

■ International

Fehmarnbelt-Brücke zu den Akten legen!

aus SIGNAL 02/2006 (April/Mai 2006), Seite 24 (Artikel-Nr: 10002877)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/EFA im Europäischen Parlament

Die »Fehmarnbelt-Konferenz« hatten sich die Verkehrsminister von Dänemark und Schleswig-Holstein, Flemming Hansen und Dietrich Austermann, sicherlich anders vorgestellt. Das Gutachten lag nur in englischer Sprache vor, in Deutsch gab es nur eine Kurzfassung. Und dass ein Milliardenprojekt während der Bauzeit Arbeitsplätze schafft, ist auch keine Neuigkeit. Bezeichnend war auch, dass kein Berliner Regierungsvertreter anwesend war.

Über Geld wurde schon gar nicht geredet. Anstatt nach 20-jähriger Planung endlich eine Finanzplanung vorzulegen, erkannte der langjährige finanzpolitische Sprecher der CDU im Deutschen Bundestag, dass Schweigen Gold ist. Denn er weiß genau, dass die Bundesregierung für die Fehmarnbelt-Brücke kein Geld hat. Auch die EU nicht - im Gegenteil: Schließlich war es seine Parteivorsitzende, Bundeskanzlerin Angela Merkel, die den Kompromiss der Staats- und Regierungschefs für die Haushaltsplanung bis 2013 gerne auf ihre Fahnen schreibt. Dass die vom Europa-Parlament geforderten 20 Milliarden Euro für die Transeuropäischen Netze dabei auf ein Drittel zusammengestrichen wurden, verschweigt nicht nur sie, sondern auch Austermann.

Alle Projekte müssen auf den Prüfstand

Nicht nur angesichts der knappen Mittel müssen alle Planungen unter zwei Gesichtspunkten überprüft werden: Welchen verkehrspolitischen Effekt haben sie, und wie wirken sie sich auf die Umwelt aus? Eine europäische Verkehrspolitik muss in erster Linie das Zusammenwachsen Europas nach dem Fall des Eisernen Vorhangs befördern. Zudem muss aus ökologischen Gründen die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf Eisenbahn und Wasserstraße erreicht werden.

Was bedeutet das für die Fehmarnbelt-Querung? Dieses Projekt war schon vor der Wende und der Aufnahme der neuen Mitgliedsstaaten geplant worden. Seit 1989 hat sich aber Europa gewaltig verändert und die Verkehrsströme nicht minder. Vom schwedischen Trelleborg gibt es heute täglich mehr als 10 Schiffsverbindungen nach Rostock und Sassnitz auf Rügen. Vom dänischen Gedser fahren moderne und schnelle Fährschiffe im Zwei-Stunden-Takt rund um die Uhr nach Rostock. Zudem wurde mit der Öresund-Brücke im Jahr 2000 eine feste Verbindung zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden für Straße und Schiene dem Verkehr übergeben.

Käme die 5 Milliarden Euro teure Fehmarnbelt-Brücke noch hinzu, würden die mit Milliarden-Investitionen modernisierten Häfen in Mecklenburg-Vorpommern und Südschweden absterben. Nicht nur Ostdeutschland, ganz Ost-Europa würde vom Nord-Süd-Verkehr der EU abgekoppelt.

Für den Lübecker Hafen wäre eine feste Beltquerung Gift. Etwa 20 % der südschwedischen Verkehre, die heute über Travemünde laufen, würden wegfallen. Die Brücke würde dem Lkw einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber Schiff und

Bahn verschaffen. Auch der Lübecker Wirtschaftssenator Wolfgang Halbedel (CDU) hält nichts von der Beltquerung: »Das Projekt ist ökonomisch und ökologisch Unsinn«

Vogelfluglinie auch ohne Brücke attraktiv

Auch ohne das gigantische Brückenbauwerk wächst die Region Schleswig-Holstein/Ostdänemark/Südschweden immer enger zusammen. Seit sechs Jahren fahren moderne Doppelendfähren auf der sogenannten Vogelfluglinie Puttgarden--Rodby rund um die Uhr, 96 Mal (!) am Tag, das ganze Jahr. Die Überfahrt dauert nur 45 Minuten. Die Schiffe wurden mehrmals so umgebaut, dass sie zusätzlich Pkw und Lkw mitnehmen können. Die Wartezeiten wurden fast vollständig abgebaut, eine fließende Brücke ist entstanden.

Da parallel zur Bahnverbindung auch eine Straßenbrücke gebaut werden soll, würde die Verlagerung auf die Schiene nicht stattfinden. Im Gegenteil: Wegen der unfairen Wettbewerbsbedingungen würde der Lkw-Verkehr zwischen Skandinavien und Ost-Europa mit kilometerlangen Umwegen über Schleswig-Holstein gezogen. Das wäre auch ökologisch unsinnig, weil die Menschen in dieser Region in Lärm, Stau und Abgasen ersticken würden.

Schluss mit reinen Prestige-Projekten!

Auch in Europa muss zusammenwachsen, was zusammen gehört. Deshalb muss das knappe Geld dort ausgegeben werden, wo der umwelt- und verkehrspolitische Effekt am größten ist. Die beschlossenen 30 Projekte der Transeuropäischen Netze im Gesamtwert von 225 Milliarden Euro sind die reine Wunschliste nationaler Egoisten. Dort findet man Prestige-Projekte, die zwar viel Geld verschlingen, verkehrspolitisch aber von bescheidenem Nutzen sind. Wollte man von den 30 nur vier Projekte realisieren - die Brücke über die Straße von Messina zwischen Sizilien und dem italienischen Festland, den Brenner-Basistunnel zwischen Österreich und Italien, den Eisenbahn-Tunnel zwischen Frankreich und Italien und die Fehmarnbelt-Brücke zwischen Deutschland und Dänemark-wäre das Geld schon mehr als verbraucht, ohne dass auch nur ein einziger sinnvoller verkehrspolitischer Effekt erzielt worden wäre.

Und auch für die auf der Konferenz abwesende Bundesregierung hat der Bau der Fehmarnbelt-Brücke - entgegen allen öffentlichen Beteuerungen - keine Priorität. Das Positionspapier für die konventionellen Güterverkehrsnetze, das zwischen der Bundesregierung, der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt wurde, sieht die Führung des Skandinavienverkehrs über die Öresund-Brücke vor, die über große Kapazitätsreserven verfügt. Dementsprechend wird derzeit die Strecke zwischen Hamburg und Flensburg modernisiert und ertüchtigt. Eine Ausbauplanung für die Zubringerstrecke zur geplanten Fehmarnbelt-Brücke ist demgegenüber in Deutschland nicht priorisiert und deshalb finanziell auch nicht hinterlegt.

All das müsste eigentlich auch dem Kieler Verkehrsminister Dietrich Austermann bekannt sein. Müsste er für die Brücke zahlen, kein einziges Wort käme über seine Lippen, denn Schleswig-Holstein ist pleite. Da auch die Bundesregierung knapp bei Kasse ist, hofft er - ebenso wie manche Träumer in Italien, Frankreich und Österreich - auf den Brüsseler Geldsegen. Aber auch in den Brüsseler Katakomben ist der Dukatenesel noch nicht gesichtet worden.

Eisenbahn nach Osteuropa ausbauen

Fast zwei Jahre nach der Wiedervereinigung Europas und mehr als 15 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs sind gerade die Eisenbahnverbindungen gen Osten noch immer in einem schlechten Zustand. Die Züge auf der Verbindung von Berlin nach Tallin z.B. brauchen heute mehr als doppelt so lange wie im letzten Jahrhundert. Damals schaffte die Dampflokomotive die Strecke in 27 Stunden, heute ist man 60 Stunden unterwegs. Von der deutschen Hauptstadt nach Breslau dauerte es einst lediglich 2 Vi Stunden, heute sind es 6. Die Reihe der Beispiele ließe sich fortsetzen. Angesichts des stetig wachsenden Verkehrs zwischen alten und neuen EU-Mitgliedsstaaten ist diese Situation untragbar.

Europa braucht ein dichtes, zeitgemäßes Netz an Eisenbahnverbindungen, von Lissabon nach Tallin, von London nach Athen, von Paris nach Warschau. Soll die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene nicht nur der Sonntagsreden-Pflicht geschuldet sein, müssen statt der kostenträchtigen Prestigeprojekte im »alten Europa" die umweltfreundlichen Verkehrsprojekte Europäische Einheit, die Eisenbahnverbindungen zwischen den alten und neuen Mitgliedsstaaten, die oberste Priorität in der EU bekommen.

Der Franzose Jacques Barrot wäre ein sehr erfolgreicher EU-Kommissar für Verkehr, wenn er am Ende seiner Amtszeit verkünden könnte, dass er im zusammenwachsenden Europa des 21. Jahrhunderts im Schienenverkehr zwischen Ost und West wenigstens das Tempo der Dampflokomotive erreicht hätte!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002877>.

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