

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
UND INFRASTRUKTUR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 103452, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@mvi.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An den
Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg
Herrn Wilfried Klenk MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 09.02.2016
Name Hauke Juranek
Durchwahl 0711 231-5733
Aktenzeichen 3-3825.0-00/154
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich

Staatsministerium

Antrag der Abg. Dr. Patrick Rapp u.a. CDU
– **Lärm auf der Münstertalbahn**
– **Drucksache 15/7982**

Ihr Schreiben vom 21.01.2016

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen*

zu berichten,

1. *wann die Münstertalstrecke zuletzt ausgeschrieben wurde und ob es durch die Inbetriebnahme der Elektrifizierung 2013 oder später zu einer Änderung des be-*

stehenden Verkehrsvertrags mit der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEAG) gekommen ist und wenn ja, wie;

Die Verkehrsleistung auf der Münstertalbahn wurde zuletzt am 15. Oktober 2011 ausgeschrieben für die Erbringung der Verkehrsleistungen im Zeitraum 9. Juni 2013 bis 11. Juni 2016.

2. *weshalb die Münstertalstrecke gemeinsam mit der Kaiserstuhlbahn und Elztalbahn ausgeschrieben werden soll, obwohl ihr Verkehrsvertrag laut Vergabekalender 2016 ausläuft;*

Der Umfang der Verkehrsleistungen auf der Kaiserstuhlbahn, der Elztalbahn und der Münstertalbahn ist jeweils für sich betrachtet für erfolgreiche Wettbewerbsverfahren zu gering. Beispielsweise wären die Leistungen einzeln nahezu ausschließlich für Unternehmen, die Verkehrsverträge im Netz 4 „Rheintal“ und Netz 9a „Breisgau S-Bahn Ost-West“ erhalten, von Interesse.

3. *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);*

Ein Vergabeverfahren für den Übergangsvertrag im Zeitraum 12. Juni 2016 bis Inbetriebnahme des Netzes 9b (geplant Dezember 2019) wird derzeit vorbereitet. Auf dem freien Markt sind kurzfristig keine Elektrofahrzeuge ohne Jakobsdrehgestelle erhältlich. Eine Nachrüstung einer Spurkranzschmierung bis zum Vertragsbeginn ist nicht möglich. Die Vorgaben für den Übergangsvertrag orientieren sich deshalb stark am bisherigen Vertrag.

Bezüglich Fahrgeschwindigkeit wurden bereits beim letzten Fahrplanwechsel die vorhandenen Möglichkeiten zur Entspannung von Zügen in Tagesrandlagen genutzt.

4. *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-Ersatz-*

fahrzeug ohne Jakobsdrehgestell (z. B. GTW) – in besonders sensiblen und wenig ausgelasteten Randzeiten (22 Uhr bis 6 Uhr) den Verkehr übernimmt;

Der tägliche Einsatz von Ersatzfahrzeugen in Tagesrandzeiten ist vom Betriebsablauf her nicht praktikabel und würde zu unverhältnismäßigen Zusatzkosten für Überführungsfahrten führen, da die Ersatzfahrzeuge nicht ausschließlich für das Münstertal vorgesehen und in Endingen stationiert sind.

5. *ob sie bei der Neuvergabe Vorgaben im Lastenheft zur Lärmreduktion in Kurven, z. B. Fahrzeugmaterial ohne Jakobsdrehgestell, machen wird;*

Bei der Neuvergabe des Netzes 9b werden die Anforderungen an die Lärmemissionen im Vergabeverfahren mit den Bewerbern entsprechend des Standes der Technik abgestimmt.

6. *ob sie außerhalb des Austauschs des Wagenmaterials weitere Möglichkeiten sieht, den Lärm und Verschleiß zu reduzieren;*

Auf die Antwort zum Landtagsantrag 15/7177 wird verwiesen. Maßnahmen zur Reduktion von Verschleiß liegen im eigenen Interesse des Verkehrsunternehmens und des Infrastrukturbetreibers.

7. *ob dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bekannt ist, dass die SWEG im Januar 2016 bereits Nachrüstungen an den bestehenden vier stationären Schmieranlagen vorgenommen hat, um den übermäßigen Verschleiß an Rad und Schiene zu reduzieren und falls nein, ob sie die dauerhaft höheren Kosten (Einbau von Schmieranlagen und deren Wartung, vorzeitiger Verschleiß an Rad und Schiene, Gesundheitsschädigungen) den eventuell höheren einmaligen Anschaffungskosten von Fahrzeugen ohne Jakobsdrehgestell gegenüberstellen wird;*

Es wurden keine Nachrüstungen an den Schmieranlagen vorgenommen. Eine Kosten-Nutzen-Rechnung von Schmieranlagen am Gleis versus höherer Anschaffungskosten für Fahrzeuge, bei denen sich solche Schmieranlagen erübrigen, wurden und werden aufgrund der Trennung des Bahnbetriebs in Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht vorgenommen. Eine Nutzen-Kosten-Rechnung seitens des möglicherweise profitierenden Infra-

strukturunternehmens ist ohne Kenntnis der Kosten der künftig einsetzbaren Fahrzeuge und ihren Eigenschaften nicht möglich.

8. *welche Vorgaben im Lastenheft beim Netz 9 a in Sachen Lärm in Kurven für die Ausschreibungen enthalten sind;*

Im Netz 9a „Breisgau S-Bahn Ost-West“ sieht das Lastenheft Spurkranzschmieranlagen an den Jakobtriebdringestellen vor.

9. *welche Konsequenzen sie aufgrund der gutachterlich ermittelten Erkenntnisse der vom Talent 2 verursachten Lärm- und Verschleißproblematik auf kurvenreichen Strecken zieht.*

Die wesentliche Erkenntnis ist, dass es bisher keine ausreichenden gesetzlichen Lärmvorgaben für Kurvenfahrten gibt. Bei künftigen Vergaben werden über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende verschärfte Vorgaben zur Lärmemission gemacht werden, sofern diese wirtschaftlich darstellbar sind, technisch und zeitgerecht umgesetzt werden können und nicht zu einer Einschränkung des Wettbewerbs unter den Herstellern führen (siehe auch LT-Drs 15/7177).

Mit freundlichen Grüßen



Gisela Splett MdL
Staatssekretärin im Ministerium
für Verkehr und Infrastruktur