

WAHLPRÜFSTEINE BIM – ABGABE 22.1.2016

Stellungnahme von Dr. Patrick Rapp MdL, CDU – 21.1.2016

1. Sind Sie generell der Ansicht, dass Fortschritt durch Elektrifizierung im ÖPNV sich auch in einem leiseren oder zumindest nicht lauterem Betrieb als im vorherigen Dieselverkehr niederschlagen muss?

Selbstverständlich sollten sich Verbesserungen an der Strecke - wie durch eine Elektrifizierung - auch beim Thema Lärm bemerkbar machen.

2. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass auf der MTB nach Auslaufen des jetzigen Verkehrsvertrags (2016) bereits ab 2017 geeignetere Züge, d.h. vor allem Züge ohne Jakobs-Drehgestell (JDG) eingesetzt werden?

- Falls nein, warum nicht bzw. welchen Zeithorizont sehen Sie?
- Würden Sie sich dafür verwenden, dass - solange die TALENT 2 noch fahren - das jetzige kleinere und leisere D-Reservefahrzeug (RS1) auch in lärmsensiblen Randzeiten (22-6 Uhr) eingesetzt wird bzw. noch besser: ein E-Ersatzfahrzeug (z.B. nach einem Test der GTW von Stadler, der in Deutschland bereits auf der S-Bahn Schaffhausen fährt) gemietet/geleaset wird, das sowohl die TALENT 2 bei Werkstattaufenthalten ersetzt als auch in lärmsensiblen Randzeiten (22-6 Uhr) eingesetzt wird?

Gemeinsam mit der CDU-Fraktion und der FDP haben wir das Thema Lärm an der Münstertalbahn mehrfach parlamentarisch im Landtag hinterfragt. Auch fanden verschiedene Treffen mit Vertretern der Bürgerinitiative und mir, aber auch gemeinsam mit Armin Schuster MdB und der verkehrspolitischen Sprecherin der CDU-Landtagsfraktion, Nicole Razavi MdL statt. Wir haben durch verschiedene Anträge und Anfragen die Landesregierung mehrfach aufgefordert zu prüfen, ob ein Austausch des Wagenmaterials im laufenden Verkehrsvertrag denkbar ist, was aber immer abgelehnt wurde. Aktuell haben wir diese Woche einen weiteren Antrag (DRS 15/ 7982) gestellt, mit dem Ziel zu hinterfragen, ob der aktuelle Verkehrsvertrag im Zuge einer Verlängerung oder eines Übergangsvertrags zur Linderung der Lärmbelastung dahingehend angepasst werden kann, dass das derzeitige Ersatzfahrzeug (RS1) – alternativ ein kleines E-Ersatzfahrzeug ohne Jakobsdrehgestell (z. B. GTW) – in besonders sensiblen und wenig ausgelasteten Randzeiten (22 Uhr bis 6 Uhr) den Verkehr übernimmt; Weiter haben wir gefragt, welche Vorgaben im Übergangsvertrag bis zur Vergabe des Netzes 9 b enthalten sein werden (z. B. Lärminderung in Kurvenbereichen durch Tempolimits an neuralgischen Stellen bzw. Nachrüstung der Fahrzeuge, z. B. mit Spurkranzschmierung auch an den Jakobsdrehgestellen, E-Ersatzfahrzeug ohne Jakobsdrehgestell);

3. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass bei Streckenausschreibungen des Landes - trotz bislang fehlender gesetzlicher Regelungen auf EU- und Bundesebene - ins Fahrzeuglastenheft Begrenzungen zu Lärmemissionen und Erschütterungen aufgenommen werden, die über die TSI Noise hinausgehen, ferner bestimmte, nachweislich emissionsärmere Konstruktionsmerkmale sowohl für Fahrlärm wie für Abstell-Lärm?

Auch diese Thematik haben wir parlamentarisch aufgegriffen. In unserem Antrag heißt es hierzu, dass die Landesregierung um Auskunft gebeten wird, ob sie bei der Neuvergabe Vorgaben im Lastenheft zur Lärmreduktion in Kurven, z. B. Fahrzeugmaterial ohne Jakobsdrehgestell, machen wird; Dies wäre meines Erachtens wünschenswert.

4. Werden Sie darauf dringen, dass von Land und SWEG die erhöhten Kosten für vorzeitigen Verschleiß an Rad und Schiene auf der Münstertalbahn transparent gemacht werden?

Diese Forderung unterstütze ich. Der erhöhte Verschleiß sollte meines Erachtens in einer Gesamtbetrachtung gegenüber höheren Fahrzeuganschaffungskosten berücksichtigt werden.

5. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass die SWEG als Streckeneigentümer vom Land vertraglich dazu verpflichtet wird, die bislang vier Schienenkopf-Konditionierungs-Anlagen optimal zu warten (ggf. auch ein alternatives Schmiersystem zu testen - was kostenfrei angeboten ist), die Umweltverträglichkeit des jeweils verwendeten Schmiermittels langfristig zu prüfen und die Schienen bei erneutem Erreichen einer Rauigkeit wie im Jahre 2014 (Meßwerte ZRF-Gutachten) erneut zu schleifen?

Bis zu einer Änderung bzw. dem Austausch des Wagenmaterials ist es notwendig Maßnahmen wie u.a. mit Schmiersystem und dem Schleifen, konsequent durchzuführen.

6. Werden Sie sich angesichts des Fehlens von gesetzlichen Bestimmungen auf Bundes- wie europäischer Ebene für den Lärmausstoß in Kurven z.B. im Bundesrat oder auf der Parteiebene für entsprechende Begrenzungen durch die Gesetzgebung des Bundes und Europas einsetzen?

7. Kennen Sie die entsprechenden Forderungen der Parlamentsgruppe Bahnlärm und machen sich diese zu eigen, insbesondere, dass für Schallschutzmaßnahmen aktuelle Maximalpegel - und nicht Durchschnittspegel - maßgebend sein müssen und dass der Schienenbonus auch für Bestandsstrecken abgeschafft werden soll?

Zum Thema Lärmausstoß in Kurven fand bereits ein gemeinsames Gespräch mit der Vertreter der BIM, mir und dem Bundestagsabgeordneten Armin Schuster MdB statt. Dieses Vorhaben werden wir weiterhin gemeinsam mit Ihnen verfolgen. Gemeinsam mit Armin Schuster MdB ist es mir ein wichtiges Ziel den Schienenlärm zu reduzieren. Entlang der Rheintalbahn konnten hier bereits viele Erfolge erzielt werden. In diesem Sinne gilt es hier weiter gemeinsam konstruktiv mitzuarbeiten.

8. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass das landeseigene Unternehmen SWEG wieder in einen echten Dialog mit den Bürgerinitiativen tritt und diese nicht seitens des MVI mit dem Hinweis auf die FAQ auf der SWEG-Website abgespeist werden?

Den Dialog zwischen offizieller Seite und den Bürgern erachte ich als sehr wichtig und unterstützenswert.

Zwei konkrete, praktische Fragen:

9. Werden Sie sich für eine Beschränkungsanlage am innerörtlichen – schlecht gesicherten - Bahnübergang am Kinderspielplatz in Bad Krozingen einsetzen?

10. Werden Sie sich für eine Brücken-Entdröhnung in Bad Krozingen einsetzen, sofern zukünftig weiterhin Fahrzeuge mit Stahlvollrädern und nicht mit Radreifen wie beim RS1 eingesetzt werden?

Es ist wichtig und richtig sich gemeinsam mit der Stadt Bad Krozingen, SWEG, ZRF und Bürgern zu überlegen und zu prüfen, welche weiteren Maßnahmen denkbar sind, um die Sicherheit zu erhöhen, aber auch den Lärm zu reduzieren.