

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Gila Altmann (Aurich), Dr. Uschi Eid, Rita Griebhaber, Gerald Häfner, Monika Knoche, Dr. Angelika Köster-Loßack, Oswald Metzger, Egbert Nitsch (Rendsburg), Cem Özdemir, Dr. Jürgen Rochlitz, Halo Saibold, Christine Scheel, Rezzo Schlauch, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zunehmender Widerstand gegen die Verkehrslawine im Alpenraum

Am 15. Juni d. J. sperrte ein Aktionskomitee die Gotthard-Autobahn bei Wassen (Schweiz). Ziel der 20minütigen Verkehrsblokade war die Aufforderung an die Schweizer Behörden sowie an die EU-Verkehrsminister, endlich den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Darüber hinaus soll die Verkehrslawine durch die Schweiz mittels Herstellung der Kostenwahrheit eingedämmt werden. Die Initiatoren der Gotthard-Blockade verweisen darauf, daß zwar entsprechende konkrete Schritte im Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EU vereinbart worden seien, tatsächlich aber über die Abschaffung des 28-Tonnen-Gewichtslimits für Lkw verhandelt werde, so daß ein weiteres Anwachsen des Lkw-Verkehrs befürchtet wird.

Nicht nur am Gotthard wehrt sich die Bevölkerung mittlerweile gegen den Alpen transit: Am 5. und 6. Juli 1996 protestierten am Reschenpaß zwischen Landeck im Oberinntal und dem Südtiroler Vinschgau weit über 50 österreichische und italienische Organisationen mit einem 20stündigen „Felsenfest gegen den Transit“. Der Reschenpaß wird derzeit wegen seiner Mautfreiheit immer stärker als Ausweichroute zum Brenner genutzt: 1995 nahm der Lastwagenverkehr um 23,5 % gegenüber dem Vorjahr zu, während sich für 1996 eine Zunahme von 40 % abzeichnet.

Im Unterschied zur Blockade in der Schweiz handelte es sich bei der Blockade am Reschenpaß um eine legale Aktion mit Genehmigung und Unterstützung der örtlichen Behörden, wie es sie zuvor bereits zweimal auch am Brenner gegeben hat. Darüber hinaus werden die Protest- und Blockademaßnahmen vor allem in Tirol nicht nur von einigen Bürgerinitiativen organisiert, sondern von allen alpinen Verbänden und Umweltorganisationen sowie von fast allen Gemeinden einschließlich der Stadt Innsbruck unterstützt. Der Widerstand gegen die Verkehrslawine im Alpenraum wird damit von breiten Schichten der Bevölkerung getragen

und ist angesichts der Schlüsselstellung der Alpen als Verkehrsengpaß von europäischer Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie reagiert die Bundesregierung auf den Protest breiter Bevölkerungskreise gegen das weitere Wachstum des Transitverkehrs?
2. a) Welche Auswirkungen hat dieser Widerstand der Bevölkerung auf die Politik der Bundesregierung, insbesondere bei Verhandlungen mit den Alpenstaaten Österreich und Schweiz sowie bei Verhandlungen auf europäischer Ebene?
b) Glaubt die Bundesregierung insbesondere, den Widerstand in den Alpenländern gegen die europäische Verkehrspolitik als rein nationales Problem der Staaten Italien, Österreich und Schweiz ignorieren zu können?
c) Oder anerkennt die Bundesregierung ihre maßgebliche Mitverantwortung am Problem des Alpentransits aufgrund ihrer eigenen Verkehrspolitik bzw. aufgrund ihrer entsprechenden Mitwirkung an der europäischen Verkehrspolitik?
3. a) Wie erklärt die Bundesregierung den Widerspruch,
 - auf der einen Seite das Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) unterzeichnet sowie ratifiziert und sich darin (in Artikel 2 Abs. 2 Buchstabe c und j) zur drastischen Verminderung von Schadstoffemissionen sowie zu einem umweltverträglichen Verkehr in und durch die Alpen verpflichtet zu haben, und
 - auf der anderen Seite aber weiterhin über die deutsche und die EU-Verkehrspolitik den Straßenverkehr anstelle von Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundlichere Schiene zu fördern?b) Warum hat die Bundesregierung bislang das Verkehrsprotokoll im Rahmen der Alpenkonvention – das den Verzicht auf den Bau weiterer Straßenverkehrsachsen durch die Alpen vorsieht – nicht unterzeichnet?
c) Unter welchen Bedingungen wird die Bundesregierung dem Verkehrsprotokoll beitreten?
4. Welchen Stellenwert räumt die Bundesregierung angesichts der offensichtlichen Unvereinbarkeit
 - des Schutzes der Alpen als Lebensraum der Bevölkerung sowie als Erholungsraum für Millionen Europäer
 - mit der grenzenlosen Freiheit des Waren- und Personenverkehrsdem Schutz des ökologisch besonders sensiblen Alpenraums gegenüber dem Ziel des freien Warenaustauschs in Europa ein?
5. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Lärmausbreitung in Gebirgstälern völlig anders als im Flachland funktioniert und

- trotz zunehmender Entfernung vom Lärmemittelen die Lärmwerte sogar ansteigen können, so daß beispielsweise auf einer Hangterrasse über dem Tal in über 1 000 Meter Entfernung höhere Lärmwerte auftreten können als bei 500 Meter Entfernung im Tal?
6. a) Sind der Bundesregierung Berichte bekannt, denen zufolge der Warenaustausch im Alpentransitverkehr z. B. dazu dient, italienischen Parmaschinken von aus Belgien exportierten Schweinen zu produzieren, die vorher in Norditalien mit Milchpulver aus Norddeutschland gemästet werden?
- b) Wie hoch schätzt die Bundesregierung beispielsweise aufgrund von Fachtagungen europäischer Rechtswissenschaftler sowie von Berichten der Zollbehörden den Anteil „überflüssigen Verkehrs“ ein?
- c) In welchem Umfang wird die Art der über die Alpen transportierten Güter von deutschen Stellen erfaßt?
- d) In welchem Umfang partizipieren nach Kenntnis der Bundesregierung deutsche Urlauber am alpenquerenden Personenverkehr?
- e) In welchem Umfang findet nach Erkenntnissen der Bundesregierung der touristische Personenverkehr zu Urlaubszielen in den Alpen – auch z. B. Südtirol-Urlauber sind in Nordtirol Transitreisende – mit dem Verkehrsmittel Auto statt?
7. a) Welche konkreten Anstrengungen – über Schritte wie die Anhebung der Lkw-Straßenbenutzungsgebühr hinaus – unternimmt die Bundesregierung national bzw. im Rahmen der EU-Gesetzgebung, um den Verkehrsdruck auf die Alpen bzw. die Verkehrsbelastung auf ein ökologisch verträgliches Maß zu verringern?
- b) Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung im alpenquerenden Verkehr die Verlagerung von der Straße auf die Schiene fördern?
- c) Mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, den Verkehr auf das wirtschaftlich wie ökologisch sinnvolle Maß zu verringern und dabei insbesondere überflüssige Fahrten (z. B. Leerfahrten, vgl. auch Frage 6) zu vermeiden?
- d) Welche Überlegungen und Ansätze praktischer Politik gibt es seitens der Bundesregierung, touristische Verkehre vom Auto auf die umweltfreundlichere Bahn zu verlagern, und welche Rolle soll dabei nach Ansicht der Bundesregierung das Bundesunternehmen Deutsche Bahn AG spielen?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Alpentransitverkehr zu massiven Verschlechterungen der Lebensqualität im Alpenraum führt und daß eine Studie unlängst allein für die Schweiz dem Straßengüterverkehr 2 100 vorzeitige Todesfälle und allein 470 Mio. Schweizer Franken Gesundheitskosten angelastet hat?

9. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus Untersuchungen, denen zufolge es durch den Ausbau von Fernverkehrsverbindungen indirekt zur Auslagerung von Produktion und Arbeitsplätzen in arbeits-, sozial- und umweltrechtlich konkurrenzfähigere Staaten in Süd- und Osteuropa kommt?

Bonn, den 23. August 1996

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)

Gila Altmann (Aurich)

Dr. Uschi Eid

Rita Griefhaber

Gerald Häfner

Monika Knoche

Dr. Angelika Köster-Loßack

Oswald Metzger

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Cem Özdemir

Dr. Jürgen Rochlitz

Halo Saibold

Christine Scheel

Rezzo Schlauch

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion