

Standpunkte Münstertalbahn – FAQ auf der SWEG-Website

Mit kritischen Anmerkungen der Bürgerinitiativen B.I.M. und IG2020 (insbesondere Themen Abstelllärm, Werkhalle)

Stand: 20. Oktober 2015

Legende:

fett = Frage; normal = Antwort SWEG

eingerrückt / kursiv = Anmerkungen der Bürgerinitiativen (BIn)

1. INFRASTRUKTUR

Fahrweg

Schwellen

Das „Hecht-Gutachten“ erläutert, dass in gewisser Weise elastische Zwischenlagen bei Schiene/Schwelle/Bodensohle zur Verbesserung der Lärmreduktion beitragen können.

Die genannte Prüfung aus dem Gutachten hinsichtlich der Beeinflussbarkeit der Emissionen durch den Austausch der Zwischenlagen hat letztlich nicht zu einer entsprechenden Empfehlung des Gutachters geführt. Die zu erwartenden Verbesserungen wurden als gering eingestuft. Es bestehe sogar die Möglichkeit, dass die Emissionen sich dadurch vergrößern (siehe Punkt 6.1 „Optimierung Oberbau“ und 9.3.3 „Schwingungsemissionen“). Die häufig aufgestellte Behauptung, dass Holzschwellen im Hinblick auf Geräuschemissionen gegenüber Betonschwellen vorteilhaft seien, bildet sich in den ab 01.01.2015 gültigen neueren Grundlagen zur Berechnung von Schienenverkehrslärm (Schall 03) nicht mehr ab. Holzschwellen sind diesbezüglich den Betonschwellen gleichgestellt. Hinsichtlich Lagestabilität und Haltbarkeit sind Betonschwellen eindeutig gegenüber Holzschwellen zu bevorzugen.

Dem steht das sog. Zuckriegel-Gutachten entgegen, demzufolge nach der Umrüstung der Schwellen von Holz- auf beschlote Betonschwellen im Bereich Neumagenstraße bis Wettelbrunner Straße in Staufen die Emissionen von tiefem Schall und Erschütterungen um 40 Prozent zugenommen haben. Die SWEG hat dies Gutachten wohl nicht umsonst bis 2014 unter Verschluss gehalten, d.h. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde es nicht bekannt. Dass bei der Schall 03 jetzt Betonschwellen gleiche Emissionen wie bei Holzschwellen unterstellt werden, kann nur als politischer Sieg der Betonlobby verstanden werden.

Gibt es einen Streckenplan, der Auskunft gibt, welche Abschnitte noch eine Holzschwelle haben, welche wann mit Betonschwellen ausgestattet worden sind und welche Streckenabschnitte in naher Zukunft zur Auswechslung anstehen?

Unsere Instandhaltungs- bzw. Erneuerungsplanung wird ständig an den festgestellten Zustand der Infrastruktur angepasst. Ein genauer Zeitplan zur Frage, wann welcher Abschnitt zur Erneuerung ansteht, kann daher aktuell nicht veröffentlicht werden. Aus demselben Grund halten wir auch eines Übersichtsplans zum Alter der jeweiligen Abschnitte nicht für zielführend.

Die Frage nach Planung und Stand der Schwellenumrüstung wird gar nicht beantwortet. Ob solche Zeitpläne auf Anfrage mitgeteilt werden, ist nicht zu ersehen.

Schienenkopfkonditionierungsanlagen

Wie viele Schmieranlagen sind eingebaut und an welchen Stellen?

Bei der Münstertalbahn wurden 4 Schienenkopfkonditionierungsanlagen eingebaut. Sie befinden sich jeweils im Bereich der Gleisbögen innerhalb der Bebauung der Städte Bad Krozingen und Staufen.

Zur Wirksamkeit der von der SWEG verwendeten Schmieranlagen ist anzumerken, dass solche in Staufen zum Zeitpunkt der Messungen für das "Hecht-Gutachten" bereits eingebaut und nach SWEG-Aussagen voll funktionstüchtig waren. Dennoch wurden in der Wettelbrunner Kurve beim Talent 2 bis zu 95 dB(A) gemessen, d.h. dieser Triebwagen war mit vollfunktionstüchtiger Schmieranlage doppelt so laut wie der RS 1, d.h. der Talent 2 verursacht bereits ohne Quietschen ein um bis zu fast 10 dB(A) höheres Rollgeräusch als der RS1.

Tatsächlich funktionieren die Schmieranlagen i.d.R. auch nur dann verlässlich, wenn Gutachter oder Politiker diese Streckenabschnitte unter- bzw. besuchen. Insbesondere in den Nachtzeiten und an Wochenenden funktionieren sie häufig nicht.

Werden weitere Ausstattungen noch vorgenommen?

Der Einbau weiterer Anlagen ist nicht vorgesehen.

So dampft die SWEG das Grundsatzproblem, für das die vier Messquerschnitte als repräsentative Messstellen ausgesucht wurden, mit nur einem Satz auf drei dieser Messpunkte und die Kurvenproblematik ein. Es gibt aber noch weitere Kurven (nach der Querung der Münstertäler Straße, Bahnhof Staufen: Verkehrs- und Zuführungsgleise) ohne Schmieranlagen und die beschleunigte Abnutzung (Riefen, Vertiefungen) an den Rädern führt im Betrieb überall zu stetig sich steigenden Emissionen (Zischeln, Quietschen, Klopfen, Schlagen, Ächzen, Dröhnen).

Ist hierzu ein funktionserhaltender Wartungsplan aufgestellt worden und wird dieser zuverlässig bedient?

Die Anlagen werden präventiv regelmäßig gewartet und darüber hinaus mittels einer Online-Überwachung bei Bedarf sehr kurzfristig entstört.

Nach Beobachtung der Anlieger sind die Schmieranlagen nicht selten trocken. Ein Monitoring ist nicht zu beobachten. An Wochenenden wird gar nicht reagiert – von Montag-Freitag i.d.R. erst aufgrund massiver Beschwerdeanrufe. Die SWEG sperrt sich auch gegen den (kostenlosen!) Test eines offenbar wirksameren Systems (ELPA).

Schienenstöße

Kam der auf Seite 57 des Schlussgutachtens empfohlene Instandsetzungsbedarf inzwischen zur Ausführung bzw. wann wird dieser nachgeholt und bedarf diese Maßnahme aus technischer Sicht einer Wiederholung?

Die verschleißbedingte Korrektur fehlerhafter Schienenstöße ist Teil der laufenden Instandhaltung und wurde bereits vor dem Vorliegen des Hecht-Gutachtens regelmäßig durchgeführt. Der konkrete Bedarf wird ständig über geeignete Inspektionen erfasst. Die Abarbeitung erfolgt im Anschluss zeitnah.

Wenn diese Instandhaltung bereits vor dem Gutachten stattfand, wieso kam es dann zu Beanstandungen im Gutachten? Da kann wohl mit dem üblichen Verfahren zur lfd. Instandhaltung etwas nicht stimmen? Die Strecke war übrigens für das Gutachten – wie für den 09.09. – ausgiebigst präpariert worden.

Schienenschleifen

Welche Abschnitte wurden bei den Schleifarbeiten Ende Mai 2015 behandelt und welche Abschnitte stehen wann an? In welchen Zeiträumen sollen diese Arbeiten wiederholt werden? Hat die Art des Schleifens Einfluss auf das Ergebnis der Lärmreduktion?

Die jüngst durchgeführten Schleifarbeiten wurden im Rahmen der laufenden Instandhaltung und in Übereinstimmung mit dem Hecht-Gutachten durchgeführt. Mit Schwerpunkt wurden die Bögen innerhalb der Ortslage von Staufen behandelt. Bei den durchgeführten Schleifungen sollte die Beseitigung von Schienenriffeln (wellenartige Unebenheiten in der Schienenoberfläche) und die Wiederherstellung des Kopfprofils in einem Arbeitsgang erfolgen. Aus diesem Grund wurde ein Schleifen mit rotierenden Schleifkörpern veranlasst. Nur dieses Schleifverfahren ermöglicht die Wiederherstellung des Schienenkopfprofils und gleichzeitig die Beseitigung der Riffel. Die Arbeiten konnten innerhalb der verfügbaren Sperrzeiten nicht gänzlich abgeschlossen werden, so dass zwischen 30. August und 4. September dieses Jahres entsprechende Restarbeiten in voraussichtlich 4 Nachtschichten erfolgen werden. Die betroffenen Anwohner wurden über Veröffentlichungen im Mitteilungsblatt der Stadt Staufen benachrichtigt.

Zur Ankündigung der Maßnahme ist anzumerken, dass ein Arbeiter vor der Schleifmaschine herging, der per Zuruf zufällig erreichbare Anwohner aufforderte, wegen der umherfliegenden, glühenden Metallschleifspäne die Fenster zu schließen!

In diesem Zusammenhang wird auch die zusätzliche Glättung des Schienenkopfes (z.B. durch Schleifen mit oszillierenden Schleifkörpern, Rutschersteinen oder Handschleifungen) durchgeführt. Diese Maßnahme ist rechtlich nicht zwingend notwendig, sie ist aber geeignet die zeitweilige Erhöhung der Emissionen durch die schleifbedingte Riefenbildung zu beseitigen. Ein glatter Fahrspiegel an der Schienenoberfläche stellt sich normalerweise innerhalb kurzer Zeit durch die Befahrung automatisch wieder ein.

Erstaunlicherweise stellte sich in der Wettelbrunner Kurve der doppelte Fahrspiegel an der Außenkurve bereits wieder ein.

Der Einsatz einer glatt schleifenden Maschine mit oszillierenden Schleifkörpern hätte die Entfernung der Riffel und die Reprofilierung des Schienenkopfes nicht leisten können.

Die Auswahl des erfolgten Schleifverfahrens ist daher aus unserer Sicht regelkonform und im Einklang mit den Empfehlungen der Gutachter.

Bei den erneuten Arbeiten Ende August bzw. Anfang September soll es sich um ungeplante Gewährleistungsarbeiten (Arbeiten waren in den Pfingstferien nicht korrekt durchgeführt worden) handeln. Auch sollen die Arbeiten seinerzeit nicht wie von den Gutachtern empfohlen durchgeführt werden.

Die Beseitigung von Riffeln und die Wiederherstellung des Schienenkopfprofils durch Schleifarbeiten wird auch zukünftig erfolgen. Diese Arbeiten sind jedoch nicht in festgelegten Intervallen sondern nur bei Bedarf vorgesehen.

Auch hier stellt sich die Frage nach dem Monitoring (das Monitoring an Schweizer Schienenwegen könnte hierfür als Vorbild dienen). Wie wird der Bedarf festgestellt? Bietet sich dabei nicht eine Zusammenarbeit mit den örtlichen Bürgerinitiativen an?

Brückenbauwerk Bad Krozingen

Mit welchen Maßnahmen wird auf die Sondersituation an der Brücke in Bad Krozingen eingegangen?

Das Brückenbauwerk bei Bahn – km 0,444 wurde im Zusammenhang mit der Nord-Ost-Tangente errichtet. Die Eisenbahnüberführung wurde über den Planfeststellungsbeschluss der Gesamtmaßnahme genehmigt und auf Grundlage der damaligen anerkannten Regeln der Technik errichtet. Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Münstertalbahn ist es zu keiner wesentlichen Änderung des Bauwerkes gekommen. Für die SWEG besteht daher keine Verpflichtung zu baulichen Veränderungen der Eisenbahnüberführung mit dem Ziel einer Geräuschreduktion.

Die Stadt Bad Krozingen sollte die SWEG darauf hinweisen, dass das Lärmproblem dort v.a. durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Stahlvollrädern und höherer Achslast entstanden ist.

Erschütterungen

Werden durch den bei der Münstertal stattfindenden Eisenbahnbetrieb Erschütterungen verursacht, welche Schäden an Gebäuden oder sonstigen baulichen Anlagen verursachen können?

Diese Fragestellung wurde unter Punkt 8 des Gutachtens Hecht/IBU untersucht und beurteilt. Zitat: Es kann aber ausgeschlossen werden, dass Erschütterungen in einer Größenordnung auftreten, bei der Gebäudeschäden durch direkte Erschütterungseinwirkungen zu erwarten sind. Die in DIN 4150 – Erschütterungen im Bauwesen – Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen – in dieser Hinsicht genannten Anhaltswerte werden nicht überschritten. Die SWEG geht daher davon aus, dass die Entstehung von Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb nicht zu befürchten sind.

Den BIn sind mindestens drei Fälle bekannt, in denen Anlieger die SWEG auf neu eingetretene (d.h. nicht "bereits vorhandene"!) Schäden aufmerksam gemacht haben. Das Hecht/IBU-Gutachten äußert sich zu Erschütterungen ohnehin nur cursorisch, hält aber Kornumlagerungen an bestimmten Stellen (u.a. unter der geplanten Werkhalle in Staufen sogar in erhöhtem Maße!) für möglich, d.h. die Vorstufe zu Erdabsenkungen.

2. BAHNÜBERGÄNGE

Signalisierung

Gibt es Möglichkeiten, die Art, Intensität und die Dauer der akustischen Signalisierung an örtliche Gegebenheiten noch besser anzupassen?

Bei den jüngst neu errichteten Bahnübergangssicherungsanlagen (BÜSA) wurden elektronische Akustiken verwendet. Diese wurden mit einer Nachtabsenkung versehen, um die Emissionen für die Angrenzer auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Bei den noch vorhandenen Altanlagen besteht leider weder die Möglichkeit zur Nachtabsenkung noch zur Nachrüstung der genannten Akustiken.

Personen, welche den Gefahrenbereich des Gleises unberechtigt betreten, durch Pfeifsignale des Triebfahrzeuges gewarnt. Die daraus erwachsende Störung der Anwohner ist bedauerlich, jedoch aus Sicherheitsgründen zwingend und ohne Alternative.

Hier stellt sich die Frage, auf welcher rechtlichen Grundlage überhaupt ein innerörtlicher unbeschränkter Bahnübergang (z.B. an einem Kinderspielplatz in Bad Krozingen) zulässig ist.

Sperrzeiten

Gibt es Möglichkeiten, die Sperrzeiten für den Autoverkehr und Fußgänger weiter zu optimieren?

Die Schließzeiten der Bahnübergänge richten sich nach den örtlichen Gegebenheiten (Streckengeschwindigkeit, Vorhandensein vorgeschalteter Lichtzeichen, Ausdehnung des Kreuzungsbereiches etc.). Das Berechnungsverfahren ist einschließlich der enthaltenen Sicherheitszuschläge klar reglementiert. Es bestehen daher keine Minimierungsmöglichkeiten.

Interessant für das Thema Geschwindigkeitsbeschränkungen: Wenn diese Schließzeiten in Abhängigkeit zu den Streckengeschwindigkeiten nach einem festgelegten Verfahren errechnet werden, so muss es doch eigentlich ein leichtes sein, die Auswirkungen von Verringerungen eben dieser Geschwindigkeiten in verbindlichen Langsamfahrstellen vorab zu ermitteln? Und: Es müsste problemlos möglich sein, den BIn eine Übersicht der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeiten zu kommen zu lassen.

3. BETRIEB, FAHRPLAN, ABSTELLEN

Fahrgeschwindigkeit

Besteht die Möglichkeit, ein Tempolimit von 20 km/h auf bestimmten Streckenabschnitten einzuführen? Falls nein, welche Gründe sind hierfür ausschlaggebend?

Die Einrichtung eines Tempolimits von 20 km/h aus Gründen des Lärmschutzes lehnen wir ab. Eine solche Einschränkung würde sich unmittelbar auf den Fahrplan der Strecke auswirken und sowohl einen pünktlichen Taktverkehr als auch das sichere Erreichen von Anschlüssen verhindern. Unsere Triebfahrzeugführer sind jedoch angewiesen, unter Berücksichtigung der tagesaktuellen Betriebslage und den konkret verfügbaren Fahrzeitreserven so behutsam wie möglich zu fahren. Die Einführung eines Tempolimits aus Rechtsgründen ist nicht geboten.

Hierzu ist zweierlei zu sagen:

1. Die SWEG hat die Schallschutzerfordernis in der Planfeststellung u.a. mit der Behauptung umgangen, sie hätte den neuen Fahrplan auch auf der alten Strecke mit dem alten Gerät fahren können. Nun hat sie durch den Umbau des Bahnhof Staufen zum Kreuzungsbahnhof ca. vier Minuten gewonnen, da nicht mehr hin und her rangiert werden muss. Weitere Zeit gewinnt sie durch das weitaus bessere Beschleunigungsvermögen und die höhere Geschwindigkeit des Talent 2. Somit müsste ausreichend Luft im Fahrplan sein, um an den innerörtlichen Kurven langsam fahren zu können.

2. Die SWEG hat am 09.09. dem vom ZRF kommenden Vorschlag zugestimmt, dass NVBW, ZRF, SWEG und BIn prüfen, ob sich durch eine günstigere Gestaltung des Fahrplans zumindest in den Zeiten des Stundentakts (z.B. kürzere Wendezeiten im Münstertal) nicht Luft für langsames Fahren in den innerörtlichen Kurven schaffen lässt. Diese Zusage ist umzusetzen.

Gibt es Maßnahmen, die zu einer vorsichtigen Fahrweise führen und somit die Lärmwirkung an bestimmten Stellen reduziert wird?

Unsere Triebfahrzeugführer werden permanent auf die Erfordernis einer energieoptimierten Fahrweise aufmerksam gemacht und geschult. Hierdurch werden abrupte Beschleunigungs- und Bremsvorgänge auf ein Minimum beschränkt. Dies kommt natürlich auch den Angrenzern in Form einer Emissionsminderung entgegen.

Immerhin wird zugegeben, dass Langsamfahren die Emissionen verringert. Die Anlieger bleiben aber auf das Wohlwollen der Zugführer angewiesen. Beschwerden sind von vorneherein unmöglich. Tatsächlich können durchaus unterschiedliche Fahrstile der jeweiligen Zugführer festgestellt werden.

Nachtabstellungen

Welches Nacht- und Wochenendabstellkonzept hat die SWEG für die kommenden Wintermonate vorgesehen und welches Konzept wird nach Bau der neuen Werkhalle in Staufen avisiert?

Die Fahrzeugabstellung soll bis zur Fertigstellung des Ausbaues des Betriebswerks Staufen unverändert bleiben. Nach dem Ausbau soll ein Fahrzeug in der dann ausreichend großen Werkhalle abgestellt werden. Das zweite Fahrzeug wird auf der von den Verkehrsleistungen berührten Eisenbahninfrastruktur gemäß den dafür geltenden gesetzlichen Bestimmungen abgestellt werden.

Die SWEG will umgehen, dass Emissionen aus dem Abstellen der TA Lärm unterworfen werden, indem sie die Fahrzeuge auf denjenigen Gleisen abstellt, auf denen sie auftragsgemäß im ÖPNV fährt.

Wo das zweite Fahrzeug tatsächlich künftig stehen soll, wird hier (wieder einmal!) gar nicht beantwortet. Nur dass es nicht auf einem Abstellgleis oder an einem Betriebswerk abgestellt werden soll, ist damit klar. Bleibt die Frage, zu welchem Zweck in Bad Krozingen eigens zwei Abstellgleise mit der Strecke zusammen – öff. gefördert – elektrifiziert worden sind?

In den kommenden Wintermonaten wird die Werkhalle noch nicht fertig sein. Auch können wir nicht davon ausgehen, dass die vom Fahrzeughersteller avisierte Software zum geräusch- und energieoptimierten Abstellen bereits verfügbar ist. Wir gehen deshalb davon aus, dass eine

Regelung wie im vergangenen Winter greift. Diese sieht vor, dass beide Triebfahrzeuge ab Oktober bis voraussichtlich März mit gehobenem Stromabnehmer (Frostschutz) in Münstertal abgestellt werden.

Wie verhält sich die Abstellung mit der zitierten Aussage aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 23.07.2012, dass die Fahrzeuge in Bad Krozingen oder in Freiburg abzustellen sind?

Die derzeitige Fahrzeugabstellung ist konform zu den gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses. Dort ist in Abschnitt A.II.11. (Seite 17) zur Abstellung von Fahrzeugen ausgeführt:

„Vorbehaltlich der Entscheidung über die Umplanung der Werkhalle in Staufen, ist das Abstellen, die Wartung, die Reinigung der Züge oder vergleichbare Arbeiten daran in und vor der bestehenden Werkhalle nur zulässig, soweit die maßgeblichen Grenzwerte der TA Lärm zum Schutz der Nachbarschaft nicht überschritten werden. Die Nachweispflicht obliegt der Vorhabensträgerin.“

Und weiter in Abschnitt B.1. Verfahren auf Seite 19f.:

„Sowohl in Freiburg, also auch in Bad Krozingen wäre eine nächtliche Abstellung grundsätzlich möglich. Eine endgültige Entscheidung über den Standort ist für die jetzige Entscheidung nicht notwendig, die realistische Möglichkeit als solches ausreichend.“

Es ist somit im Planfeststellungsbeschluss nur bestimmt, dass die Nutzung der bestehenden Werksanlage in Staufen im Rahmen der Bestimmungen der TA Lärm zu erfolgen hat.

„Abstellen in und vor der Werkhalle“ Während die SWEG den Geltungsbereich des 1. PFB zeichnerisch an den Außenmauern der Hallen enden ließ, spricht der Genehmigungstext vom Abstellen im Bereich VOR der Werkhalle. Wie löst die SWEG diesen Widerspruch ?

Weitere Festsetzungen sind nicht getroffen worden. Wir haben mit der Abstellung in Münstertal einen mit der TA Lärm konformen Abstellplatz gefunden und diese Eignung auch durch akustische Messungen nachgewiesen. Die zu den Messungen erstellten Messberichte sind seit Juli 2014 auf unserer Website veröffentlicht.

Die SWEG zitiert Schallgutachten immer nur mit dem Gesamtergebnis „machbar“. Die die Ergebnisse relativierenden Ausführungen und Hinweise des Gutachters im Text bleiben ebenso unberücksichtigt wie die Kritik (z.B. in Münstertal) an den Erhebungsumständen. Außerdem liegen seit fast einem Jahr Beschwerden zur Fahrzeugabstellung in Staufen (– bis Redaktionsschluss unbeantwortet –) beim LRA/MVI vor. Jedes von der SWEG vorgelegte Schallgutachten zum Ausbau kam zu dem Ergebnis 'machbar'; trotzdem läuft das aktuelle Verfahren schon wieder ein Dreivierteljahr.

Welche Maßnahmen sind eingeleitet worden, um eine erneute Beschwerdelage in den Wintermonaten zu vermeiden?

Da wir die Vorgaben der gesetzlichen Regelungen für die genannten Abstellorte einhalten, sehen wir keine Grundlage für eine Beschwerde. Im Übrigen werden wir das im vergangenen Winter praktizierte Verfahren weiter anwenden.

Es laufen mehrere Beschwerden zum Abstellverhalten der SWEG; diese werden ihr jeweils zur Kenntnismahme und Gelegenheit zur Stellungnahme zugeleitet.

Mitarbeiterparkplätze

Welche Regelungen gibt es bei Mitarbeitern der Spätschicht in Bezug auf den P+R-Parkplatz in Staufen? Kann der Kritik aus der Anwohnerschaft mit einer entsprechenden (internen) Dienstanweisung Rechnung getragen werden?

Es bestehen keine besonderen Regelungen. Wir gehen davon aus, dass öffentliche Stellplätze, für die zwar eine besondere Zweckbestimmung als P+R-Platz, aber keine besondere Nutzungsbeschränkung besteht, auch durch unsere Mitarbeiter genutzt werden können.

Die Baugenehmigung zum Betriebswerk von 1989 fordert: die SWEG habe 10 Stellplätze zu errichten. Ausgewiesen sind solche Mitarbeiterstellplätze dort nicht.

Das Abstellen der Fahrzeuge der Fahrpersonale könnte auch auf unserem Grundstück erfolgen.

Wären dort Mitarbeiterparkplätze ausgewiesen, müsste an ihnen wohl Schallschutz gebaut werden, wie die aktuellen Planunterlagen (Schallgutachten) zeigen.

Der An- und Abfahrvorgang wäre aber vermutlich akustisch ungünstiger als die heutige Praxis. Eine besondere Anweisung wurde deshalb bislang nicht erteilt.

Eine bloße Vermutung: „wurde deshalb nicht erteilt“. Oder weil das Grundstück für 10 Parkplätze nicht groß genug ist, ohne den Rangierraum im Hallenvorbereich zu blockieren?

Wie stehen Sie zur Forderung aus Teilen der Bevölkerung, die Schienenfahrzeuge nachts am Abstellort einzuhausen?

Für die Abstellung von Fahrzeugen kann im Einzelfall eine Schallschutzmaßnahme erforderlich sein. Diese Schallschutzmaßnahme ist dann nach den allgemeinen Grundsätzen des Schallschutzes so zu konzipieren, dass die gesetzlichen Beurteilungspegel eingehalten werden. Dazu gibt es vielfältige Möglichkeiten, die nicht die mit dem Bau von Einhausungen oder Hallen verbundenen Nachteile wie Eingriff in das Landschaftsbild und Flächenversiegelung aufweisen. Wir lehnen deshalb eine pauschale Forderung nach Errichtung von Einhausungen an Fahrzeugabstellplätzen ab, insbesondere da bei unseren Abstellungen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.

1. Wenn SWEG nicht sagt, an welchem Ort künftig nachts abgestellt wird, wie kann sie dann sagen, dass „bei unseren Abstellungen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden“? Die Umfeldbedingungen im Einzelfall sind entscheidend.

2. Die alten Dieselfahrzeuge waren im Vergleich dazu im abgestellten Zustand emissionsfrei. Es gibt also mehr Lärm als früher!

Werkhalle

Welchen Sachstand hat die Werkhallenplanung in Ihrem Hause? Bis wann liegen die Voraussetzungen für einen Erörterungstermin durch das RP Freiburg vor?

Im Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Betriebswerkstatt wurde die Offenlage abgeschlossen. Die Einwendefrist ist zwischenzeitlich ebenfalls abgelaufen. Die eingegangenen Einwendungen werden derzeit ausgewertet.

Wir gehen daher davon aus, dass der Erörterungstermin im Oktober dieses Jahres stattfinden wird. Der genaue Termin wird jedoch vom RP festgelegt und rechtzeitig bekannt gegeben.

„Derzeit“? Die Einwendungen werden seit Monaten bearbeitet.

Der Termin kann erst festgelegt werden, wenn die SWEG die aufgeworfenen Fragen

beantwortet bzw. zur Kritik hinreichend Stellung genommen hat.

Welche Arbeiten an den Fahrzeugen sollen in der neuen Werkhalle ausgeführt werden und welche Arbeiten auswärts?

Es ist vorgesehen, im Betriebswerk alle zum Betrieb der bei der Münstertalbahn eingesetzten Elektrotriebwagen erforderlichen Arbeiten auszuführen. Dazu ist es notwendig, die bei der Münstertalbahn derzeit und in absehbarer Zeit eingesetzten Schienenfahrzeuge

Das sind alle Fahrzeuge, die auf der Münstertalbahn mal eingesetzt sind, also z.B. auch die, die nach einem Umlaufplan nach Staufen kommen, nur um dort ins Betriebswerk zu fahren.

regelmäßig nach vorgegebenen Fristen und Laufleistungsintervallen zu inspizieren und bei Bedarf darüber hinaus Instandsetzungen oder den Tausch von Bauteilen oder Baugruppen zur Wiederherstellung des mängelfreien Zustandes vorzunehmen.

Die meisten Fristarbeiten können ohne ein Anheben der Fahrzeuge – von einer Grube aus – ausgeführt werden.

Weiterhin ist es zum Erhalt des attraktiven Erscheinungsbildes notwendig die Fahrzeuge innen und außen regelmäßig zu reinigen und auch Stoffe wie Abwasser und Abfälle aus den Fahrzeugen zu entfernen und neue Betriebsstoffe zu ergänzen.

Auch dazu braucht es keine Anhebungsvorrichtungen.

Diese Arbeiten benötigen zur rationellen Durchführung spezielle, an die Fahrzeugbauart angepasste Einrichtungen in denen witterungsunabhängig an den Fahrzeugen gearbeitet werden kann. Die einzelnen geplanten Arbeiten an den Fahrzeugen umfassen somit:

- die Innen- und Außenreinigung der Fahrzeuge
- Reinigung von Kühlern und Filtern der maschinellen Aggregate
- das Auffüllen von Betriebsstoffen (Schmier-stoffe, Sand, Wasser)
- das Entsorgen von Abwasser
- die Inspektion der Fahrzeuge
- regelmäßige Wartungsarbeiten nach vorgegebenen Fristen,
- Instandsetzungsarbeiten (Entstörung sowie Tausch von Bauteilen und Baugruppen)

Nur wenn die Fahrgestelle getauscht werden, muss der Zug angehoben werden. Das ist NEU = die sog. „schwere“ Wartung! Erwartet die SWEG etwa, dass diese schweren Wartungsmaßnahmen nach kürzeren Fristen als den gewöhnlichen 6 Jahren nötig werden? 2018/19 soll doch längst eine neue große Einrichtung (z.B. an einem neuen Standort westl. von Endingen) stehen? Sollte die SWEG aber heute von kürzeren Intervallen für schwere Wartung auf der MTB ausgehen, so sollte dies in einen Kostenvergleich (Zugneukauf gegen Halten der Talent) eingestellt werden.

Da die Fahrzeuge während der akustischen Tageszeit für Verkehrsleistungen verfügbar sein müssen, werden Instandhaltungsarbeiten, welche in der nächtlichen Betriebspause ausgeführt werden können, in der Regel während der Nachtzeit ausgeführt werden, um die Einsätze des Reservefahrzeuges mit geringerer Kapazität so selten wie möglich vornehmen zu müssen.

Öffentliche Fördermittel in Höhe von 1,5 Mio € für den Umbau nur für die beiden Talent der MTB ? Tatsächlich plant die SWEG nach eigener Aussage eine Werkstattkapazität für 18-20 Fahrzeuge. Die SWEG schweigt darüber, was künftig

tagsüber am aufwändig ausgebauten Betriebswerk geschehen soll.

Gibt es in Sachen Emission/Immission unterschiedliche Auffassungen zwischen SWEG und den Fachbehörden?

Ob seitens einzelner Fachbehörden Auffassungen bestehen, welche von den unseren abweichen, wird erst im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens abschließend zu klären sein.

Diese Diskrepanzen wurden am 31.03.2014 im Behördengespräch protokolliert und sind der Grund für die unmöglich lange Bearbeitungszeit der Lärmbeschwerden. Sie wurden von Dr. Gerstner mündlich bereits eingeräumt.

Wir gehen selbstverständlich davon aus, dass unsere Planung den geltenden gesetzlichen Regelungen und Verordnungen sowie den anerkannten Regeln der Technik entspricht.

Davon kann sie nicht nur ausgehen, sondern sie muss diesen Regeln genügen.

Notfallplanung

Besteht ein Kontakt mit den Verantwortlichen der örtlichen Rettungskräfte (Feuerwehr, DRK usw.)?

Welchen Stand haben diese Gespräche und bis wann wird ein konkreter Notfallplan aufgestellt?

Der wird von der IG2020 in den Dialoggesprächen mit Beteiligung der Stadt bereits seit 2012 gefordert.

Die Elektrifizierung der Münstertalbahn und das damit einhergehende Verkehren elektrischer Triebfahrzeuge erforderte eine Anpassung des bis dahin geltenden Notfallmanagements. Die letzte Vorstellung des Konzeptes gegenüber den Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (hier insbesondere Feuerwehr, vertreten durch Kreisbrandmeister und LRA, Fachbereich Brand- und Katastrophenschutz) erfolgte bei einer gemeinsamen Besprechung am 31.03.2015.

Darüber hinaus wurden der Feuerwehr die eingesetzten Fahrzeuge bei einem Ortstermin vorgeführt. Hierbei wurden Rettungskonzepte und Wege besprochen sowie die fahrzeugtechnischen Einsatzmerkmale übergeben.

Eine Besprechung ist nur dann ein Fortschritt, wenn sie Ergebnisse bringt. Hier gab es wohl nur die Besprechung.

Besteht ein Ausrüstungsdefizit, um in bestimmten Einsatzszenarien richtig handeln zu können?

Die SWEG verfügt zum Heben der Triebfahrzeuge über eine Eingleistechnik, die im Bedarfsfall vom Notfallmanager angefordert wird.

Wo sind diese technischen Ausrüstungsgegenstände beheimatet und wie schnell können sie am Unfallort sein? Wenn erst der Notfallmanager der SWEG diese anfordern kann, addiert sich die Anfahrtszeit des Notfallmanagers, der leider immer noch aus Endigen zum Unfallort an der MTB kommt, zu der Überführungszeit dieser technischen Gegenstände. Für einen unter dem Fahrzeug Verunglückten ein unnötiges, zusätzliches Risiko.

Derartige Ausrüstungen sind derzeit bei der Feuerwehr nicht vorhanden und aus unserer Sicht auch nicht notwendig. Eine Vorführung der Eingleistechnik soll bei einem weiteren Ortstermin erfolgen.

Vor wem?

Darüber hinausgehende Anforderungen sind uns nicht bekannt.

Die SWEG wird das genannte Notfallmanagement fortschreiben und den genannten Behörden relevante Änderungen mitteilen. Für regelmäßig wiederkehrende Übungen und Abstimmungen stehen wir selbstverständlich gern zur Verfügung.

4. FAHRZEUGE

Schienenfahrzeuge

Alternative Schienenfahrzeuge für die Münstertalbahn

Bezüglich der Talent-2-Triebfahrzeuge sehen wir keine Einschränkung hinsichtlich deren Eignung für einen Betrieb auf der Münstertalbahn. Fahrzeuge und Infrastruktur entsprechen den anerkannten Regeln der Technik. Der Talent 2 verfügt über die erforderliche Inbetriebnahmegenehmigung zum Einsatz auf EBO-Strecken. Die Münstertalbahn ist eine planfestgestellte, EBO-konform errichtete Infrastruktur mit entsprechender Konzession.

D.h. die in einigen Kurven verursachten 95 Dezibel (gemessen ohne Quietschen! d.h. reines Rollgeräusch) stellen für die SWEG nicht einmal eine Einschränkung dar! Die SWEG sagt doch, sie akzeptiere das "Hecht-Gutachten" vollumfänglich! Dies sagt aber aus, dass Züge mit Jakobsdrehgestell auf Strecken mit engen Kurven einen erhöhten Lärm und vorzeitigen Verschleiß verursachen.

Damit stellen grundsätzlich alle anderen Fahrzeuge, welche ebenfalls über eine solche Inbetriebnahmegenehmigung verfügen, eine Alternative dar, soweit weitere technisch-wirtschaftliche Auswahlkriterien des Betreibers erfüllt werden. Emissionen stellen insofern ein wichtiges Auswahlkriterium dar, sind jedoch nicht alleinentscheidend.

Es lässt sich jedoch nicht vorhersagen, ob eines dieser Fahrzeuge auf einzelnen Streckenabschnitten leiser wäre als der Talent 2. So hat sich im Hecht-Gutachten auch gezeigt, dass der Talent 2 auf geraden Streckenabschnitten geringere Emissionen erzeugt als der RS1.

Für die auf Geraden üblicherweise gefahrenen 60 km/h gilt letzteres nicht. Da ist der Talent 2 genauso laut wie der RS 1. Wenn sich das Lärmverhalten nicht vorhersagen lässt, jedoch eine starke Vermutung besteht, dass Fahrzeuge ohne Jakobsdrehgestell und mit gummigefederten Radreifen (wie beim RS1) leiser sind, spricht alles dafür, dies zu testen! Die von den Bürgerinitiativen genannten Zugtypen erwähnt die SWEG vorsichtshalber gar nicht.

Deshalb halten wir eine weitere Diskussion zu alternativen Fahrzeugen nicht für zielführend.

Dieser Satz entbehrt der Logik. Wenn ein Zug (Talent 2) solche Probleme verursacht und andere Züge möglicherweise bzw. wahrscheinlich leiser sind und weniger Verschleiß an Fahrzeug und Schiene verursachen, kann man die Diskussion nicht mit einem solchen Satz abwürgen. Dies kommt auch den BM gegenüber einer „Basta“-Politik gleich, die nicht akzeptiert werden sollte.

Die Entscheidung, welche Fahrzeugeigenschaften für die zukünftig bestellten Verkehre auf der Münstertalbahn vorgegeben werden, liegt einzig und allein beim Aufgabenträger/MVI. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es weder nationale noch internationale Grenzwerte für die zulässigen Geräuschemissionen für den Bogenlauf von Schienenfahrzeugen gibt.

Daher ist es Aufgabe des MVI, Standards zu entwickeln, nach denen bei Zügen des Schienenpersonen-Nahverkehrs auch die Lärmentwicklung in Kurven ein Kriterium für die Vergabe von Verkehren ist. Beim Treffen am 09.09. wurden dazu beachtenswerte Vorschläge gemacht. Andernfalls ist davon auszugehen, dass es auch auf anderen Strecken durch Modernisierung zu einer deutlichen Verschlechterung für innerörtliche Anwohner in ländlichen Gemeinden kommt und damit der ÖPNV weiter in Misskredit gerät.

Gibt es einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch zwischen Hersteller und Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, ein deutlich optimaleres Rad-Schienen-Profil zu erreichen? Falls ja, fließen die Erfahrungen auf der Münstertalbahnstrecke mit ein und profitieren die Bestandsfahrzeuge in der Zukunft von den technischen Neuerungen?

Das Zusammenwirken von Rad und Schiene ist seit Anbeginn des Eisenbahnverkehrs permanent Gegenstand zahlreicher Forschungsprojekte. Die gegenwärtig verwendeten Schienen- und Radprofile sind das Ergebnis dieser Entwicklungen. Die Erfahrungen auf der Münstertalbahn stellen für diesen Bereich keine neuen Erkenntnisse dar. Auch im Gutachten Hecht/IBU wurden sowohl das Radsatzprofil wie auch das Schienenprofil als regelkonform festgestellt.

Der Ausflug in die Geschichte des Eisenbahnbaus dient wohl dazu, vom Thema abzulenken. Die eigentliche Frage nach einem Erfahrungsaustausch wird aber gar nicht beantwortet. Die Aussage ist ansonsten grob irreführend. Das Gutachten sagt zwar auf S. 54: "Die Untersuchungen zeigen die grundsätzliche Eignung der gewählten Profilpaarung". "Grundsätzlich" ist hier als Einschränkung zu verstehen. Vorher und danach wird nämlich auf gut drei Seiten dargelegt, dass und warum das Jakobsdrehgestell zu vorzeitigem Verschleiß von Schienen- und Radprofilen und erhöhtem Lärm führt und dass auch Nachschleifen höchstens vorübergehend Abhilfe schafft.

Wenn die Erkenntnisse auf der Münstertalbahn im übrigen nicht neu sind, dann zeugt es von einiger Gewissenlosigkeit, dass offenbar bewusst Züge gekauft wurden, bei denen hoher Verschleiß und starker Lärm für Sachkundige erwartbar waren.

Besteht die Möglichkeit, andere Zugtypen auf der Münstertalbahn zu erproben? Welche Gründe sind ausschlaggebend?

Grundsätzlich ist jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das über zugelassene Fahrzeuge verfügt, der Zugang zu einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur diskriminierungsfrei zu gewähren. Probefahrten mit auf dem Markt verfügbaren Fahrzeugtypen sind somit grundsätzlich möglich.

Ein „Erprobungsbedarf“ ergibt sich für die SWEG aktuell aber nicht, weil die Entscheidung zur Beschaffung von Talent-Triebfahrzeugen bereits erfolgt und nicht widerruflich ist. Zutreffend ist, dass Beschaffungsentscheidungen über Triebfahrzeuge nicht allein von deren Emissionsverhalten abhängen, sondern eine Vielzahl weiterer technischer und wirtschaftlicher Anforderungen berücksichtigen.

Die Frage der weiteren Talent-2-Triebfahrzeuge stellt sich aktuell aus vertragsrechtlichen Gründen nicht.

Seitens der SWEG und/oder des MVI sollte die "Vielzahl der technischen und wirtschaftlichen Anforderungen" offengelegt werden.

Besteht die Möglichkeit, die Talent 2 - Fahrzeuge zukünftig auf der Kaiserstuhlbahn fahren zu lassen. Welche Gründe sind ausschlaggebend?

Die Frage der weiteren Verwendung der Talent-2- Triebfahrzeuge stellt sich aktuell nicht, weil die SWEG im Münstertal noch einen Verkehrsauftrag hat. Die Verkehrsleistungen am Kaiserstuhl befinden sich bekanntlich aktuell in der Ausschreibungsphase. Ob und ggf. welche Fahrzeuge die SWEG am Kaiserstuhl einsetzt ist insofern hypothetisch.

Ist der verstärkte Einsatz der Regio-Shuttle im Normalbetrieb möglich als Ersatz bis Neufahrzeuge beschafft werden oder in Tagesrandzeiten, um die Wirkungen des Fahrlärms zu reduzieren?

Der Einsatz der RS1 auf der elektrifizierten Münstertalbahn ist vertraglich mit dem Aufgabenträger geregelt: Es ist der SWEG nur gestattet, die RS 1 als sog. Reservefahrzeuge einzusetzen. Dies ist immer dann der Fall, wenn die Talent 2 infolge Instandhaltung nicht zur Verfügung stehen.

Als ob man nicht jeden und erst recht einen Vertrag, den ein landeseigenes Unternehmen mit dem Land abgeschlossen hat, ändern könnte, ohne Nachteil für das EVU.

Der Einsatz von RS 1 stellt aus unserer Sicht keinen Vorteil dar, weil sowohl kapazitive, qualitative und vertragliche Gründe dagegen sprechen. Der erfolgte Ausbau der Münstertalbahn mit dem Ziel komfortabler, umsteigefreier Verbindungen würde außerdem weitgehend konterkariert. Wir haben daher keine entsprechenden Planungen.

Wenn schon so viel gegen den RS 1 spricht, dann ist doch zu fragen, warum ein so vorsintflutliches Fahrzeug wie der RegioSprinter der Rurtalbahn zum Einsatz kam und warum die SWEG offenbar weitere RS 1 einkauft. Auch stellt sich die Frage, wie es die SWEG zeitweise ca. drei Wochen lang im Hinblick auf den Fahrgastkomfort verantworten kann, täglich (Montag-Freitag) – sogar in Hauptverkehrszeiten - RegioSprinter oder RS1 einzusetzen. Da müsste dies doch für die Nebenzeiten viel eher möglich sein.

Weshalb wurde vom Regio-Shuttle auf ein anderes Fahrzeug umgestiegen? Ist ggf. eine Einigung auf einen bestimmten Fahrzeugtyp möglich, falls es wieder zu einem längeren Ausfall des Talent 2 kommt?

Durch den Einsatz der Fremdfahrzeuge wurde ein temporärer Engpass in der Verfügbarkeit unserer eigenen Fahrzeuge ausgeglichen. Wir behalten uns auch zukünftig den Einsatz anderer Fahrzeugmodelle auf der Strecke vor, sofern diese über eine Inbetriebnahmegenehmigung oder Zulassung verfügen und den Vorgaben des MVI entsprechen. Die Auswahl von Leihtriebfahrzeugen hängt wesentlich von ihrer qualitativen und quantitativen Verfügbarkeit im Markt ab. Wir versuchen stets, das jeweils kundenfreundlichste Fahrzeug einzusetzen.

Das heißt, die hehren Motive von Qualität und Kapazität sind im Grunde egal, Hauptsache, das Gefährt ist irgendwie zugelassen und die eigenen Fahrer müssen es fahren dürfen.

5. SONSTIGES

Planfeststellungsbeschluss

Gibt es Punkte bei der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 23.07.2012, die noch nicht realisiert worden sind, die aber das Wahrnehmen von Lärm beeinflussen können?

Es gibt keine planfestgestellten, jedoch noch nicht umgesetzten Projektbestandteile, welche die Lärmwahrnehmung beeinflussen könnten.

Naja – die einzelne Vorbeifahrt sollte weder lauter noch erschütterungsintensiver werden. Diese Zusage ist fern von jeder Realisierung.