

Stadt Müllheim • Bismarckstr. 3 • 79379 Müllheim

Herrn
Staatssekretär Michael Odenwald
Bundesministerium für
Verkehr Bau und Stadtentwicklung
11030 Berlin

Herrn
Frank Sennhenn
Vorstandsvorsitzender
DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt a.M.

Nachrichtlich Kopie an: Projektbeiratsmitglieder, MdB Schuster

Betreff: Eisenbahn-Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe-Basel

Bezug: Unser Gespräch vom 13.05.2013 im BMVBS Berlin

Ihr Schreiben vom 4.06.2013

Ihr Zeichen: LA 17/519.4/104 Of-Ba

Datum: 14.06.2013

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Odenwald,
sehr geehrter Herr Sennhenn,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 4. Juni d.J.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen, noch einmal auf die Inhalte des Gesprächs vom 13. Mai in Berlin zurückzukommen und die damals getätigten Aussagen der Teilnehmer zum Thema Lärmproblematik aus unserer Sicht zusammenzufassen.

Von unserer Seite als Bürgermeister und Bürgermeisterin der Gemeinde Auggen und der Stadt Müllheim trugen wir Ihnen vor, dass nach den von uns, auf Basis von Gemeinderatsbeschlüssen in Auftrag gegebenen schalltechnischen Untersuchungen bei Wegfall des Schienenbonus die grenzwertüberschreitende Lärmbelastung auf rund 400 Häuser in Auggen und 500 Häuser in Müllheim Kernstadt und Ortsteil Hülgelheim ansteigen wird. Wir machten deutlich, dass wir uns seitens der Bahn eine Lösung dieses zukünftig, mit Inbetriebnahme der neuen Rheintalbahnstrecke entstehenden Lärmproblems wünschen, die passive Lärmschutzmaßnahmen weitestgehend vermeidet. Darüber hinaus machten wir deutlich, dass wir keine Trennung des Planfeststellungsabschnittes 9.0 wollen, da wir darin die Gefahr von präjudizierenden Wirkungen sehen, die einer ergebnisoffenen Herangehensweise bei der Planung des Bugginger Knotens und auch bei Schallschutzmaßnahmen entlang des gesamten Streckenabschnitts entgegenstehen könnten. Nach unserer Untersuchung, die nur solche technische Verfahren einbezogen hat, die nach unserer Erkenntnis plan-



STADT MÜLLHEIM
BÜRGERMEISTERIN
Astrid Siemes-Knoblich

Bismarckstr. 3
79379 Müllheim

Tel.: +49(0)7631-801-103

Fax: +49(0)7631-801-192

Email:

buergermeisterin@muellheim.de



GEMEINDE AUGGEN
BÜRGERMEISTER
Fritz Deutschmann

Hauptstr. 28
79424 Auggen

Tel.: +49(0)7631-36 77 0

Fax: +49(0)7631-36 77 44

Email:

buergermeister@auggen.de

feststellbar sind, wäre eine Erreichung der Schallgrenzen, wie sie die Antragsstrasse incl. Schienenbonus vorsieht, nur durch eine weitgehende Tieferlegung der Trasse zu erreichen.

Daraufhin machten Sie uns im Gespräch den Vorschlag, die zusätzlich, durch Wegfall des Schienenbonus an der neu ausgebauten Strecke entstehenden 5 dB (A) einerseits durch das BÜG (2 dB (A)) und durch den Einbau von Schienenstegdämpfern (3 dB (A)) aufzufangen. Darüber hinaus verwiesen Sie darauf, dass bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke damit zu rechnen ist, dass nur lärmreduziertes rollendes Material auf der Rheintalstrecke unterwegs sein wird. Dies machten Sie einerseits daran fest, dass bis dahin die LL-Sohle genehmigt sein würde, was zwischenzeitlich ja auch eingetreten ist, ferner die Schweiz ab 2020 keine lauten Züge mehr passieren lassen würde und darüber hinaus ab 1. Juni 2013 hierzulande zudem die lärmabhängigen Trassenpreise gelten. Ferner erklärten Sie, dass auch in unserem Abschnitt 9.0 der Wegfall des Schienenbonus gelten soll und weitestgehend auf passive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet werden soll.

In Ihrem Brief vom 4. Juni sprechen Sie nun lediglich für die bestehende Strecke der Rheintalbahn zwischen Müllheim und Auggen vom Einbau der Schienenstegdämpfer und der Maßnahme des „Besonders überwachten Gleises“. Auch der Wegfall des Schienenbonus wird nicht erwähnt. Aussagen zur Vermeidung von passivem Schallschutz fehlen ebenfalls.

Gegenstand unseres Gesprächs am 13. Mai war jedoch die Problematik der zusätzlich zu bewältigenden 5 dB (A), die nach Wegfall des Schienenbonus nach dem Ausbau des 3. und 4. Gleises die Bürger nicht mehr nur de facto, sondern dann auch de jure belasten würden. Für diese neue Lärmsituation nach Inbetriebnahme der neuen Strecke hatten wir um Lösungsvorschläge gebeten, nicht jedoch für die bestehende Lärmsituation.

Bezüglich der in den geschilderten Punkten offenbar unterschiedlich wahrgenommenen Gesprächsergebnisse bitten wir daher dringend um Klärung. Nach unserem Dafürhalten kam es im Gespräch vom 13. Mai auch nicht zu einer Einigung auf die geschilderten Maßnahmen. Wir haben zunächst Ihre Vorschläge zur Kenntnis genommen, da für Diskussion und Abwägung angesichts des engen Zeitfensters kein Raum war.

Unserer Auffassung nach kommen Sie unserem Wunsch nach einem Lösungsvorschlag für die Neubaustrecke nach Wegfall des Schienenbonus in Ihrem Brief nicht nach bzw. Sie erwähnen nur solche Maßnahmen, die in ihrer dauerhaften Wirksamkeit noch nicht sicher erprobt sind und laufende Ertüchtigungsmaßnahmen am Gleis erfordern.

Daher möchten wir heute die Gelegenheit nutzen und Ihnen unseren Vorschlag für die Lösung des Lärmproblems an der Rheintalbahn-Neubaustrecke in unserem Abschnitt in aller Kürze darlegen, da hierfür in unserem Berliner Gespräch verständlicherweise auch keine Zeit war. Detailinformationen zur Vertiefung finden Sie in den beiden Gutachten, die diese Planungsvariante durchleuchten und die wir Ihnen mit je einem Exemplar ebenfalls heute übersenden.

Prämisse der seitens der Stadt Müllheim und der Gemeinde Auggen in Auftrag gegebenen Untersuchungen war die Frage, ob es Trassierungsmöglichkeiten gibt, die dauerhaft und ohne zusätzliche schallschutztechnische Maßnahmen

Verkehrslärmemissionsschutzgesetzes einzuhalten. Aus Systemüberlegungen drängt sich hierbei auf, dass

- die beiden neu zu errichtenden Güterzug-/Schnellfahrgeleise ab der Grenze der PfA 9.0/9.1 in Tieflage an Auggen und Müllheim geführt werden sollen,
- in Tieflage die beiden Güterzuggeleise in Richtung Bürgertrasse (die sich auch in Tieflage befinden wird) abschnwenken und
- auf Höhe von Hügellheim die beiden Schnellfahrgeleise an die Erdoberfläche geführt werden.

Diese Trassierung hat zur Folge, dass für die durchgehenden Güterzüge die Schallemissionen infolge der Tieflage und der Deckelung im Bereich Müllheim ohne nennenswerte passive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden könnten.

Die Vorzüge einer solchen Lösung bestehen darin, dass

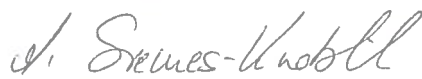
- durch die Trassierung im Höhenplan ein dauerhafter Schallschutz entsprechend den gesetzlichen Anforderungen gewährleistet werden kann (ausschließlich aktiver Schallschutz),
- Lärmschutzwände in durchgehender, hoher Bauart entfallen,
- rechnerisch anzusetzende Möglichkeiten zur Schalldämmung am Gleis (besonders überwachtes Gleis, Absorberbeläge, Schienenstegdämpfer) nicht bzw. nur in geringfügigem Umfang notwendig werden,
- Lärminderungen des rollenden Materials nicht als zwingende Voraussetzung zur Einhaltung der Schallschutzgrenzwerte notwendig werden.

Diese „Hardware-Lösung“ bietet für die Betroffenen – wie bereits erwähnt - den Vorteil, dass nur erprobte Maßnahmen angewendet werden und später keine laufenden Ertüchtigungsmaßnahmen am Gleis und Rollmaterial zum Erhalt der oben genannten Schutzwirkung notwendig sind. Die Lösung ist nach heutigem Stand justiziabel und damit uneingeschränkt planfeststellbar.

Soweit die Darlegung unserer Sicht der Dinge. Im Gegenzug stellen wir Ihnen heute nun erneut die Frage, welche Lösung aus Ihrer Sicht dem geschilderten Problem der zusätzlichen Lärmbelastung der Bevölkerung nach Wegfall des Schienenbonus auch in unserem Streckenabschnitt Abhilfe leisten könnte und sehen Ihrem Vorschlag mit gespannter Erwartung bis Ende Juni entgegen.

Bleibt uns nur noch, den Wunsch zu äußern, dass wir gemeinsam eine Lösung finden, die uns verfahrenstechnische und/oder rechtliche Sicherheit bietet und dass wir eine Trassierung für dieses Jahrhundertbauwerk finden, die dem - auch seitens des Projektbeirats erklärten Ziel, mit dem Schutz der Menschen und der Landschaft im Blick zu bauen - bestmöglich gerecht wird.

Mit freundlichen Grüßen



Astrid Siemes-Knoblich
Bürgermeisterin Stadt Müllheim



Fritz Deutschmann
Bürgermeister Gemeinde Auggen

Anlagen: 2 Gutachten:

Schalltechnische Untersuchung (Heine & Jud)

Möglichkeiten einer siedlungsverträglichen Trassierung (Ernst Basler & Partner)