

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Angelika Graf (Rosenheim), Karin Rehbock-Zureich, Heide Mattischeck, Klaus Barthel, Annette Faße, Elke Ferner, Gabriele Fograscher, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Günter Gloser, Günter Graf (Friesoythe), Klaus Hasenfratz, Reinhold Hemker, Reinhold Hiller (Lübeck), Gerd Höfer, Jelena Hoffmann (Chemnitz), Frank Hofmann (Volkach), Lothar Ibrügger, Barbara Imhof, Jann-Peter Janssen, Hans-Peter Kemper, Siegrun Klemmer, Walter Kolbow, Nicolette Kressl, Horst Kubatschka, Eckart Kuhlwein, Konrad Kunick, Brigitte Lange, Christoph Matschie, Angelika Mertens, Adolf Ostertag, Georg Pfannenstein, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Dagmar Schmidt (Meschede), Richard Schuhmann (Delitzsch), Erika Simm, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Jella Teuchner, Ute Vogt (Pforzheim), Heidemarie Wieczorek-Zeul, Berthold Wittich, Heidemarie Wright

Alpenquerender Verkehr

Der Alpenraum in den Grenzen der Definition der „Alpenkonvention“ ist eines der ökologisch sensibelsten Gebiete Europas. In den engen Tälern machen sich zunehmend der Mensch und der von ihm erzeugte Verkehr gegenseitig den geringen Lebensraum streitig. Deshalb hat die Schweiz sich in den vergangenen Jahrzehnten strikt dagegen gewehrt, die 28-t-Grenze für LKW-Transit aufzuheben und propagierte statt dessen die Bahnverladung des schweren Güterverkehrs. Zwar lassen die neuesten Ergebnisse der Verhandlungen mit der Schweiz ein Abrücken von den Positionen der „Alpeninitiative“, die für eine strikte Bahnverladung des Schwerverkehrs ist, erkennen, fraglich ist jedoch, ob mit einer Aufweichung in diesem Bereich die Schweiz nicht ein Druckmittel für eine umweltverträglichere gesamteuropäische Verkehrspolitik aus der Hand geben wird. Die Auswirkungen der neuen, mit der Schweiz ausgehandelten Regelungen auf die Nachbarstaaten sind noch unklar.

Die Grenzen des Alpenraumes orientieren sich nicht nur an Verwaltungs- oder Staatsgrenzen. Daher ist die Zuordnung statistischer Daten mit einer Reihe von Problemen verbunden. Viele der Statistiken – und dies gilt auch für die Verkehrsstatistiken – betrachten nur den Anteil von Frankreich, der Schweiz und Österreich. Oft wird auf die wichtige Angabe von Ziel und Quelle des Verkehrs bzw. des beförderten Gutes verzichtet.

Fest steht, daß die Verkehrsentwicklung im gesamten Alpenraum, insbesondere aber die Entwicklung des Transitverkehrs, be-

sorgniserregend ist. Ein Beispiel hierfür, welches besonders ins Auge sticht, ist die LKW-Zunahme des alpenquerenden Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs in Österreich von 1984 bis 1994 um 380 %.

Im Nord-Süd-Güterverkehr stehen im Alpenraum als Alpenübergänge zur Verfügung: In Frankreich: Ventimiglia (Bahn und Straße), Mont Cénis/Fréjus (Bahn und Straße), Montblanc (Straße). In der Schweiz: Großer St. Bernhard (Straße), Simplon (Bahn und Straße), Gotthard (Bahn und Straße) und San Bernardino (Straße); und in Österreich: Reschen (Straße), Brenner (Bahn und Straße), Felbertauern (Straße), Tauern (Bahn und Straße), Schoberpaß (Bahn und Straße), Semmering (Bahn und Straße) und Wechsel (Bahn und Straße).

Die Bundesrepublik Deutschland, insbesondere aber der Süden von Bayern und Baden-Württemberg, ist von der Entwicklung des Personen- und Gütertransitverkehrs im Alpenbereich selbst schwer betroffen. Dies dokumentierten in der Vergangenheit u. a. die bis zu 20 km langen LKW-Schlangen vor den deutsch-österreichischen Zollabfertigungsschaltern in Kiefersfelden/Kufstein und Salzburg/Walserberg und die erbitterten Auseinandersetzungen um die Fahrten österreichischer LKW über das Kleine bzw. Große Deutsche Eck.

Das Verkehrsproblem in den Alpen ist ein gesamteuropäisches Problem. Es bedarf einer gesamteuropäischen Lösung auf der Grundlage einer gesamteuropäischen Untersuchung über die Entwicklung und Aufteilung der Verkehrsströme.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Wie hat sich der alpenquerende Personen- und Güterverkehr (Nord-Süd- und West-Ost-Richtung) in den letzten zehn Jahren entwickelt, und welcher Prozentsatz dieses Verkehrs wurde auf der Straße bzw. der Schiene abgewickelt?
2. Wie hoch werden die Schäden
 - a) an der Verkehrsinfrastruktur und
 - b) an der Umwelt (externe Kosten) der einzelnen Verkehrsträger im Alpenraum beziffert?
3. Welcher Bestandteil des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs ist dem alpenquerenden Ziel- und Quellgüterverkehr zuzuordnen (z. B. Rosenheim–Klagenfurt oder Salzburg–Bozen)?

Wieviel davon wurde auf der Schiene, wieviel auf der Straße befördert?
4. Welcher Bestandteil des alpenquerenden Güterverkehrs ist dem alpenquerenden Transitgüterverkehr zuzuordnen (z. B. München–Zagreb oder Rotterdam–Mailand)?

Wieviel davon wurde auf der Schiene, wieviel auf der Straße befördert?
5. Welcher Bestandteil des alpenquerenden Verkehrs ist bisher Umwegverkehr zur Umgehung der Schweiz gewesen, und wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Kom-

promiß, der Ende Januar 1998 von EU-Kommissar Neil Kinnock mit der Schweiz ausgehandelt worden ist, auf die Routen durch andere Anrainerstaaten auswirken?

6. Wie hoch werden die externen Kosten und die Straßenschäden, die durch den alpenquerenden Straßengüterverkehr verursacht werden, in den einzelnen Alpenländern veranschlagt, und wie hoch ist der Schaden, den im Durchschnitt ein LKW pro Kilometer verursacht?
7. Wie hoch sind die Einnahmen der einzelnen Alpenländer aus Kfz-Steuer, Vignette und Maut, aufgeschlüsselt nach PKW und LKW?
8. Welche Aufteilung der Verkehrsmengen nach Verkehrsträger (Straße, Schiene, begleiteter und unbegleiteter Kombi-Verkehr) und Richtung ist im alpenquerenden Nord-Süd-Gütertransit-Verkehr an den einzelnen Übergängen (s. Einleitung) festzustellen?
9. Welche Aufteilung nach Ziel und Quelle des Gutes (aufgeteilt nach den einzelnen europäischen Staaten) ist an den einzelnen Übergängen bei welchem Verkehrsträger festzustellen?
10. Wie hoch ist der Prozentsatz der Leerfahrten, wie viele Leerfahrten wurden bei LKW an welchem Übergang in welcher Richtung verzeichnet, und welche Entwicklung wird diesbezüglich nach dem Wegfall des Kabotage-Verbotes in Deutschland erwartet?
11. Welche Aufteilung nach Ziel und Quelle des Gutes ist an den deutschen Grenzübergängen Kiefersfelden/Kufstein bzw. Salzburg/Walserberg in den vergangenen zehn Jahren festgestellt worden?
12. Welches Durchschnittsalter hatten in den vergangenen zehn Jahren jeweils deutsche LKW, Lastzüge und Sattelzugmaschinen, und wie hoch war das durchschnittliche Alter der entsprechenden deutschen und internationalen Fahrzeuge, die Deutschland in Kiefersfelden/Kufstein (Nord-Süd-Verkehr) bzw. Salzburg/Walserberg (auch Verkehr nach Südosteuropa) verlassen haben?
13. Wie viele der an beiden Grenzübergängen registrierten Fahrzeuge entsprachen der EURO1- bzw. EURO2-Norm?
14. Welche NO_x- und CO₂-Emissionen können dem gesamten alpenquerenden Güter- und Personenverkehr zugerechnet werden, und welche Zahlen ergeben sich für Transit-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere im Hinblick auf die Problematik des Gütertransportes die Forderung, den Transrapid als Verkehrsträger im Alpen transitbereich einzusetzen?
16. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung auf nationaler und internationaler Ebene unternommen, um die Verkehrsbelastungen für unsere Nachbarländer und damit auch

für den Süden Bayerns und Baden-Württembergs zu mindern, und welche Fortschritte sind insbesondere bei der Verbesserung der Abläufe an den Grenzübertrittsstellen des Eisenbahnverkehrs, z. B. am Brenner, zu verzeichnen?

17. Durch welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung der Forderung der Alpenkonvention nach Verlagerung möglichst großer Teile des alpenquerenden Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene nachzukommen?
18. Wie schätzt die Bundesregierung die jährliche Wachstumsrate für die Transitrelationen
 - a) Nord- und Westeuropa nach Italien,
 - b) Westeuropa nach Südosteuropa und
 - c) Osteuropa nach Südosteuropa (über Deutschland) ein, und welcher Anteil der unter a) genannten Transporte könnte per Schiff durchgeführt werden?
19. Welche Folgerungen ergeben sich daraus für den Verkehr im gesamten Alpenraum, insbesondere was das Aufkommen im Transitverkehr betrifft?
20. Wie weit ist die Realisierung der „Internationalen Brenner-eisenbahn EWIV“ fortgeschritten, inwieweit ist die Deutsche Bahn AG dort eingebunden, und welche Positionen bezüglich einer zukünftigen Alpentransit-Politik vertritt die EWIV?
21. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung unternommen, um auf europäischer Ebene eine einheitliche, streckenbezogene Gebührenerfassung des Straßengüterverkehrs durchzusetzen, die insbesondere den sensiblen Strecken durch die Alpen gerecht wird und neue Wettbewerbsverzerungen beim Transportverkehr in Europa verhindert?
22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gefahr eines verstärkten Umfahrungsverkehrs beim alpenquerenden Güterverkehr, hervorgerufen durch die unterschiedlichen LKW-Gebührensätze in den einzelnen Alpenländern?
23. Welche Auskunft kann die Bundesregierung über Inhalt und Ergebnis der von österreichischen Wissenschaftlern (z. B. Ökobüro Wien) im Endbericht „Güterverkehr in den Alpen“ zitierten „ECMT-Studie“ von 1995 geben, die sich mit einer Prognose und Untersuchung der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung und ihren Auswirkungen auf den alpenquerenden Verkehr beschäftigt (ECMT: European Conference of Ministers of Transport)?
24. Auf welcher wissenschaftlichen und statistischen Grundlage beruhen die derzeitigen Auskünfte und Prognosen der Bundesregierung zu den Entwicklungen im alpenquerenden Verkehr?
25. Wann kann die interessierte deutsche Öffentlichkeit mit der Veröffentlichung der Ergebnisse der Arbeiten zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit eines Ausbaus der Achse München–Verona sowie der von der Euro-

päischen Kommission am 21. November 1994 in Auftrag gegebenen Verkehrsprognose für den gesamten Alpenbogen rechnen, mit der sich die Verkehrsminister laut Auskunft der Bundesregierung Mitte des vergangenen Jahres beschäftigt haben, und warum verzögert sich die Unterrichtung des Parlaments über das Ergebnis dieser Studien, die von der Bundesregierung ursprünglich für Anfang 1997 in Aussicht gestellt wurde?

Bonn, den 12. Februar 1998

Angelika Graf (Rosenheim)

Karin Rehbock-Zureich

Heide Mattischeck

Klaus Barthel

Annette Faße

Elke Ferner

Gabriele Fograscher

Monika Ganseforth

Iris Gleicke

Günter Gloser

Günter Graf (Friesoythe)

Klaus Hasenfratz

Reinhold Hemker

Reinhold Hiller (Lübeck)

Gerd Höfer

Jelena Hoffmann (Chemnitz)

Frank Hofmann (Volkach)

Lothar Ibrügger

Barbara Imhof

Jann-Peter Janssen

Hans-Peter Kemper

Siegrun Klemmer

Walter Kolbow

Nicolette Kressl

Horst Kubatschka

Eckart Kuhlwein

Konrad Kunick

Brigitte Lange

Christoph Matschie

Angelika Mertens

Adolf Ostertag

Georg Pfannenstein

Siegfried Scheffler

Horst Schmidbauer (Nürnberg)

Dagmar Schmidt (Meschede)

Richard Schuhmann (Delitzsch)

Erika Simm

Wieland Sorge

Wolfgang Spanier

Jella Teuchner

Ute Vogt (Pforzheim)

Heidemarie Wieczorek-Zeul

Berthold Wittich

Heidemarie Wright

