

**Anlage 3 zur Vorlage Nr. 102/17: Lärmaktionsplan Schiene Stadt Ludwigsburg - Abwägung Stand 06.03.2017**

Nr. Datum	Träger	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
TÖB-1 08.04.2016	Landratsamt Ludwigsburg	<p>I. Immissionsschutz</p> <p>(1) Im Rahmen des Lärmaktionsplans Schienenverkehr für Ludwigsburg wurde eine relativ hohe Betroffenheit durch den Schienenverkehrslärm festgestellt. Dies betrifft sowohl die Anzahl der Betroffenen insgesamt als auch die Zahl der Personen für die hoher bzw. dringlicher Handlungsbedarf besteht. Der Lärmaktionsplan umfasst derzeit lediglich generelle Informationen zu möglichen Schallschutzmaßnahmen. Konkrete Maßnahmen und deren Auswirkungen auf die Betroffenheit sind nicht dargestellt.</p> <p>(2) Aus Sicht der unteren Immissionsschutzbehörde ist es erforderlich sowohl die Zahl der betroffenen Personen als auch den Grad der Belastung deutlich zu reduzieren. Wir regen deshalb an im weiteren Verfahren konkrete Lärminderungsmaßnahmen vorzusehen, die hierdurch erreichbaren Verringerungen der Zahl der Betroffenen zu prognostizieren und effektive Maßnahmen umzusetzen, um die Betroffenheit zu reduzieren.</p> <p>(3) Der Lärmaktionsplan Schienenverkehr stellt eine wichtige Informationsquelle für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung in Ludwigsburg dar. Die Ergebnisse sollten im Rahmen der Bauleitplanung dazu genutzt werden ruhigere, für Wohnnutzung geeignete Flächen zu identifizieren bzw. weniger schutzwürdige Gebiete entlang der hochbelasteten Verkehrsachsen zu entwickeln.</p>	<p>(1) Treffende Beschreibung des Sachstands. → Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Ziel deckt sich mit Zielen der Stadt Ludwigsburg. Die kommunalen Handlungsmöglichkeiten sind eingeschränkt. → Die Anregung ist im zukünftigen Verfahren vom Eisenbahnbundesamt zu berücksichtigen.</p> <p>(3) Das Planungsprinzip wird bei der Bauleitplanung berücksichtigt. Die städtebauliche Entwicklung kann sich jedoch nicht allein an Belangen des Lärmschutzes orientieren. Die Lärmkartierung gibt dann im Abwägungsprozess wichtige Hinweise auf den notwendigen Schallschutz. → Die Anregung wird in Bauleitplanverfahren und bei Rahmenplanungen berücksichtigt.</p>

**Anlage 3 zur Vorlage Nr. 102/17: Lärmaktionsplan Schiene Stadt Ludwigsburg - Abwägung Stand 06.03.2017**

Nr. Datum	Träger	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
<p>Noch TÖB-1 28.04.2016</p>	<p>Landratsamt Ludwigsburg</p>	<p>II. Gesundheitsschutz</p> <p>(4) Aus unserer Sicht ist hinsichtlich der geschilderten Schienenlärmproblematik die Umsetzung baulicher wie betrieblicher Sanierungsmaßnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes erforderlich. Anhand vorliegender messtechnischer Ermittlungen zu den einzelnen lärmindernden Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass der alleinige Ausbau von Lärmschutzwänden und/oder die erneute Etablierung von Förderprogrammen zum passiven Schallschutz in Anbetracht der Höhe der zugrunde liegenden Beurteilungspegel vielfach nicht ausreichen wird, um - bezogen auf die Situation in Ludwigsburg - flächendeckend Sanierungswerte zu erreichen.</p> <p>(5) Hinsichtlich passiver Schallschutzmaßnahmen ist aus gesundheitlicher Sicht kritisch anzumerken, dass jegliche aktive Maßnahmen prinzipiell stets Vorrang haben sollten, da der Einbau von Schallschutzfenstern in Wohngebäuden, insbesondere in Bestandsbauten, wegen der dann meist notwendig werdenden künstlichen Belüftung oft hygienische Probleme mit sich bringt. Darüber hinaus findet, bezogen auf die Tages- und Abendstunden, der Aufenthalt im Freien keine ausreichende Berücksichtigung.</p> <p>(6) Aus umweltmedizinischen Aspekten ist ferner immer solchen aktiven Maßnahmen Vorrang zu geben, bei denen Lärm im Wesentlichen erst gar nicht entsteht, d.h. die Lärmentstehung an der Quelle (am Fahrzeug/Fahrweg) verhindert wird, und die - z.B. durch Verringerung des Schienenabriebs bzw. Bremsstaubes - auch in puncto Feinstaub und anderer Luftschadstoffe emissionsmindernd wirksam sind.</p>	<p>(4) → Die Einschätzung wird von der Stadt Ludwigsburg geteilt.</p> <p>(5) → Die Einschätzung wird von der Stadt Ludwigsburg geteilt.</p> <p>(6) → Die Einschätzung wird von der Stadt Ludwigsburg geteilt.</p>

Anlage 3 zur Vorlage Nr. 102/17: Lärmaktionsplan Schiene Stadt Ludwigsburg - Abwägung Stand 06.03.2017

Nr. Datum	Träger	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
Noch TÖB-1 28.04.2016	Landratsamt Ludwigsburg	(7) Hinsichtlich des Kontextes Lärm im Bereich von Schulen bzw. seiner inzwischen nachgewiesenen, negativen Wirkung auf schulische Leistungen machen wir angesichts der zahlreichen betroffenen Schulgebäude auf weitere Studienergebnisse aufmerksam, nach denen bereits ab Außenschallpegeln von 50 dB(A) mit Leistungs- und Konzentrationsminderungen zu rechnen ist. Demzufolge empfehlen wir, an den Gebäuden bzw. Klassenzimmern dieser Schulen weitere konkrete Schallpegelmessungen durchzuführen und bei Vorliegen vergleichbarer bedenklicher Werte auch hier weitere konkrete Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen.	(7) Heutige Fenster dämmen in der Regel um 25 dB(A), so dass die Probleme eher bei älteren Schulgebäuden oder höheren Umfeldbelastungen auftreten. → Im Rahmen von Sanierungen, Schulerweiterungen und -neubauten werden Einzelfallprüfungen vorgenommen.
TÖB-2 26.02.2016	Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz	(1) Die geplanten Maßnahmen fallen alle in die Zuständigkeit der Deutschen Bahn. Maßnahmen an den Fahrzeugen (Umrüstung der Bremsen) und an den Fahrwegen (Schienenschleifen, Unterschottermatten, Besohlung der Gleise) haben wir auch in unserem Lärmaktionsplan aufgeführt.  (2) Zeitliche und/oder räumliche Verlagerungen des Güterverkehrs und Geschwindigkeitsbeschränkungen können zwar eine Lärminderung für die Anwohner der Strecke herbeiführen, sind in der Regel aber nicht sinnvoll, da sie die Leistungsfähigkeit der Strecke einschränken. Da der Schienenverkehr insgesamt umweltfreundlicher als der Straßenverkehr ist, ist es ein verkehrspolitisches Ziel, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Viele Strecken sind zudem tagsüber durch den Personenverkehr ausgelastet, weshalb die Güterzüge auf die verkehrsrärmeren Nachtzeiten ausweichen müssen. Dies entspricht auch den Anforderungen der Wirtschaft, die die Güter pünktlich zu Betriebsbeginn am Morgen geliefert bekommen will (Just-in-time-Lieferung). Ein Fahrverbot für laute Güterzüge, zumindest in der Nacht, wäre jedoch eine überlegenswerte Maßnahme, da die Strecken für leisere Güterzüge weiterhin offen bleiben. Betriebliche Einschränkungen aus Lärmschutzgründen sind derzeit rechtlich allerdings nicht durchsetzbar.	(1) → Wird zur Kenntnis genommen.  (2) Die Konflikte und die eingeschränkten Handlungsbedingungen sind bekannt. → Wird zur Kenntnis genommen und als im Detail zu prüfende Rahmenbedingung im Abwägungsprozess berücksichtigt. Die Forderung für ein Verbot lauter Güterzüge wird bekräftigt.

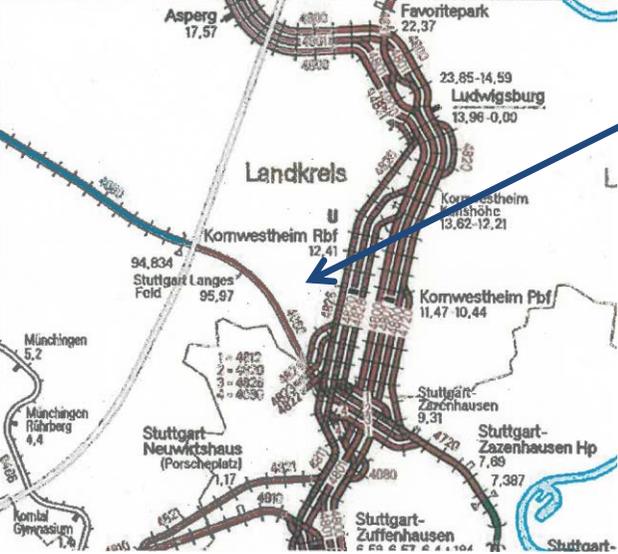
Anlage 3 zur Vorlage Nr. 102/17: Lärmaktionsplan Schiene Stadt Ludwigsburg - Abwägung Stand 06.03.2017

Nr. Datum	Träger	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
Noch TÖB-2	Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz	(3) Gespannt sein kann man auf die Antwort der Deutschen Bahn AG, ob sie bereit ist, in Streckenabschnitten mit durchgeführter Lärmsanierung nach dem Wegfall des Schienenbonus weitere Maßnahmen durchzuführen.	(3) → Wird zur Kenntnis genommen.
TÖB-3 29.02.2016	Gemeinde Tamm.	(1) In der Gemeinde Tamm treten im Bereich des Schienenlärms ähnliche Probleme der hohen Lärmbelastung auf. Ein gemeinsames Vorgehen zur Verbesserung der Situation wäre wünschenswert.  Die Gemeinde Tamm stimmt vollumfänglich den geplanten Maßnahmen der Stadt Ludwigsburg zu und unterstützt das von der Stadt Ludwigsburg angestrebte Verfahren auch um weitere Grundlagendaten von Seiten der Bahn zu generieren.  In der Anlage übersenden wir Ihnen den Lärmaktionsplan der Gemeinde Tamm sowie den bisher mit der Deutschen Bahn AG geführten Schriftverkehr zu Kenntnis.  Anregungen der Stadt Ludwigsburg zum Lärmaktionsplan nehmen wir gern in das Verfahren auf.	(1) → Wird zur Kenntnis genommen. → Je nach Reaktion der DB AG in Bezug auf die Forderung nach Überprüfung der durchgeführten Sanierungsmaßnahmen wird ggf. eine interkommunale/regionale Initiative angeregt.
TÖB-4 21.03.2016	DB Immobilien Südwest, Karlsruhe	(1) vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22.02.2016 an die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, und für die Gelegenheit zur Stellungnahme.  Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren.  Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.  In Lärmaktionsplänen von Kommunen vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen für Bahnstrecken des Bundes können dem Verkehrsträger nicht als Baulast auferlegt werden.	(1) → wird zur Kenntnis genommen

Anlage 3 zur Vorlage Nr. 102/17: Lärmaktionsplan Schiene Stadt Ludwigsburg - Abwägung Stand 06.03.2017

Nr. Datum	Träger	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
<p>noch TÖB-4 21.03.2016</p>	<p>DB Immobilien Südwest, Karlsruhe</p>	<p>(2) Da zum 01. Januar 2016 durch das Bundeshaushaltsgesetz die Grenzwerte der Lärmsanierung abgesenkt wurden und da der Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) entfallen ist, haben Sie in Ihrem Anschreiben an die DB AG eine Reihe von Fragen übersandt, die hauptsächlich eine mögliche Nachsanierung im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes betreffen. Ergänzend fragen Sie an, welche Maßnahmen aus dem Zugbetrieb oder welche technischen Minderungspotentiale in Kapitel C.3.1 Ihres Lärmaktionsplanes aus Sicht der DB als geplante Maßnahmen für die nächsten 5 Jahre zielführend erscheinen. Zu Ihrem Fragekatalog nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>(3) <b>Zu Ihren Fragen nach Neuberechnungen im Rahmen der Lärmsanierung, Veränderung Zugzahlen, Ergänzung Lärmschutzwände und Gesamtbewertung:</b></p> <p>Fragengruppe a) - Neue Lärmschwerpunkte nach Fortfall Schienenbonus, Bereiche mit höheren Lärmschutzansprüchen, zusätzliche Schutzmaßnahmen. Frage b) - Lärmprognose. Frage c) - Ergänzen der bestehenden Lärmschutzwände z.B. auch durch niedrige gleisnahe Wände. Fragengruppe d) - Sinnvolle Maßnahmenkombinationen, erwartete Kosten, zeitliche Umsetzung, Änderung der Lärmpegel und Betroffenenzahlen.</p> <p>Durch Ludwigsburg verlaufen mehrere planfestgestellte Eisenbahnstrecken des Bundes. Darunter die beiden zweigleisigen Hauptbahnen 4800 Stuttgart Hbf - Bretten und 4931 Backnang - Ludwigsburg mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr, sowie die beiden eingleisigen Hauptbahnen 4820 und 4826 Stuttgart-Zazenhausen - Ludwigsburg mit überwiegend Güterverkehr.</p> <p>Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel zur Lärmsanierung. In Ludwigsburg wurden an den Bahnstrecken 4800 und 4931 bis zum Jahr 2012 umfangreiche Maßnahmen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms in Form von Lärmschutzwänden und passivem Lärm-schutz durchgeführt und abgeschlossen.</p> <p>Aufgrund der neuen Lärmgrenzwerte seit 01. Januar 2016 und aufgrund des entfallenen Schienenbonus finden derzeit Abstimmungen zwischen BMVI, EBA und DB AG hinsichtlich des Umgangs mit bereits abgeschlossenen Ortsdurchfahrten statt. Das bundesweite Lärmsanierungskonzept wird dann entsprechend bis Ende 2016 / Anfang 2017 überarbeitet. Daher können wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu Ihren Fragen bezüglich einer eventuellen Nachsanierung noch keine Aussagen treffen.</p>	<p>(2) → Insgesamt ergibt sich dadurch eine Verschärfung der Ansprüche um 8 dB(A)..</p> <p>(3)</p> <p>→ bekannt.</p> <p>→ bekannt.</p> <p>→ Zeitangabe überholt: Aufgrund des erheblichen Aufwandes für Neuberechnungen wird von der DB Netz AG geschätzt, dass die Überarbeitung bis 2018 dauert.</p>

Anlage 3 zur Vorlage Nr. 102/17: Lärmaktionsplan Schiene Stadt Ludwigsburg - Abwägung Stand 06.03.2017

Nr. Datum	Träger	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
<p>noch TÖB-4 21.03.2016</p>	<p>DB Immobilien Südwest, Karlsruhe</p>	<p>Für Rückfragen zur Lärmsanierung steht Ihnen unsere Projektleiterin Lärmsanierung Südwest, Frau Weiler, gerne zur Verfügung: DB Netz AG, Frau Sabine Weiler, I.NG-W-N, Schwarzwaldstraße 82, 76137 Karlsruhe, Sabine.Weiler@deutschebahn.com, Tel. 0761 / 938-6318.</p> <p>(4) <b>Zu Ihren Fragen nach Maßnahmen aus dem Zugbetrieb:</b></p> <p>Fragengruppe b) - Umleitung Güterverkehr, Güterverkehrverlagerung in den Tag, Geschwindigkeitsbegrenzungen beim Güterverkehr.</p> <p>Ludwigsburg liegt im Einzugsbereich des Rangierbahnhofs Kornwestheim, dem zweitgrößten Rangierbahnhof in Baden-Württemberg, auf den sich die Aufgaben bei der Abwicklung des Güterverkehrs konzentrieren, weil keine geeignete Infrastruktur in räumlicher Nähe mit freier Kapazität zur Verfügung steht. Eine Umleitung des Güterverkehrs um Ludwigsburg herum ist nur zu sehr geringen Teilen bei großräumiger Umfahrung möglich, weil im Zu- und Ablauf von Kornwestheim Rangierbahnhof keine Strecke an Ludwigsburg vorbei führt (siehe Kartenausschnitt). Aufgrund fehlender alternativer Trassenkapazitäten und bahnbetrieblicher Zwänge können keine weiteren Güterverkehre um Ludwigsburg herum geleitet werden, zumal die bestellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Wahrung ihrer Interessen im Zusammenhang mit den Wünschen der eigenen Kunden Einfluss nehmen.</p> 	<p>→ Daten sind teilweise bekannt (Vorl. Nr. 586/15). Details unterliegen Datenschutz.</p> <p>(4) → Die Beschreibung des heutigen Sachverhalts wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Über die Neubaustrecke wäre aus Richtung Westen (Stuttgart Langes Feld) durch eine mit dem Bau der Neubaustrecke vorbereitete Netzergänzung der Güterbahnhof Kornwestheim zusätzlich erschließbar.</p> <p>→ Diese Maßnahme wird als Empfehlung neu in den Lärmaktionsplan Schiene aufgenommen. Die DB Immobilien wird um Stellungnahme dazu gebeten.</p>

Anlage 3 zur Vorlage Nr. 102/17: Lärmaktionsplan Schiene Stadt Ludwigsburg - Abwägung Stand 06.03.2017

Nr. Datum	Träger	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
<p>noch TÖB-4 21.03.2016</p>	<p>DB Immobilien Südwest, Karlsruhe</p>	<p>(5) Eine zeitliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Nacht in den Tag hinein und Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nicht möglich, da dies dem Schienengüterverkehr massiv schaden würde. Die Kapazität der Strecken würde reduziert und eine Verlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße wäre die Folge. Dies erklärt sich aus der Tatsache, dass der Schienenverkehr, anders als der Straßenverkehr, in einem fest vorgegebenen Blockabstand mit exakt geplanten Geschwindigkeiten geführt wird. Geschwindigkeitsbeschränkungen wirken sich folglich auf alle folgenden Züge aus. Eine unabhängige Studie des VDV, VPI und BDI (Herbst 2014) hat ergeben, dass sich bei einer Reduktion der Geschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h (Hintergrund: Untersuchungsansatz wurde gewählt, da sich erst ab 30 km/h Reduktion eine hörbare Lärmreduktion von 3 Dezibel weniger Lärm ergibt) die Beförderungszeiten um 24 Prozent verlängern, die Streckenkapazität sich um bis zu 20 Prozent verringert und die Transportkosten im Schienengüterverkehr um 10 Prozent ansteigen. Mit Verkehrsverlusten auf der Schiene ist im Umfang von 22,5 bis 27 Prozent zu rechnen. Im Zeitalter von Klimaschutz und der allgemein anerkannten Zielstellung „Mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern“ kann eine solche Schwächung des Schienengüterverkehrs nicht das Ziel sein. Die Folgen bei einem Nachtfahrverbot sind noch deutlich dramatischer.</p> <p>(6) <b>Zu Ihren Fragen nach Minderungspotentialen durch örtliche Maßnahmen:</b></p> <p>Fragegruppe c) - Automatische Schienenschmiereinrichtungen, regelmäßiges Schienenschleifen (High Speed Grinding), Einsatzmöglichkeiten von elastischen Unterschottermatten und beholten Schwellen.</p> <p>Automatische Schienenschmiereinrichtungen wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms II mit Bundesmitteln von der DB Netz AG in einigen Fällen an Strecken mit sehr engen Gleisradien getestet. Es liegen bislang erst wenige Erkenntnisse zu einer geeigneten Wirksamkeit vor. Bei einigen Testanlagen traten technische Problem auf. Zudem wurde festgestellt, dass die Streckeninstandhaltung in Bereichen von Schienenschmieranlagen erschwert wird. Im Rahmen der Erprobung wurde bei Befragungen von Anwohnern teils sogar eine Lästigkeitszunahme des Schienenverkehrslärms angegeben. Daher wird der Einbau von Schienenschmiereinrichtungen seitens der DB Netz AG sehr restriktiv gehandhabt und derzeit im Südwesten nicht weiter verfolgt.</p>	<p>(5) → wird zur Kenntnis genommen</p> <p>(6)  → wird zur Kenntnis genommen</p>

Anlage 3 zur Vorlage Nr. 102/17: Lärmaktionsplan Schiene Stadt Ludwigsburg - Abwägung Stand 06.03.2017

Nr. Datum	Träger	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
<p>noch TÖB-4 21.03.2016</p>	<p>DB Immobilien Südwest, Karlsruhe</p>	<p>(7) Regelmäßiges Schienenschleifen: Im Rahmen der Anlageninstandhaltung wird von der DB Netz AG der Zustand der Schienenfahrlächen auf Riffeln, Wellen und andere Abnutzungserscheinungen in bestimmten Zeitabständen durch Messfahrzeuge regelmäßig kontrolliert. Bei Abweichungen von festgelegten Werten werden dann Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt, die auch zur Lärminderung beitragen. Derzeit werden die Schienen im Bereich Ludwigsburg zudem ca. alle zwei Jahre einem präventiven Instandhaltungsschleifen unterzogen. Das von ihnen erwähnte sogenannte High Speed Grinding (HSG) kommt allerdings in Ludwigsburg nicht zum Einsatz. Aufgrund von Bahnübergängen auf der Strecke 4931 und der vielen Bahnhöfe auf den Strecken 4800 und 4931 gibt es technische Restriktionen bzw. die erforderlichen Geschwindigkeiten können in den relevanten Bereichen nicht gefahren werden. Stattdessen kommen sogenannte Hochleistungsschleifmaschinen (HSM) zum Einsatz, die ebenfalls zu einer Lärminderung beitragen.</p> <p>(8) Elastische Unterschottermatten und besohlte Gleisschwellen wurden im Rahmen des Konjunkturprogramms II zur Minderung von Erschütterungen bzw. von sekundären Körperschall an einigen Örtlichkeiten getestet. Unterschottermatten sind hier gegebenenfalls geeignet für Tunnel und Brücken oder Betontrogbauwerke, besohlte Schwellen für normale Gleise. Sie befinden sich jedoch noch in der Testphase. Beim Neubau von Strecken oder in Einzelfällen, in denen erwiesenermaßen Erschütterungsprobleme an Gebäuden mit erhöhten Schutzanforderungen auftreten sind die Minderungswirkungen in diesen Fällen einzelfallweise genau zu betrachten. Gegebenenfalls kann es durch den Einsatz dieser Techniken sogar zu einer Verstärkung der Erschütterungen kommen. Daher werden diese Verfahren an Bestandsstrecken in der Regel nicht angewendet.</p>	<p>(7) → wird zur Kenntnis genommen</p> <p>(8) Besohlte Gleisschwellen reduzieren nachweislich den Erhaltungsaufwand. Sie sollten bei Streckensanierungen geprüft werden. → Beide Maßnahmen werden weiter im Lärmaktionsplan aufgelistet.</p>

Anlage 3 zur Vorlage Nr. 102/17: Lärmaktionsplan Schiene Stadt Ludwigsburg - Abwägung Stand 06.03.2017

Nr. Datum	Träger	Stellungnahme	Abwägung / Weiteres Vorgehen
<p>noch TÖB-4 21.03.2016</p>	<p>DB Immobilien Südwest, Karlsruhe</p>	<p>(9) Empfehlung zu Kapitel C.3.1 "Geplante Maßnahmen für die nächsten 5 Jahre" im Entwurf des Lärmaktionsplans Stadt Ludwigsburg vom 30.12.2015:</p> <p>Als Ergebnis unserer obigen Antworten auf Ihre Fragen empfehlen wir ihnen für Kap. C.3.1 des Lärmaktionsplans folgende Maßnahmen beizubehalten:</p> <p>Überprüfung der Lärmsanierung durch die Bahn nach Vorliegen des neuen Lärmsanierungskonzeptes von BMVI, EBA und Bahn ab 2017. Lärmabhängiges Trassenpreissystem. Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen.</p> <p>Dies sind die Maßnahmen, die derzeit seitens des Bundes und der Bahn geplant sind bzw. mit Nachdruck durchgeführt werden.</p> <p>Den anderen im Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes unter C.3.1 zusätzlich aufgeführten Maßnahmenwünschen "Zeitliche und räumliche Verlagerung von Güterverkehr", "Geschwindigkeitsbegrenzungen für Güterverkehr", "Schienenbezogene technische Maßnahmen (Schmierer)", "Gleisbezogene Maßnahmen (elastische Unterschottermatten, besohlte Schwellen" kann die DB nicht zustimmen.</p> <p>Der Wunsch "Nachrüsten Lärmschutzwände" lässt sich seitens der DB wie oben beschrieben erst nach Vorliegen des neuen Lärmsanierungskonzeptes durch BMVI, EBA und Bahn ab 2017. überprüfen.</p>	<p>(9)</p> <p>→ Die Maßnahmen bleiben enthalten.</p> <p>→ Die Räumliche Verlagerung von Güterverkehr durch Netzergänzung südwestlich von Kornwestheim und die Prüfung von Unterschottermatten und besohlen Schwellen bleiben als Prüfaufträge enthalten.</p> <p>→ Die Maßnahmen bleiben als Prüfauftrag enthalten.</p>