

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Frau
Bürgermeisterin Astrid Siemes-Knoblich
Rathaus Müllheim
Bismarckstraße 3
79379 Müllheim

Herrn
Bürgermeister Fritz Deutschmann
Rathaus Auggen
Hauptstraße 28
79424 Auggen

nachrichtlich:

Frau
Landrätin Marion Dammann
Landratsamt Lörrach
Palmstraße 3
79539 Lörrach

Michael Odenwald
Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2200
FAX +49 (0)30 18-300-2219

sts-o@bmvbs.bund.de



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt (Main)

Telefon 069 265-31000
Telefax 069 265-31005
frank.sennhenn@deutschebahn.com

Betreff: Eisenbahn-Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel

Bezug: Unser Gespräch am 13.05.2013 im BMVBS Berlin
Aktenzeichen: LA 17/519.4/104 Of-Ba
Datum: Berlin, 04.06.2013
Seite 1 von 3

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Siemes-Knoblich,
sehr geehrter Herr Bürgermeister Deutschmann,

bei unserem o. g. Treffen im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Berlin hatten wir uns im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Müllheim – Auggen der Rheintalbahn zugunsten Ihrer Gemeinden auf Folgendes geeinigt:

Die bestehende Strecke der Rheintalbahn zwischen Müllheim und Auggen soll, damit die Wirkung kurzfristig den Anwohnerinnen und Anwohnern zu Gute kommt, mit Schienenstegdämpfern bzw. -abschirmungen ausgerüstet und die Maßnahme „Besonders überwachtes

Seite 2 von 3

Gleis“ eingeführt werden, bis durch die Inbetriebnahme der Neubaus-
strecke in diesem Bereich die Lärmvorsorge vollumfänglich greift.

Die lärmindernde Wirkung der Schienenstegdämpfer/-abschirmun-
gen soll im Mittel 2 bis 3 dB (A) betragen.

Unter dem Begriff "Besonders überwacht Gleis" (BüG) versteht
man ein technisches Verfahren, bei dem durch besondere Überwa-
chung und Pflege der Schienenoberflächen eine Verringerung des
Schienenverkehrslärms erreicht wird. Schienenverkehrslärm wird u.a.
dadurch verursacht, dass die Schienen mit zunehmender Nutzungs-
dauer verriffeln. Diese Verriffelung wird bei regelmäßigen Fahrten
mit dem Schallmesswagen überwacht. Bei Erforderlichkeit werden die
Schienen geschliffen und die Verriffelung dadurch minimiert. Die
Maßnahme "BüG" ist unter dessen als Stand der Technik anerkannt;
eine weitergehende dauerhafte Lärminderung - und zwar um bis zu 3
dB (A) - ist nachgewiesen.

Im Ergebnis würde sich dadurch für den Streckenabschnitt Müllheim-
Auggen eine Lärmreduzierung um etwa 5 dB (A) ergeben.

Lassen Sie uns darüber hinaus noch auf die ergänzenden Wirkungen
der Einführung der Förderung der Umrüstung von Bestandsgüterwa-
gen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen in Verbindung mit dem
im Dezember 2012 eingeführten lärmabhängigen Trassenpreissystem
(laTPS) hinweisen:

Damit soll erreicht werden, dass innerhalb der Acht-Jahres-Frist
80 Prozent der Bestandsgüterwagen umgerüstet werden. Ziel ist es,
nach Ende der Laufzeit des laTPS keine Güterwagen, die die Lärm-
grenzwerte der TSI Noise überschreiten, mehr auf dem Schienennetz
der DB Netz AG fahren zu lassen. So soll sichergestellt werden, dass
die mit der Umrüstung erzielte Lärminderung dauerhaft erhalten
bleibt. Dieser Zeitpunkt fällt zusammen mit der voraussichtlichen In-
betriebnahme des Neubaustreckenabschnitts Müllheim-Auggen vsl.
im Jahre 2021.

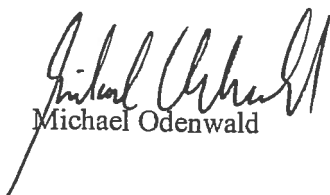
Sollten schließlich alle Güterwagen im deutschen Schienennetz umge-
rüstet werden bzw. nur noch solche mit lärmarmen Bremssohlen un-
terwegs sein, so wird davon ausgegangen, dass sich der Schallpegel
des Rollgeräuschs eines Güterwagens um bis zu 10 dB (A) reduziert.

Nach unserer gemeinsamen Auffassung wird mit der im Gespräch am
13.05.2013 erzielten Verabredung eine für die Anwohnerinnen und
Anwohner deutlich zu spürende lärmindernde Wirkung im Hinblick
auf den Eisenbahnbetrieb festzustellen sein.

Seite 3 von 3

Bis zur Inbetriebnahme des Neubaustreckenabschnitts wird sich aufgrund neuer Güterwagentechnik ebenfalls eine merkliche Lärminderung im Vergleich zur heute noch üblichen Lärmbelastung bei bereits in Betrieb befindlichen und insbesondere vom Güterverkehr genutzten Neubautrassen ergeben.

Mit freundlichen Grüßen


Michael Odenwald


Franz Schaffner