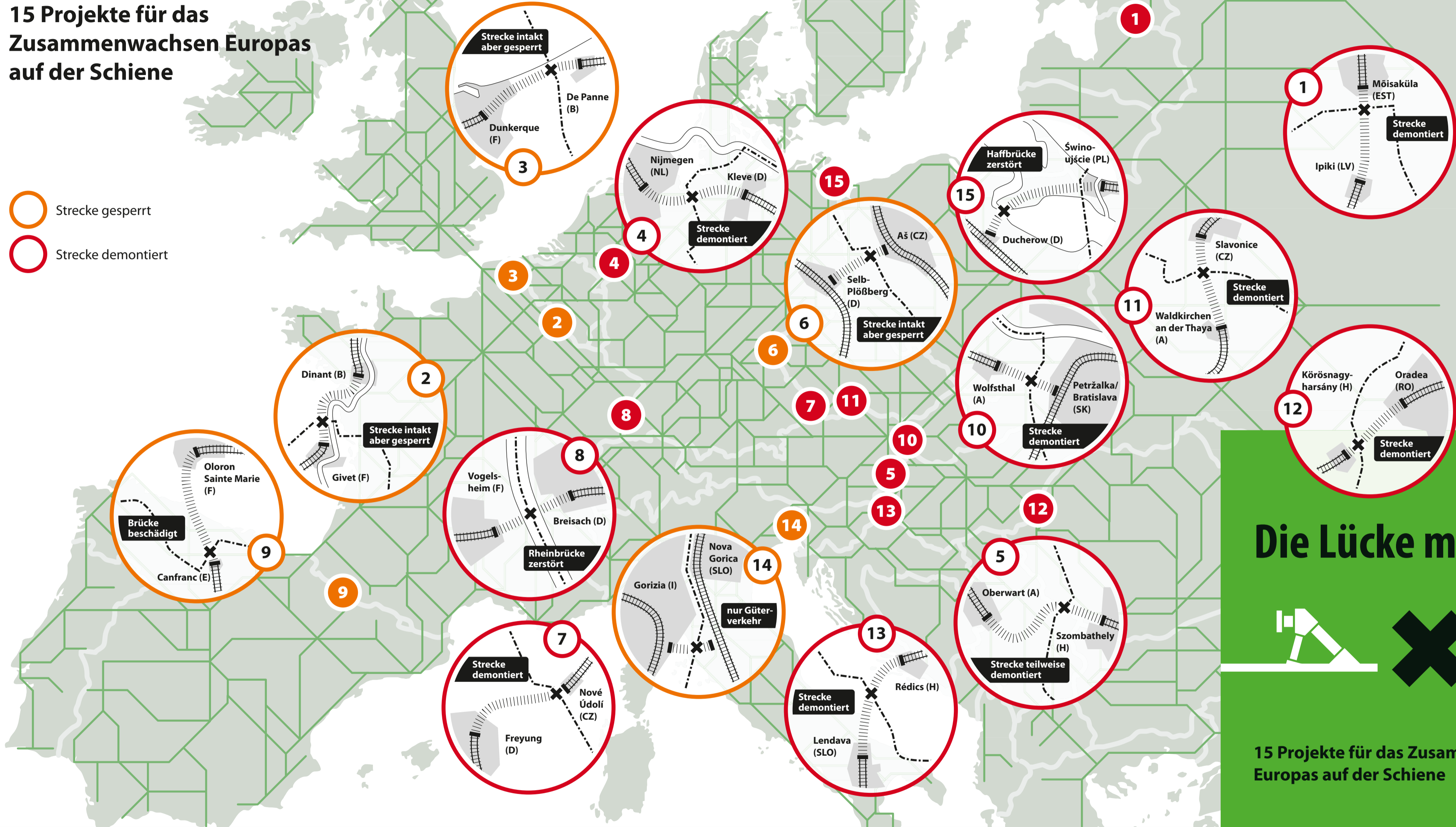


DIE LÜCKE MUSS WEG!

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: Hana Břihová, Jana Müller, Michael Len, Niko Peters, Paul Beckmann, Philipp Cerny, Sara Hassanbadi

Mehr zu sinnvollen Investitionen in europäische Verkehrsinfrastruktur auf www.green-ten-t.eu

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

Webseite: www.michael-cramer.eu
 E-Mail: 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.

Deutschland | **Niederlande**

Krefeld | Kleve | Nijmegen | Arnhem

Was fehlt ✗ Die Schienenverbindung wurde geschlossen, zurückgebaut und durch eine Buslinie ersetzt. **23 km**

Potential ⇄ Auf beiden Seiten der Grenze engagieren sich die Menschen für das Wiederherstellen einer Bahnverbindung zwischen ihren eng verzahnten Regionen. **4**

Frankreich | **Deutschland**

Colmar | Vogelsheim | Breisach | Freiburg (Breisgau)

Was fehlt ✗ Die Brücke über den Rhein wurde zerstört und nicht wieder aufgebaut. **1 km**

Potential ⇄ In den letzten Tagen des 2. Weltkriegs zerstörten deutsche Truppen die Rheinbrücke auf der Strecke zwischen Freiburg und Colmar. Bis heute wurde sie nicht wieder aufgebaut, so dass sich die Autos im Verkehr zwischen den beiden Städten stauen. **8**

Ungarn | **Rumänien**

Szeghalom | Vésztő | Körösszakál | Körösnagy-harsány | Oradea | Cluj

Was fehlt ✗ Diese Verbindung wird schon seit 1918 nicht mehr grenzüberschreitend betrieben. **60 km**

Potential ⇄ Heute beträgt die Fahrzeit für nur 60 km vier Stunden. Durch eine Reaktivierung dieser Verbindung könnte diese auf ein Viertel gesenkt werden und die zweitgrößte Stadt West-Rumäniens mit der Nachbarregion in Ungarn sowie mit Budapest wieder verbunden werden. **12**

Estland | **Lettland**

Tallinn | Pärnu | Mölsaküla | Ipiķi | Limbaži | Rīga

Was fehlt ✗ Gleisinfrastruktur existierte, wurde aber zurückgebaut. **10 km**

Potential ⇄ Durch diese Verbindung würden die ehemals zusammengehörigen Netze beider Länder wieder verbunden. Es entstünde eine Alternative zur geplanten Hauptstrecke der „Rail Baltica“. **1**

Österreich | **Ungarn**

Oberwart | Rechnitz | Szombathely | Győr

Was fehlt ✗ Gleisinfrastruktur wurde auf 6 km abgebaut. **6 km**

Potential ⇄ Dieser Lückenschluss würde die Verbindung über den ehemaligen Eisernen Vorhang wiederherstellen und die bestehenden Zugangebote auf beiden Seiten der Grenzen miteinander verbinden. Eine Wiederherstellung wurde diskutiert, bisher jedoch aus Kostengründen aufgeschoben. Aktuell verkehren Busse auf Teilen der Strecke. **5**

Frankreich | **Spanien**

Toulouse | Pau | Oloron St-Maire | Canfranc | Huesca | Zaragoza

Was fehlt ✗ Die bestehende Infrastruktur muss instandgesetzt werden. **61 km**

Potential ⇄ Nach einem Unfall im Jahr 1970 wurde eine beschädigte Brücke nicht repariert. Durch die Wiederherstellung am Col du Somport würde eine Alternativstrecke zu den überlasteten Linien entlang der Küsten geschaffen und der Lkw-Verkehr auf den gefährlichen Gebirgsstraßen reduziert. Die Region Aquitaine hat mit der Instandsetzung begonnen. **9**

Slowenien | **Ungarn**

Varaždin | Caovec | Lendava | Rádics | Zalaegerszeg

Was fehlt ✗ Die Infrastruktur wurde teilweise zurückgebaut. **7 km**

Potential ⇄ Zu vergleichsweise geringen Kosten ließe sich die Verbindung wiederherstellen. Damit würde das Zusammenwachsen im Dreiländereck Kroatien-Slowenien-Ungarn beschleunigt. **13**

Frankreich | **Belgien**

Paris | Charleville-Mézières | Givet | Dinant | Brüssel

Was fehlt ✗ Kein grenzüberschreitender Zugverkehr. **20 km**

Potential ⇄ Der Lückenschluss wäre die einzige grenzüberschreitende Bahnverbindung zwischen Belgien und Frankreich auf einer Länge von 200 km. Sie findet Unterstützung in der Bevölkerung und bei der Région Champagne-Ardenne. **2**

Deutschland | **Tschechien**

Hof | Selb-Plößberg | As | Cheb

Was fehlt ✗ Gleisinfrastruktur besteht, ist jedoch geschlossen. **4 km**

Potential ⇄ Nachdem die Strecke 1996 für den Güterverkehr geschlossen wurde, ist sie inzwischen gänzlich außer Betrieb. Bürgerinitiativen sind auf beiden Seiten der Grenze sehr aktiv, um die Verbindung auf den fehlenden 4 km wieder in Betrieb zu nehmen. **6**

Österreich | **Slowakei**

Wien Flughafen | Wolfsthal | Petrzalka | Bratislava

Was fehlt ✗ Auf 4 km wurde die Gleisinfrastruktur zurückgebaut. **4 km**

Potential ⇄ Eine bessere Verbindung zwischen den Hauptstädten Wien und Bratislava könnte es durch die Schließung der nur 4 km langen Lücke geben. Zudem würde auch der S-Bahn-Verkehr in Bratislava verbessert. **10**

Italien | **Slowenien**

Udine | Gorizia Centrale | Nova Gorica | Ljubljana

Was fehlt ✗ Die Zugverbindungen auf beiden Seiten der Grenze sind nicht miteinander verbunden. **3 km**

Potential ⇄ Auf diesem grenzüberschreitenden Abschnitt gibt es nur Güterverkehr, die bestehenden Personenverkehre enden auf beiden Seiten jeweils vor der Grenze. Mit einer Zusammenführung auf dem fehlenden Kilometer würde endlich eine zweite grenzüberschreitende Bahnverbindung zwischen Italien und Slowenien geschaffen. **14**

Frankreich | **Belgien**

Caiais | Dunkerque | de Panne | Ostende | Brüssel

Was fehlt ✗ Gleisinfrastruktur existiert, seit 1992 jedoch nur Busdienste. **18 km**

Potential ⇄ Auf beiden Seiten der Grenze befinden sich dicht besiedelte Regionen mit entwickelter Industrie. Personen- wie Güterverkehr hätten ein enormes Potential. **3**

Deutschland | **Tschechien**

München | Passau | Freyung | Nové Udíři | Černý Kříž | Prag

Was fehlt ✗ Gleise auf deutscher Seite entfernt. **20 km**

Potential ⇄ Dank eines sehr aktiven Fördervereins konnte auf Teilen des deutschen Abschnittes der Iltzalbahn ein touristischer Betrieb eingerichtet werden. Doch fehlen auf deutscher Seite 20 km Gleise. Der Verkehr auf tschechischer Seite endet direkt an der Grenze. **7**

Tschechien | **Österreich**

Jihlava | Slavonice | Waldkirchen a. d. Thaya | Schwarzenau

Was fehlt ✗ Die Gleisinfrastruktur zwischen Waldkirchen, Fratres und Slavonice wurde entfernt. **9 km**

Potential ⇄ 1945 wurde diese Verbindung durch den Eisernen Vorhang jäh unterbrochen. Seit dem Ende des Kalten Kriegs gibt es heftige politische Debatten um die Wiederherstellung der Thayaalbahn in dieser touristischen Region. Eine sehr aktive Bürgerinitiative setzt sich auf beiden Seiten der Grenze dafür ein. **11**

Deutschland | **Polen**

Berlin | Ducherow | Swinoujście | Wolin Pomorski

Was fehlt ✗ Die Hubbrücke über das Stettiner Haff wurde stark beschädigt und die Infrastruktur teilweise zurückgebaut. **43 km**

Potential ⇄ Durch die Wiederherstellung der Verbindung zwischen Ducherow und Swinoujście würde nicht nur diese bedeutende Tourismusregion wieder grenzüberschreitend verbunden, sondern auch die Fahrzeit von Berlin auf zwei Stunden halbiert. Ein lokales Aktionsbündnis setzt sich dafür aktiv ein. **15**

Fünf Großprojekte und ihre sinnvollen, effizienten Alternativen

<p>Großprojekte</p>	<p>Feste Fehmarnbeltquerung 2008: ca. 4,3 Mrd. € 2012: ca. 5,5 Mrd. €</p>	<p>Ausbau der Via Baltica (Baustopp) 2006: ca. 457 Mrd. € 2009: gestoppt</p>	<p>Autobahn durch Antwerpen 2000: ca. 600 Mio. € 2010: ca. 3 Mrd. €</p>	<p>Brenner Basistunnel (BBT) 2002: ca. 4,5 Mrd. € 2012: ca. 8 Mrd. €</p>	<p>Eisenbahnachse Lyon-Turin (mit Tunnel) 2002: ca. 12 Mrd. € 2012: ca. 26 Mrd. €</p>
<p>Alternativen</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>