

natürlich mobil



ZAHOD

v smeri

	vrsta vlaka	čas	ODHODI-tir
• • JESENICE	POTNIŠKI	9.50	6
• • MUNCHEN <small>JESENICE SALZBURG</small>	 EuroCity	10.08	6
• • KAMNIK	POTNIŠKI	10.15	3a
• • VENEZIA <small>SEZANA</small>	 EuroCity	10.25	3
• • SEŽANA <small>PIVKA DIVACA</small>	POTNIŠKI	10.35	3
• • KAMNIK	POTNIŠKI	11.15	5

pregledna tabla dostopov
K TIROM TO THE RAILS

Natürlich verbunden
für ein umweltfreundliches
und offenes transeuropäisches
Verkehrsnetz

Prioritäre Projekte der transeuropäischen Verkehrsnetze
Karte: EU-Kommission, DG TREN 2004



Die Europäische Union steckt viel Geld in Verkehrsverbindungen. Aber sind alle diese Autobahnen, Brücken, Eisenbahnen und Kanäle wirklich sinnvoll? Bei genauerem Hinsehen wird klar: die positiven wirtschaftlichen Effekte von Megaprojekten werden oft überschätzt, die ökologischen Folgen dagegen vernachlässigt.

Das transeuropäische Verkehrsnetz

Europa verbinden ...

78.000 km Schienen, 75.000 km Straßen, 330 Flughäfen und 480 Häfen – die EU hat sich mit dem „Transeuropäischen Verkehrsnetz“ (TEN-V) viel vorgenommen. Auf ihm soll sich einmal die Hälfte des Personen- und Güterverkehrs in der EU bewegen. Ziel der TEN-Vorhaben ist, die europäischen Regionen besser miteinander zu verbinden und dadurch den Austausch von Personen und Waren in der EU zu beschleunigen.

Europa verbinden: Das ist notwendig, denn nach wie vor trennen überkommene nationalstaatliche Grenzen europäische Nachbarregionen. Unterschiedliche Strom- und Signalsysteme bei den Bahnen, verworrene nationale Tarifsysteme, Lücken im Schienen- und Straßennetz, die große Umwege erforderlich machen – es gibt viel zu tun. Aber ist den europäischen Regionen wirklich geholfen, wenn gigantische Betonprojekte dem Transitverkehr neue Breschen schlagen? Der BUND fordert, die europäische Verkehrsplanung auf ihre Vereinbarkeit mit nachhaltiger Entwicklung zu überprüfen. Nur wenn Mensch und Umwelt, natürliche und gesellschaftliche Ressourcen nicht geschädigt oder geplündert werden, können Schienen, Straßen und Brücken Europa natürlich verbinden.

Verkehr als Wachstumsmotor?

... oder Europa verbauen?

Die von der EU mitfinanzierten Verkehrsverbindungen sind mit hohen Erwartungen verknüpft. Sie sollen Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand in die Regionen bringen. Während diese Aussichten äußerst vage erscheinen, sind die negativen Auswirkungen vieler TEN-Projekte auf Umwelt und Gesundheit heute schon klar. Mit steigendem Verkehrsaufkommen wachsen auch die unerwünschten Folgen wie Abgasausstoß, Lärm und Flächenverbrauch. Besonders problematisch: vor allem in den mittel- und osteuropäischen Staaten durchschneiden die geplanten Routen die letzten großflächigen Landschaften, in denen viele bedrohte Arten ein letztes europäisches Refugium gefunden haben.

Die immensen Kosten der TEN-Projekte tragen zu einer weiteren Verschuldung der öffentlichen Haushalte bei. Nach gegenwärtigen Planungen soll das gesamte Verkehrsnetz ungefähr 600 Milliarden

Wer zahlt die Zeche?

Euro kosten, aus dem TEN-Haushalt der EU kommen aber höchstens 20 Prozent für jedes einzelne Vorhaben. Nach dem Willen der EU-Kommission sollen es ab 2007 50 Prozent sein. Den Rest müssen die Mitgliedsstaaten aus anderen Quellen bezahlen: aus dem europäischen Kohäsionsfond, aus den Strukturfonds, aus dem nationalen Haushalt – oder mit geliehenem Geld. Hier setzen EU-Kommission und Mitgliedsstaaten auf Public-Private-Partnerships (PPP). Dabei übernehmen private Unternehmen die Vorfinanzierung. Der Nachteil: Im Gegensatz zu normalen privaten Investitionen spielt es keine Rolle, ob später der erwartete Gewinn erwirtschaftet wird, denn die privaten Investoren lassen sich vom Staat Gewinn garantieren. Ob privat oder öffentlich finanziert: das Risiko tragen in jedem Fall die SteuerzahlerInnen. Besonders problematisch: Weil die nationalen Regierungen die TEN-Projekte vorschlagen, geht es bei vielen Vorhaben weniger darum, ein europäisches Verkehrsnetz aufzubauen als vielmehr nationale Prestigeprojekte mit EU-Mitteln zu errichten.

Die sinnlosen Sechs: TEN-Projekte in Deutschland

Donauausbau Straubing/Vilshofen

Eine durchgehende Wasserstraße vom Schwarzen Meer bis zur Ostsee – wenn das TEN-Projekt Nr. 18 verwirklicht wird, muss auch der letzte große noch frei fließende Donauabschnitt in Deutschland vertieft werden. Die bayerische Landesregierung, Schifffahrtslobbyisten und EU-Verkehrsbürokraten setzen weiter auf Staustufen, obwohl die bereits vom Bundestag beschlossenen geringfügigen Ausbaumaßnahmen für den Schiffsverkehr völlig ausreichen. Staustufen würden den Strom und die wertvollen Auenlandschaften unwiderruflich zerstören und viele Tier- und Pflanzenarten für immer vertreiben. Die Donau ist in diesem Bereich in ihrer gesamten Länge nach der FFH- und Vogelschutzrichtlinie der EU geschützt. Deshalb gilt: Die Schiffe müssen sich den Flüssen anpassen, nicht umgekehrt. Wirtschaftlich gesehen lohnt sich die Binnenschifffahrt ohnehin kaum, da schiffskompatible Massentransporte stark zurück gehen.

Fehmarnbelt-Querung

Das TEN-Projekt Nr. 20 soll Skandinavien besser an Mitteleuropa anbinden – mit einer gigantischen Auto- und Eisenbahnbrücke über die Ostsee zwischen der dänischen Insel Lolland und Fehmarn – der Fehmarnbelt-Querung. Sie beeinträchtigt den Vogelzug erheblich, zertrennt Rast- und Nahrungsgebiete und verändert zudem mit ihren Pfeilern die Strömungsverhältnisse in der Ostsee. Auch die ökonomischen Folgen sind unerfreulich: Tausende Arbeitsplätze beiderseits des Fehmarnbelts hängen von Tourismus und Fährbetrieb ab. Sie alle sind gefährdet.

Die Alternative: Mit einem klugen Eisenbahn- und Fährkonzept können die erwarteten Verkehrsströme problemlos bewältigt und die touristische Attraktivität der Region gesteigert werden.

Eiserner Rhein

Die EU möchte den Güterverkehr zwischen dem Hafen Antwerpen und dem Ruhrgebiet auf die Schiene verlagern. Die Bundesrepublik und Belgien wollen dafür eine vor Jahrzehnten stillgelegte Trasse, den sogenannten „Eisernen Rhein“ nutzen. Grundsätzlich eine gute



Der Ausbau der Donau bedroht viele seltene Arten: werden Schwäne bald die einzigen Bewohner sein?

Brücke gebaut, Touristen verschreckt



Güterzüge durch's Naturschutzgebiet

Baggern am Bedarf vorbei



*Zukünftig nur noch eine Attrappe:
Stuttgarter Hauptbahnhof*



*Hier wird die A 17 auf tschechischer
Seite gebaut werden, quer durch
eine beliebte Tourismusregion*

Idee – nur leider sieht die gegenwärtige Planung weder eine grenzüberschreitende Umweltprüfung noch ein Konzept für eine wirkliche Verlagerung von Gütern auf die Schiene vor: Die Bahnstrecke zwischen Duisburg und dem niederländischen Roermond durchschneidet Naturschutz- und Wohngebiete, führt aber kaum zu mehr Verkehr auf der Schiene, weil sie nur eingleisig ausbaubar ist. Die kluge Alternative: Ertüchtigung der bestehenden und nicht ausgelasteten Strecken über Aachen und zwischen Mönchengladbach und Venlo.

ICE-Strecke Nürnberg–Erfurt

Viele Wege führen von Berlin nach Palermo. Das Verkehrsministerium möchte, dass der deutsche Teil des TEN-Projekts Nr. 1 durch einen Tunnel durch den Thüringer Wald führt. Die Strecke ist teuer verkehrspolitischer Unfug, denn mit hoher Auslastung rechnet hier niemand. Die Bundesregierung investiert jährlich einen zweistelligen Millionenbetrag in die „Berg-U-Bahn“, damit das Baurecht erhalten bleibt. Die veranschlagten 6,5 Milliarden Euro sind die Hälfte des bis 2015 bundesweit für die Schiene veranschlagten Geldes. Die Alternative: der Ausbau der bestehenden Strecken (Leipzig–Jena–Nürnberg und Dresden–Hof–Nürnberg) kostet nur einen Bruchteil der Tunneltrasse und bindet gleichzeitig mehr Menschen an den Fernverkehr der Bahn an.

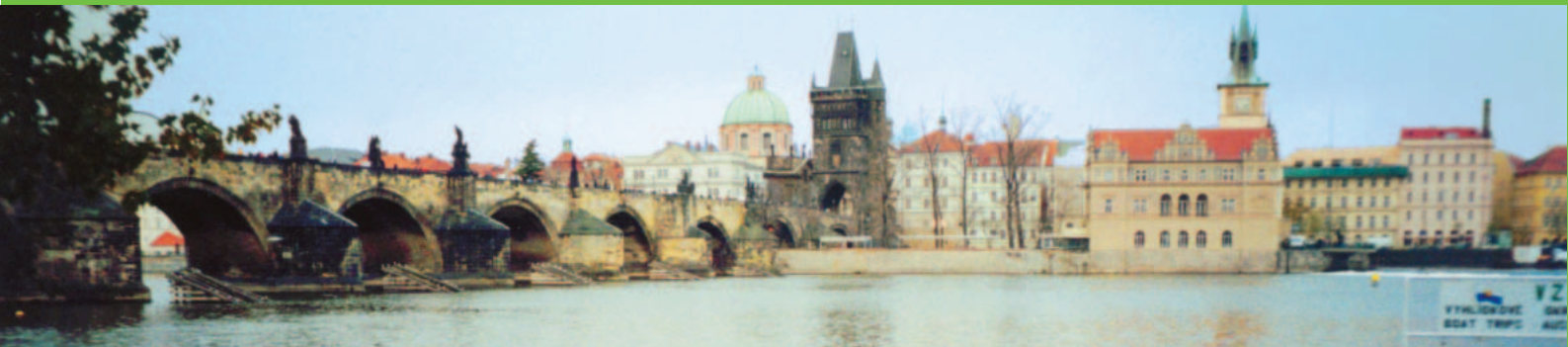
Stuttgart 21

Als Teil des TEN-Projekts Nr. 17 soll der Stuttgarter Kopfbahnhof zum Durchgangsbahnhof werden – dafür soll er unter die Erde verlegt und die Anzahl der Gleise halbiert werden. Die geplanten acht Gleise reichen aber nicht aus für ein attraktives Angebot im Regionalverkehr. Ergebnis: Der Fernverkehr wird wenige Minuten schneller, dafür müssen Reisende erheblich länger auf ihre Anschlüsse im Nahverkehr warten. Das Projekt soll ca. 3 Mrd. Euro kosten – die Bahn hofft auf Grundstücksverkäufe, die Politik auf Geld aus Brüssel. Besonders bitter: Hinter dem Prestigeprojekt Bahnhofsumbau müssen sinnvollere Projekte im Ländle zurückstehen. So ist der Ausbau stark beanspruchten Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel auf vier Spuren ebenfalls ein prioritäres TEN-Projekt. Die Landesregierung zeigt sich aber unbeeindruckt und fördert lieber den unsinnigen aber prestigeträchtigen Bahnhofsumbau. Die günstige Alternative: Verzicht auf den Durchgangsbahnhof und stattdessen Ausbau der Zufahrtsgleise – davon profitieren Pendler und Fernreisende gleichermaßen.

A17 Dresden–Prag

Die meisten Deutschland betreffenden TEN-Projekte sind noch in der Planungsphase. Nicht so die Autobahnverbindung Dresden–Prag (A17); sie wird bereits gebaut und teilweise befahren – obwohl sie nicht auf der Liste der prioritären Bauvorhaben steht. Dass die A17 nicht zu den Vorhaben von europäischer Bedeutung gehört, verwundert nicht, schließlich verläuft parallel eine gut ausgebaute Bahnstrecke sowie die Bundesstraße B 170 (E 55). Besonders problematisch bei dem Millionenbau: Die Trasse durchschneidet rücksichtslos die reizvolle Landschaft der Sächsischen Schweiz und des böhmischen Mittelgebirges, dabei ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region.

Die Alternative: Verlagerung der grenzüberschreitenden Lkw-Fahrten auf die gut ausgebaute Eisenbahnstrecke im Elbtal und Ortsumfahrungen für die stark belasteten Grenzorte an den bestehenden Bundesstraßen.



Was will der BUND?

Wir fordern von Kommission und Parlament:

Netzlücken schließen, nicht
Haushaltslöcher stopfen!

- ▶ Schluss mit den Wunschlisten: Die Transeuropäischen Netze sollen Europa verbinden, nicht nationale Prestigeprojekte finanzieren.
- ▶ Prinzipienfestigkeit: Im Weißbuch Verkehr hat sich die Kommission dem Ziel verschrieben, Wirtschafts- und Verkehrswachstum zu entkoppeln. Die TEN-Planung will das Gegenteil.
- ▶ Beachtung der europäischen Umweltstandards: Die TEN-Planungen dürfen nicht Natura-2000-Gebiete erheblich beeinträchtigen oder dem europäischen Artenschutz und der Wasserrahmenrichtlinie widersprechen.
- ▶ Keine Kreditgarantien: Private Investitionen müssen privates Risiko bleiben. Garantien fördern nur den Bau unrentabler und naturzerstörender Projekte auf öffentliche Kosten.
- ▶ Durchsetzung der Strategischen Umweltprüfung für das gesamte Netz und alle Erweiterungen
- ▶ Effektives Monitoring: Die EU muss überwachen, ob die einschlägigen Richtlinien eingehalten bzw. angemessen umgesetzt werden. Das betrifft vor allem Umweltprüfungen und Öffentlichkeitsbeteiligungen auf nationaler Ebene.

Wir fordern von den Mitgliedsstaaten:

Vorrang für innovative
Mobilitätskonzepte!

- ▶ Vernunft: Verzicht auf verkehrspolitisch sinnlose und naturzerstörende Prestigeprojekte.
- ▶ Regionale Netze stärken: Von teuren Transitstrecken profitiert die lokale Wirtschaft nicht langfristig, Wachstumseffekte sind eher bei einer Vernetzung der Regionen zu erwarten.
- ▶ Nachhaltige Prioritäten setzen: Schluss mit der Bevorzugung von Straßenprojekten.
- ▶ Angebots offensive für zukunftsfähige Mobilität: Umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Bus & Bahn, Fahrrad, CarSharing und Taxi und ihre Vernetzung untereinander bedürfen dringend finanzieller und politischer Förderung.

Weitere Informationen zu
TEN-V finden Sie unter
<http://vorort.bund.net/verkehr/>

BUND
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Deutsche Sektion von Friends of the Earth

Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin
Deutschland
Tel. 0 30/2 75 86-484
Fax 0 30/2 75 86-440
viviane.raddatz@bund.net

Förderhinweis:

Diese Publikation wurde vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt finanziell gefördert. Die Förderer übernehmen keine Garantie für Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben und für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.

Impressum

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin
Tel. 0 30/2 75 86-40 · Fax 0 30/2 75 86-440
bund@bund.net · www.bund.net
Text: Sebastian Petrich, Malgorzata Sendrowska, Viviane Raddatz
Redaktion: Dr. Norbert Franck (V.i.S.d.P.)
Fotos: Norbert Rheinländer, photocase.de, Pavel Pribyl, Lothar Bendig, Milieufederatie Limburg
Karte: EU Kommission, GD Verkehr und Energie 2004
Entwurf: kipconcept, Bonn
Satz und Produktion: Natur & Umwelt Verlags GmbH, Berlin

Bitte einsenden an:

BUND · Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin



Ich will ...

- ...mehr Informationen über Verkehrspolitik
- ...mehr Informationen über den BUND
- ...mehr Umwelt- und Naturschutz. Deshalb spende ich Ihnen _____ €
 - Scheck schicke ich mit. Den Betrag habe ich auf Ihr Spendenkonto-Nr. 232, Sparkasse Bonn BLZ 380 500 00, Stichwort BUNDspende überwiesen.
- ...Nägel mit Köpfen machen: Ich werde BUND-Mitglied.

Vorname, Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift