Rockenbach (Die Fraktion LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Falls dies der Fall gewesen wäre, hätte sie sich dem gemeinsamen Antrag angeschlossen. Der technische Aspekt der "starren Achse" bei Stadtbahnen sei interessant. Herr Schröter betont, dieser Aspekt stelle einen zentralen Punkt für eine sichere Spurführung dar. Dies gelte besonders dort, wo Antriebs- oder Bremskraft übertragen werde. Bedauerlicherweise existiere ein entsprechender gescheiterter Versuch, der um die Jahreswende 1989/1990 von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen mit drei Prototypstadtswagen durchgeführt worden sei. Diese seien mit sogenannten Einzelrad/Einzelfahrwerken ausgestattet und kaum gefahren worden. Die nicht angetriebenen bzw. nicht gebremsten Räder, die beispielsweise in Kassel in die erste Generation der Niederflurfahrzeuge eingebaut worden seien, verhielten sich auf dem Gleis unkontrollierbar und seien nicht steuerbar. Besonders im Kurvenlauf zeigten sie ein schlechteres Fahrverhalten als eine starre Achse und neigten in den Herzstücken zur Entgleisung. In den Jahren nach Einführung dieses Zuges habe er in Kassel im Gleisbau seine studentischen Praktika absolviert und habe daher direkt diese Probleme mitbekommen. Insgesamt sei dieser Versuch grandios gescheitert, wofür mehrere physikalisch-technische Gründe Ursache seien.

StR Dr. Oechsner (FDP) betont, der Antrag behandle ein sehr wichtiges Thema für die LHS. Perspektivisch bestehe die Meinung, während der vom Individual- und Straßen-

verkehr ausgehende Lärm sinke, nehme dagegen der Lärm vom ÖPNV zu. Daher sei es eine logische Konsequenz, diesen Aspekt bereits zum jetzigen Zeitpunkt zu diskutieren und die Maßnahmen zur Lärminderung zu prüfen. Besonders der Stadtbezirk Möhringen sei als Stadtbahn-Lärmhotspot des Öfteren erwähnt worden. Hierbei bestehe ein objektives und ein subjektives Empfinden: Falls eine Stadtbahn an einem Gebäude vorbeifahre, sei dies nach dem objektiven Empfinden nicht sehr laut. Falls diese jedoch alle 2 Minuten verkehre, sei dies nach dem subjektiven Empfinden sehr laut. Bezüglich der zu ergreifenden Maßnahmen sei eine Mitteilungsvorlage sehr hilfreich, deren Erstellung auch bis nach der Sommerpause Zeit habe. Er äußert die Bitte, die dargestellten schwierigen technischen Aspekte schriftlich aufzubereiten. Ziel müsse es sein, gegen die Lärmentwicklung insbesondere im schienenengebunden Tagesverkehr deutliche Maßnahmen zu ergreifen. Nach der ersten Diskussion in der heutigen Sitzung könne eine Weiterbehandlung des Themas an einem Runden Tisch oder in anderen Sitzungsformaten behandelt werden. Schlussendlich müssten entsprechende Maßnahmen bereits vor dem neuen Lärminderungsplan ergriffen werden.

Es stelle sich angesichts der zahlreichen Anmerkungen die Frage, so BM Thürnau, ob eine weitere Antwortrunde durchgeführt oder zunächst eine haushaltsrelevante Mitteilungsvorlage erstellt werden solle. Ebenso sei die Einrichtung eines Runden Tisches mit den Betroffenen zu prüfen, bei dem die Einzelfragen bilateral geklärt werden könnten.

StR Sauer betont, der Begriff des Runden Tisches sei durch zahlreiche Veranstaltungen und Informationen bereits begrifflich belegt. Daher sei eine reine Gesprächsrunde nach der Sommerpause ausreichend. In dieser Runde könnten ebenso die Themen der Mitteilungsvorlage diskutiert und erarbeitet werden. Nach der Erstellung der Mitteilungsvorlage und deren Zustellung an die Fraktionen könne festgelegt werden, welche Maßnahmen in den Haushaltsberatungen bereits schon angegangen werden könnten. Dies könne aus planerischer Sicht erfolgen und mit einem Budget im Verlauf der nächsten 2 Jahre umgesetzt werden. Dabei sollten die vom Schienenlärm besonders betroffenen, knapp 11 km langen Streckenabschnitte angegangen werden und in den nächsten Jahren über den Doppelhaushalt hinaus entsprechende Maßnahmen gegen den Lärm ergriffen werden.

Seine Fraktion, so StR Peterhoff, unterstütze das von StR Sauer vorgeschlagene Gespräch, da man mit diesen Informationen in die Haushaltsberatungen eintreten und über die Maßnahmen und deren Finanzierung diskutieren könne.

Herr Schene führt hinsichtlich der mehrfach angesprochenen haushaltsrelevanten Mitteilungsvorlage aus, diese habe die Verwaltung in Arbeit.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt BM Thürnau fest:

Der Ausschuss für Klima und Umwelt hat von den Berichten Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Haupt / pö

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
SSB
VVS
 2. S/OB
S/OB-Mobil
 3. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 4. BVin Mitte
 5. BezÄ Mö, Vai
 6. Stadtkämmerei (2)
 7. Rechnungsprüfungsamt
 8. L/OB-K
 9. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS