

Bürgerinitiative Münstertalbahn (B.I.M.)

Pressemitteilung der Bürgerinitiativen zum Vor-Ort-Termin der
Lärmschutzbeauftragten des Landes, Staatssekretärin Dr. Gisela Splett, an der
Münstertalbahn am 09.09.2015

Nur geringe Fortschritte erbrachte nach Einschätzung der Bürgerinitiative Münstertalbahn (B.I.M.) ein Vor-Ort-Termin mit der Lärmschutzbeauftragten des Landes, Staatssekretärin Dr. Gisela Splett an der Münstertalbahn (MTB) in Staufen. MdL Bärbl Mielich (Grüne) hatte das Treffen initiiert, bei dem am 09.09. außer Dr. Splett u.a. SWEG-Vorstand Dr. Gerstner, der Geschäftsführer des ZRF (Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg) Wisser, Staufens Bürgermeister Benitz, einige Kreis- und Stadträte der Grünen gemeinsam mit Sprechern von B.I.M. und IG Staufen 2020 die Lärmprobleme der Münstertalbahn (MTB) beispielhaft an der "Wettelbrunner Kurve" in Augen- und Ohrenschein nahmen. Der Hauptwert liegt wohl darin, daß mit Dr. Splett die Stellvertreterin des Landesverkehrsministers sich vor Ort ein Bild machen konnte.

Kein Teilnehmer zeigte sich erstaunt, dass in den letzten Tagen vor dem Termin die Schienen mit zuvor nie erlebter Gründlichkeit nachgeschliffen und geschmiert wurden. B.I.M schilderte Wartungsmängel und fragte nach deren Beseitigung. Die SWEG führte den Einbau weiterer Schienenkopfkonditionierungsanlagen an, die nach anfänglichen Problemen nach ihrer Wahrnehmung nun zuverlässig schmierten. B.I.M verwies auch auf ein andernorts in Deutschland erfolgreiches Schienenschmiersystem, für das ihr Referenzen vorliegen und über das B.I.M. die SWEG bereits informiert habe. Der Hersteller bietet an, auf seine Kosten in einem zweimonatigen Test die Eignung seines Produkts an der MTB nachzuweisen. Generell ist nach Auffassung der BIn Schienenschleifen und -schmierer nur die drittbeste Lösung, mit begrenzter Nachhaltigkeit.

Die Begehung und nachfolgende Diskussion im "Kornhaus" brachte nach Auffassung der Bürgerinitiativen (BI) wenig Fortschritte. Nach einem kurzen Vorwort der Interessengemeinschaft Staufen 2020 verwiesen die BIn gemeinsam auf die bekannten Verursacher der gegenüber den früheren RS 1 mehr als doppelt so lauten Schallemissionen der Talent 2-Züge: die Jakobsdrehgestelle, die, so B.I.M.-Sprecher Christian Hausmann, "durch die Kurven mehr radieren als rollen" und so Lärm und vorzeitigen Verschleiß verursachen. In der Frage einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h in den innerörtlichen Kurven als Sofortmaßnahme ist etwas Bewegung zu erkennen: Nach SWEG-Vorstellung soll das Gutdünken der Zugführer über das Langsamfahren in eng bebauten Ortslagen entscheiden, falls "Luft im Fahrplan" ist. Aus Sicht der BIn und des ZRF soll eine entsprechende Anpassung des Fahrplans in Zeiten des Stundentakts geprüft werden. Dr. Gerstner sagte zu, die SWEG werde sich einer solchen Prüfung unter Mitwirkung der NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) nicht verschließen.

Hinsichtlich des von den BIn beanstandeten Regelungsdefizits für die Lärmentwicklung von Schienenfahrzeugen in Kurven und den - von Dr. Splett früher angedeuteten - Möglichkeiten einer Steuerung der Zugauswahl über die Ausschreibung von Strecken kam es nur zu einem Gedankenaustausch. Tests von evtl. geeigneteren Zügen, wie von den BIn und von Bürgermeister Benitz vorgeschlagen, liefern nach Auffassung von Dr. Splett keine objektivierbaren Entscheidungsgrundlagen. ZRF-Geschäftsführer Wisser bevorzugt Entscheidungen anhand von Konstruktionsmerkmalen der Züge, z.B. radial einstellbare Radsätze an den Drehgestellen als unverzichtbares Kriterium. Auch gummierte Räder - immerhin bis 160 km/h zugelassen - will er

nicht von vornherein ausgeschlossen sehen. Zusammenfassend bezeichnete er die MTB als "Referenzstrecke der Probleme" und bekräftigte die Absicht des ZRF, derartiges an der Kaiserstuhlbahn auszuschließen.

Die Lösung Nr. 1 der BIn, einen kompletten Ersatz der Talent 2 durch geeignetere Züge schloß Dr. Splett aus finanziellen Gründen aus, ebenso die Beschaffung eines Elektrozugs ohne Jakobsdrehgestell als Ersatzfahrzeug. Beschlüsse der Landesregierung, Lärmschutz bei der Rheintalbahn über das gesetzlich geforderte Maß hinaus mit vielen Millionen zu subventionieren, könnten nicht auf die MTB übertragen werden. Ohne nähere Einzelheiten erklärte sie, das Land sei an den von den BIn angesprochenen Initiativen anderer Bundesländer (Rheinland-Pfalz, Hessen und NRW) zur Schließung der Regelungslücken bei der Lärmentwicklung in Kurven beteiligt.

Auf das laufende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Betriebswerks Staufen ging der Vertreter des RP, Ltd. RegDir Dr. Tomas Dreßler ein; er teilte mit, dass im nächsten Verfahrensschritt der Erörterungstermin zum Genehmigungsverfahren voraussichtlich im Oktober 2015 anberaumt wird. Das höchst umstrittene Abstellen der elektrischen Triebfahrzeuge werde nach seiner Auffassung nicht Gegenstand des weiteren Verfahrens sein. Thomas Wisser, Geschäftsführer beim ZRF und Dezernent im Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, wies auf ein laufendes Prüfverfahren bei der Unteren Immissionsschutzbehörde zur Nacht-Abstellung der Fahrzeuge in Staufen hin; dieses war von der IG Staufen 2020 im Juni d.J. angestoßen worden.

Zur Enttäuschung der BIn wurde auf ihre von MdL Mielich angeforderten vorbereitenden Fragen an das MVI (am 27.08. vorgelegt) nicht im Einzelnen eingegangen. Insgesamt zeigt sich beim Land keine Bereitschaft, den Lärm der Talent 2 an seiner Wurzel zu packen und jedenfalls an der MTB tatsächlich die Jakobs-Drehgestelle von den engen innerörtlichen Kurven zu verbannen.