

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Gila Altmann (Aurich), weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/5549 –**

Zunehmender Widerstand gegen die Verkehrslawine im Alpenraum

Am 15. Juni d. J. sperrte ein Aktionskomitee die Gotthard-Autobahn bei Wassen (Schweiz). Ziel der 20minütigen Verkehrsblockade war die Anforderung 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 Alpentransit: 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.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 30. September 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung

Deutschland als die Verkehrsdrehscheibe im Zentrum Europas ist stark durch Transit- wie internationalen Verkehr berührt. Die Lösung der mit dem Transitverkehr einhergehenden Probleme ist Bestandteil der Verkehrs- und Umweltpolitik der Bundesregierung. Der Alpenraum gehört zu den Regionen, die in Europa von besonderer politischer Bedeutung sind.

In diesem Zusammenhang setzt die Bundesregierung auf investive Maßnahmen und marktwirtschaftliche Anreize mit dem Ziel einer umweltverträglicheren Gestaltung des Verkehrs in der Alpenregion.

Daher tragen die Alpenländer bei der Gestaltung und Entwicklung ihrer Wirtschafts-, Verkehrs- und Fremdenverkehrspolitik eine hohe Verantwortung.

1. Wie reagiert die Bundesregierung auf den Protest breiter Bevölkerungskreise gegen das weitere Wachstum des Transitverkehrs?

Die Bundesregierung nimmt den Protest gegen den Transitverkehr ernst. Sie hat ihrerseits ein Konzept für den Transitverkehr entwickelt, mit dessen Umsetzung auch die Möglichkeiten einer umweltverträglicheren Gestaltung des Verkehrs in der Alpenregion verbessert werden.

Mit diesem Konzept wird das Ziel verfolgt, Schiene und Wasserstraße sowie den Kombinierten Verkehr stärker am Wachstum des Gütertransitverkehrs – unter Berücksichtigung der Belange im Spannungsfeld von Verkehr-Umwelt-Wirtschaft – zu beteiligen.

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?

Die Bundesregierung bezieht die Sorgen der Bevölkerung im Alpenraum über das Wachstum des Verkehrs in ihre verkehrspolitischen Maßnahmen und Überlegungen mit ein.

Auf europäischer Ebene verhandelt die Kommission derzeit mit der Schweiz über ein Abkommen zum Land- und Luftverkehr, wobei die Schweiz intern das Ergebnis des Referendums ihrer Bevölkerung berücksichtigen muß. Beide Seiten versuchen, eine Lösung zu finden, die den gegenseitigen Interessen gerecht wird. Die Bundesrepublik Deutschland als Mitgliedstaat der EU arbeitet dabei kooperativ mit und dringt auf eine Regelung, die beide Seiten zufrieden stellen kann.

Zur Politik der Europäischen Union bei den Verkehrsproblemen im Alpenraum ist festzustellen, daß die EU generell eine ordnungspolitische Erleichterung für den Alpen transit vorsieht. Die EU erkennt ausnahmsweise bei Drittländern (Schweiz) Betriebs-

beihilfen für den Kombinierten Verkehr an, während sonst nur Beihilfen für Investitionen anerkannt werden.

Auch in der nationalen Verkehrspolitik unterstützt die Bundesregierung das Bemühen der Schweiz, Verkehr auf die Schiene zu verlagern. So wurde am 6. September 1996 eine bilaterale Vereinbarung von den Verkehrsministern Deutschlands und der Schweiz über die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulauferes zur geplanten „Neuen Eisenbahn-Alpentransversale“ (NEAT) unterzeichnet. Diese Vereinbarung stellt fest, welche infrastrukturellen Vorkehrungen im grenzüberschreitenden Schienennetz erforderlich und wirtschaftlich sind, um auch künftig einen leistungsfähigen und nachfragegerechten Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz zu gewährleisten.

- 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?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 a wird verwiesen.

- 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?

Die Bundesregierung hat bei der Förderung der Einführung von abgas- und lärmarmen Fahrzeugen sowie der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße innerhalb der EU immer eine führende Rolle eingenommen. So geht die zum 1. Januar 1995 für schwere Lkw eingeführte Autobahnbenutzungsgebühr auf die Initiative der Bundesregierung zurück. Sie setzt sich in Brüssel für eine Erhöhung der Straßenbenutzungsgebühren bis zur Einführung der elektronisch erhobenen, streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühr ein, um zu einer gerechteren Auslastung der Wegekosten in Europa zu kommen.

Hinsichtlich des Beitrages der Bundesregierung zur Lösung der durch den Alpen transit verursachten Probleme ist darauf hinzuweisen, daß es mit der Schweiz einen Transitvertrag gibt, der umweltpolitischen Notwendigkeiten der Schweiz Rechnung trägt, und zwar auch durch den gezielten Ausbau des Schienen- und des Kombinierten Verkehrs.

Bei seinem Beitritt zur EU hat Österreich mit Rücksicht auf die umweltpolitischen Probleme eine lange Übergangszeit für die Beibehaltung seines Ökopunktekontingents erhalten. Dieser Kompromiß ist maßgeblich auf deutsches Betreiben zustande gekommen.

Es ist gemeinsames Ziel der EU, Österreichs und der Schweiz, die Ökopunktekontingentierung in Österreich und die Sonderregelungen zu den Maßen und Gewichten für Lkw in der Schweiz

mittelfristig durch eine abgestimmte Abgabepolitik insbesondere im Straßenverkehr zu ersetzen, die sich an einer verursachergerechten Kostenanlastung orientiert.

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?

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung steht keinesfalls im Widerspruch zur Alpenkonvention, sondern setzt die Ziele im Rahmen des finanziell und technisch Machbaren um.

Im übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

- 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?

Der Entwurf des Verkehrsprotokolls in seiner ersten Fassung wurde von fast allen Vertragsstaaten der Alpenkonvention abgelehnt. Eine Arbeitsgruppe hat inzwischen für alle Streitpunkte bis auf die Frage des Konsultationsverfahrens für neue alpenquerende Verkehrsachsen zufriedenstellende Lösungen gefunden. Das Konsultationsverfahren ist mit schwierigen völkervertragsrechtlichen und weitreichenden politischen Grundsatzfragen verbunden. Das Recht des Deutschen Bundestages auf das „letzte Wort“ bei der Entscheidung über die Notwendigkeit bzw. den Bedarf von Straßenbaumaßnahmen auf deutschem Hoheitsgebiet kann nach Auffassung der Bundesregierung aber nicht durch das von Österreich geforderte Vetorecht in Frage gestellt werden. Ein Vetorecht würde auch bedeuten, daß ausländische Behörden eine bessere Rechtsstellung als inländische erhalten.

Die Bundesregierung setzt sich deshalb für ein streng geregeltes Konsultationsverfahren in der Planungsphase ein.

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 Personenverkehrs dem Schutz des ökologisch besonders sensiblen Alpenraums gegenüber dem Ziel des freien Warenaustauschs in Europa ein?

Auch nach den Regeln der Alpenkonvention sind die Belange der Umwelt und die berechtigten Interessen an einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung abzuwägen.

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?

Ja.

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?

Der Bundesregierung sind einzelne Produktionsabläufe bekannt, bei denen aufgrund der geographischen Lage der an der Produktion beteiligten Betriebe zum Teil extrem lange Transportwege entstehen.

- b) Wie hoch schätzt die Bundesregierung beispielsweise aufgrund von Fachtagungen europäischer Rechtswissenschaftler sowie von Berichten der Zollbehörden den Anteil „überflüssigen Verkehrs“ ein?

Eine Quantifizierung des „überflüssigen Verkehrs“ würde zunächst eine Begriffsdefinition voraussetzen. Der Begriff des „überflüssigen Verkehrs“ enthält eine subjektive Nutzenbewertung und entzieht sich damit einer statischen Festlegung. Eine konkrete Zahlenangabe ist daher nicht möglich.

- c) In welchem Umfang wird die Art der über die Alpen transportierten Güter von deutschen Stellen erfaßt?

Die mit der Eisenbahn zwischen Deutschland einerseits und Schweiz/Österreich/Italien andererseits beförderten Güter werden in der amtlichen Eisenbahnstatistik in Untergliederung nach Gütergruppen, Quelle und Ziel erfaßt.

Informationen zum Straßengüterverkehr werden teilweise noch durch die Zolldienststellen erhoben und durch das Kraftfahrt-Bundesamt in Untergliederung nach Gütergruppen, Quelle und Ziel aufbereitet. Ab 1995 ist an der Grenze zu Österreich diese Erhebung entfallen, da sie nach EG-Vorschriften nicht an den Grenzen zu anderen EG-Mitgliedsländern durchgeführt werden darf. An der Grenze zu Frankreich finden bereits seit längerem keine Erhebungen mehr statt.

Die Verkehrsleistungsstatistik nach der Verordnung über Statistiken des Straßengüterverkehrs erhebt beförderte Güter nach Gütergruppe, Quelle und Ziel. Sie bezieht sich nur auf deutsche Transportunternehmen.

- 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?

Seit dem Wegfall der Erhebung von Urlaubsreisen in der amtlichen Mikrozensus-Statistik verfügt die Bundesregierung über keine Informationsquellen bezüglich der Urlauberverkehre in andere Länder.

- 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?

Über das bereits in der Antwort zu der Frage 1 genannte Maßnahmenbündel des Transitzkonzeptes hinaus werden insbesondere investitionspolitische Maßnahmen verfolgt, die auf eine Stärkung der Schienenverkehrsachsen in der Alpenregion hinauslaufen.

- b) Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung im alpenquerenden Verkehr die Verlagerung von der Straße auf die Schiene fördern?

Die Bundesregierung sieht für den Ausbau der deutschen Hauptzulaufstrecke zur alpenquerenden Bahntrasse „NEAT“ nach dem nunmehr mit der Schweiz vereinbarten Stufenkonzept auf deutscher Seite ein Investitionsvolumen von annähernd 6 Mrd. DM vor.

Verlagerungseffekte ergeben sich auch aus einer weiteren Stärkung des Kombinierten Verkehrs.

Die Bundesregierung fördert den Kombinierten Verkehr durch verschiedene ordnungspolitische Maßnahmen (Begünstigung bei der Kraftfahrzeugsteuer, bei Gesamtgewichten für Straßenfahrzeuge sowie bei der Befreiung von Fahrverboten und Kontingentierungen).

Besondere Bedeutung mißt die Bundesregierung der investitionspolitischen Förderung des Ausbaus der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern bei. Hierfür sind im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 1992 insgesamt rd. 4,1 Mrd. DM bis zum Jahre 2012 als zinsloses Darlehen oder Baukostenzuschüsse vorgesehen.

Darüber hinaus soll durch eine Erhöhung der derzeitigen Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw sowie eine künftige Befreiung des Vor- und Nachlaufs im Kombinierten Verkehr von der Straßenbenutzungsgebühr ein wirtschaftlicher Anreiz für die Inanspruchnahme dieser Alternative geschaffen werden.

- 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?

Ziel der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist die umweltgerechte Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern. Sie setzt dabei auf ein Bündel von Maßnahmen ordnungs-, investitions- und preispolitischer sowie technischer Natur.

Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 7a verwiesen.

- 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?

Die Eisenbahn wird von der Bundesregierung überproportional zu ihrem Anteil an den Verkehrsleistungen gefördert. Ziel ist es, die Bahn durch verstärkte Investitionen in die Infrastruktur in die Lage zu versetzen, stärker als bisher am zukünftigen Verkehrsaufkommen zu partizipieren.

Die Umwandlung der bundeseigenen Bahnen DB/DR in die privatrechtlich organisierte Deutsche Bahn AG schafft zudem die Voraussetzungen, um die Eisenbahn durch Rationalisierungen und Verbesserung von Service und Leistung in unternehmerischer Selbstverantwortung attraktiver zu gestalten und trägt so zu ihrer stärkeren Nutzung bei.

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?

Der Bundesregierung ist die angesprochene Studie nicht bekannt. Zudem erscheint es zweifelhaft, einen direkten Ursachen-Wirkungs-Zusammenhang zwischen dem Straßengüterverkehr und den genannten vorzeitigen Todesfällen herbeizuführen. Im übrigen sind derzeit noch große Probleme bei der Methodik der Datenerfassung und der Bewertung externer Kosten generell vorhanden. Es besteht daher die Gefahr, daß die Unbestimmtheit der Bewertung externer Kosten dazu führt, daß die Auseinandersetzung hierüber letztendlich interessenbedingt geführt wird und damit ein Konsens nur schwer erreichbar sein wird.

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?

Die Verlagerung von Arbeitsplätzen hat viele Ursachen. Die Verfügbarkeit gut ausgebauter Fernverkehrsverbindungen beeinflusst derartige Entwicklungen, ist aber nicht maßgebend.

Es ist zudem nicht Ziel der Politik der Bundesregierung, durch Abschottung des Marktes zu verhindern, daß in den süd- und osteuropäischen Ländern eine Verbesserung der wirtschaftlichen Grundlagen erreicht wird. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß zu einem Europa ohne Grenzen keine Beschränkung der Verkehre zwischen den einzelnen Staaten paßt. Vielmehr kommt es darauf an, daß diese Verkehrsströme so umweltverträglich wie möglich abgewickelt werden, wozu auch der Bau neuer Trassen beitragen kann.