

Pressemitteilung

SWEG verliert erneut an Glaubwürdigkeit

Am 24.02. hat die SWEG bei ihrer Info-Veranstaltung zum Ausbau der Betriebswerkstatt Staufen keine Antworten auf die drängenden Fragen der ca. 60 Teilnehmer aus Staufen (u.a. Stadträte aller Fraktionen) und Münstertal. Die SWEG verweist lediglich wiederholt auf das förmliche Einwendungsrecht im laufenden Planfeststellungsverfahren. Manchen Lärm, den sie z.B. nachts bei der Zugabstellung erzeugt, will sie gar nicht mehr diskutieren.

Mit den seit 10. Februar offengelegten Anträgen beharrt die SWEG auf Zügen mit den problematischen Jakobs-Drehgestellen (erhöhter Lärm und Verschleiß) und will die Stauffer Werkhalle an deren Bedürfnissen ausgerichtet ausbauen. Die Halle müsse 75m, d.h. lediglich 5 m kürzer als im auch von der Stadt Staufen 2012 kritisierten ersten Antrag, lang werden, um neben einem 56,2m langen Talent 2-Zug ausreichend Platz für die Lagerung und die Handhabung der Drehgestelle zu haben. Warum der Hallenausbau jetzt so eilt, obwohl der Einsatz dieser Züge auf der kurvenreichen Strecke bereits gutachterlich in Frage gestellt ist und der Vorschlag „Münstertalbahn als Teststrecke für geeignetere E-Fahrzeuge“ auch vom MVI geprüft wird, bleibt unklar. Möglicherweise reicht für einen alternativen E-Zug, der flexible Einheiten hat, sogar die Länge der bestehenden Halle aus.

Das Lärmproblem an der Werkhalle in Staufen wird auch im dritten Antrags-Anlauf von der SWEG erneut als gelöst bezeichnet. Ein wichtiger Baustein dieser Lösung ist, dass die SWEG z.B. über Lärm, den ihre Züge nachts auch im abgestellten Zustand machen, gar nicht mehr reden will. Dieser Lärm wurde im April 2014 mit den Zügen von Staufen nach Münstertal verschoben und ist deshalb lt. SWEG nicht „Gegenstand des jetzigen Verfahrens“. Aber in Münstertal gibt es - unterstützt aus dem Rathaus - heftigen Widerstand, habe man doch mit der SWEG vereinbart, dass die beiden Züge nur bis zum Ausbau der Werkhalle dort geduldet würden. Dass die Lärm-Betroffenen im Münstertal rechtswirksam Einwendungen im jetzt anstehenden Verfahren erheben könnten, scheint man von Seiten der SWEG nicht zu fürchten, ist doch ein früher stets vorgelegtes Abstellkonzept für beide Züge in den neuen Antragsunterlagen nicht mehr enthalten. Außerdem verweist die SWEG darauf, dass es aus ihrer Sicht zulässig wäre, Züge nachts überall auf ihrem Verkehrsweg abzustellen. Weitere Schallschutzmaßnahmen in Staufen basieren auf der Bereitschaft der SWEG-Beschäftigten und Dienstleister, nachts alle Fenster und Türen der Werkhalle geschlossen zu halten oder nachts ihre Fahrzeuge nur dort abzustellen, wo eine der Länge nach genau berechnete Schallschutzwand dies gerade unter den zulässigen Grenzwert drücken kann. Auftretende Lärmkonflikte könnten später von den Betroffenen über das LRA ausgetragen werden; die Lärmprobleme sind daher aus Sicht der IG 2020 noch längst nicht gelöst.

Im Widerspruch zum aktuell angemeldeten Bedarf hatte die SWEG für die drängend notwendige Genehmigung der Strecken-Elektrifizierung 2012 erst nachgewiesen, dass sie einen Ausbau der Werkhalle eigentlich gar nicht braucht. Dazu hatte sie alternativ auf den zunächst machbaren Tagbetrieb in der bestehenden, offenen Halle und auf DB-Anlagen in Freiburg oder Basel sowie die ab 2018 eigene neue, große Betriebswerkstatt in Endingen verwiesen. In den neu vorgelegten Anträgen verwirft sie alle diese Alternativen wieder und kommt zum gegenteiligen Schluss, dass ein Ausbau der Werkhalle und die nächtliche Wartung in Staufen unverzichtbar sei. Seit 1,5 Jahren laufen tagsüber Beförderungs- und Wartungsbetrieb nebeneinander. Trotzdem will die SWEG die Werkhalle noch 2015 auf eine Länge von 75m ausbauen und wieder tags und nachts betreiben.

Damit würde ein Nutzungspotential der Werkhalle geschaffen, das nach Beobachtungen der Anwohner über den tatsächlichen Bedarf für die beiden Züge der Münstertalbahn weit

hinausgeht und das weitere Nutzungsmöglichkeiten erst schafft. In einer solchen Halle könnten auch längere Züge als die aktuell Verkehrenden abgestellt und mindestens für den täglichen Bedarf gereinigt und gewartet werden. Dabei ist zu bedenken, dass ab 2016 Regionalstrecken in Baden-Württemberg erstmals europaweit ausgeschrieben werden und der Verkehrsvertrag mit der SWEG 2016 ausläuft. In anderen Bundesländern sind z.B. bereits ein britisches oder ein niederländisches Unternehmen mit dem Regionalverkehr beauftragt. Für rund 900 000€ will die SWEG ihre Werkhalle in Staufen auf einen modernen Stand bringen, den es nach ihrer Aussage im ganzen Netz der Breisgau-S-Bahn 2020 auf absehbare Zeit nirgendwo anders gibt. Ob die SWEG 2018 bei der Inbetriebnahme der elektrifizierten Kaiserstuhlstrecken und der Breisacher Bahn auch eine neue zentrale Betriebswerkstatt in Endingen errichtet haben wird, sei noch nicht entscheidungsreif. Demgegenüber gilt als sicher, dass ab 2018 noch viel mehr und ggf. längere E-Züge im Breisgau fahren und eine Wartungsmöglichkeit benötigen werden. Den Zugang zu einer vorhandenen Serviceeinrichtung wie der Werkhalle Staufen kann die SWEG nach europäischen Recht keinem Konkurrenz-Unternehmen verweigern und Vermietungen bringen Geld in die Unternehmenskasse.

Nach knapp drei Stunden Vortrag und Diskussion ist klar, dass die SWEG zu den den kritischen Nachfragen keine klaren Antworten geben möchte.

Verantwortlich:

Christa Dzionara und Hanns-Ulrich Würth, team@ig2020, c/o Grünmatten 2, 79219 Staufen