

Entschließungsantrag

**der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock, Frau Teubner und der Fraktion
DIE GRÜNEN**

**zur Großen Anfrage der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock, Frau Teubner
und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksachen 11/4099, 11/4949 —**

Alpentransitverkehr und seine Auswirkungen auf die Umwelt

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der alpenquerende Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, ist zu einer großen Belastung für den Alpenraum und die an den Transitachsen gelegenen Regionen geworden. Insbesondere der Straßengüterverkehr ist rasant angewachsen und wächst weiter. Dagegen stagniert der Güterverkehr auf der Schiene. Eine Wende in der Verkehrspolitik ist nötig, um dazu beizutragen, den Alpenraum zu bewahren, statt ihn zu zerstören.

Der Hauptanteil des Alpentransitverkehrs wird vom Verkehr von und nach der Bundesrepublik Deutschland bestimmt. Im alpenquerenden Straßengüterverkehr mit Italien stammten von insgesamt 15 300 000 Tonnen im Jahr 1986 86 Prozent (13 118 000 t) aus der Bundesrepublik Deutschland. Der von weiter her (Benelux-Staaten, Skandinavien) stammende Verkehr hat nur einen Anteil von 14 Prozent (2 182). Demnach fällt auch der Bundesrepublik Deutschland eine Schlüsselrolle zu bei der Lösung der vom Alpengütertransitverkehr verursachten Probleme. Die bisherigen Äußerungen der Bundesregierung zu diesen Problemen, insbesondere auch deren Ausführungen in der Antwort auf die Große Anfrage, waren jedoch kontraproduktiv.

In der Schweiz und in Österreich dagegen hat ein Umdenkungsprozeß bereits begonnen. In diesen Ländern wurden bereits verkehrspolitische Konsequenzen aus der Lkw-Lawine über die Alpen gezogen und Einschränkungen für den Straßen-

güterverkehr beschlossen. Die Reaktionen auf diese Maßnahmen seitens der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Gemeinschaft waren und sind völlig unangemessen. Drohungen mit Gegenmaßnahmen, die nur einseitig österreichische oder schweizerische Lkw auf bundesdeutschen Straßen treffen, sind der falsche Weg. Die Bundesregierung müßte vielmehr über Einschränkungen für alle Lkw auch in der Bundesrepublik Deutschland nachdenken. Denn die Bürgerinnen und Bürger der Bundesrepublik Deutschland haben kein Verständnis mehr dafür, daß die Bundesregierung ihren Schutz vor Lärm und Abgasen offensichtlich für weniger wichtig hält als die Regierungen Österreichs und der Schweiz den Schutz der dort lebenden Menschen.

Die Hauptprobleme des alpenquerenden Güterverkehrs sind:

- Umweltprobleme des Lkw-Verkehrs (Lärm in engen Alpentälern, Abgase und deren ökologische Folgen insbesondere für den Wald). Anzumerken ist, daß die ökologischen Auswirkungen eines stark anwachsenden Schienenverkehrs – vornehmlich Lärm – ebenfalls dabei sind, ins öffentliche Bewußtsein zu rücken;
- bestehende und erwartete Kapazitätsprobleme auf Schiene und Straße für den Fall eines weiter stark wachsenden Güterverkehrs zwischen Italien und Nordeuropa in einem künftigen EG-Binnenmarkt;
- die hohe Belastung der Brennerstrecke durch Umwegverkehr. Dessen Ursache liegt darin, daß die Politik der Haupttransitländer Österreich und Schweiz (beide Länder sind Nicht-Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft) gegenüber dem Transitverkehr (noch) unterschiedlich ist. Daher konzentriert sich der Straßentransit auf Österreich. Daraus resultieren Umwegverkehre;
- mangelnde Effizienz des Schienenverkehrs, insbesondere zu lange Beförderungszeiten, zu lange Grenzaufenthalte, fehlende Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Aufgrund der Leistungsdefizite des Bahntransportes werden große Umwege auf der Straße in Kauf genommen. 40 % des durch Österreich fließenden Straßengütertransitverkehrs sind Umwegeverkehr, der die in der Schweiz geltenden Restriktionen für den Straßengüterverkehr umfährt.

Die Leistungsdefizite der Bahn führen außerdem dazu, daß weitgehend nur unpaarige Verkehre auf der Schiene stattfinden, während der Lkw für sich die paarigen Verkehre vereinnahmt. Dies zeigt ein Vergleich der Zahlen für die im Versand und im Empfang zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Italien beförderten Gütermengen.

Tabelle 1: Modal-Split im alpenquerenden Güterverkehr
Bundesrepublik Deutschland – Italien im Jahr 1986

	Straße	Schiene	gesamt	Bahnanteil
	(Menge in Tonnen)			
Versand	6 677 458	5 429 512	12 106 970	44,9 %
Empfang	6 441 146	2 223 246	8 674 392	25,8 %
gesamt	13 118 604	7 662 758	20 781 362	36,9 %

Quelle: Bölkow-Studie

Neben einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schiene wäre zu prüfen, ob die Bahnen nicht durch eine andere Tarifgestaltung (unterschiedliche Preise für Nord-Süd-Richtung und Süd-Nord-Richtung) die Unpaarigkeit des Eisenbahnverkehrsaufkommens verringern können.

Die Transitländer können die entstandenen Probleme nicht alleine lösen. Erst recht können Italien und die Bundesrepublik Deutschland die Probleme nicht je für sich lösen. Der Druck, den die Europäische Gemeinschaft in Sachen 40-Tonnen-Korridor auf die Schweiz auszuüben versucht, sowie die verbalen Verletzungen der Souveränität unserer alpenländischen Nachbarstaaten durch Vertreter der Bundesregierung sowie der Bayerischen Staatsregierung in Sachen Lkw-Nachtfahrverbot zeigen, daß wir von einer Lösung im politischen Konsens, die allein Erfolg verspricht, noch weit entfernt sind. In Wahrheit besteht eben keine Einigkeit darüber, daß der Verkehr auf der Schiene Vorrang haben soll. Man redet oft von Schiene, meint aber noch öfter die Straße.

Dennoch lautet der Generaltenor aller vorgeschlagenen Lösungen: Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Doch dazu liegen keine konkreten Konzepte vor. Es läuft lediglich eine Diskussion über neue Eisenbahn-Alpentunnels. Dafür gibt es neben der technischen Faszination eines Großprojektes verschiedene Gründe, warum die Beschäftigung mit den verschiedenen Tunnelprojekten durch die Alpen in der Öffentlichkeit so beliebt ist.

Zunächst kommt die Diskussion den Politiker/innen entgegen. Der Tunnel vereinfacht das Problem: die Tunnelentscheidung gilt als Problemlösung. Die Politiker/innen können an herausragenden Projekten ihren Handlungswillen beweisen und zeigen, daß sie angeblich die entscheidenden Fragen fest im Visier haben. Daß die „Vortunnelzeit“ eigentlich recht lang ist, tritt dagegen in den Hintergrund. Ebenso unbeantwortet bleibt die Frage, wie man die Güter von der Straße auf die Schiene bringen will. Denn es gibt keinen „Tunnel-Automatismus“. Ein neuer Tunnel alleine brächte noch keine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Das zeigen die heute unausgeschöpften Kapazitäten im alpenquerenden Eisenbahnverkehr.

Für die Bahnen ist die Tunneldiskussion gleichermaßen angenehm. Denn es entsteht dabei der falsche Eindruck, daß man

ohne Tunnel eigentlich nichts Wesentliches tun kann zur Verbesserung der Verkehrsangebote. Bis zur Tunnelentscheidung durch die Politiker können die Bahnen so von ihren Mängeln im organisatorischen und im betrieblichen Bereich ablenken.

Schließlich bietet die Tunneldiskussion auch etwas für das Straßenverkehrsgewerbe und die verladende Wirtschaft: Weil ein Tunnel nicht so schnell realisiert werden kann, muß für den Lkw-Verkehr erst mal alles so bleiben, wie es ist. Es wird im Gegenteil argumentiert, daß für die Übergangszeit die Bedingungen für den Straßenverkehr noch verbessert werden müssen.

Die Tunnelfrage erlaubt es damit, verkehrspolitische Konflikte nicht heute auszutragen, sondern auf die Zukunft zu verschieben.

Doch heute bereits gibt es Möglichkeiten, die negativen Auswirkungen des ausufernden Straßengüteralpentransitverkehrs zu verringern bzw. Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Probleme des alpenquerenden Verkehrs haben sich mittlerweile so zugespitzt, daß die Zeit bis zu einer möglichen Fertigstellung eines neuen Tunnels zu lang erscheint, als daß man sie als „Übergangszeit“ mehr oder weniger ungenutzt verstreichen lassen könnte. Denn auch ohne neue Tunnels würde die vorhandene Schieneninfrastruktur in der Schweiz und in Österreich ausreichen, um den gesamten alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene abwickeln zu können. Die Kapazität der Alpenübergänge der Bahnen nach Italien ohne die südliche Umfahrung der Alpen durch Frankreich wird derzeit mit 28 Mio. Tonnen pro Jahr angegeben. Die Bundesregierung beziffert in der Antwort auf die Große Anfrage die Menge des alpenquerenden Güterverkehrs der Bundesrepublik Deutschland durch Italien für das Jahr 1987 mit 22,4 Mio. t. Hinzu kommen 5,4 Mio. t Durchgangsverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland nach Italien, also insgesamt 27,8 Mio. t/a. Das zeigt, daß die Mängel der Bahn nicht in der vorhandenen Infrastruktur liegen. Hinzu kommt, daß durch bereits laufende Ausbaumaßnahmen an den vorhandenen Strecken auch ohne Tunnel in den 90er Jahren die Kapazität der Eisenbahnalpenübergänge auf 55 Mio. t erhöht werden soll. Das würde auch ausreichen, um die von der Bundesregierung angegebenen Zuwächse von 1,7 Prozent pro Jahr bis zum Jahr 2030 aufzunehmen.

Bei der Diskussion über die Verlagerung von Alpentransitverkehr von der Straße auf die Schiene ist das verkehrspolitische Blickfeld meistens eingeengt auf das kurze Stück durch die Alpen. Die Wirkungen auf die längeren Strecken vor und hinter den Alpen rücken dagegen kaum ins öffentliche Bewußtsein. Das darf nicht hingenommen werden. Es muß selbstverständlich auch der Vor- und Nachlauf zu den Alpen in die Überlegungen einbezogen werden. Die Chancen der Bahnen und die günstige Chance, die verkehrspolitische Forderung „Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene“ nicht nur als Schlagwort zu erhalten, sondern im alpenquerenden Ver-

kehr vom Versandort bis zum Zielort Wirklichkeit werden zu lassen, müssen wahrgenommen werden.

Es besteht in der Tat ein erhebliches Verlagerungspotential. Das mögliche zusätzliche Potential für die Bahnen im Alpen-transit ist das Aufkommen im Straßenverkehr. Ausgehend von den Zahlen für 1986 sind im Verkehr Bundesrepublik Deutschland – Italien ca. 11,1 Mrd. Tonnenkilometer auf dem heutigen Straßennetz. Hinzu kommt ein Potential aus dem die Bundesrepublik Deutschland berührenden Transit im Verkehr der skandinavischen Länder und der Benelux-Staaten mit Italien. Eine grobe Abschätzung der entsprechenden Verkehrsleistungen nur für den Teil der Transportkette „Transit durch die Bundesrepublik Deutschland und die Alpentransitländer“ ergibt eine Größenordnung von 3,4 Mrd. Tonnenkilometern. Davon entfallen allein auf den Verkehr der Niederlande mit Italien 2 Mrd. Tonnenkilometer. Gelänge es, den gesamten Italien und die Bundesrepublik Deutschland berührenden Alpenransit vom Ausgangsort bis zum Zielort von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ergäbe dies für die betroffenen Bahnen einen Verkehrszuwachs von 14,5 Mrd. Tonnenkilometern, eine gewaltige Steigerung, wenn man bedenkt, daß die Deutsche Bundesbahn in ihrem gesamten Netz nur die 4fache Transportleistung (ca. 61 Mrd. Tonnenkilometer) erbracht hat.

Tabelle 2: Verkehrsverteilung im Güterverkehr mit Italien 1986 nur Straße und Schiene
(Angaben in Klammern sind 1 000 Tonnen)

Land	Straße			Schiene		
	Versand	Empfang	gesamt	Versand	Empfang	gesamt
Belgien	62,7 % (160)	60,1 % (119)	61,6 % (279)	37,3 % (95)	39,9 % (79)	38,4 % (174)
Dänemark	74,3 % (260)	75,0 % (213)	74,6 % (473)	25,7 % (90)	25,0 % (71)	25,4 % (161)
Finnland	98,7 % (59)	98,0 % (39)	98,4 % (98)	1,3 % (0,8)	2,0 % (0,8)	1,6 % (1,6)
Luxemburg	73,9 % (8,5)	100,0 % (10)	86,4 % (19)	26,1 % (3)	0,0 % (0)	13,6 % (3)
Niederlande	68,8 % (1 090)	61,7 % (557)	66,2 % (1 647)	31,2 % (495)	38,2 % (345)	33,8 % (840)
Norwegen	85,8 % (30)	54,2 % (37)	65,0 % (67)	14,2 % (5)	61,8 % (31)	35,0 % (36)
Schweden	19,11 % (102)	47,2 % (88)	26,5 % (190)	80,9 % (430)	52,8 % (98)	73,5 % (528)
ges. Transit d. BRD und Alpen	50,0 % (1 119)	62,9 % (1 063)	55,6 % (2 182)	50,0 % (1 118)	37,1 % (626)	44,4 % (1 744)
Bundesrepublik Deutschland	55,1 % (6 677)	74,2 % (6 441)	63,1 % (13 118)	44,9 % (5 430)	25,8 % (2 233)	36,9 % (7 663)

Quelle: Bölkow-Studie

Das aber wiederum macht deutlich, daß die Hauptprobleme nicht in den eigentlichen Alpenstrecken liegen, sondern in den weiterführenden Eisenbahnnetzen. Vordringliche Aufgabe muß es deshalb für die Bundesregierung sein, die Deutsche Bundesbahn in die Lage zu versetzen, von der Straße auf die Schiene verlagerten Verkehr auch aufzunehmen. Die krisenhafte Situation, die bei der Deutschen Bundesbahn im Sommer und Herbst 1989 durch eine gute Konjunktur der Stahlindustrie und den damit verbundenen Mehrverkehr entstanden ist, zeigt, daß die Bahn heute gar nicht in der Lage wäre, von der Straße weg verlagerte Transportleistungen auf der Schiene zu übernehmen. Die Zahlen über den alpenquerenden Verkehr jedoch zeigen, daß – im Gegensatz zum Eisenbahnnetz der Bundesrepublik Deutschland – die Eisenbahnstrecken über die Alpen in der Lage wären, den gesamten Güterverkehr – also auch einen zu 100 Prozent auf die Schiene verlagerten Straßengüterverkehr – aufzunehmen. Dazu müssen jedoch die Leistungsdefizite der Eisenbahn möglichst rasch beseitigt werden. Die großen Schwachstellen der Eisenbahn sind:

- Engpaß im Abschnitt Hall – Innsbruck auf der Brennerstrecke (wird zur Zeit durch den Bau der Eisenbahn-Umfahrung von Innsbruck beseitigt),
- veraltete und ungenügende Einrichtungen am Grenzbahnhof Brenner,
- kein automatischer Gleiswechselbetrieb auf der Brennerstrecke (soll beseitigt werden),
- ungenügende Terminals auf deutscher und italienischer Seite,
- fehlende Gleisanschlüsse, besonders in Italien,
- zu viele Unterwegsrangierungen (Anzahl der Ganzzüge oder Blockzüge ist zu gering),
- zeitaufwendige Kontrolle der Güterwagen auf italienischer Seite (aber wohl nicht nur dort...),
- zu lange Grenzaufenthalte für Zoll- und Grenzbehandlung,
- keine transportbegleitende Information,
- mangelnde zeitliche Zuverlässigkeit,
- ungenügende Bereitschaft der Bahnen, auf Kundenwünsche einzugehen,
- keine attraktiven Tarife, zu teuer im Vergleich zum Lkw,
- Kapazitätsengpässe hinsichtlich Personal und Rollmaterial bei der Deutschen Bundesbahn.

Das alles sind Probleme, die heute dringend gelöst werden müssen und gelöst werden könnten. Die Deutsche Bundesbahn könnte hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Jedoch hat die Bundesregierung mit der Verschleppung der dringend überfälligen Sanierung der Deutschen Bundesbahn mit einer Kommission eine Lösung zumindest erheblich erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht.

In die Diskussion um mögliche Verlagerungen im alpenquerenden Güterverkehr hin zu anderen Verkehrsmitteln muß auch die Seeschifffahrt als Alternative mit einbezogen werden. Der Vergleich der leider recht unvollständigen und nur für das Jahr 1981 vorhandenen Zahlenangaben der Bundesregierung über den Anteil des Seeverkehrs Bundesrepublik Deutschland – Italien mit den Anteilen des Seeverkehrs in den Relationen Benelux – Italien und Frankreich – Italien zeigt, daß in diesem Bereich noch besonders große Möglichkeiten bestehen.

Tabelle 3: Modal-Split im Italienverkehr im Jahr 1981
(ohne Luft)

Zahlen in Klammern sind 1 000 Tonnen

(zusammengestellt aus den Antworten der Bundesregierung)

	Benelux – Italien		Frankreich – Italien		BRD – Italien ¹⁾	
Bahn	25,5 %	(3 009)	36,5 %	(9 533)	40,1 %	(7 305)
Straße	23,3 %	(2 750)	19,7 %	(5 154) ²⁾	57,2 %	(10 419)
Seeschiff	51,2 %	(6 048)	43,8 %	(11 466)	2,7 %	(499)

¹⁾ für Bundesrepublik Deutschland – Italien wurden Angaben aus dem Jahr 1980 verwendet

²⁾ durch lineare Interpolation aus Zahlen für 1970 und 1986 geschätzt

Gerade was den relativ hohen Anteil des Seeverkehrs in anderen Ländern betrifft, ist die Bundesregierung aufgefordert, weitere detaillierte Untersuchungen vorzunehmen, worin dies begründet ist und wie auch im Verkehr der Bundesrepublik Deutschland mit Italien ein höherer Anteil des Seeverkehrs erreicht werden könnte. Die Tatsache, daß die Bundesregierung in der Antwort auf die Große Anfrage hierzu nur recht unvollständige Angaben machen konnte, belegt, daß es wohl bislang versäumt worden ist, diesen Bereich zu untersuchen.

Ein ähnliches Versäumnis der Bundesregierung zeigt sich darin, daß keine Zahlen vorliegen darüber, wieviel Verkehr unnötigerweise über die Alpen fließt, weil die Güter, statt erst über die Alpen transportiert zu werden, um dann über Mittelmeerhäfen verschifft zu werden, auch über Nordseehäfen verschifft werden könnten oder umgekehrt. Angesichts dieses Versäumnisses ist es um so unverständlicher, daß sich die Bundesregierung uneingeschränkt für Hochgeschwindigkeits-eisenbahnverbindungen mit Italien ausgesprochen hat, ohne die möglichen Auswirkungen auf die Nordseehäfen zu untersuchen. Schließlich wären nach dem Bau einer Hochgeschwindigkeitsverbindung die Mittelmeerhäfen schneller zu erreichen und die norddeutschen Häfen könnten dadurch Verkehre verlieren.

Bei allen Überlegungen zu einem besseren Verkehr in der Zukunft darf das Thema „Verkehrsvermeidung“ nicht ausgeklammert werden. Einen Verkehr, den es nicht gibt, den braucht man nicht einmal von der Straße auf die Schiene zu verlagern, um ihn umweltverträglicher zu machen.

Viele Verkehre bestehen nur deshalb, weil die Transportpreise zu niedrig sind, weil ein großer Teil der Wegekosten und der ökologischen und sozialen Folgekosten keinen Niederschlag in den Preisen findet. Zudem wird ein Teil des Verkehrs durch den europäischen Subventionsdschungel (z. B. im Agrarbereich) künstlich erzeugt.

Hier hilft nur eine Internalisierung der externen Kosten über eine Schwerverkehrsabgabe, die fahrleistungsbezogen nach dem Territorialitätsprinzip erhoben werden sollte.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Alpenländer Schweiz und Österreich nicht weiter unter Druck zu setzen, ihre Grenzen für den 40 t-Schwerlastverkehr auf der Straße zu öffnen bzw. weiterhin uneingeschränkt offen zu halten;
- die uneingeschränkte Souveränität Österreichs und der Schweiz zu achten, die auch das Recht der beiden Länder einschließt, die Rahmenbedingungen für den Straßengüterverkehr auf ihrem Territorium festzusetzen. Dazu gehören auch Gewichtsbeschränkungen, Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe;
- die Bemühungen der beiden Länder, den Güterverkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern, uneingeschränkt zu unterstützen;
- keine die Länder Österreich und Schweiz diskriminierenden Maßnahmen zu ergreifen. Fahrverbote oder Gewichtsbeschränkungen, die in der Bundesrepublik Deutschland ausgesprochen werden, müssen für alle Lkw gelten. Einseitige Maßnahmen nur gegen österreichische und schweizerische Lkw sind kein Beitrag zur Lösung der Probleme des Alpen transitverkehrs;
- in Zusammenarbeit mit den betroffenen Transitländern und den anderen Alpen transitverkehr verursachenden EG-Ländern ist ein Gesamtkonzept für den alpenquerenden Verkehr und dessen umweltverträgliche Abwicklung zu entwickeln, das folgenden Grundsätzen folgt:
 - Die Erhaltung der Alpen als Ökosystem und als Lebensraum hat Vorrang vor den Bedürfnissen des Transitverkehrs,
 - Sämtlicher Transitgüterverkehr ist so rasch wie möglich auf die Schiene zu verlagern. Dazu sind sowohl Verbesserungen im Schienenverkehr als auch Restriktionen im Straßengüterverkehr nötig.
 - Die Möglichkeiten der bestehenden Eisenbahn-Infrastruktur sind durch betriebliche und technische Verbesserungen optimal auszunützen. Das hat Vorrang vor der Schaffung einer Neuen Eisenbahn-Alpen transversale (NEAT).

- Das Verkehrsvolumen darf nicht weiter unbeschränkt wachsen. Es ist eine Wirtschafts- und Verkehrspolitik einzuleiten, die auf eine Stabilisierung und Reduzierung des Verkehrsvolumens abzielt;
- die Möglichkeiten einer Verlagerung von Verkehr auf die Seeschifffahrt gründlich zu prüfen;
- durch Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland (und anderen EG-Ländern) sicherzustellen, daß ausreichend Kapazität im Eisenbahnverkehr vorhanden ist, um zusätzlichen Verkehr auf die Schiene verlagern zu können;
- sich in der EG für die Einführung einer europaweiten Schwerverkehrsabgabe nach dem Territorialitätsprinzip einzusetzen.

Bonn, den 26. September 1989

Weiss (München)

Frau Rock

Frau Teubner

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Oesterle-Schwerin, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

