

Stellungnahme von Vincenz Wissler, FDP – 22.1.2016

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?

Wenn möglich und finanzierbar: JA. Ja, ich bin der Meinung, dass technischer Fortschritt auch Fortschritt für die Menschen sein muss.

Allerdings bin ich mir darüber im klaren, dass die MTB seit ihrer Eröffnung mit Dampfloks über Dieselloks, Dieseltriebwagen NE81 und RegioShuttle (dieses besonders laute Fahrzeug hatte das Land der SWEG als Produkt von Daimler-AdTrans aufgezwungen) zum Elektrobetrieb immer leiser geworden ist und auch heutzutage den Lärm der L 123 unterbietet.

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/geleast wird, das sowohl die TALENT 2 bei Werkstattaufenthalten ersetzt als auch in lärmsensiblen Randzeiten (22-6 Uhr) eingesetzt wird?

Ich würde die - bei der Sanierung unverständlicherweise versäumte - Anpassung der zwei oder drei problematischen Gleisbögen (Kurvenradien) bevorzugen, damit die Jakobs-Drehgestelle nicht mehr stören können und die wartungsaufwändigen Schmieranlagen entbehrlich werden. Zur Verwirklichung der Breisgau-S-Bahn 2020 braucht es leistungs- und spurtstarke Fahrzeuge zwischen Rhein und Schwarzwaldtälern einschließlich der Steilrampe im Höllental. Gliederzüge mit JDG entgleisen bei Unfällen längst nicht so leicht wie andere Fahrzeuge (es sei denn, ein TGV rast mit um fast 90 km/h überhöhter Geschwindigkeit in eine relativ enge Kurve). Ich würde mich dafür einsetzen, dass zeitnah Verbesserungen geprüft werden. Es braucht zumindest das ernsthafte Bemühen, auch wenn ich heute natürlich keinen konkreten Erfolg versprechen kann. Ihr Vorschlag zum Einsatz des Dieselfahrzeugs in den Randzeiten könnte ein Schritt in diese Richtung sein. Das zur Zeit eingesetzte Diesel-Reservefahrzeug ist mit nur 70 statt 162 Sitzplätzen zumindest in den Hauptverkehrszeiten jedoch viel zu klein und muss zeitnah durch einen dritten Talent2 ersetzt werden.

Es sollte auch geprüft werden, wie die Jacobs-Drehgestelle technisch weiterentwickelt werden können, damit es deutlich weniger Lärm in Kurven gibt.

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?

JA. Schon damit die Bahnindustrie ihre Produkte weiter optimiert.

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?

JA. Schon damit die Bahnindustrie ihre Produkte weiter optimiert und damit es für die Bürgerinnen und Bürger transparent wird, was hier an unnötigen Kosten produziert wird

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?

Für mich ist es eine Selbstverständlichkeit, dass die Anlagen, die die Anwohner vor Lärm schützen, jederzeit tadellos funktionieren müssen. Im Übrigen darf ich auf die obige Antwort verweisen.

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?

JA, bevorzugt durch EU-Regelung.

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?

Auch diesen Forderungen stimme ich zu, zumal im 17. Bundestag die FDP-Fraktion auf Initiative des FDP-Ortsverbandes Bad Krozingen und des FDP-Kreisverbandes Breisgau-Hochschwarzwald entsprechende Initiativen ergriffen hat (Abgeordnete Homburger, Kauch, Laurischk, Skudelny).

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?

Sofern der Dialog beiderseits sachlich und fair geführt wird: JA

Zwei konkrete, praktische Fragen:

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

Das müssen Sie vor Ort entscheiden. Auf den ersten Blick erscheint ein Bahnübergang nur mit Blinklicht und Andreaskreuz in der Nähe eines Kinderspielplatzes sehr gefährlich an. Kleinkinder handeln gern mal irrational und da reicht ein rotes Licht nicht aus.

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?

Außer der MTB-Dröhn-Brücke über die Biengener Allee gibt es noch die viel stärker befahrene und noch heftiger dröhnende Neumagenbrücke der Rheintalbahn just zwischen Kernstadt und Kurpark; beider Entdröhnung ist wohl ein Mittelfristprojekt