

■ International:

EU gibt Milliarden für Großprojekte mit geringem Effekt

aus SIGNAL 06/2007 (Dezember 2007/Januar 2008), Seite 24-25 (Artikel-Nr: 10000109)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/EFA im Europäischen Parlament

Ja zur Fehmarnbeltquerung, Nein zum Münchener Transrapid und versteckte Millionen für »Stuttgart 21«: Ende November hat die EU-Kommission ihren Vorschlag für die Verteilung von 5,1 Milliarden Euro für Schienenprojekte, Straßen- und Wasserstraßen bekannt gegeben. Viel Geld soll an langwierige Großprojekte von zweifelhaftem Nutzen gehen, etwa den Brenner- Basis-Tunnel. Im Kampf gegen den Klimawandel drohen diese EU-Milliarden zu verpuffen...

Ja zur Fehmarnbeltquerung, Nein zum Münchener Transrapid und versteckte Millionen für »Stuttgart 21«: Ende November hat die EU-Kommission ihren Vorschlag für die Verteilung von 5,1 Milliarden Euro für Schienenprojekte, Straßen- und Wasserstraßen bekannt gegeben. Viel Geld soll an langwierige Großprojekte von zweifelhaftem Nutzen gehen, etwa den Brenner- Basis-Tunnel. Im Kampf gegen den Klimawandel drohen diese EU-Milliarden zu verpuffen.

Wer bekommt wie viel aus dem EU-Topf? Diese Frage, die wie ein Damoklesschwert über der Realisierungschance für so manches Verkehrsprojekt in der EU lag, ist in einer ersten großen Marge bis 2013 entschieden. Für 5,1 Milliarden Euro hat die EU nun konkrete Ankündigungen gemacht, welche Maßnahmen sie in welcher Höhe fördern will.

Mit vier Milliarden Euro erhält die Bahn bis 2013 - auf dem Papier - zwar einen Löwenanteil der Mittel aus den Transeuropäischen Netzen (TEN). Der Effekt für Umwelt- und Klimaschutz dürfte aber dennoch verpuffen. Denn zum einen gehen die größten Summen dabei an Großprojekte wie den Brenner-Basis- Tunnel oder die Alpenquerung Lyon--Turin, die - wenn überhaupt - erst in Jahrzehnten fertig sein werden. Gleichzeitig werden Projekte wie die Fehmarnbeltbrücke, die in erster Linie der Straße dienen, der Schiene zugeordnet. Die Profiteure einer solchen Politik sind die Banken und die Bauindustrie. Leidtragender ist das Klima.

Fehmarnbeltbrücke - eine Fehlentscheidung

Obwohl sie ein Projekt des Kalten Krieges ist, wird die Fehmarnbeltbrücke zwischen Deutschland und Dänemark mit 27,6 Prozent und damit mit einem der Höchstsätze unterstützt. Die Planungen gehen auf eine Zeit zurück, als durch den Eisernen Vorhang östlich von Schleswig-Holstein ein Nord-Süd- Verkehr kaum möglich war.

Seitdem haben sich die Verkehrsströme gewaltig verändert, unter anderem dadurch, dass die Häfen in Ost-Deutschland und Ost- Europa mit Milliardenaufwand saniert wurden. Diese Häfen geraten durch die Brücke aufs Abstellgleis. Der Boom des Rostocker Hafens - seit 1990 sind die Passagierzahlen dort um fast das Dreißigfache und die Gütermengen um mehr als das Hundertfache angestiegen - wird nicht zur Kenntnis genommen.

Abgelehnt hat die EU-Kommission hingegen das Ansinnen der Bahn, die Elektrifizierung der eingleisigen Zulaufstrecke zu unterstützen. Damit ist die Fehmarnbeltbrücke ein reines Straßenprojekt!

Auch ein anderes Lieblingsprojekt von deutschen Landes- und Lokalpolitikern findet die finanzielle Unterstützung der EU, wenn auch durch die Hintertür: das Bahnhofprojekt »Stuttgart 21«. Zwar wird der Bahnhof nicht offiziell kofinanziert - dafür fließen aber EU-Mittel in die Eisenbahnstrecken Stuttgart--Wendlingen (12,8 Prozent) und Wendlingen--Ulm (14 Prozent). Die Quersubventionierung ist offensichtlich, wenn man bedenkt, dass die Durchbindung von Wien nur mit 3 Prozent kofinanziert wird und Erfurt--Nürnberg nur mit 5 Prozent.

Richtig: Keine Transrapid-Förderung

Positiv zu bewerten ist allerdings, dass in den Transrapid vom Münchener Flughafen zum Hauptbahnhof keine TEN-Mittel fließen. Damit dürfte Stoibers (Alb-)Traum wohl gestorben sein. Die EU-Kommission hat richtig erkannt, dass es sich hier um ein landespolitisches Prestigeobjekt handelt und nicht um eine Maßnahme von europäischem Interesse. Beim Versuch der EU, den Systemflickenteppich im Eisenbahnverkehr aus 20 Signalsystemen, sechs Stromspannungen und vier unterschiedlichen Spurweiten aufzulösen, wäre der Transrapid zudem kontraproduktiv, weil nicht interoperabel.

Ein wichtiges Signal gibt die Kommission auch mit der Zusage von 200 Mio. Euro für die »Rail Baltica«, einer wichtigen Alternative zum Autobahn-Projekt »Via Baltica«, das ein Naturschutzgebiet zerstören würde. Diese Verbindung, die Polen mit den baltischen Staaten verbinden soll, wurde vor allem von der abgewählten Regierung Kaczynski gegen alle Proteste der EU vorangetrieben. Die neue polnische Regierung sollte das Straßenprojekt zumindest in dieser Form ad acta legen.

Verkehrspolitische Wende in Frankreich

Dass in den Mitgliedsstaaten kluge Weichenstellungen möglich sind, beweist derzeit der französische Präsident Nicolas Sarkozy. Was seine konservative Regierung als Klimaschutz- Programm vorgelegt hat, klingt in vielen Punkten wie der Wunschkatalog von Umweltverbänden. Neben dem Baustopp für neue Autobahnen soll es eine CO₂-Steuer geben, unterstützt durch Ökolabels für Neuwagen, die zum Beispiel Geländewagen staatlich verteuern.

Nach Schweizer Vorbild soll auf den Schwerlastverkehr eine Abgabe erhoben werden, um mit deren Einnahmen das Bahnnetz auszubauen. Im Alpenstaat hat man durch eine im Vergleich zu Deutschland viermal höhere Lkw-Maut in vielen Bereichen eine Rückverlagerung von der Straße auf die Schiene geschafft und unnötigen Verkehr erheblich reduziert, ohne dass die Verbraucherpreise spürbar gestiegen sind. Sarkozy will bis 2020 mit diesen Einnahmen im Schienengüterverkehr zwei neue Nord-Süd-Strecken bauen und das TGV-Netz verdoppeln. Zudem soll das Straßenbahnnetz vervierfacht werden.

Brenner: Ausbau wäre sinnvoller als Neubau

Die EU-Kommission wäre gut beraten, bei der Vergabe ihrer TEN-Mittel auf eine bessere Kosten-Nutzen- Effizienz zu setzen. So sollte der Bau der Neubaustrecke Brenner-Basis-Tunnels - zwischen München und Verona addieren sich die Tunnelstrecken auf 250 Kilometer - zugunsten der Modernisierung der bestehenden Verbindung aufgegeben werden. Zudem sollten zunächst die Auswirkungen der neuen Schweizer Alpenquerungen (Lötschberg- und Gotthardt- Basis-Tunnel) beobachtet werden. »Intelligenz statt Beton« sollte der Maßstab sein, wenn die EU-Kommission voraussichtlich 2009/2010 über die Vergabe der übrigen knapp drei Milliarden Euro aus dem TENHaushalt entscheidet.

*Weiter Infos der EU-Kommission im Internet:
ec.europa.eu/ten/transport/index_en.htm*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000109>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten