

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Peter Meyer

Abg. Markus Ganserer

Abg. Eberhard Rotter

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Bernhard Roos

Abg. Thorsten Glauber

Staatssekretär Gerhard Eck

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Ich rufe zur Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Alpentransitbörse voranbringen (Drs. 17/20582)

Ich eröffne die Aussprache. Erster Redner ist Kollege Ganserer. Bitte schön.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Jährlich drängen 14 Millionen Fahrzeuge über den Brenner; rund zwei Millionen davon sind Lastwagen. Abgase verpesten die Luft, Lärm bringt die Menschen um den Schlaf. Die Belastungen haben längst ein unerträgliches Ausmaß erreicht. Deswegen muss etwas geschehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Lösung kann aber nicht darin bestehen, dass wir einfach nur die Autobahnen – wie die A 8 – weiter ausbauen; denn dadurch würde eine noch größere Verkehrslawine losgetreten. Zum Schutz von Umwelt, Mensch und Heimat müssen wir den alpenquerenden Lkw-Verkehr deutlich reduzieren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wohlfeile Worte von den verantwortlichen CSU-Verkehrsministern in Bund und Land haben wir diesbezüglich lange genug und oft genug gehört. Doch Lippenbekenntnisse in Sonntagsreden oder bei Gipfeltreffen reichen hier nicht mehr aus.

Die Staus in Tirol zu vermeiden, aber damit durch die Lkw-Dosierung Staus in Bayern zu verursachen, ist natürlich nicht der Weisheit letzter Schluss. Aber: Seit Jahrzehnten blockiert die CSU-Regierung in Bayern eine sinnvolle Verlagerung des Lkw-Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Deswegen braucht man sich jetzt nicht zu wundern oder zu beschweren, wenn die Tiroler zum Schutz ihrer Bevölkerung zu Notmaßnahmen wie der Blockabfertigung greifen.

Zur Lösung des Problems brauchen wir aber Instrumente, die den Lkw-Transitverkehr deutlich reduzieren. Um es mit anderen Worten zu sagen: Wir brauchen dringend eine Höchstgrenze für den alpenquerenden Lkw-Verkehr.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Auf der Brenner-Zulaufstrecke ließe sich schon heute der Schienengüterverkehr verdoppeln. Dennoch nimmt der Lkw-Verkehr stetig zu, während die Frachtzahlen auf der Bahnstrecke stagnieren.

Natürlich wäre es wünschenswert – wie jüngst angekündigt –, den Containerbahnhof in München-Riem als Umschlagplatz voranzubringen. Aber die Güter, die über die Alpen transportiert werden sollen, müssten eigentlich schon in Regensburg, Nürnberg, Frankfurt, Bremen oder Rotterdam auf die Schiene, nicht erst in München. Zudem müssen wir uns ernsthaft die Frage stellen: Sollen wir denn noch mehr Lkw- und Schienengüterverkehr in den ohnehin überlasteten Knoten München hineinziehen?

Ich sage: Nach dem Bahnchaos in Rastatt müssen wir aufhören, nur in einzelnen Linien, in einzelnen Magistralen zu denken. Wir müssen das gesamte Schienennetz deutlich stärken.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir haben zahlreiche Probleme, die wir angehen müssen. Um nur ein paar Beispiele zu nennen: die Engpassbeseitigung auf der Strecke Würzburg – Nürnberg – Regensburg, die Elektrifizierung der Strecken Hof – Regensburg und Landshut – Mühldorf, der Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing.

Natürlich wäre es wünschenswert, die Rollende Landstraße in Bayern endlich wieder aufzunehmen. Aber ich gehe davon aus, dass dies in einzelnen Relationen nicht wirtschaftlich ist. Wenn man die Zugmaschine mit dem Sattelaufleger auf den Zug verlädt, fährt die Zugmaschine als totes Kapital auf dem Zug mit. Daher müssen wir ande-

re Instrumente des kombinierten Verkehrs, zum Beispiel den CargoBeamer, bei der Ertüchtigung der Schiene mitdenken.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Es ist höchste Eisenbahn – im Koalitionsvertrag wird dieses Vorhaben angekündigt –, dass die Trassenpreise für den Schienenverkehr gesenkt werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Aber ich muss an dieser Stelle daran erinnern: Es war Ihr Parteikollege, der als damals zuständiger Bundesverkehrsminister dafür gesorgt hat, dass die Trassenpreise für den Schienenverkehr steigen. Insofern hätten Sie schon vor Jahren tätig werden können, und Sie hätten nicht heute erst etwas ankündigen müssen.

Die Schweiz macht uns seit Jahrzehnten vor, wie kluge Verkehrspolitik funktioniert: Mehr als zwei Drittel des Güterverkehrs rollen auf der Schiene durch die Schweiz. Nur ein Drittel wird per Lastwagen transportiert. So etwas kommt nicht von ungefähr. Während in Deutschland im Jahr 2015 nur 56 Euro pro Einwohner in die Schiene investiert wurden, waren es in Österreich immerhin schon 192 Euro und in der Schweiz sogar 383 Euro. Das sind nur die Werte eines Jahres; aber diese Relation ist seit vielen Jahren gleich.

Ich sage: Natürlich müssen wir mehr Geld in den Ausbau der Schiene investieren. Aber das allein reicht nicht. Wir brauchen zusätzlich lenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen für den Lkw-Verkehr. Deswegen machen wir uns für die Alpen transitbörse stark. Mit diesem Modell würden nämlich die Alpenstaaten genau festlegen, welche und wie viele Lkw-Fahrten im Jahr erlaubt sind. Bei der Festlegung würde man natürlich Kriterien wie Verlagerungsziele, Umweltschutz und Schutz der menschlichen Gesundheit berücksichtigen sowie das Maß an Lkw-Verkehr gesetzlich limitieren.

Was die Transitrechte angeht, so könnten wir bei diesem Modell diejenigen Spediteure, die freiwillig Verkehr auf die Schiene verlagern, mit entsprechenden Rechten aus-

statten, als Bonus sozusagen, und den Rest auf dem freien Markt an den Höchstbietenden versteigern. Damit würde die Nachfrage den Preis bestimmen, das heißt, den Rest würde der Markt regeln.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sicherlich gäbe es als Alternative zur Alpentransitbörse andere lenkende Maßnahmen, um die Preisunterschiede zwischen Straße und Schiene zu verringern. Aber nur mit dem System der Alpentransitbörse hätten wir ein System, mit dem wir die Höchstgrenze für den alpenquerenden Lkw-Verkehr selbst festlegen könnten. Deswegen bitte ich um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank, Kollege Ganserer. – Die nächste Wortmeldung kommt vom Kollegen Rotter für die CSU-Fraktion. Bitte sehr.

Eberhard Rotter (CSU): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Ganserer, Sie haben diesen Antrag, der eigentlich morgen auf der Tagesordnung des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses gestanden hätte, als Dringlichkeitsantrag hochgezogen. Besonders dringlich ist er wahrscheinlich deswegen, weil vorgestern der Brenner-Gipfel hier in München bei der IHK stattgefunden hat.

Ich habe großes Verständnis dafür, dass die Bevölkerung im Inntal, sowohl auf deutscher als auch auf Tiroler Seite, sich darüber beklagt, dass sie unter dem ständig steigenden Lkw-Verkehr leidet. Ich bin auch bei Ihnen, wenn es darum geht, den Schienengüterverkehr zu stärken. Über dieses Thema haben wir übrigens erst in der vergangenen Woche im Verkehrsausschuss debattiert und abgestimmt. Das geschah auf einen Antrag der SPD hin, wenn ich richtig informiert bin. Insofern sind wir also beieinander.

Sie haben die Projekte aufgezählt, deren Realisierung dringend notwendig ist. Diese sind in dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan erfreulicherweise – mit besonderer

Dringlichkeit versehen – aufgeführt. Wir vom Freistaat Bayern aus hätten gern noch mehr Projekte darin gehabt, insbesondere was die Elektrifizierung anbelangt, weil diese insbesondere dem Güterverkehr dienen würden. Das ist leider nicht geschehen. Dennoch sind die bayerische und die Bundeselektrifizierungsoffensive, die nicht nur kommen sollen, sondern auch kommen werden, sinnvoll und notwendig.

Was Sie uns allerdings mit Ihrem Dringlichkeitsantrag quasi als eierlegende Wollmilchsau andienen wollen, ist leider keine brauchbare Lösung für die Bürgerinnen und Bürger im Inntal, weder auf deutscher noch auf Tiroler Seite. Bekanntlich hat schon der EU-Emissionshandel – davon haben Sie wohl etwas abgekupfert – nicht wirklich funktioniert.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, eine Alpentransitbörse wäre mit der geltenden Marktordnung der Europäischen Union unvereinbar, da sie im Ergebnis zu einer Kontingentierung des Straßengüterverkehrs führen würde. Eine Kontingentierung ist unserer Überzeugung nach abzulehnen.

Grundsätzlich muss gewährleistet sein, dass denjenigen Transporteuren, die keine Alpentransitrechte erwerben können oder wollen, realistische Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Hierfür wäre die Zurverfügungstellung ausreichender, attraktiver, preislich konkurrenzfähiger Schienengüterverkehrsangebote nötig. Wir sind uns doch einig: Genau daran fehlt es im Moment. Schon aus diesem Grund werden wir Ihrem Antrag nicht zustimmen können.

Die Einführung der Alpentransitbörse müsste im Übrigen in allen betroffenen Alpenstaaten mit einem entsprechenden – wenn möglich: koordinierten – Bahnangebot einhergehen. Zum jetzigen Zeitpunkt bestehen keine ausreichenden Schienenverkehrsalternativen. Von daher ist das Schweizer Beispiel zwar in Ordnung – da läuft es gut –, aber nicht auf die Verhältnisse in den anderen Alpenländern übertragbar. Dabei machen wir in Deutschland übrigens keine Ausnahme. Die Schweiz ist hier extra gut; in diese Richtung müssen wir uns bewegen. Aber solange wir die alternativen Angebote

auf der Schiene nicht zur Verfügung haben, macht es überhaupt keinen Sinn, über so etwas wie eine Alpentransitbörse nachzudenken.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, dass der Brenner die wichtigste Transitroute über die Alpen ist, ist bekannt und völlig unstrittig. Daher setzt sich der Freistaat seit Jahren gegenüber dem Bund für den weiteren Ausbau der Schienenstrecke über den Brenner ein, sowohl im Zusammenhang mit dem Brenner Basistunnel als auch insbesondere hinsichtlich des Brenner-Nordzulaufes. Wir haben schon vor Jahren die Haltung der DB AG kritisiert, die zunächst der Meinung war, der Brenner Basistunnel werde sowieso nicht kommen, und im Übrigen wäre ja noch genügend Zeit, für Alternativen zu sorgen.

Derzeit sind immer noch Kapazitäten auf der Brennerachse München – Verona von 20 Trassen pro Tag und Richtung vorhanden, womit immerhin 1.500 Lkw pro Tag zusätzlich transportiert werden könnten. Zurzeit fahren 194 Züge auf der Strecke Rosenheim – Kiefersfelden; das ist der Nordzulauf. Kapazitätsmäßig wären 260 Züge möglich. Wenn noch das neue Zugsicherungssystem eingebaut würde, wären sogar 320 Züge pro Tag machbar.

Dennoch dominiert auch beim Brennerverkehr der Straßengüterverkehr. Das liegt vor allen Dingen daran, dass sich der Schienengüterverkehr so schwerfällig zeigt. Ich gehe davon aus, dass Sie ähnlich wie auch wir immer wieder in Gesprächen mit Transportunternehmen, mit Spediteuren sind. Wenn ich sie frage, warum sie nicht mehr auf der Schiene machen, sagen sie mir immer wieder: Wir würden ja gerne, aber das ist nicht zuverlässig; das geht uns zu langsam; wir wissen nicht, wann die Ware überhaupt ankommt; und außerdem ist es zu teuer. – Genau das sind die Gründe, warum man nicht mehr auf die Schiene verlagern kann, obwohl das natürlich notwendig und sinnvoll wäre.

Im Übrigen sind wir der Meinung, es ist schon sinnvoll, dass sich nicht nur die Regierungsvertreter zusammensetzen, sondern dass quasi an einem Runden Tisch auch

Vertreter der Transportwirtschaft und der Bahnen zusammen mit den politischen Entscheidungsträgern vor Ort mitdiskutieren sollten. Unser Ziel muss eine nachhaltige Verkehrslösung sein, die nicht einseitig zulasten der Bürger im Inntal oder der Wirtschaft geht. Die Tiroler sollten sich daran erinnern – und deswegen sollten sie verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie eine Blockabfertigung bleiben lassen –, dass auch Deutschland durchaus einen Beitrag zum innerösterreichischen Verkehr leistet. Dabei nenne ich als Beispiel zum einen den Verkehr über das sogenannte Deutsche Eck und zum anderen die Autobahn 96 von Lindau nach München. Wer auf dieser Autobahn fährt, weiß, dass darauf Schweizer unterwegs sind, insbesondere aber sehr viele Österreicher vom Land Vorarlberg in Richtung Tirol, in Richtung Salzburg, in Richtung Wien fahren. Also haben auch wir mehr Verkehr, weil nämlich die österreichischen Strecken nicht entsprechend ausgebaut worden sind.

Wir sind der Überzeugung, dass eine Kontingentierung des Straßengüterverkehrs keinen Sinn macht und dass die geforderte zusätzliche Mauterhebung auf dem Brenner-Korridor ebenfalls nicht erfolgen sollte.

Beim Brenner-Gipfel am Montag sind durchaus alternative Maßnahmen genannt worden. Im Mai soll darüber noch einmal gesprochen werden. Dabei erwähne ich noch einmal, dass es aus meiner Sicht sinnvoll ist, hier auch die Transporteure dazuzunehmen; denn die sind hier ganz genauso betroffen.

Wichtig ist natürlich auch der entsprechende Ausbau des Schienenverkehrs. "Mehr Güterzüge durchs Inntal": Eine große oberbayerische Regionalzeitung hat die Ergebnisse dieses Gipfels vor zwei Tagen so in der Schlagzeile zusammengefasst. Mehr Güterzüge wären natürlich die Folge. Wo fahren diese Güterzüge kurzfristig? – Sie können nur auf der bestehenden Strecke fahren. Wir können uns vorstellen, dass dort die Begeisterung nicht sonderlich groß ist und daher die alternativen Zulaufstrecken derzeit entsprechend diskutiert werden.

Ich fasse auch angesichts der zu Ende gehenden Redezeit zusammen: Die Lösung Alpentransitbörse ist gut gemeint; aber sie führt uns nicht zum Ziel. Wir müssen stattdessen darauf achten, dass die alternativen Strecken auf der Schiene nun endlich vorgehen und mit dem nötigen Geld unterlegt werden, sodass die Vorhaben umgesetzt werden können und schlussendlich nicht nur für Güterzüge, sondern selbstverständlich auch für den Personenverkehr die überfällige Reduzierung der Schienenverkehrsmaut kommt. Dann haben wir endlich etwas Wirksames für ein Mehr an Schienenverkehr getan.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Rotter. Bleiben Sie bitte noch. – Der Kollege Ganserer hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet. Bitte schön.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Kollege Rotter, Sie haben in Ihrer Rede selbst bestätigt, dass auf der bestehenden Brennerzulauftrasse ein Haufen Kapazitäten für zusätzliche Züge frei wäre. Nichtsdestoweniger erleben wir, dass auf der Straße der Lkw-Verkehr seit Jahren zunimmt und der Verkehr auf der Schiene stagniert. Deswegen braucht es nicht nur Maßnahmen zum Ausbau der Schiene, sondern wir brauchen endlich verkehrslenkende Maßnahmen. Wir brauchen Maßnahmen, um die Umweltbelastungen des Straßengüterverkehrs in den Preis einzubeziehen, und wir brauchen regulierende Maßnahmen, weil wir allein mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur die gewünschte Verkehrslenkung nicht hinbekommen. Dazu haben Sie heute in Ihrer Rede keine Antworten und keine Lösungen geliefert.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Ganserer. – Herr Rotter, bitte.

Eberhard Rotter (CSU): Herr Kollege Ganserer, ich habe bewusst darauf hingewiesen, dass immer noch Kapazitäten auf der Schiene frei sind, die man jetzt auch nut-

zen könnte. Dabei sollte man nicht zunächst an straßenverkehrsbeschränkende Maßnahmen denken, sondern dabei sollten wir zunächst einmal die Angebote auf der Schiene verbessern und erweitern; denn davon gab es vor Jahren schon mehr als jetzt. Die Rollende Landstraße – RoLa – ist zurückgefahren worden. Sie reichte früher einmal von Manching bis nach Trient. Das sollte man zunächst tun: das Angebot ausweiten. Dann wäre beispielsweise auch München mit dem Zug umfahren. Im Übrigen gab es in den 1990er-Jahren und in den 2000er-Jahren den Trailerzug; er ist eingestellt worden. Wenn es entsprechende Angebote auf der Schiene gibt, gehe ich davon aus, dass sie auch genutzt werden. Bei Ihrer Lösung geht es im Ergebnis nur darum, dass generell wirtschaftliche Nachteile, insbesondere Nachteile für die bayerische Wirtschaft, und zwar nicht nur für die Transportwirtschaft, entstehen. Daher lehnen wir Ihren Antrag ab.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Rotter. – Nächster Redner ist der Kollege Roos. Bitte schön, Herr Roos.

Bernhard Roos (SPD): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, Hohes Haus! Der Brenner hat eine enorme Bedeutung. Bayern wickelt 10 % des Volumens seines mit der Europäischen Union geführten Handels über den Brenner ab. Das gilt aber auch international: Dänemark etwa wickelt 94 % seines Italienhandels über den Brenner ab.

Wir sind uns einig: Keiner hat gesagt, Blockabfertigung sei ein Mittel, um des Problems des überbordenden Lkw-Verkehrs Herr zu werden. Ich füge hinzu: Auch Grenzkontrollen sind nicht ein solches Mittel; denn neben der Blockabfertigung sind die tagtäglich und 24-stündlich stattfindenden Grenzkontrollen in Kiefersfelden, im Deutschen Eck und natürlich auch in Suben an der A 3 das größte Hindernis. Das ist der verkehrte Weg, das hemmt die Wirtschaft; und der ursprüngliche Zweck, Schlepperkriminalität

zu entdecken, wird damit nicht erfüllt. Das ist eine Belastung für die Menschen vor Ort im Inntal; das ist eine Belastung für die Wirtschaft allenthalben.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, in den Neunzigerjahren fuhren 240 Züge täglich. Momentan sind es gut 100. Sie decken nicht mehr 50 %, sondern nur noch gut 30 % des Handelsvolumens, des Gütervolumens ab. Bei den Lkw ist die Entwicklung gegenläufig. Damals gab es 1 Million, jetzt gibt es sage und schreibe 2,25 Millionen Lkw pro Jahr. Die Steigerung betrug im Jahr 2017 gegenüber 2016 8 %. Wenn das so weitergeht, dann Gnade uns Gott. Beide Vorredner – Markus Ganterer und Eberhard Rotter – haben gesagt, da sei noch viel Luft nach oben. Ich denke, dass sich die SPD und die Unionsparteien beim Koalitionsvertrag in seiner jetzigen Form eine Stärkung der Schiene auf die Fahnen geschrieben haben. Ich hoffe, dass zumindest dieser Punkt wirklich umgesetzt werden kann.

Zu den Ausführungen des Kollegen Ganterer: Der Verweis auf die A 8 ist völlig verfehlt. Ich weiß, dass ihr GRÜNEN gegen einen Autobahnausbau seid. Aber die Autobahnen sind teilweise noch ohne Sicherheitsrandstreifen. Da sollte man denn doch den Ausbau wagen.

Zum Brenner-Gipfel am letzten Montag: In Tirol hat Schwarz-Grün die Blockadeabfertigung durchgeführt. Diese Abfertigung hat zumindest den Effekt gehabt, dass man darüber wieder debattiert. Mich schmerzt wirklich sehr, dass Norbert Hofer, der österreichische Bundesverkehrsminister, FPÖ, von "Ausweichverkehr" spricht. Das zeigt, dass er sowohl in der politischen Agenda als auch in der politischen Farbenlehre auf dem falschen Weg ist und null Ahnung hat, welche Ausweichmöglichkeiten es für einen Lkw zum Brenner gibt. Es macht keinen Sinn, dass man einen Lkw nur deshalb die doppelte Strecke fahren lässt, um den Brenner zu verschonen.

Pat Cox, der EU-Koordinator, bringt eine Wegekostenrichtlinie ins Spiel. Ich halte diesen Aspekt für sehr, sehr wichtig; denn dann könnten höchst belastete Strecken unter EU-Flagge mit höherer Maut belastet werden. Grundsatz ist also: die Straße verteuern

und die Schiene verbilligen. Auch bin ich mit meinen Vorrednern darin einig, dass wir in Deutschland die Trassenpreise senken und auch die EEG-Umlage zumindest für die elektrifizierten Strecken abbauen können. Die Österreicher und Italiener haben bereits gesagt, ihrerseits würden sie die Lkw-Maut auf ihren Trassen erhöhen.

Die RoLa muss attraktiver werden. Es war kein Zufall, dass immer weniger Logistiker die Strecke zwischen Trento und Manching oder Regensburg genutzt haben. Das liegt daran, dass Investitionen versäumt wurden, wodurch Spediteuren mehr hätte geboten werden können. Was hier geliefert werden muss, geht eben nicht von heute auf morgen. Ich schließe mich Eberhard Rotter und Markus Ganserer darin an, dass beim Termin im Mai in Innsbruck natürlich die Praktiker und Speditionen einbezogen werden müssen, um das Ganze in ein gutes Licht zu rücken.

Zum Musterland Schweiz brauche ich mich nicht weiter zu äußern. Die Schweiz gibt pro Kopf das Siebenfache dessen aus, was Deutschland investiert. Deutschland ist ein Versagerland, kein Gewinnerland. Nordzulauf, sowohl zum Gotthardtunnel als auch zum Brenner Basistunnel: niente, nichts. Ich habe eine Schriftliche Anfrage gestellt, auf die Staatssekretär Eck geantwortet hat: 2019 wird die Trassenauswahl durch die DB Netz getroffen. Angesichts dessen, was sich in der Region Oberes Inntal an Widerstand aufbaut, wage ich sehr zu bezweifeln, dass das klar ist. Es wird so sein, dass der Brenner Basistunnel mit seinen insgesamt 64 Kilometern komplett fertig sein und Deutschland keinen zusätzlichen Zulauf haben wird. Das heißt, dann besteht das Nadelöhr München immer noch, obwohl wir immer verlangen, dass der Metropolraum München im Osten umgangen werden muss usw.

Generell sind die Transportkosten viel zu billig. Daran müssen wir arbeiten. Auch der Diesel ist zu billig.

Ich möchte aus sozialer Sicht auf einiges eingehen, was natürlich uns als Sozialdemokraten gut zu Gesicht steht. Was verdienen denn Fahrer? Wer sitzt denn bitte schön am Bock? – Das sind in aller Regel nicht unsere Landsleute, sondern Fahrer aus Bul-

garien, aus Rumänien, aus der Ukraine usw., jedenfalls aus Ländern, wo man wenig verdient und man die Entsenderichtlinie umgehen kann. Das ist der Skandal. Nur deswegen ist der Transport mit Lkw so billig.

Wer jetzt meint, bei der Bahn sei alles Gold, dem sage ich: Mobifair e. V. spricht etwas anderes. Dieser Subverband der europäischen Eisenbahnverkehrsgewerkschaft sagt, dass hier getürkt wird – Entschuldigung, ich nehme den Ausdruck zurück –, dass hier manipuliert wird, dass die Lokführerausbildung in Sparversion gemacht wird und dass natürlich die Ausbildung und das Entgelt der Lokführer nicht unserem Standard entsprechen. Gerade im Güterverkehr wird sehr viel Missbrauch getrieben.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Kommen Sie bitte zum Ende.

Bernhard Roos (SPD): Die Alpentransitbörse – "Börse" – ist gerade in den heutigen Tagen mit einem negativen Geschmack belegt. Die Untauglichkeit des Europäischen Emissionshandels hat Herr Eberhard Rotter schon angesprochen. Aus Sicht der SPD ist das ein Wunschkonzert in hohen Dosen, eine sozialistische Planwirtschaft, gemischt mit radikaler Marktgläubigkeit. Ich glaube nicht, dass das kurzfristig per Dringlichkeitsantrag machbar sein wird.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Kollege Roos – –

Bernhard Roos (SPD): Deswegen sagen wir trotz mancher Bedenken, die ich ausformuliert habe, dass der gute Wille zählt und wir dem Antrag der GRÜNEN – oh Wunder, oh Wunder – zustimmen werden.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Roos.

(Beifall bei der SPD)

– Ich wollte jetzt den Beifall noch abwarten. Der nächste Redner ist Herr Kollege Glauber. Bitte schön, Herr Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Der Antrag der GRÜNEN-Fraktion betreffend "Alpen-transitbörse" und das, was uns die letzten Wochen begleitet hat, nämlich die Blockabfertigung in Kufstein für Lkw, zeigen, dass hier nicht auf Europa und eigentlich nicht auf den freien Handel, der in Europa vereinbart wurde, abgestellt wird. Darüber wundere ich mich bei Ihrer Rede, lieber Herr Kollege Markus Ganserer; denn dieser freie Handel in Europa, der vereinbart wurde, wird hier zumindest von österreichischer Seite einseitig beschnitten. Lässt man pro Stunde nur 250 Lkw passieren, ist es kein freier Handel innerhalb Europas. Ich frage mich: Was wäre, wenn wir innerhalb Deutschlands die Touristinnen und Touristen sowohl im Winter als auch im Sommer in Blockabfertigung nach Österreich reisen ließen? – Die Österreicher würden sich wenig freuen, wenn bei ihnen wenig Touristen ankämen. Wenn man miteinander Handel betreibt und untereinander fairen Wettbewerb sucht, kann man nicht einfach Verkehre beschränken und reglementieren; denn das geht so nicht.

Wir sind uns in der Fraktion einig, dass man eine Lösung finden muss. Heute wurde von allen Rednern zu Recht gefordert, dass die Attraktivität der Schiene gesteigert werden muss. Eine Steigerung der Attraktivität der Schiene liegt im Interesse unserer Fraktion. Aber dies muss auch auf Bundesebene von großem Interesse sein. Die Schweiz investiert in die Schiene pro Kopf der Einwohner 400 Euro, Österreich 220 Euro und Deutschland 60 Euro. Deutschland rangiert insofern auf gleicher Höhe mit Italien, liegt also im hinteren Mittelfeld.

Beim Brenner Basistunnel geht es um die attraktivere Gestaltung der Schiene und darum, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Ich schaue jetzt zur regierenden Fraktion, zur CSU in Bayern bzw. zur GroKo in Berlin. Sie wissen hoffentlich alle, dass uns im Jahr 2022 die österreichischen Mineure am Brenner zuwinken werden. Aber wir haben uns auf bayerischer Seite noch keine Gedanken gemacht, wie wir den Zulauf gestalten wollen. Bedenkt man, wie lange ein Planfeststellungsverfahren dauert, und nimmt man das Thema ernst, ist es auf Bundes- und Landesebene dringend

notwendig, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern und diesen Brennerzulauf in die Planung einzubeziehen. Die Österreicher haben Troglösungen, sprechen ihrerseits von Tunnelbauwerken und bauen diese dort auch.

Die Österreicher haben auf ihrer Seite begrünte Verbaumaßnahmen. Dort wird Hand in Hand mit der Bevölkerung schrittweise vorangeplant. Österreich ist ziemlich zügig unterwegs. Was machen wir? – Wir echauffieren uns darüber, dass am Brenner stündlich 250 Lkw durchgelassen werden. Hier müssen wir unsere Hausaufgaben machen. Wenn wir den Güterverkehr tatsächlich auf die Schiene bringen und nicht nur in die Schiene investieren wollen, müssen wir hier vorankommen. Das wird der Güterverkehr sein.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Auf der Schiene gibt es noch freie Transportkapazitäten. Das wurde heute schon angesprochen. Alle Vorredner haben erklärt, dass die Attraktivität des Verladens auf einen Auflieger oder auf eine Zugmaschine mit Auflieger nicht erhöht wurde und die Spediteure deshalb andere Wege gehen. Natürlich müssen wir darüber diskutieren, ob es sinnvoll ist, dass der Lkw das Lager der Unternehmen ist und dass alles in den Lkw ausgelagert wird. Eine weitere lohnenswerte Debatte könnte über die Frage geführt werden, ob wirklich jeder Artikel über Nacht geliefert werden muss.

Die Fraktion der FREIEN WÄHLER ist der Meinung, dass wir mit der Alpentransitbörse nicht zum Ziel kommen werden. Der Emissionshandel innerhalb Europas ist untauglich. Deshalb glauben wir, dass auch die Alpentransitbörse nicht zu dem Erfolg führen wird, den Sie sich davon erwarten. Da am Ende eine Höchstpreisversteigerung herauskommen würde, würden dadurch kleine und mittlere Spediteure benachteiligt. Die Mittelständler und die kleinen Unternehmer hätten dann das Nachsehen. Außerdem würde es zu Marktveränderungen kommen. Welche Spediteure betätigen sich denn noch an Flughäfen? – Dort haben wir bereits diese Marktveränderungen. Ich möchte diese Marktveränderungen in diesem Hohen Hause nicht mittragen. Wir wollen die

kleinen und mittelständischen Unternehmen stärken. Die Fraktion der FREIEN WÄHLER wird diesem Antrag nicht zustimmen; denn wir glauben, dass es andere Lösungen geben muss. Eine Lösung wäre, deutlich mehr in die Schiene zu investieren und diese attraktiver zu machen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Glauber. Bitte bleiben Sie noch am Rednerpult. Auch für Sie gibt es eine Zwischenbemerkung von Herrn Kollegen Ganserer.

Markus Ganserer (GRÜNE): Herr Kollege Glauber, die Österreicher und die Tiroler drängen seit Jahren darauf, dass auch die Deutschen Maßnahmen ergreifen, um den Lkw-Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Die FREIEN WÄHLER haben aber einzig und allein Investitionen in die Schiene angeregt. Ich stelle Ihnen die Frage: Ist Ihnen der Bericht des österreichischen Rechnungshofs zum Brenner Basistunnel bekannt? Der österreichische Rechnungshof hat sich mit den enormen Kosten für diesen Tunnel auseinandergesetzt und ganz deutlich und unmissverständlich erklärt, dass sich diese enormen volkswirtschaftlichen Investitionen in den Brenner Basistunnel nur rechtfertigen lassen und sie sich nur dann lohnen, wenn gleichzeitig Maßnahmen ergriffen werden, um den Lkw-Verkehr auf der Straße zu verteuern. Andernfalls könnten die Kapazitäten, die durch den Brenner Basistunnel geschaffen werden, nicht ausgelastet werden.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Herr Glauber, Sie haben die Notwehrmaßnahmen der Österreicher mit dem Verweis auf den Warenhandel und den freien Handel in Europa kritisiert. Darf ich Ihre Aussage so verstehen, dass die FREIEN WÄHLER den freien Handel in Europa deutlich höher schätzen als den Schutz der Menschen und den Schutz der menschlichen Gesundheit?

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Ganserer. – Herr Kollege Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Ich beginne mit der Antwort auf die zweite Frage. Natürlich ist für uns die Gesundheit der Menschen das höchste Gut, das es zu schützen gilt. Ich weise es entschieden zurück, dass Sie versuchen, mich und uns in die Ecke zu stellen, dass uns die Gesundheit der Menschen nichts wert wäre. Wenn wir schon diese Debatte führen, wäre es lohnend, auch über die Pkw-Verkehre zu diskutieren. Sehen wir uns einmal an, welche Emissionswerte Lkw und welche Emissionswerte Pkw haben.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Wie wäre es denn, wenn wir in Deutschland eine Blockabfertigung für den Tourismus einführen würden? – Ich will damit sagen, dass man auch von uns Deutschen erwartet, dass wir mit den Nachbarn gut auskommen. Ich halte es nicht für besonders klug, mit Blockabfertigungen Lösungen erpressen zu wollen. Ich glaube, wir sollten miteinander reden und Lösungen schaffen. Deshalb habe ich gesagt, dass wir auf bayerischer Seite unsere Hausaufgaben machen müssen. Wir sollten deutlich mehr in den Brenner Basistunnel investieren.

Damit komme ich auf Ihre erste Frage zum Brenner Basistunnel zurück. In der Schweiz gab es zum Gotthardtunnel eine Volksabstimmung. Der Gotthardtunnel wurde gebaut, und die Schweizer haben festgelegt, dass dort jährlich nur 650.000 Lkw fahren sollen. Das hat nicht funktioniert. Heute fahren dort 1,3 Millionen Lkw pro Jahr.

Die Investition von acht Milliarden Euro in den Brenner Basistunnel ist auf den ersten Blick unattraktiv. Auf lange Sicht glaube ich aber schon, dass dies eine Investition in die Zukunft ist, weil dadurch das System Schiene attraktiv gemacht wird. Natürlich müssen die Bürgerinnen und Bürger vor Lärm geschützt und die Gleise verbaut wer-

den. Ich wundere mich, dass die Fraktion der GRÜNEN dieser Investition in die Schiene immer noch kritisch gegenübersteht. Für die Minimierung des Lkw-Verkehrs wird der Brenner Basistunnel auf lange Sicht eine Lösung sein. In letzter Konsequenz müssen wir auch über die Maut reden.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Glauber, kommen Sie bitte zum Schluss.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) – Ja. – Die Maut ist momentan sehr attraktiv. Solange das so ist, werden wir die Fahrzeuge nicht auf die Schiene bekommen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Glauber. – Für die Staatsregierung erteile ich Herrn Staatssekretär Eck das Wort. Bitte schön, Herr Staatssekretär.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich könnte jetzt viele Punkte ansprechen und über viele Punkte diskutieren. Wir sollten uns aber auf diesen Dringlichkeitsantrag konzentrieren, mit dem gefordert wird, die Staatsregierung möge sich gegenüber dem Bund und der EU dafür einsetzen, dass die Alpentransitbörse als Instrument zur Steuerung und Limitierung des Lkw-Verkehrs über die Alpen zügig eingeführt wird. Ich sage das, damit der Inhalt dieses Dringlichkeitsantrags allen präsent ist.

Das würde zu nichts anderem als zu einer Kontingentierung und einer Scheine-Beschaffung führen. Dies wäre zum Nachteil der deutschen und der bayerischen Wirtschaft. Das wäre absolut nicht umsetzbar. Das ist der Grund, warum wir diesem Antrag nicht zustimmen können und ich vorschlage, ihn abzulehnen.

Nun gibt es viele Instrumente. Herr Kollege Roos, Sie haben Grenzkontrollen genannt. Ich lasse das so offen im Raum stehen. Wir haben in diesem Hause schon oft über die Herausforderungen durch die Asyl- und Ausländerpolitik diskutiert. Dort werden immer

wieder Grenzkontrollen gefordert. Ein Vorgehen nach dem Motto "Wasch mich, aber mach mich nicht nass" geht eben nicht. Das ist auch nicht der Inhalt dieses Antrags.

Die Begründung des Antrags enthält einige Punkte, die aufgegriffen werden könnten. Wir sprechen aber heute über den Antrag, dass sich die Staatsregierung über den Bund dafür einsetzen soll, die Alpentransitbörse zur Steuerung und Limitierung des Lkw-Verkehrs zügig einzuführen. Mit diesem Antrag werden die Punkte, die wir in der Begründung unterschreiben könnten, untergraben. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir dürfen nicht im Nebel stochern. Dieses Problem kann nicht allein vom Freistaat Bayern gelöst werden, sondern es handelt sich um ein Bundesthema. Die Staatsregierung kann nur beim Bund immer wieder darauf hinweisen, was wir auch tun.

Die Staatsregierung wird ihrerseits aktiv. Erstens. Wir werden Arbeitsgruppen mit Ministerialbeamten und Bahnvertretern einrichten, die Vorschläge erarbeiten sollen, wie beim Alpentransit mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden kann. In diesem Zusammenhang wurde bereits die Rollende Landstraße, kurz die RoLa, genannt. Der amtierende Bundesverkehrsminister hat dafür bereits zusätzliche Mittel angekündigt.

Zweitens. Der Freistaat wird den Bund dabei unterstützen, die RoLa kurzfristig zu reaktivieren. Hierfür soll das Terminal in Regensburg schnellstmöglich wieder in Betrieb genommen werden. Das sind klare Aussagen. Diese Maßnahmen tragen wesentlich zur Verbesserung bei.

Drittens. Die Schienenkapazität über den Brenner soll bestmöglich ausgenutzt werden. Hierfür müssen Untersuchungen angestellt werden. Das möchte ich jetzt nicht weiter vertiefen, da es bereits angesprochen worden ist. Hier gibt es noch Möglichkeiten, die wir ausnutzen müssen.

Viertens. Die Leistungsfähigkeit der Schiene muss weiter gesteigert werden. Dies geht auch durch einfache Maßnahmen, die nicht unbedingt kostenintensiv sein müssen.

Fünftens. Gegenüber dem Bund setzen wir uns dafür ein, dass der Brenner-Nordzu-
lauf entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan 2030 ausgebaut wird. Jedoch muss
die Eisenbahninfrastruktur die prognostizierten Mengenzuwächse im Schienenverkehr
schon vorher aufnehmen können. Ich habe dieses Thema gerade angesprochen. Vor
allem der Lärmschutz muss hier berücksichtigt werden. Dafür haben wir bayerische
Haushaltsmittel bereitgestellt, obwohl wir dafür nicht zuständig sind. Wir übernehmen
18 % der Baukosten für die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen. Das möchte ich
deutlich ansprechen. Das soll im Jahr 2021 abgeschlossen sein.

Sechstens. Bayern wird ein gemeinsames Memorandum zum Brenner-Aktionsplan un-
terzeichnen. Der Brenner-Aktionsplan enthält 50 konkrete Maßnahmen zum Ausbau
der Brennerachse und zur Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die
Schiene.

Siebtens. Wir werden weiterhin aktiv in der Brenner-Korridor-Plattform und deren Ar-
beitsgruppen sowie in weiteren länderübergreifenden Arbeitsgruppen wie dem Züri-
cher Prozess zur Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehr auf
die Schiene mitarbeiten. Wir werden die Bundesregierung bei der Umsetzung des
Masterplans Güterverkehr und Logistik bei der besseren Koordination der nationalen
Bahngesellschaften im Zusammenhang mit ihren betrieblichen und technischen Ab-
läufen unterstützen.

Ich habe diese Maßnahmen aufgezählt, weil hier der Eindruck erweckt wird, wir wür-
den nichts tun und warteten darauf, wie sich die Situation anderswo entwickelt. Wir
sind aktiv. Nur im Nebel zu stochern, bringt uns nicht weiter. Nur gezielte Maßnahmen
können helfen, die Situation zu verbessern. Diese wurden gerade von mir angespro-
chen. Aus diesen Gründen bitte ich darum, den Antrag abzulehnen.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Staatssekretär. Bleiben Sie
bitte noch am Rednerpult. – Für eine Zwischenbemerkung hat sich der Kollege Gan-
serer gemeldet. Bitte schön.

Markus Ganserer (GRÜNE): Herr Staatssekretär Eck, Sie haben in Ihren Ausführungen behauptet, die Alpentransitbörse sei nicht umsetzbar. Kennen Sie den Schlussbericht "Alpentransitbörse: Untersuchung der Praxistauglichkeit" des Schweizer Bundesamtes für Raumentwicklung? Dieser Bericht stammt aus dem Jahr 2007 und ist schon zehn Jahre alt. Darin ist deutlich festgehalten, dass die Alpentransitbörse marktwirtschaftlich ist. Sie gewährt die freie Wahl des Verkehrsmittels und ist nicht diskriminierend. Mit der Alpentransitbörse vom Typ Cap and Trade kann ein vorgegebenes Verlagerungsziel zuverlässig, effizient und termingerecht umgesetzt werden.

Es gibt seit Jahren entsprechende Untersuchungen und Initiativen der Schweiz für eine solche Alpentransitbörse. Warum setzen wir uns nicht endlich dafür ein, den Lkw-Transitverkehr über die Alpen zielgerichtet zu limitieren?

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Lieber Herr Kollege Ganserer, ich kann diese Frage leicht beantworten. Ich habe das nicht behauptet. Ich habe gesagt, dass das zu nichts anderem als zu einer Kontingentierung führt. Das bedeutet aber nicht, dass das nicht umsetzbar wäre. Eine Kontingentierung bedeutet nichts anderes, als sich Freifahrtscheine zu kaufen. Damit liegt letztendlich eine Kontingentierung vor. Dies würde sich auch negativ auf die bayerische Wirtschaft auswirken. Das war meine Aussage. Auch die EU sieht dieses System sehr, sehr kritisch. Auch die EU würde einer solchen Entscheidung nicht zustimmen.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Staatssekretär. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen nun zur Abstimmung. Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/20582 seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind das BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die SPD. Gegenstimmen! – Das sind die CSU-Fraktion und die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Enthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

Ich komme nun zurück zu den letzten Dringlichkeitsanträgen zu den Feuerweherschulen. Hierzu steht auch noch eine namentliche Abstimmung aus.

Ich lasse zunächst in einfacher Form über den Antrag der SPD-Fraktion abstimmen. Das ist der Antrag auf Drucksache 17/20601. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die SPD, die FREIEN WÄHLER und das BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen! – Das ist die CSU-Fraktion. Enthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

Wir kommen nun zur namentlichen Abstimmung über den Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER auf Drucksache 17/20581. Die Urnen sind bereitgestellt. Ich eröffne die Abstimmung. Sie haben fünf Minuten.

(Namentliche Abstimmung von 18.06 bis 18.11 Uhr)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie schon einmal, die Plätze einzunehmen, damit wir gleich zügig fortfahren können. Wir müssen uns etwas beeilen, wenn wir noch den nächsten Tagesordnungspunkt schaffen wollen. Bitte nehmen Sie schon einmal die Plätze ein, dann können wir gleich einen Schnellstart machen.

Die Abstimmung ist geschlossen. Das Ergebnis wird außerhalb des Plenarsaals ermittelt und später bekannt gegeben. Besteht damit Einverständnis, dass ich jetzt gleich den Tagesordnungspunkt 5 aufrufe? Das ist das Wassergesetz. Den Tagesordnungspunkt 4 rufe ich auf, wenn am Ende noch Zeit ist. Ansonsten werden wir diesen und alle weiteren Tagesordnungspunkte auf die nächste Sitzung vertagen. – Ich sehe keinen Widerspruch.