



**Stellungnahme zur Ablehnung
der Petition an den Bayerischen Landtag
"S7-Verlängerung ohne altes Industriegleis"**

Auftraggeber:
Heinz Wensauer
Am Gries 17
82515 Wolfratshausen

München, den 8.9.2012

1. Ausgangssituation

Am 15. März 2012 reichte Heinz Wensauer, Wolfratshausen, zusammen mit 25 Unterstützern beim Bayerischen Landtag eine Petition ein, die das Ziel hat, die geplante Verlängerung der S-7-Strecke von Wolfratshausen nach Geretsried güterverkehrstauglich zu realisieren, so dass das vorhandene separate Industriegleis verzichtbar wäre. Dieses Industriegleis dient dazu, zwei in Geretsried ansässige Unternehmen (Tycska Energie, Pulcra Chemicals) mit chemischen Stoffen zu beliefern, insbesondere mit Flüssiggas (Propan und Butan) sowie mit Propylenoxid und Ethylenoxid. Hierfür finden wöchentlich in der Regel 3 Zugfahrten pro Richtung statt, wobei diese Züge meist aus 3 bis 5 Kesselwaggons und einer Diesel-Rangierlok bestehen. Da das heutige Industriegleis mehrere Wege und auch stark befahrene Straßen niveaugleich kreuzt, ohne dass eine Sicherung durch Lichtzeichen oder gar Schranken vorhanden ist, besteht ein Risiko durch Kollisionen von Straßenfahrzeugen mit den Gefahrgut-Waggons. Bei einem solchen Unfall können die zum Teil hochgiftigen und krebserregenden Sub-



stanzen aus den Kesselwaggons freigesetzt werden, was zu Gesundheitsschäden bei den Anliegern und betroffenen Verkehrsteilnehmern führen kann, und es können verheerende Explosionen (wie in Viareggio am 30.6.2009) ausgelöst werden. Im Gegensatz dazu wird die verlängerte S-Bahn-Strecke nach Geretsried keine niveaugleichen Kreuzungen von Straßen und Schienen aufweisen, sieht man von dem umstrittenen beschränkten Bahnübergang an der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen ab. Deshalb ist bei einer Mitbenutzung der neuen S-Bahn-Strecke durch die Güterzüge nach und von Geretsried das genannte Kollisionsrisiko ausgeschlossen.

Die eingereichte Petition wurde vom Ausschuß für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie des Bayerischen Landtags abgelehnt, wobei sich die Begründung dieser Ablehnung [Protokollauszug, 69. WI, 05.07.2012, Bayerischer Landtag, 16. Wahlperiode] im wesentlichen auf ein Schreiben aus dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT) stützt. [Schreiben von Katja Hessel, Staatssekretärin im StMWIVT, 18.5.2012, "Eingabe des Herrn Heinz Wensauer in 82515 Wolfratshausen vom 15.03.2012 betreffend: 'S 7-Verlängerung ohne altes Industriegleis'"] Die vorgebrachten Ablehnungsgründe werden im Folgenden analysiert und bewertet.

2. Argumente für die Ablehnung der Petition

Als Begründung für die Ablehnung der Petition durch den Landtagsausschuß sowie durch das StMWIVT lassen sich den insgesamt 8 Textseiten, die vom Landtagsausschuß bzw. StMWIVT vorgelegt wurden, nur 5 Argumente entnehmen:

(1) Baukostensteigerung der S-7-Streckenverlängerung durch Umplanung für Güterverkehr:

"Die ausschließlich für den S-Bahn-Verkehr vorgesehene Strecke müsste (...) für die Nutzung durch Mischverkehre umgeplant werden. Das würde insbesondere bedeuten, dass die Gradientenneigung [sic!] der Bahntrasse bei der Unterquerung der Königsdorfer Straße und der Überquerung des Hans-Urmiller-Rings, der B 11a, und des Loisach-Isar-Kanals verbunden mit Kostensteigerungen anzupassen wäre. [Protokollauszug, 69. WI, 05.07.2012, Bayerischer Landtag, 16. Wahlperiode, S. 4]



(2) Neuer Bahnübergang zur Querung der Bundesstraße 11 in Buchberg nicht genehmigungsfähig:

"Zudem müßten die Güterzüge im Bereich Buchberg auf eine Abzweigung geführt werden; dazu wäre eine höhenfreie Querung der Bundesstraße 11 in Buchberg nötig. Eine Kreuzung der Bahnstrecke mit der stark frequentierten B 11 durch einen Bahnübergang wäre gemäß § 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes nicht genehmigungsfähig." [a.a.O.]

(3) Streckenneubau auch für Güterverkehr nicht förderfähig:

"Die Einrichtung einer Mischbetriebsstrecke wäre also mit umfangreichen baulichen Eingriffen sowie mit erheblichen Kosten verbunden, die nicht dem Vorhaben S-7-Verlängerung zuzurechnen wären (...) Aus dem GVFG-Bundesprogramm würden ÖPNV-Maßnahmen in Ballungsräumen gefördert, nicht aber Güterverkehrsstrecken." [a.a.O.]

(4) Angebotseinschränkung auf der S 7 wegen Güterzugverkehr:

"Auch unter der Voraussetzung, dass die Hinfahrt nachts in der S-Bahn-Betriebsruhe durchgeführt würde, müsste die Rückfahrt trotzdem während des S-Bahn-Betriebes erfolgen, was zu Einschränkungen im S-Bahn-Angebot führt." [Schreiben von Katja Hessel, Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, 18.5.2012, "Eingabe des Herrn Heinz Wensauer in 82515 Wolfratshausen vom 15.03.2012 betreffend: 'S 7-Verlängerung ohne altes Industriegleis'", S. 2]

(5) Alternativer Straßentransport wesentlich riskanter:

"Der Transport gefährlicher Güter sollte primär per Bahn erfolgen; die Unfallgefahr bei Gefahrguttransporten auf der Straße sei 40-mal höher bei Transporten auf der Schiene [sic!]. Alternativ müßten die Gefahrgüter auf der Straße transportiert werden." [Protokollauszug, 69. WI, 05.07.2012, Bayerischer Landtag, 16. Wahlperiode, S. 5]

3. Bewertung der 5 Ablehnungsgründe

Die genannten 5 Gründe für die Ablehnung der Petition werden nun nacheinander kritisch betrachtet:

(1) zum Argument "Baukostensteigerung der S-7-Streckenverlängerung durch Umplanung für Güterverkehr"

Die Umplanung der S-7-Streckenverlängerung unter Berücksichtigung des Güterverkehrs führt nicht zwangsläufig zu einer Baukostensteigerung:

Die Verlängerung der S-Bahn-Strecke nach Geretsried wird punktuell mit einer Gradienten (= Neigung) von bis zu 40 Promille geplant, und zwar bei der Unterführung unter der Königsdorfer Straße, was jedoch nur eine Streckenlänge von ungefähr 150 m betrifft. Die heutige S-Bahn-Trasse hat zwischen Wolfratshausen und Icking in einem 1.250 m langen Abschnitt eine Gradienten von 33 Promille. [Schulze, Claus-Jürgen: Die Isartalbahn, Bufe-Fachbuchverlag, München 2000, 4. Aufl., S. 16] Daraus ist logisch zwingend zu schließen, dass die von und nach Geretsried eingesetzten Dieselloks zur Traktion der Kesselwagen-Güterzüge in der Lage sind, auch zwischen Wolfratshausen und Geretsried derartige Gradienten zu bewältigen. Aus physikalischen Gründen genügt es also, die Gradienten der zu verlängernden S-Bahn-Strecke auf 33 Promille abzusenken, was die entsprechenden Rampen um wenige Meter verlängert. Bei der geplanten Neubaustrecke von Ulm nach Stuttgart, die für Ferngüterzüge genutzt werden soll, sind sogar Steigungen von bis zu 35 Promille vorgesehen.

Für die Unterquerung der Königsdorfer Straße wurde von der VIEREGG-RÖSSLER GmbH im Auftrag der Stadt Wolfratshausen eine technische Lösung ausgearbeitet, die eine Maximalsteigung von lediglich 19,1 Promille aufweist und dabei die Kosten gegenüber der bislang geplanten Variante mit 40 Promille Steigung um 5,515 Mio EUR (!) reduziert. [VIEREGG-RÖSSLER GmbH, Nachtrag zur Studie vom November 2009 "Verlängerung der S 7 von Wolfratshausen nach Geretsried: Optimierte bauliche Lösung zur niveaufreien Querung der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen sowie Prüfung weiterer Optimierungsmöglichkeiten", Anhang 2: Baukosten der optimierten Lösung für Querung Königsdorfer Straße, 15.1.2010]

Wie wenig relevant eine tatsächliche Kosteneinsparung bei dieser Baumaßnahme für die Stadt Geretsried in Wirklichkeit ist, zeigt die Tatsache, dass die VIEREGG-RÖSSLER GmbH in einer 2009 durchgeführten Untersuchung von Einsparungspotentialen bei der S-7-Verlängerung auf Wunsch der Auftraggeberseite mehrere Optimierungsvorschläge an der Trasse südlich Wolfratshausen im Endbericht nicht mehr darstellte. [VIEREGG-RÖSSLER GmbH: Verlängerung der S 7 von Wolfratshausen nach Geretsried: Opti-



mierte bauliche Lösung zur niveaufreien Querung der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen sowie Prüfung weiterer Optimierungsmöglichkeiten, Auftraggeber: Stadt Wolfratshausen, November 2009] Durch diese Optimierungen wären die Baukosten für das gesamte Vorhaben um rund 17 Mio EUR geringer geworden als für die zuvor von der DB AG vorgelegte kostengünstigste Variante mit Bahnübergang an der Sauerlacher Straße. [VIEREGG-RÖSSLER GmbH: Verlängerung der S 7 von Wolfratshausen nach Geretsried: Bauliche Lösung zur niveaufreien Querung der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen sowie Prüfung weiterer Optimierungsmöglichkeiten, Auftraggeber: Stadt Wolfratshausen, Fassung vom 29. Oktober 2009, S. 28]

Bei einer ernst gemeinten Kostensenkung dürfen außerdem nicht nur die Baukosten, sondern müssen auch die Unterhaltskosten in Betracht gezogen werden. Dass es auf Dauer gesehen kostengünstiger ist, nicht zwei Bahnstrecken, sondern nur eine Bahnstrecke in Betrieb zu halten, dürfte auf der Hand liegen, denn sonst hätte die DB AG kein Interesse, an so vielen Stellen ihres Netzes Anschlußgleise und Nebenstrecken stillzulegen. Dies gilt vor allem für eine so schwach belastete Bahnstrecke wie das Geretsrieder Industriegleis, das nicht nur Unterhaltskosten verursacht, sondern auch einen personalintensiven Güterzugbetrieb erfordert, da bei jeder Güterzugfahrt jeder Bahnübergang mit einem Posten gesichert werden muß.

(2) zum Argument "Bahnübergang zur Querung der Bundesstraße 11 in Buchberg nicht genehmigungsfähig"

In § 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes heißt es zwar unter Absatz (1) "Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (...) sind als Überführungen herzustellen", aber unter Absatz (2) wird diese Aussage eingeschränkt: "In Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, kann die Anordnungsbehörde Ausnahmen zulassen." Allerdings bleibt hierbei völlig offen, ob sich das Kriterium "schwacher Verkehr" auf die Zahl der Züge, welche den Bahnübergang passieren, oder auf die Zahl der Straßenfahrzeuge oder auf die Summe bzw. das Produkt aus beiden bezieht. Es ist unstrittig, dass die Zahl von 6 Zugfahrten pro Woche als "schwacher Verkehr" bezeichnet werden kann.



Die Fa. Tycska selbst unterbreitet in einem Schreiben an die Bürgermeisterin der Stadt Geretsried einen "Vorschlag zur Kostenminderung" [Tycska Energie GmbH, Schreiben vom 10.2.2010]:

- Auflassung des Industriegleises von Wolfratshausen bis Geretsried Nord
- Mitbenutzung des geplanten S-Bahn-Gleises von Wolfratshausen bis Geretsried Nord durch die Kesselwagen-Güterzüge
- Neubau eines abzweigenden Gleises in Geretsried Nord und eines niveaugleichen, beschränkten Bahnübergangs über die B 11 zur Schienen-Anbindung des Werksgeländes der Fa. Tycska und der Fa. Pulcra Chemicals
- um Konflikte mit dem S-Bahn-Fahrplan zu vermeiden, Güterzug-Fahrten nur bei Nacht, wenn also der S-Bahn-Verkehr ruht.

Zugleich ist dann während der Nacht, wenn nach diesem Vorschlag die Güterzug-Fahrten erfolgen und somit die Schranken dieses neuen Bahnübergangs geschlossen sein müssen, was jeweils nur 2 Minuten in Anspruch nehmen wird, [a.a.O.] der Verkehr auf der B 11 sehr schwach. Unter diesen Bedingungen dürfte vernünftigerweise die Genehmigung eines solchen Bahnübergangs wohl kaum versagt werden.

An dieser Stelle ist zu bemerken, dass in der abgelehnten Petition an keiner Stelle die Einrichtung eines Bahnübergangs mit niveaugleicher Kreuzung der B 11 gefordert wird. Die Petition schlägt lediglich die Nutzung des geplanten S-Bahn-Gleises durch die Gefahrgut-Güterzüge vor, aber geht auf die Frage gar nicht ein, wie die zu transportierenden chemischen Güter von der neuen S-Bahn-Trasse auf das Werksgelände der beiden Empfänger gelangen. Zweifellos ist der genannte Bahnübergang eine von mehreren Möglichkeiten. Aber es gibt mindestens noch eine zweite Variante: Auf der Westseite der B 11 gegenüber der Fa. Tycska unmittelbar an der neuen S-Bahn-Strecke wird ein Seitengleis mit einer Vorrichtung zur Entladung der Kesselwaggons gebaut und diese Entladungs-Anlage wird per Pipeline mit den vorhandenen werksinternen Pipeline-Netzen der Chemie-Unternehmen Tycska und Pulcra verbunden.



(3) zum Argument "Strecken-neubau für Güterverkehr nicht förderfähig"

Auch wenn die genannten 6 Güterzüge pro Woche von und nach Geretsried das zukünftige S-Bahn-Gleis mit benutzen werden, handelt es sich hierbei in keiner Weise um eine Güterverkehrsstrecke, die nicht gefördert werden könne. Denn laut derzeit gültigem Fahrplan finden von Wolfratshausen in Richtung München pro Woche rund 400 Fahrten mit S-Bahn-Zügen statt, [Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH: Bayern-Kursbuch 2012, Kursbuch-Tabelle 999.7, alle Züge ab 20. August bis 27. Oktober 2012] denen lediglich 3 Güterzugfahrten pro Woche gegenüberstehen. Das bedeutet, dass es sich bei 99,3% aller Zugfahrten um S-Bahn-Fahrten und nur bei 0,7% überhaupt um Güterzug-Fahrten handelt, also ein verschwindend geringer Anteil.

Von einer "Mischbetriebsstrecke", wie im Protokollauszug des Bayerischen Landtags dargestellt, kann bei einer dermaßen großen Dominanz der Personen- gegenüber den Güterzügen keine wirkliche Rede sein. Unabhängig davon ist es gängige Praxis, dass bei Projekten, die nicht nur dem Regionalverkehr, sondern auch dem Fernverkehr und dem Güterverkehr dienen, ein entsprechender Bezuschussungsschlüssel eingeführt wird, so dass ein Teil des Projektes über GVFG-Mittel (Regionalverkehr) und der Rest über andere Mittel finanziert wird.

Im übrigen ist die Mitbenutzung der S-Bahn-Gleise durch Güterzüge mit Chemieprodukten als Ladung bereits seit Bestehen des Münchner S-Bahn-Verkehrs nördlich Wolfratshausen gängige Praxis. Dabei weist dieser Güterverkehr auf S-Bahn-Gleisen von München bis Höllriegelskreuth eine wesentlich höhere Zugzahl aus als zwischen Wolfratshausen und Geretsried, denn unmittelbar neben der S-Bahn-Station Höllriegelskreuth befindet sich ein Werk der Linde AG, das durch eine sehr hohe Zahl an Kesselwagen mit chemischen Produkten beliefert wird. Nördlich von München-Solln teilen sich die Güterzüge ihre Gleise nicht nur mit den Zügen der S 7, sondern zusätzlich auch mit den Zügen der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und der Linien S 20 und S 27. Deshalb besteht keinerlei Grund zu der Annahme, dass ein solcher Mischverkehr ausgerechnet auf der geplanten S-Bahn-Neubaustrecke südlich Wolfratshausen nicht realisierbar wäre.

Bei den hier zur Diskussion stehen Zügen, welche laut Petition vom Industriegleis auf das zukünftige S-Bahn-Gleis zu verlagern sind, handelt es sich ohnedies um keine vollwertigen Güterzüge: Die nach und von Geretsried fahrenden Kesselwagen-Züge bestehen meist nur aus 3 bis 5 Waggons und sind selten länger als 100 m. Dagegen bestehen die Güterzüge in Deutschland üblicherweise aus bis zu rund 50 Waggons mit je 2 Achsen oder aus bis zu rund 30 Waggons mit je 4 Achsen bzw. aus einer



Mischung beider Waggon-Sorten und sind bis zu 700 m lang. In den USA erreichen Güterzüge sogar Längen von 3 km und setzen sich aus bis zu 150 Waggon zusammen.

Wenn das Industriegleis zwischen Wolfratshausen und Geretsried Nord entfällt, weil die Güterzüge in diesem Abschnitt die zukünftige S-Bahn-Strecke befahren, fallen auch sämtliche Kosten weg, die heute bei der Benutzung des Industriegleises entstehen (z.B. Lohnkosten für den jeweils mitfahrenden Sicherungsposten, Wartung und Unterhalt des Gleises und der niveaugleichen Straßen- und Wegkreuzungen, Kosten für Haftpflichtversicherungen wegen des Gefahrenpotentials dieser schlecht gesicherten Bahnübergänge). Selbst wenn man die neu entstehenden Kosten einer Ersatzlösung für das entfallende Industriegleis - entweder für den Neubau eines Bahnübergangs oder für die Einrichtung einer Umfüllanlage mit Ladegleis an der S-Bahn-Trasse (siehe oben) - gegenrechnet, ist immer noch eine Kosteneinsparung zu erwarten, die von der Fa. Tycska 2010 angestrebt wurde. [Tytska Energie GmbH, Schreiben vom 10.2.2010]. Unter diesen Bedingungen würde eine erneute Standardisierte Bewertung der S-Bahn-Verlängerung Wolfratshausen - Geretsried aller Wahrscheinlichkeit nach einen höheren Nutzen-Kosten-Wert (NKW) ergeben als alle bisher bewerteten Varianten. Dadurch würden die Chancen dieses Vorhabens für eine finanzielle Förderung durch die Öffentlichen Hand zunehmen, während der bisher ermittelte günstigste NKW mit 1,09 nur knapp über der Schwelle von 1,0 liegt, welche die Untergrenze jeglicher Förderwürdigkeit darstellt.

(4) zum Argument "Angebotseinschränkung der S 7 wegen Güterzugverkehr"

Die Behauptung, durch den Güterzugverkehr auf dem zukünftigen S-Bahn-Gleis von und nach Geretsried komme es zu einer Angebotseinschränkung auf der S 7, entbehrt jeder Grundlage und läßt vermuten, dass die Urheber dieser Aussage nicht sachkundig sind, was den Fahrplan der S 7 und die Betriebspraxis bei der Bedienung der beiden Chemie-Unternehmen im Schienen-Güterverkehr betrifft: Wenn eine Zugfahrt zur Zustellung der Güterwaggons nach Geretsried in der nächtlichen Betriebspause der S-Bahn erfolgt, so besteht überhaupt kein Grund dafür, dass die Abholung der Leerwaggons von Geretsried während des S-Bahn-Betriebes stattfinden müssen, also nachdem mehrere Stunden verstrichen sind. Vielmehr werden die gefüllten Kesselwaggons im Geretsrieder Industriegebiet von der Lok, die sie hierher gezogen hat, abgekoppelt und sofort werden die wenige Tage zuvor zugestellten und inzwischen geleerten Waggon an diese Lok angekuppelt. Die Rückfahrt erfolgt also nach einem sehr kurzen Zeitraum, der immer noch in der nächtlichen S-Bahn-Betriebspause liegt. Von Einschränkungen im S-Bahn-Angebot als Folge dieses Güterwaggon-Rücktransports kann also keine Rede sein. Die Fa. Tycska selbst schlägt vor,



um Konflikte mit dem S-Bahn-Fahrplan zu vermeiden, die Zustellung der Güterwaggons in die Nacht zu verschieben. [a.a.O.] Folglich findet auch die Abholung der Güterwaggons bei Nacht statt, was im Schreiben der Fa. Tyczka zwar nicht erwähnt wird, aber für Fachleute selbstverständlich ist. Selbst wenn die Güterzugfahrten nicht bei Nacht stattfinden, reicht die Kapazität der geplanten S-Bahn-Strecke von Wolfratshausen nach Geretsried aus, um tagsüber Güterzugfahrten zusätzlich zur S-Bahn durchzuführen. Diese neue Trasse soll zwar nur aus einem einzigen Streckengleis wie auch der Nordabschnitt der vorhandenen Strecke von Höllriegelskreuth bis Wolfratshausen bestehen, aber es ist auf einem separaten Gütergleis im Bf Wolfratshausen eine Begegnung zwischen Güterzug und entgegenkommender S-Bahn möglich. Nördlich Wolfratshausen läßt die Infrastruktur heute schon den Verkehr der wenigen Güterzüge tagsüber ohne Einschränkung des S-Bahn-Verkehrs zu.

(5) zum Argument "Alternativer Straßentransport wesentlich riskanter"

In der Petition wird überhaupt nicht gefordert, dass die Gefahrgut-Transporte nach Geretsried von der Schiene auf die Straße verlagert werden sollten. Vielmehr besteht die Kernaussage der Petition in dem Vorschlag, dass die wöchentlich verkehrenden 6 Güterzüge anstelle des heutigen Industriegleises zukünftig das zu bauende S-Bahn-Gleis in Richtung Geretsried benutzen sollten. Indem dennoch der Ablehnungsgrund angeführt wird, als Alternative zum heutigen Industriegleis käme nur die Straße in Frage, wird zu suggerieren versucht, durch die Petition solle nur die geringe Unfallgefahr auf dem Industriegleis durch die weitaus größere Unfallgefahr auf der Straße ersetzt werden, was jedoch der Intention des Verfassers der Petition vollkommen widerspricht.

Denn die Petition stellt an keiner Stelle die relativ hohe Unfallgefahr auf der Straße im Vergleich zur Schiene in Abrede. Dennoch wird im Protokollauszug des Landtags-Ausschusses explizit darauf hingewiesen, dass das Unfallrisiko bei Transporten auf der Straße 40-mal höher als bei Transporten auf der Schiene sei. Dies kann als Versuch gewertet werden, dem Autor der Petition zu unterstellen, er bagatellisiere die Unfallgefahr bei Gefahrgut-Transporten auf der Straße, die zweifellos höher ist als auf der Schiene. Zu Recht wird in der Petition auf die Folgen hingewiesen, die im Falle eines - unwahrscheinlichen - Unfalls mit gefüllten Kesselwaggons auf dem Industriegleis für Anwohner und betroffene Verkehrsteilnehmer drohen, wobei auf das verheerende Unglück in Viareggio 2009 Bezug genommen wird. Diese potentiellen Gefahren und die sich geradezu aufdrängenden Möglichkeit zur Gefahrenabwehr durch eine Verlagerung der Gefahrgut-Transporte auf die abseits der Wohnbebauung und ohne unbeschränkte Bahnübergänge geplante S-Bahn-Strecke klammert der mit der Petition befaßte Ausschuß laut Protokollauszug merkwürdigerweise aus.



Einen inhaltlichen Schwerpunkt der Petition bildet die Gefahrenquelle durch die unbeschränkten Bahnübergängen des heutigen Industriegleises, was jedoch im Landtagsausschuß laut Protokollauszug gar nicht Gegenstand der Diskussion war. Diese Unfallgefahr ist aus folgenden Gründen nicht zu vernachlässigen:

- Die beiden Kreuzungen von Industriegleis und Straße (Schießstättstraße, Faulhaberstraße) sind sehr unübersichtlich, so dass nicht auszuschließen ist, dass der bei einer Zugfahrt hier aktive Sicherungsposten von einem unaufmerksamen Autofahrer übersehen wird. In diesem Fall kann es zu einer Kollision von PKW und Lokomotive kommen und der Posten wird eventuell sogar angefahren und dadurch verletzt.
- Auf den übrigen Kreuzungen des Industriegleises mit Wegen, die nur von Fußgängern, Radfahrern, Motorroller- und Motorradfahrern sowie in einem Fall auch von wenigen PKWs und LKWs (zur Bedienung eines großen landwirtschaftlichen Anwesens auf Geretsrieder Gemarkung) benutzt werden, rechnen Verkehrsteilnehmer aufgrund der Tatsache, dass hier Zugfahrten nur sehr selten stattfinden, möglicherweise gar nicht mit einem Zug. Warnsignale des Lokführers (Pfeifen, Läuten) können leicht übertönt werden, und zwar durch Musik aus Kopfhörern, durch Handys oder durch Motorengeräusche des eigenen Fahrzeugs.
- Durch eine Ortsbegehung konnte zum einen festgestellt werden, dass am Industriegleis vor mehreren Bahnübergängen die eigentlich vorgeschriebenen Tafeln fehlen, mit denen dem Lokführer signalisiert werden soll, dass er akustisch durch Läuten bzw. Pfeifen die Verkehrsteilnehmer in der Nähe des betreffenden Bahnübergangs vor dem herannahenden Zug warnen soll. Indem diese Warnsignale wegen der fehlenden Läute-/Pfeif-Tafeln gar nicht gegeben werden, erhöht sich das Unfallrisiko für Fußgänger, Radler, Kraftrad- und Autofahrer. Zum zweiten wurde entdeckt, dass an der Faulhaberstraße, die aus der Siedlung Waldram herausführt, vor dem Industriegleis in Fahrtrichtung zur B 11 hin das vor jedem unbeschränkten Bahnübergang straßenseitig vorgeschriebene Warndreieck nicht aufgestellt ist. Erst das Andreaskreuz unmittelbar am Gleis weist die Verkehrsteilnehmer darauf hin, dass sie ein Gleis zu kreuzen haben und deshalb mit einer Zugfahrt rechnen müssen. Für ortsunkundige Autofahrer ist dies jedoch möglicherweise zu spät, was das Unfallrisiko weiter erhöht.

Die genannte Unfallgefahr läßt sich jedoch vollständig beseitigen, wenn auf dem Industriegleis mit seinen unbeschränkten Bahnübergängen gar keine Züge mehr fahren, sondern nur noch auf dem zukünftigen S-Bahn-Gleis, das allenfalls einen einzigen niveaugleichen Bahnübergang (Kreuzung mit der Sauerlacher Straße) haben wird, der dann allerdings wie heute schon mit Schranken gesichert ist.



4. Fazit

Keines der angeführten 5 Argumente zur Ablehnung der Petition ist stichhaltig; alle 5 lassen sich widerlegen oder haben mit dem Inhalt der Petition nichts zu tun. Die Forderung des Petitenten, die zu schaffende neue Schienen-Infrastruktur (S-7-Verlängerung) auch durch die Gefahrgut-Güterzüge mit zu benutzen, ist vollkommen gerechtfertigt und stellt einen verantwortungsvollen Umgang mit Steuergeldern dar. Ohnedies ist es aus Rücksicht auf Leben und Gesundheit sowohl der Straßen-Verkehrsteilnehmer auf den Bahnübergängen als auch der Anwohner des Industriegleises geboten, ein Höchstmaß an Sicherheit und Schutz vor Kollisionen mit den Güterzügen und vor den giftigen bzw. explosiven Stoffen, die in den Güterwaggonen geladen sind, zu erreichen. Dies ist durch die Fahrt der Gefahrgut-Güterzüge auf der geplanten S-Bahn-Strecke gewährleistet, da diese siedlungsfern verläuft und keine unbeschränkten und somit schlecht gesicherten Bahnübergänge haben wird.