

■ International

## Transeuropäische Verkehrsnetze: Konflikte mit Rat sind vorprogrammiert

aus SIGNAL 03/2012 (Juli 2012), Seite 22-23 (Artikel-Nr: 10000923)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Die Grünen/EFA im Europäischen Parlament

Um Europa zusammenwachsen zu lassen, brauchen wir echte Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-T) statt des bestehenden Flickenteppichs, der große Lücken ausgerechnet an den nationalen Grenzen aufweist. Diesem Ziel hat sich nicht nur das Europäische Parlament verschrieben, auch der Verkehrsministerrat hat sich wiederholt für verstärkte Anstrengungen in diese Richtung ausgesprochen. Doch die Versprechen der Minister scheinen vor allem Lippenbekenntnisse gewesen zu sein, wie die beim Ratstreffen im April 2012 angenommene Position zu den TEN-T zeigt. So wollen die Regierungen nicht nur alle verbindlichen Fristen streichen, sondern auch Anforderungen an die Interoperabilität und den Umweltschutz kippen.

Besonders unverständlich ist, dass der Rat der Einbeziehung nahezu aller Binnenwasserstraßen in das Kernnetz der TEN-T zugestimmt hat. Unberücksichtigt blieb dabei, dass der Anteil der Binnenschifffahrt in den letzten 20 Jahren von 18 Prozent auf 12 Prozent gesunken ist. Besonders der geplante Ausbau der Elbe, die einer der letzten naturbelassenen Flüsse in der EU ist, würde nicht nur ökologische sondern auch ökonomische Schäden verursachen, denn der Tourismus an der Elbe würde - ebenso wie an der Donau - stark beeinträchtigt.

Zudem will der Rat, dass die Ausrüstung des Kernnetzes mit dem europäischen Zugsicherungssystem ERTMS nicht mehr verpflichtend ist. Meine Forderung hingegen lautet: Wo europäisches Geld fließt, müssen auch europäische Standards eingehalten und ein Beitrag zu Überwindung der nationalen Zersplitterung geleistet werden.

Auch die Fixierung der Verkehrsminister auf extrem kostspielige, langwierige und ineffiziente Großprojekte wie den Brenner-Basistunnel, die feste Querung über den Fehmarn-Belt und den Tunnel zwischen Lyon und Turin droht die Realisierung der europäischen Netze zu gefährden. Denn ohne eine Abkehr von den Großprojekten würde ein großer Teil der Mittel langfristig blockiert und nicht mehr für kleinere und effizientere Maßnahmen zur Verfügung stehen. Im Parlament droht somit in vielen Punkten starker Widerstand, wie bei der ersten Aussprache im Ausschuss bereits deutlich wurde. Ich werde mich dafür einsetzen, dass zeitnah realisierbare, nachhaltige und grenzüberschreitende Projekte Vorfahrt bekommen.

Das beste Rezept für die Lückenschlüsse im Grenzbereich wäre eine Ko-Finanzierung der grenzüberschreitenden Schienenabschnitte in Höhe von 80 Prozent durch die EU. Einen so hohen Fördersatz darf es aber nur für die Wiederherstellung der durch Krieg- und Nachkriegszeit zwischen den Nachbarn gerissenen Lücken geben, z. B. für die Verbindungen zwischen Berlin und Szczecin, Berlin und Wrocław, Passau und Karlovy Vary, Freiburg und Colmar, Zaragossa und Toulouse durch den stillgelegten Tunnel im Col du Somport oder zwischen Nijmegen und Kleve. Die kostenintensiven Großprojekte müssen von dieser hohen Ko-Finanzierung ausgenommen bleiben.

Wie sehr jedoch die Baulobby - und nicht die verkehrspolitische Vernunft - die Projekte bestimmt, sieht man auch am sogenannten »Baltisch-Adriatischen Korridor«, den die Europäische Kommission zum Kernnetz- Korridor 5 der TEN-T machen will. Die kostengünstigste und am schnellsten zu realisierende Lösung wäre eine Sanierung der bestehenden Trasse über die Slowakei und Ungarn durch die Pannonische Tiefebene zur Adria. Für diesen Fall fürchtet Österreich jedoch, dass es die von Jörg Haider seinerzeit durchgesetzten und das Land schon heute finanziell belastenden Koralm- und Semmeringtunnel allein bezahlen müsste.

Damit Europa zusammenwächst, müssen wir von dem in der EU wie in Deutschland vorherrschenden »think big« zu einem »act smartly« kommen!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000923>.

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