

# Die europäische Verkehrs-Politik: Infrastruktur für einen expansiven Binnenmarkt - das Beispiel Alpentransitverkehr Brenner

von: Willy Sabautzki, 18.12.2018



2015 | [library\\_mistress, Flickr](#) | CC BY-SA 2.0

## Bürgerinitiativen verlangen Aufklärung über Verkehrsplanung

Die existierenden Bürgerinitiativen in den Gemeinden entlang des Inntals zwischen Rosenheim, Deutschland und Kufstein, Österreich wehren sich mit zunehmender öffentlichkeitswirksamer Lautstärke gegen die möglichen Auswirkungen einer erkennbar unökologischen Verkehrspolitik. Schwerpunktmäßig richtet sich der derzeitige Unmut gegen die Planungsvorschläge für den Bau von alternativen Anbindungstrassen an den von Österreich und Italien begonnenen Brenner-Basistunnel.

Der im Bau befindliche Brenner-Basistunnel ist ein europäisches Prestigeobjekt, das im Zuge der Schaffung einer Nord-Südachse von Skandinavien bis Südtalien für den europäischen Binnenmarkt die Voraussetzungen für einen expansiven Gütertransport über die Alpen schaffen soll. Mit einer Länge von 61 km wird er nach seiner Fertigstellung der längste Tunnel der Welt sein.

## Die Planung eines neuen alpenquerenden Verkehrsweges

Auf Basis der Alpenkonvention von 2011, eine europäische Vereinbarung der beteiligten Staaten Österreich, dem Land Tirol, Italien, Deutschland und dem Land Bayern wurde der Bau von zwei ergänzenden neuen Eisenbahn-Tunnelröhren vereinbart. Dem Tunnelbau mit einem geschätzten Gesamtbudget von ca. 10 Mrd. (Verdopplung der Kosten) und zu 40% mit EU-Gelder gefördert liegt ein zwischen Österreich und Italien völkerrechtlich verbindlicher Staatsvertrag zugrunde [1]. Es geht um die Realisierung eines Teilabschnittes des zu schaffenden europäischen Verkehrs-Korridors von Skandinavien bis Südtalien.

Die Planung der Anbindung des Tunnels auf der Brenner-Süd-Seite fällt in die

---

Planungshoheit von Italien. Für die nördliche Anbindung an den Tunnel für die Alpenüberquerung Brenner von deutscher Seite aus wird die prognostizierte Auslastung des Tunnels durch Hochgeschwindigkeitszüge für den Personentransportverkehr und den hochgerechneten Mengen an Gütertransporten per Eisenbahn zugrunde gelegt[2].

Die deutschen Verkehrsminister seit 2009 in Folge Peter Ramsauer, Alexander Dobrindt und heute Andreas Scheuer (allesamt Repräsentanten des CSU-Proporz in den jeweiligen Koalitionsregierungen) haben in all den europäischen Vereinbarungen zur Schaffung des Nord-Süd-Korridors Skandinavien - Palermo[3] und die von deutscher Seite aus betrachtete Verkehrsanbindung an den neu geschaffenen Brenner-Tunnel keinerlei erkennbaren Einspruch erhoben. Infrastrukturellen Maßnahmen bilden die elementare Basis für die Distributions-/Verteilungsverhältnisse der spezifisch gesellschaftlichen Form der Produktion. Die kapitalistische Verteilung ist verschieden von den Verteilungsformen, die aus anderen Produktionsweisen entspringen, und jede Verteilungsform verschwindet mit der bestimmten Form der Produktion, der sie entstammt und entspricht[4].

So sieht denn auch die Bundesrepublik Deutschland als kapitalistisches System[5] in der Bundesverkehrswegeplanung[6], ein nationales verkehrspolitisches Verfahren u. a. vor, den infrastrukturellen Teilabschnitt nördlicher Brennerzulauf mit entsprechenden Maßnahmen zur Sicherstellung der Warenströme und des Personentransports mit Priorität zu beplanen und umzusetzen.

Der vom Verkehrsministerium beauftragte Staatskonzern Deutsche Bundesbahn AG, hier vertreten durch die DB Netze, legte im Juni 2018 erste Trassenentwürfe für den Brenner-Tunnel Nordzulauf durch das Inntal vor. Die Folge wäre ein massives Eingreifen in die natürlichen Gegebenheiten. Es käme einem „Break Down des Ökologie-Systems Alpen“ gleich, wofür eine präzise und nachvollziehbare Nutzen-Kostenrechnung fehlt.

Für die Ausplanung der neuen alpenquerenden Trasse seitens der Deutschen Bahn AG werden ca. 50,9 Mio. t Transportgüter und eine gigantische Zunahme des Personenverkehrs im 2030 angenommen[7]. Der Bedarfsnachweis eines 3. und 4. Gleises für den Brenner-Nordzulauf erschließt sich aktuell weder den involvierten unabhängigen Gutachern, geschweige denn den sich in Bürgerforen und Bürgerinitiativen zusammenschließenden Teilen der Bevölkerung. Ein Wirtschaftlichkeitsnachweis ist in den Planungsunterlagen der DB nicht enthalten[8].

Bis zu einer geforderten Vorlage begründeter Planzahlen durch den verantwortlichen Verkehrsminister Andreas Scheuer sprechen sich die Bürgerinitiativen und auch die Stadt Rosenheim zunächst für einen Planungsstopp aus[9]. Es ist bezeichnend, dass die seit Oktober d.J. als Koalition agierende Bayrische Staatsregierung (CSU und Freie Wähler) sich der Öffentlichkeit stellen muß und einen Nachweis für den Bedarf des besagten Streckenausbaus unterstützt.

Das österreichische Bundesland Tirol erhöht bei den Planungen und Baumaßnahmen für den Brenner-Basistunnel den Druck auf Deutschland und bringt auch erneut die Verteuerung einer Korridormaut ins Spiel, um regulierend auf die Verlagerung des

---

LKW-Güterverkehrs auf die Schiene einzuwirken. Der LKW-Transit von Deutschland kommend ist im alpenquerenden Kostenvergleich aller Transitwege der kostengünstigste[10]. Aktuell werden **weit über 70 Prozent** der Güter auf der Straße abgewickelt. Das Verkehrsministerium von Deutschland bleibt bisher bei einem strikten Nein zu einer Korridormaut für Lastwagen von München bis Verona[11].

## **Die marktliberale Neuorientierung in der Verkehrspolitik der EU**

Seit der Klage des Europäischen Parlaments beim Europäischen Gerichtshof gegen die Mitgliedsländer wegen Untätigkeit in Sachen gemeinsamer Verkehrspolitik ist die Herstellung der „Dienstleistungsfreiheit“ im Verkehr das grundlegende infrastrukturelle Gerüst für eine Deregulierung und Privatisierung der Verkehrspolitik der EU.

Der Verkehrssektor stellt denjenigen Wirtschaftsbereich dar, in dem unter den gegebenen kapitalistischen Verwertungsbedingungen des europäischen Binnenmarktes mit die größtmöglichen Profiten zu erzielen sind[12]: Tunnelbau mit Zufuhr und Rettungstunnel mit modernsten fast autonom agierenden Bohrmaschinen, Planung und Ausbau von Trassen und angrenzenden Verbindungsstrassen, Flächenversiegelung, Hochgeschwindigkeitsstrecken der nationalen Bahnen, Straßentransportkonzessionen, Einplanen von Transitbörsen, Konzessionen zum privaten Betreiben von regionalen u. nationalen Eisenbahnnetzen oder auch Konzessionen für Mautstellen zum „Eintreiben von Wegelagerergebühren“ an Tunnels, Brücken, Autobahnen und Landstraßen[13]. Der Vollständigkeit halber ist der Verkehrspolitik hier auch die politisch vorrangige Schon- und Begünstigungsfunktion für die Automobilkonzerne trotz ihrer verursachten Fahrverbote und Grenzwertüberschreitungen an Stickoxiden und Feinstaub zuzuordnen.

So betrachtet gewinnt die politisch gewollte integrative Bedeutung europäischer Verkehrspolitik im Hinblick auf die liberale „Öffnung der Verkehrsmärkte und die Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ ihren systemischen Stellenwert[14]. Am Beispiel der Entwicklung des alpenquerenden Gütertransportes lässt sich aber der widersprüchliche Charakter der beabsichtigten integrativen europäischen Verkehrspolitik aufzeigen; im alpenüberquerenden Güterverkehr kam es ab 1999 weder in Frankreich, der angrenzenden Schweiz (Nicht-EU Land), Deutschland noch in Österreich zu einer grundlegenden Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. In Summe beträgt das Verhältnis Güterverkehr Schiene zu Straße heute noch in etwa 30% zu 70%.

Das im Weißbuch Verkehr der EU, 2011 erklärte Ziel, eine Verlagerung von über 50 % des Straßengüterverkehrs für Entfernungen über 300 km auf andere Verkehrsträger bis zum Jahr 2050 umzusetzen, würde für den Brenner-Korridor eine Umkehrung des Verhältnisses der Güterverkehrsanteile von Straße zu Schiene von 30% zu 70% bedeuten[15]. In diesem Zusammenhang betont auch der Bundesrechnungshof von Österreich in seinem Bericht zur Umsetzung der Verkehrspolitik, 2017 und der von der EU definierten Ziele vor allem die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene als einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen. Nach dem Protokoll Verkehr der Alpenkonvention sei

---

die EU und einzelne Staaten (darunter Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich) spätestens seit 2013 zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, insbesondere durch Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und eine abgestimmte Verkehrspolitik, verpflichtet[16].

Die verkehrspolitischen Vorgaben und Vereinbarungen der EU zielen darauf ab, mithilfe integrierter Netzwerke für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft) EU-weit für einen reibungslosen, effizienten, sicheren und fairen Personen- und Warenverkehr zu sorgen. Zudem sollen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität auch Fragestellungen wie Klimawandel, saubere Kraftstoffe berücksichtigt werden. Die Europäische Kommission anerkannte 2007 den Brenner-Korridor als zentralen Abschnitt und in weiterer Folge als Kernstück des vorrangigen Vorhabens Berlin-Palermo im Kernnetz der EU. Das Europäische Parlament und der Europäische Rat beschlossen im Jahr 2013 die neuen Leitlinien für die TEN-V (Trans European Network) und legten damit Anforderungen und Zeitplan für das europäische Gesamt- und Kernnetz fest und damit auch für den Brenner-Korridor. Als Grundlage für den bedarfsgerechten Infrastrukturausbau des Brenner-Korridors dient - neben den besagten Vorgaben der EU zu den TEN-Netzen vor allem die Entwicklung und die Prognosen des alpenquerenden Güterverkehrs.

## **Die aktuelle Verkehrspolitik kennt keine Wende**

Angesichts des weiterhin unterstellten Primats des ungebrochenen Wachstums ist eine ökologisch begründete Verkehrswende, einer Abkehr vom Individualverkehr, einer Verlagerung des Gesamtverkehrs von der Straße auf die Schiene, im besonderen Maße im Güterverkehr und einer Einschränkung des Gütertransportverkehrs nicht zu erkennen[17]. Die aktuelle europäische Verkehrspolitik mit ihrem integrativen Anspruch scheint nicht auf der „Überholspur“ zu sein; der Einsatz nahezu ausschließlicher neoliberaler Marktregulierungs-Instrumentarien, das Ablehnen von öffentlich nachvollziehbaren Regulierungsmechanismen, ein Ablehnen verkehrswissenschaftlich und ökologisch begründeter Konzepte und Logistik-Innovation fanden bislang so gut wie keine Berücksichtigung.

Der außerordentlich starke Zuwachs des Frachtverkehrs wurde bereits Anfang der 1990er-Jahre von Experten vorhergesagt und mit einem Aufruf zu konsequenten ökologischen Steuerungsmaßnahmen verbunden. Eine Verlagerung des Verkehrs ging jedoch aus ökologischer Perspektive betrachtet in die falsche Richtung, nämlich weg von der Schiene und hin auf die Straße und in die Luft.

Im Zuge der Deregulierungs- und Privatisierungs-Politik (seit den 1980er-Jahren) beschränkten sich staatliche Maßnahmen darauf, einen marktwirtschaftlichen Ordnungsrahmen und indirekte Steuerungsmaßnahmen für den liberalen Binnenmarkt zu etablieren. Wichtige verkehrspolitische Kompetenzen wurden seit Anfang der 1990er-Jahre auf die europäische Ebene verlagert. Nahezu im Gleichschritt sind in diesem Zeitraum viele private Großkonzernen in den Industrie-, Handels- und Transportbranchen festzustellen.

Auf europäischer Ebene erfolgte gleichzeitig eine Verlagerung staatlicher Einflussmacht von der nationalen auf die supra-nationale (EU)-Ebene. Insbesondere für die

---

(Güter-)Verkehrspolitik geht diese Europäisierung in der Politik einher mit einer zunehmenden Einflussnahme europäisch resp. global agierender kapitalistischer Unternehmen. Die Privatisierung staatlicher Transportorganisationen und die grenzüberschreitende Liberalisierung der Güter-Verkehrsmärkte gewann die verladende Wirtschaft ein Übergewicht, dass sich ebenso wie das Interesse der Logistik-Unternehmen an preisgünstigem Güterverkehr in den verkehrspolitischen Strategien niederschlägt[18].

## **Regionale Verkehrs-Lösungen**

Eine Lösung für die hier beispielhaft angeführten wachsenden Verkehrsprobleme im Inntal scheint dringend erforderlich. Auf der Autobahn München - Rosenheim - Innsbruck - Brenner - Verona wächst zweifelsohne der Verkehr, vor allem der Straßen-Güterverkehr, ständig an. In den dicht besiedelten und touristisch stark genutzten Tälern entlang der Inntal-Brenner-Autobahn führt dies zu wachsenden Belästigungen und Umweltbeeinträchtigungen der landwirtschaftlich geprägten Struktur.

Ein Ausbau bzw. Neubau der Brenner-Eisenbahn-Achse erscheint aus Sicht unabhängiger Gutachten als Lösung ungeeignet. Im Güterverkehr auf der Straße zwischen Süddeutschland und Norditalien dominiert der Weg über den Brenner. Eine Betrachtung der Verkehrsentwicklung über einen längeren Zeitraum zeigt zwar eine Aufwärtsentwicklung im gesamten Güterverkehrsaufkommen, der kontinuierliche Aufwärtstrend scheint mit der Wirtschaftskrise 2008 allerdings gebrochen zu sein. Für das Jahr 2015 konstatiert die Deutsche Bahn AG ein Güterverkehrsaufkommen von 50,9 Mio. t - einem Gutachten der Planungsgruppe Vieregge - Rössler, München zufolge lag das Güterverkehrsaufkommen für diesen Zeitpunkt bei 43,9 Mio. t.

Die Brenner-Route bildet für die wichtige Verbindung von Süddeutschland (insbesondere Nürnberg, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München) in das italienische Wirtschaftszentrum Mailand/Turin/Genua einen großen Umweg. Dieser Umweg-Verkehr via Brenner ist größtenteils eine Umfahrung der Schweiz vor allem infolge der hohen LKW-Maut und relativ hoher Preise für Dieselkraftstoff. Eine Entlastung der Autobahn durch den Brenner-Basistunnel vom ständig steigenden Lkw-Verkehr könne aus Sicht der Gutachter allerdings nicht stattfinden, da die neue Eisenbahn-Trasse bestenfalls die weiteren Zuwachsraten auf der Autobahn abmildern könnte.

Eine dringend gebotene Verlagerung des Lkw-Verkehrs aus Gründen des weiter anwachsenden Autobahnverkehrs, der Auswirkungen auf die Inntal-Gemeinden durch Lärm, Überschreitung der CO<sub>2</sub>- Grenzwerte und Feinstaubbelastung wird dadurch nicht erreicht. Somit wäre bis zur Inbetriebnahme der neuen Brenner-Eisenbahn München - Verona in 2030 von einer ständig steigenden Verkehrszunahme auf der Autobahn und deren Auswirkungen auf das Ökosystem Alpen und die angrenzenden Landstriche auszugehen[19].

## **Solidarische Alternativen für Mobilität und sozial-ökologischer Lebensraumgestaltung**

Die Verkehrspolitik zeichnet sich durch eine ungewöhnlich ausgeprägte Diskrepanz

---

zwischen programmatischem Anspruch und tatsächlicher Verkehrsentwicklung aus. Diese Besonderheit erklärt sich teilweise durch die spezifische Verfassung des Politikfelds Verkehr, das viele andere Politikfelder durchzieht und von diesen beeinflusst wird. Das unter umwelt- und sozialpolitischen Gesichtspunkten als rückwärtsgewandtes Fortschreiben von Individualverkehr und Missachtung von flächendeckendem Eisenbahn- und öffentlichem Nahverkehr lässt sich zugegebenermaßen ohne eine weitreichende Veränderung von ökonomischen und politischen Kräfteverhältnissen kaum beheben. Dazu wären linke politische Mehrheitsverhältnisse erforderlich, die konzeptionell eine sozial eingebettete Marktwirtschaft bewirken könnten[20]. Eine dringend gebotene alternative Verkehrspolitik sollte ökologische, soziale Themen und einer regionalspezifischen Wirtschaftsförderung, einer Abnahme von Warenströmen mit hoher Verkehrsbeteiligung einen größeren Raum einnehmen[21].

Verkehr ist ein Zukunftsthema und Feld für soziale Kämpfe – Die Autokonzerne rüsten für eine Verdopplung der Pkw-Zahl und einen gigantischen Flächenbedarf weltweit. Benötigt werden Modelle und regionale Entwicklungskonzepte mit weniger Verkehr, für öffentliche Räume für Menschen, für Bahnen und (Elektro-)Busse statt Autos[22].

Die Mosaik-Linke könnte die notwendige sozial-ökologische Verkehrswende als ein zentrales Transformationsprojekt auf die Agenda setzen. Sie sollte öffentlich sein, mit Zugang für sozial Engagierte, um kollektive Gestaltung und Allgemeinwohlorientierung zu ermöglichen. Die heutigen heterogenen Bürgerinitiativen sind zu unterstützen durch aktive Mitarbeit, um die vielen positiven Ansätze in den Bürgerinitiativen aus der „überall, aber bei mir nicht“- Haltung zu einer gesellschaftlichen Lösung zusammenzuführen.

Die Erarbeitung einer breiten Produktions- und Distributionskritik gegen Umweltzerstörung und die Tonnenideologie des heutigen kapitalistischen Wirtschaftssystems könnte neben den lokalen Protestaktionen gegen Trassenbau und Lärmentwicklung ein gutes Ergebnis sein.

---

[1] RH: Bericht des Rechnungshofes, Bahnprojekt Brenner Basistunnel Wien, 2017

[2] Gutachten: Kritische Stellungnahme zu den Schriftstücken „Entwürfe Grobtrassen“ und „Präsentation Projekthintergründe“ der DB Netze/ÖBB Infra, Juni 2018 bzgl. des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes, Vieregg – Rössler

[3] BMVI: SCAN MED CORRIDOR – Infrastruktur für ein gemeinsames Europa, 2016

[4] Aberle, Gerd: Transportwirtschaft. 2009; Kapital: MEW 25, MEW 20

[5] Altvater, Elmar: Nach 150 Jahren ‚Das Kapital‘ – Kritik der politischen Ökonomie am Plastikstrand“ Zeitschrift Z Sep. 2017; Meyer, Leo: Kapitalismus & Vernichtung der Lebensgrundlagen, April 2018

[6] BVWP: Bundesverkehrswegeplanung 2030, 2016

[7] Bürgerinitiativen: Stellungnahmen zum Nordzulauf Brenner-Tunnel, Juni 2018

[8] Gutachten: Kritische Stellungnahme zu den Schriftstücken „Entwürfe Grobtrassen“ und „Präsentation Projekthintergründe“ der DB Netze/ÖBB Infra, Juni 2018 bzgl. des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes, Vieregg – Rössler; Gutachten:

---

Verkehrsentlastung im bayerischen Inntal - Aufspaltung des Güterzug- und LKW-Verkehrs statt Konzentration auf eine einzige Route, München 2006

[9] Bürgerinitiativen: Stellungnahmen zum Nordzulauf Brenner-Tunnel, Juni 2018

[10] RH: Bericht des Rechnungshofes, Bahnprojekt Brenner Basistunnel Wien, 2017

[11] Gutachten: Kritische Stellungnahme zu den Schriftstücken „Entwürfe Grobtrassen“ und „Präsentation Projekthintergründe“ der DB Netze/ÖBB Infra, Juni 2018 bzgl. des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes, Vieregg - Rössler

[12] Plewe, Dieter: Güterverkehr u. Logistik: Zielkonflikte nachhaltigen Wachstums im Straßen- und Schienenverkehr, 2016

[13] Wolf, Winfried: Eisenbahn und Autowahn, 1992

[14] Weißbuch: EU-Verkehrspolitik, 2011

[15] Gutachten: Kritische Stellungnahme zu den Schriftstücken „Entwürfe Grobtrassen“ und „Präsentation Projekthintergründe“ der DB Netze/ÖBB Infra, Juni 2018 bzgl. des Eisenbahn-Brenner-Nordzulaufes, Vieregg - Rössler

[16] RH: Bericht des Rechnungshofes, Bahnprojekt Brenner Basistunnel Wien, 2017

[17] Bahn für alle: Die GroKo und die zukünftige Bahnpolitik, Sep. 2018 f.

[18] Clausen, Uwe: Verkehrs- und Transportlogistik. 2013; Plewe, Dieter: Güterverkehr u. Logistik: Zielkonflikte nachhaltigen Wachstums im Straßen- und Schienenverkehr, 2016

[19] Bürgerinitiativen: Stellungnahmen zum Nordzulauf Brenner-Tunnel, Juni 2018

[20] Baier, Walter: [Der linke Weg zu einem demokratischen Europa](#), isw report 111, Dez. 2017

[21] Leidig, Sabine: Kapitalistische Güterproduktionspolitik, 2018; Plewe, Dieter: Güterverkehr u. Logistik: Zielkonflikte nachhaltigen Wachstums im Straßen- und Schienenverkehr, 2016; Wolf, Winfried: Eisenbahn und Autowahn, 1992

[22] Wolf, Winfried: [Die Notwendigkeit einer umfassenden Verkehrswende](#), isw report 112/113, April 2018