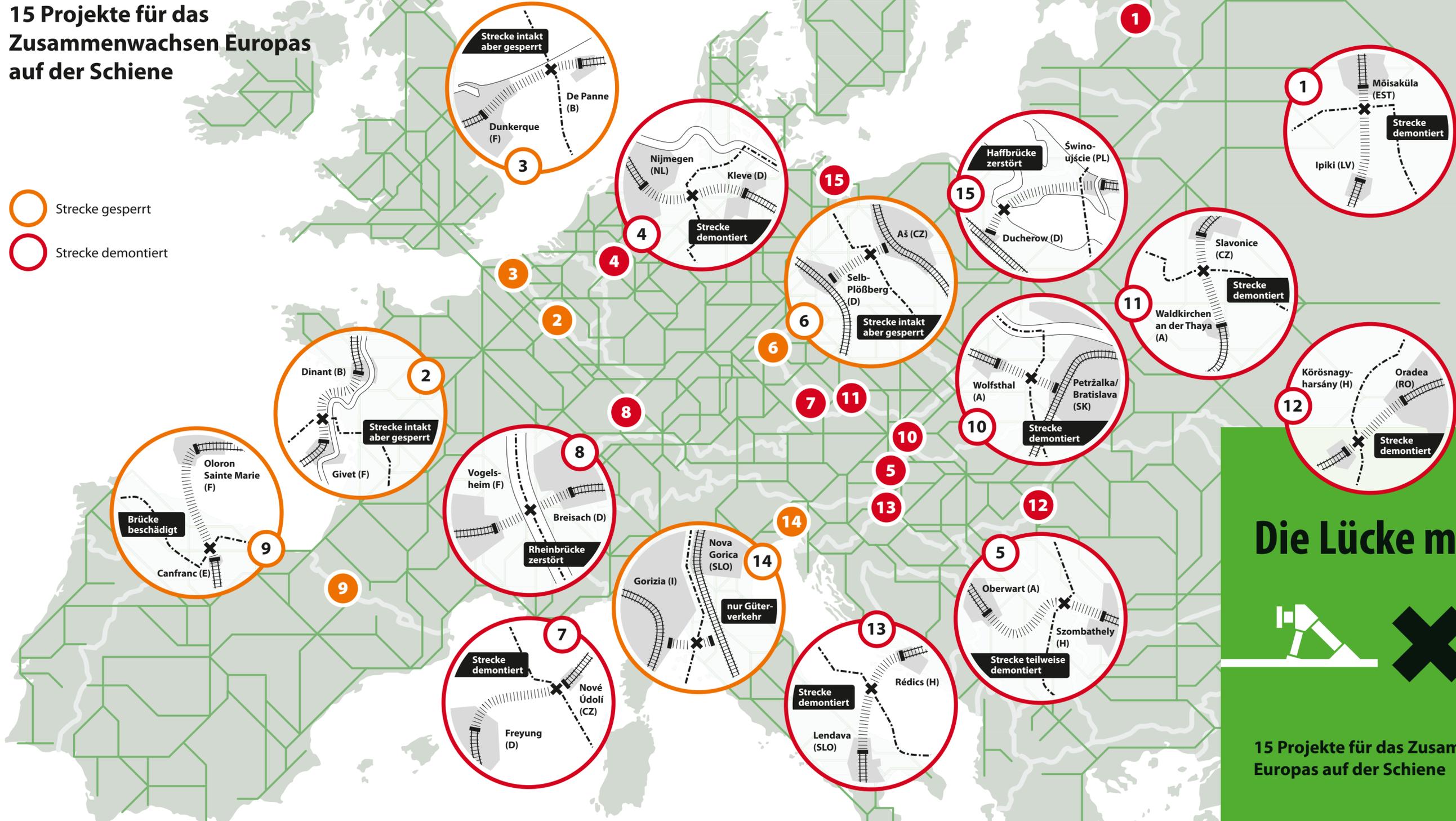


# DIE LÜCKE MUSS WEG!

## 15 Projekte für das Zusammenwachsen Europas auf der Schiene

-  Strecke gesperrt
-  Strecke demontiert



## Die Lücke muss weg!



## 15 Projekte für das Zusammenwachsen Europas auf der Schiene

### Schnelle Verbesserungen für alle statt sinnloser Großprojekte in Jahrzehnten. Wie knappe europäische Gelder sinnvoll ausgegeben werden können.

Auch mehr als zwei Jahrzehnte nach dem Fall des Eisernen Vorhangs bleibt das europäische Eisenbahnnetz ein Flickenteppich, dessen Lücken ausgerechnet an den Grenzen klaffen. Kriegs- und Nachkriegszeit haben Wunden hinterlassen, die bis heute trotz milliardenschwerer EU-Investitionen im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) nicht verheilt sind.

Das Zusammenwachsen unseres Kontinents ist dabei nicht an Geldmangel gescheitert, sondern an einer falschen Prioritätensetzung. Extrem teure Großprojekte – wie zum Beispiel der Brenner-Basistunnel, die Feste Fehmarnbelt-Querung oder der Tunnel Lyon-Turin – verschlingen auf Jahrzehnte die verfügbaren Mittel. Sie werden bestenfalls erst in Jahrzehnten fertiggestellt sein und dienen vor allem der Bauindustrie und den Banken, nicht jedoch der Stärkung der umweltfreundlichen Schiene.

Dieser Logik des großenwahnigen Klotzens stellen wir Grüne den Plan für zahlreiche gezielte Investitionen in grenzüberschreitende Schienenverbindungen gegenüber. Nach dem Motto „klein, aber fein“ haben wir in monatelanger Arbeit mehr als 250 grenzüberschreitende Verbindungen in der EU analysiert und dabei besonders die regionalen Strecken abseits der Hauptachsen unter die Lupe genommen.

Diese Projekte sind oftmals weniger prestigeträchtig, bringen dafür aber realen Nutzen für das grenzüberschreitende Kennenlernen der Menschen und entlasten die Umwelt bei deutlich geringeren Kosten. Oft fehlen nur wenige Kilometer Gleisinfrastruktur oder eine grenzüberschreitende Abstimmung des Betriebs, um eine Alternative zum Auto zu bieten. Auf dieser Karte präsentieren wir eine Auswahl der 15 vielversprechendsten grenzüberschreitenden Abschnitte als Zukunftsorte für das Zusammenwachsen Europas.

Redaktion: Hans Bihovsky, Jens Müller, Michael Len, Niko Peters, Paul Beckmann, Philipp Cerny, Sara Hassanbadi

Mehr zu sinnvollen Investitionen in europäische Verkehrsinfrastruktur auf [www.green-ten-t.eu](http://www.green-ten-t.eu)

**Michael Cramer**, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen/EFA im Europäischen Parlament und Initiator des Projekts

Webseite: [www.michael-cramer.eu](http://www.michael-cramer.eu)  
 E-Mail: [michael.cramer@ep.europa.eu](mailto:michael.cramer@ep.europa.eu)  
 Büro Brüssel: Europäisches Parlament, ASP 08 G 104, 60, Rue Wiertz, B-1047 Brüssel, Telefon: 0032 2 28 45779  
 Büro Berlin: Unter den Linden 50, D-11011 Berlin, Telefon: 0049 30 227 78411

Ein Projekt der Grünen/EFA im Europäischen Parlament  
 Auf Initiative von **Michael Cramer**, Mitglied des Europäischen Parlaments



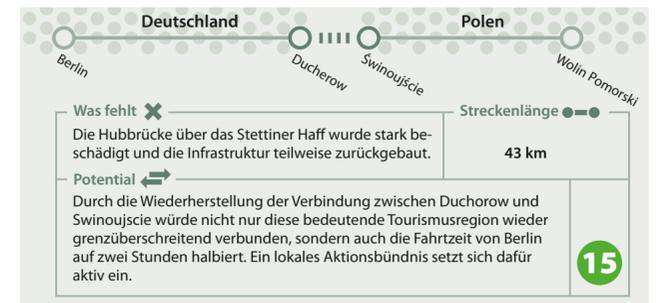
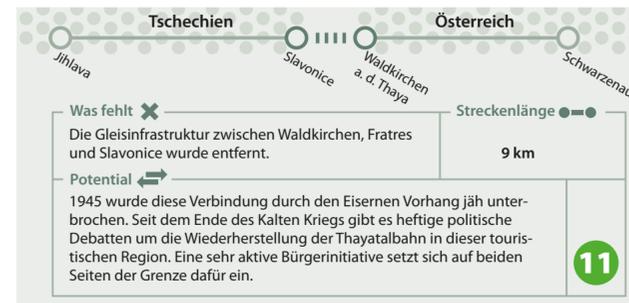
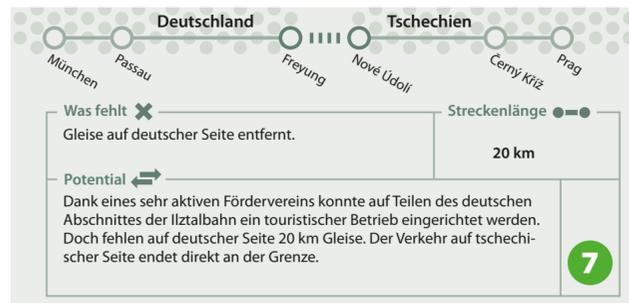
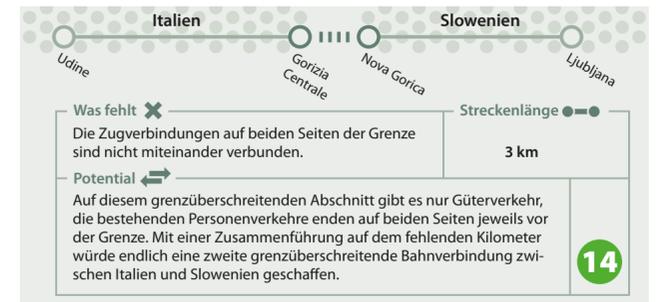
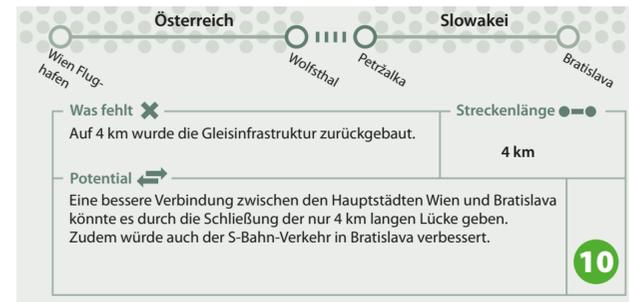
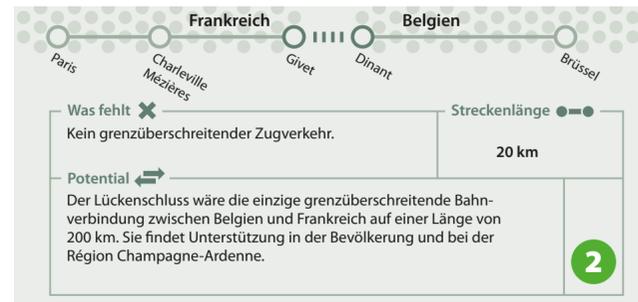
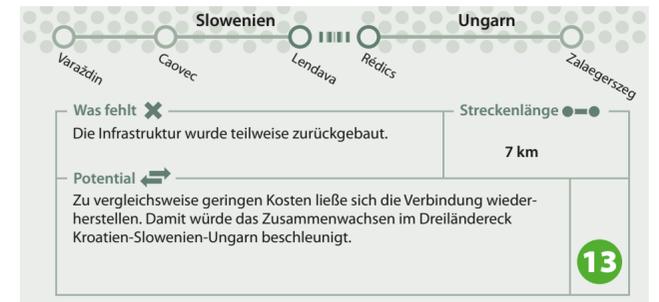
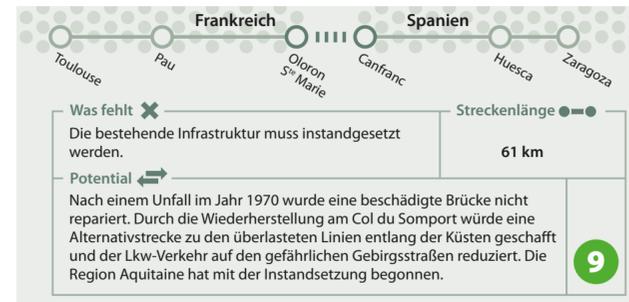
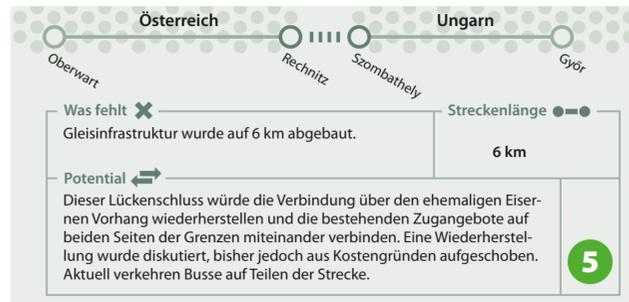
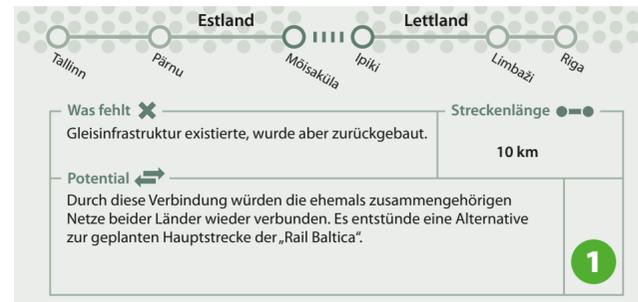
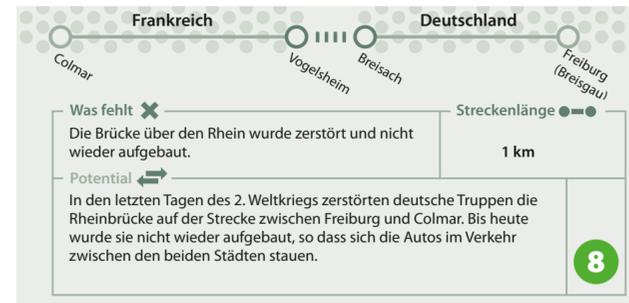
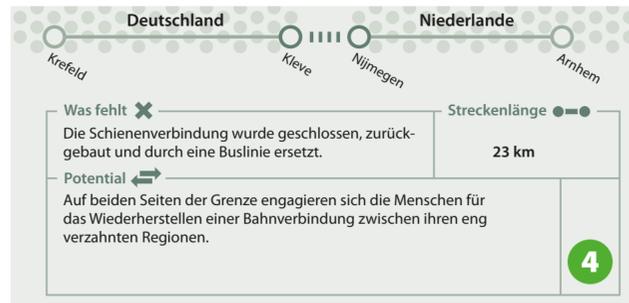
# DIE LÜCKE MUSS WEG!

## 15 Projekte für das Zusammenwachsen Europas auf der Schiene

### Wir haben die Wahl: Irrsinnige Großprojekte oder echte Lückenschlüsse?

Einige wenige milliardenschwere Großprojekte oder stattdessen spürbare Fortschritte beim Zusammenwachsen überall in Europa? Vor dieser Wahl steht die Europäische Union. Bisher ist deren Verkehrspolitik auf Großprojekte für Straße, Schiene und Flughäfen fixiert. Diese XXL-Baustellen können bestenfalls in Jahrzehnten fertiggestellt werden und blockieren bis dahin Milliarden von Euro in den öffentlichen Budgets. Diese im wahrsten Sinne des Wortes vergrabenen Gelder fehlen für die hier vorgestellten Lückenschlüsse.

Selbst bei vorsichtigen Schätzungen steht fest: Anstatt für eines der Großprojekte die EU-Ko-finanzierung bereitzustellen, könnten wir mit einem Bruchteil der für die Großprojekte reservierten EU-Gelder locker alle Lücken schließen.



### Fünf Großprojekte und ihre sinnvollen, effizienten Alternativen

 <p><b>Großprojekte</b></p>	 <p><b>Feste Fehmarnbeltquerung</b> 2008: ca. 4,3 Mrd. € 2012: ca. 5,5 Mrd. €</p>	 <p><b>Ausbau der Via Baltica (Baustopp)</b> 2006: ca. 457 Mrd. € 2009: gestoppt</p>	 <p><b>Autobahn durch Antwerpen</b> 2000: ca. 600 Mio. € 2010: ca. 3 Mrd. €</p>	 <p><b>Brenner Basistunnel (BBT)</b> 2002: ca. 4,5 Mrd. € 2012: ca. 8 Mrd. €</p>	 <p><b>Eisenbahnachse Lyon-Turin (mit Tunnel)</b> 2002: ca. 12 Mrd. € 2012: ca. 26 Mrd. €</p>
 <p><b>Alternativen</b></p>	<p>Die bestehenden Fährverbindungen sind mehr als ausreichend und können sich problemlos unterschiedlichen Verkehrsdichten anpassen. Die Fährreedereien planen außerdem, ihre Flotten aufzurüsten und nur noch „Null-Emissions-Fähren“ einzusetzen.</p>	<p>Anhaltende Bürgerproteste haben die Europäische Kommission dazu veranlasst, die polnische Regierung zu verklagen und so den Bau einer Autobahn durch ein EU-Naturschutzgebiet zu stoppen. Die Alternative zur „Via Baltica“ ist die „Rail Baltica“.</p>	<p>In einer Volksabstimmung 2009 hat sich die Mehrheit der befragten Bürger gegen den Bau einer Autobahn durch Antwerpen ausgesprochen. Eine Alternative wäre die Umleitung des Fernverkehrs durch den Hafen unter Umgehung der Stadt.</p>	<p>Eine Alternative wäre die Nutzung der bestehenden Eisenbahnstrecken zwischen Österreich und Italien (Prinzip des kürzesten Weges) sowie der Kapazität der Eisenbahntunnel in der Schweiz und des Tauernpasses.</p>	<p>Statt Europas längsten Eisenbahntunnel (mehr als 50 km lang) zu bauen, müssen die bestehenden Verbindungen ertüchtigt, der multimodale Verkehr gestärkt und eine angemessene Lkw-Maut eingeführt werden.</p>