

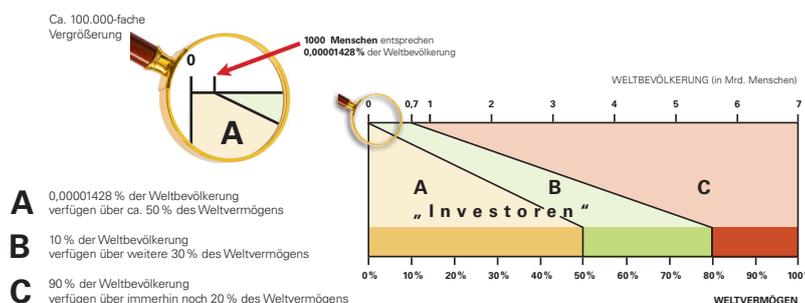
# SPD-Ortsverein Brannenburg-Flintsbach-Nußdorf

E-Mail: [rusp-flintsbach@t-online.de](mailto:rusp-flintsbach@t-online.de)

<http://spd-die-roten-falkesteiner.de>

Februar 2017

## Das dritte und vierte Gleis – ein „Sonderfall“?!



Natürlich sind wir auch für „Güter auf die Schiene“. Nur das **Wie** leuchtet uns nicht ein. Obwohl das Projekt, **handwerklich** gesehen, nicht einmal im Bundesverkehrswegeplan stehen dürfte, wurde am 23. Dezember 2016 im Bundestag das dritte und vierte Gleis vom Bundesverkehrswege-PLAN zum Bundesschienenwegeausbau-GESETZ erhoben und von Gauck, Merkel, Dobrindt unterschrieben. Auch der Bundesrat stimmte zwischen den Feiertagen blitzartig zu. Am 28. Dezember stand alles schon im Bundesgesetzblatt. Ist das ein normaler Vorgang?

Und: Wenn aus PLAN GESETZ wurde, wozu braucht es dann noch einen PLANUNGSDialog?

Das dritte und vierte Gleis **ohne** Bedarfsanalyse und **ohne** Nutzen/Kosten-Rechnung. Ein **Sonderfall**, wie die DB bei der Bürgerversammlung am 9. Januar 2017 in Raubling einräumte.

### 400 Güterzüge im Jahr 2030?

Wenn man das prozentuale Wirtschaftswachstum aus den 90er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts bis 2030 auf das Wachstum des Schienengüterverkehrs überträgt, kommt man eventuell auf eine Anzahl von 300 bis 400 Zügen pro Tag. Das Wirtschaftswachstum stützt sich jedoch auf Branchen wie IT, Finanzindustrie, Versicherungen etc. Diese Milliarden sind aber nicht güterzugrelevant und werden über Glasfaser verschoben. Das Transportaufkommen auf der Schiene nimmt seit Jahren ab!

### Bedarfsplanung

Eine solche will man offensichtlich und vorsichtshalber nicht machen: Warenstrom Nord ↔ Süd über die Alpen, verglichen mit der Kapazität der Simplon/Lötschberg-Tunnelkette (seit 2007 in Richtung Turin) **plus** Kapazität der Gotthard-Tunnelkette (seit 2016 in Richtung Mailand) **plus** Kapazität des Tauerntunnels (in Richtung Triest ab ca. 2019 auch zweigleisig) **plus** Kapazität der in Bau befindlichen Semmering/Koralmtunnelkette (Verkehr von Ostmitteleuropa über Wien nach Süden) **plus** BBT?

Wie viel bleibt dann für den BBT oder gar für das dritte und vierte Gleis noch übrig? Auf diesbezügliche Fragen an die Bahn: keine Antwort oder „Wissen wir nicht“. – Ein **Sonderfall** eben!

Wir fordern eine transparente Bedarfsplanung unter Einbeziehung der oben genannten Tunnelketten.

### Finanzen

Dem Bundesverkehrswegeplan werden bis 2030 theoretisch 270 Milliarden Euro zugeschrieben, davon 26,7 Milliarden für die Bahn – keine 10 Prozent, wobei die Bahn ca. 40 Milliarden Investitionsbedarf aus den letzten beiden Plänen vor sich herschiebt, und das bei aufgelisteten 110 Projekten in drei Dringlichkeitsstufen. Drittes und viertes Gleis im „vordringlichen Bedarf“. Wie realistisch wäre da eine Tunnellösung, die zusammen mit Stuttgart 21 den Gesamtetat beansprucht?

Die BRD ist im Gegensatz zur Schweiz ein Auto- und Lkw-Land und ein Autobahnland. Die Politik hat in den letzten 50 Jahren die Bahn systematisch ruiniert – im Wortsinn. Schauen Sie sich z. B. in Rosenheim das ruinierte Bahnhofsgelände an. Wie soll man da Güter auf die Schiene bringen? Oder z. B. die Sanierung der zentralen Rheinschiene, die seit Jahrzehnten kaum vorankommt. Und so weiter ...

Allein in den letzten 20 Jahren sank die Zahl der Gütergleisanschlüsse von 11 000 auf ca. 2500. Einen Einzelwagonverkehr bzw. einen Stückguttransport gibt es bei der DB nicht mehr.

– Aber ein drittes und viertes Gleis im Inntal muss sein. Wieder **Sonderfall**. (Wie bei Stuttgart 21?)

### **Politische Mitverantwortung**

Darf man die für das Inntal zuständigen Bundestagsabgeordneten – Frau Ludwig von der CSU, Frau Dr. Kofler von der SPD – fragen, wo sie am 23. Dezember 2016 waren? – Kannten sie die Tagesordnung? – Warum haben sie nicht **vorher** mit den Inntalern geredet?

Frage an Herrn Dobrindt: Wie passt Folgendes zusammen: Tirol will Güter wie Marmor, Langholz, Müll (z. B. aus Neapel) per Verordnung vom Lkw auf die Schiene verbannen. Die IHKs von Emilia Romagna, Venetien und Bozen protestierten dagegen in Brüssel. Die CSU schließt sich diesem Protest am 3./4. November 2016 auf ihrem Parteitag an und beschließt, dass dieses „sektorale Lkw-Transportverbot“ mit allen Mitteln aufgehoben werden müsse. Oder waren Sie nicht auf diesem Parteitag?

### **Aufschlussreiches Zitat**

aus der Rede eines Ex-Präsidenten des Eisenbahnbundesamtes und des Bundeseisenbahnvermögens, die beim Transeuropäische-Netze-Schienenverkehrssymposium am 8. Oktober 2010 in München gehalten wurde, veranstaltet vom **BAYERISCHEN BAUINDUSTRIEVERBAND e. V.**:

„... Wenn sich der Bund für eine ÖPP [öffentlich-private Partnerschaft] entschließt, so ist er [der Bund] hierfür [für ein Projekt] **nicht** mehr auf die Zustimmung der DB AG angewiesen. Er könnte also auch solche Projekte umsetzen, die aus Sicht der DB **keinen** ausreichend positiven Beitrag zur Konzernbilanz leisten.“ – **Sonderfall!**

Herr Dobrindt, ist eine private Partnerschaft beim dritten und vierten Gleis angedacht? Wenn ja, ist das dritte und vierte Gleis, wenn man das Zitat zugrunde legt, nur **folgerichtig**.

**Fazit:** Der SPD-Ortsverein Brannenburg/Flintsbach/Nußdorf ist der Meinung, dass wir kein überflüssiges drittes und viertes Gleis brauchen und schon gleich gar keine **private Partnerschaft**, die es erlaubt, Projekte **ohne** „positive“ Wirkungen auszuführen.

Michael Rusp  
1. Vorstand

Wolfgang Panzer  
2. Vorstand

Klaus Worch  
3. Vorstand