

Große Anfrage

**der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock, Frau Teubner und der
Fraktion DIE GRÜNEN**

Alpentransitverkehr und seine Auswirkungen auf die Umwelt

Der Transitverkehr hat sich für den Alpenraum in den letzten Jahrzehnten zu einer gewaltigen Belastung entwickelt. Das fortschreitende Bergwaldsterben und die Katastrophen des Sommers 1987 (Gotthard, Veltlin) machen deutlich, wie gravierend die Folgen der Übernutzung und Überbeanspruchung des Alpenraumes sind, an der der Verkehr, insbesondere der Transitverkehr, wesentlichen Anteil hat.

Dabei hat sich der Alpentransitverkehr in den letzten Jahren massiv auf den umweltunverträglichsten Verkehrsbereich, auf den motorisierten Straßenverkehr, verlagert.

Während das Verkehrsaufkommen auf der Schiene stagniert oder gar zurückgeht, hat der Straßenverkehr – sowohl beim Personen- als auch beim Güterverkehr – enorm zugenommen, nicht zuletzt auch aufgrund des Baus zahlreicher neuer Autobahnen und Nationalstraßen. So hat zum Beispiel der Straßengüterverkehr über den Brenner seit der Inbetriebnahme der Brennerautobahn von 2,71 Mio. Tonnen auf 12,67 Mio. Tonnen im Jahr 1985, also auf fast das Fünffache zugenommen.

Die betroffenen Länder, vor allem die Schweiz und Österreich, beginnen sich zu wehren, weil ihnen die Verkehrsbelastung über den Kopf (besser: über den Berg) wächst und weil die ökologischen Folgen dieser Belastung noch gar nicht abzuschätzen sind.

Die Europäische Gemeinschaft, auch die Bundesrepublik Deutschland, wehren sich gegen die „Selbstschutzmaßnahmen“ der Alpenländer. Mit Sanktionsandrohungen versuchen der Bundesminister für Verkehr, das Europäische Parlament, die EG-Kommission und andere, die Schweiz mit ihrer traditionell restriktiveren Straßengüterverkehrspolitik unter Druck zu setzen. Erste bescheidene Versuche Österreichs, den Transitverkehr auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, wurden von der Bundesrepublik Deutschland mit Vergeltungsdrohungen beantwortet.

Dabei kann aber auch die Bundesrepublik Deutschland den Alpenländern keinen Weg aufzeigen, die Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen. Die Verantwortlichen verweisen nur auf

Projekte zum Bau neuer Alpentunnels, die dazu beitragen sollen, mehr Güterverkehr auf der Schiene möglich zu machen. Dabei wird verschwiegen, daß neue Alpentunnels frühestens im Jahr 2010 fertig gebaut sein werden, also in den nächsten 20 Jahren keine Verbesserung der Situation bringen können. Was aber angesichts der ökologischen Situation im Alpenraum dringend notwendig ist, sind kurzfristig wirksame Maßnahmen.

Die Verkehrspolitiker/innen in der Bundesrepublik Deutschland und in der EG müssen begreifen, daß die Alpen ein Landschaftsraum mit wesentlichen ökologischen Funktionen sind und nicht nur ein Verkehrshindernis. Diesem Ziel dient die vorliegende Große Anfrage.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. *Zur bisherigen Entwicklung des Alpentransitverkehrs*
 - 1.1 Wie hat sich der alpenquerende Güterverkehr in den letzten 20 Jahren entwickelt (Zahl der Lkw, Eisenbahnwaggons etc. und Menge der beförderten Güter in Tonnen)
 - a) im Straßenverkehr,
 - b) im Eisenbahnverkehr,
 - c) im Luftverkehr,
 - d) im Seeverkehr¹⁾?
 - 1.2 Wie sah die entsprechende Entwicklung in den einzelnen Relationen aus
 - a) Frankreich – Italien,
 - b) Frankreich – Schweiz – Italien,
 - c) Frankreich – Bundesrepublik Deutschland – Österreich – Italien/Südeuropa,
 - d) Bundesrepublik Deutschland – Schweiz – Italien,
 - e) Bundesrepublik Deutschland – Österreich – Italien,
 - f) Bundesrepublik Deutschland – Österreich – Balkan,und welchen Anteil haben die einzelnen Verkehrsträger in den jeweiligen Relationen? Wie hoch war jeweils der Anteil des kombinierten Verkehrs?
 - 1.3 Welcher Anteil an dem Transitverkehr durch Frankreich und Österreich ist Umwegverkehr, der die Schwerverkehrsabgabe, die 28 Tonnen-Gewichtsgrenze sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lkw in der Schweiz umfährt?

¹⁾ Seeverkehr von Nordeuropa nach Italien/Südeuropa ist auch als alpenquerender Verkehr zu betrachten, da in Überlegungen zum Alpentransitverkehr auch Verlagerungen vom Seeverkehr auf Bahn/Straße und umgekehrt einbezogen werden müssen.

- 1.4 Welcher Anteil am Alpen transitverkehr kommt von bzw. geht zu Mittelmeerhäfen und wird danach bzw. zuvor über die Alpen transportiert, so daß eine Verlagerung auf den Seeverkehr relativ einfach möglich sein müßte? Werden umgekehrt Güter, die für Südeuropa bestimmt sind bzw. aus Südeuropa kommen, über Nordseehäfen verschifft und auf dem Landweg über die Alpen transportiert, und wenn ja, in welcher Menge?
- 1.5 Sind in den Zahlen über die Verkehrsentwicklung bzw. in den Zahlen über die Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger Sprünge erkennbar, die zurückzuführen sind auf die
- a) Eröffnung der Brenner-Autobahn im Jahr 1971,
 - b) Eröffnung der Gotthard-Nationalstraße,
 - c) Fertigstellung der Tauern-Autobahn,
 - d) Fertigstellung bzw. Eröffnung anderer wichtiger Alpenstraßen?

Wie haben sich nach den Erkenntnissen der Bundesregierung die Straßenneubauten in den Alpen in den letzten Jahrzehnten auf das Verkehrsaufkommen bzw. auf die Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger ausgewirkt?

- 1.6 Liegen der Bundesregierung Berechnungen vor über den Kostendeckungsgrad (hinsichtlich der Wegekosten) des Lkw-Alpen transitverkehrs in den einzelnen Alpenländern, wenn ja, welche Berechnungen sind dies im einzelnen und was sind die Ergebnisse, und wenn nein, hält die Bundesregierung solche Rechnungen nicht für sinnvoll (warum) oder aus welchen anderen Gründen wurden solche Rechnungen bisher nicht durchgeführt?
- 1.7 Wie sah die Entwicklung im alpenquerenden Personenverkehr in den letzten 20 Jahren aus, an welchen Straßen haben die stärksten Zunahmen stattgefunden, und hat der Bau neuer Straßen die Zunahme begünstigt? Wie haben sich die Zahlen der alpenquerenden Personenzüge und der Bahnreisenden entwickelt? Zeigen sich signifikante Unterschiede im alpenquerenden Eisenbahnpersonenverkehr zwischen den einzelnen Alpenländern? Liegen der Bundesregierung Zahlen vor über die Aufteilung des alpenquerenden Personenverkehrs (Bahn und Pkw) auf Geschäftsreisende, Langzeiturlauber, Kurzzeit- und Wochenendurlauber, Tagesausflügler und andere? Haben sich zwischen den einzelnen Gruppen in den letzten Jahren Verschiebungen ergeben, und zeigen die verschiedenen Gruppen unterschiedliches Verhalten hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl?

2. *Umweltauswirkungen des Alpen transitverkehrs*

2.1 *Schadstoffemissionen*

- 2.1.1 Welche Zahlen über Schadstoffkonzentrationen in den vom Transitverkehr betroffenen Alpentälern liegen der

- Bundesregierung vor, insbesondere im Wipptal, Reußtal, Ennstal, Tessin, Etschtal und Eisacktal? Wie hoch sind die gemessenen maximalen Halbstunden- bzw. Stundenmittelwerte der Luftbelastung mit Stickoxiden, Schwefeldioxid, Ruß, Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen, Ozon und anderen Luftschadstoffen, und wie hoch ist die mittlere Luftbelastung mit diesen Schadstoffen in den Alpentalern? Wie sieht der jahreszeitliche Verlauf der Schadstoffkonzentrationen in der Luft aus?
- 2.1.2 Welche Grenzwerte gelten in den einzelnen Alpenländern für die Belastung der Luft mit den verschiedenen Luftschadstoffen (Angabe einheitlich in ppb oder mg/m^3 erbeten)? Wie oft dürfen diese Werte in den einzelnen Alpenländern überschritten werden, und wie wird in den einzelnen Alpenländern die Einhaltung der Grenzwerte überwacht? Sind bei den Messungen in der Vergangenheit die Grenzwerte immer eingehalten worden, und wenn nein, wann, wie oft und wo sind Grenzwerte in der Vergangenheit um wieviel überschritten worden? Welche Maßnahmen sind in den einzelnen Alpenländern vorgesehen für den Fall, daß die Schadstoffkonzentrationen in der Luft gewisse (welche) Werte überschreiten?
- 2.1.3 Welche Bodenbelastungen wurden entlang der Alpentransitstrecken ermittelt? Welche Belastung der Böden mit Blei, Cadmium, anderen Schwermetallen oder sonstigen Schadstoffen wurden festgestellt? Welche Grenzwerte gelten in den einzelnen Alpenländern für die Bodenbelastung, und mußten bereits Böden aufgrund ihrer Belastungen aus der landschaftlichen Produktion herausgenommen werden bzw. hinsichtlich der Anbaumöglichkeiten beschränkt werden?
- 2.1.4 Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß Lkw im Alpenraum höhere Schadstoffemissionen haben als im Flachland, und kann die Bundesregierung bestätigen, daß auf Steigungs- und Gefällestrecken der Ausstoß von CO , NO_x , und HC erhöht ist? Trifft es z. B. zu, daß eine Steigung von nur 5 Prozent den CO -Ausstoß um 50 Prozent erhöht²⁾? Kann die Bundesregierung bestätigen, daß bei einer Höhe von 1 000 m über NN der CO -Ausstoß von Lkw um 50 Prozent höher ist als in einer Höhe von 200 m über NN, folgt daraus nicht, daß Lkw in den Alpenländern sehr viel höhere Umwelanforderungen erfüllen müßten als anderswo, und welche Konsequenzen für ihre Verkehrspolitik zieht die Bundesregierung daraus?
- 2.1.5 Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor über das Ausmaß des Waldsterbens in den Alpenländern? Wie hat sich das Waldsterben in den Alpenländern in den letzten Jahrzehnten entwickelt, in welchem Ausmaß und

²⁾ B. Freibauer, Straßenforschung 87, Hrsg. vom Bundesministerium für Bauten und Technik, Wien, 1978

an welchen Stellen entlang der Haupttransitachsen zeigen sich markante, überdurchschnittlich hohe Waldschadensraten, und liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor über sonstige schadstoffbedingte Vegetationsschäden in den Alpenländern bzw. entlang der Transitverkehrsachsen?

- 2.1.6 Welcher Anteil der festgestellten Schadstoffkonzentrationen in der Luft bzw. im Boden läßt sich auf den Verkehr zurückführen? Welchen Anteil an den Emissionen hat der Transitverkehr, wie verteilen sich die Schadstoffemissionen des Transitverkehrs auf Personen- und Gütertransit, und wie stark könnten die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen des Verkehrs durch ein Tempolimit reduziert werden?

2.2 *Lärmemissionen*

- 2.2.1 Trifft es zu, daß bei gleicher Verkehrsbelastung die Lärmemissionen in Alpentälern bedeutend höher sind als in ebenem Gelände, das verlärmte Gebiet wesentlich größer ist, und läßt sich dieser Effekt der erhöhten Lärmbelastung quantifizieren?

- 2.2.2 Welche Lärmwerte sind in Ortschaften entlang der Haupttransitachsen gemessen worden? Wie ist die Lärmbelastung tagsüber und in der Nacht, der jahreszeitliche Verlauf der verkehrsbedingten Lärmbelastungen, und um wieviel wären die jeweiligen Werte niedriger, wenn der derzeitige Alpen transitverkehr nicht stattfinden würde?

- 2.2.3 Wie groß ist die verlärmte Fläche in den einzelnen Alpenländern und wie viele Menschen leben in verlärmten Zonen, wenn als Grenzwerte zur Definition einer verlärmten Zone festgelegt werden

- a) 62 dB(A) tagsüber / 55 dB(A) nachts,
- b) 55 dB(A) tagsüber / 45 dB(A) nachts³⁾?

- 2.2.4 Welche Untersuchungen über Gesundheitsschäden durch Lärmbelastungen sind der Bundesregierung bekannt, und liegen konkrete Angaben vor über lärmbedingte Gesundheitsschäden bei den Anwohner/innen der Hauptalpen transitstraßen?

2.3 *Flächenverbrauch*

- 2.3.1 Welchen Anteil an der Gesamtfläche haben die Verkehrswege in den Alpenländern, und welcher Anteil davon entfällt wiederum auf die Transitstrecken? Wie sieht dabei der Flächenverbrauch für die einzelnen Verkehrsträger aus?

- 2.3.2 In den Alpen ist nur ein relativ geringer Teil der Fläche nutzbar für Besiedelung, Landwirtschaft u. ä.; Verkehrswege schränken die nutzbare Fläche weiter ein.

³⁾ Lärmgrenzwerte des Bundesverwaltungsgerichtsurteils vom 22. Mai 1987 Az. 4 C 33–35/1983

Welchen Anteil an der nutzbaren Fläche nimmt die Verkehrsinfrastruktur in den vom Transitverkehr belasteten Alpentälern ein? Wie hoch ist z.B. der Anteil an vom Verkehr in Anspruch genommenen nutzbaren Flächen im Talgrund im Schweizer Kanton Uri?

3. *Auswirkungen der in der Schweiz geltenden Einschränkungen*

3.1 Wie haben die in der Schweiz geltenden Einschränkungen für den Schwerlastverkehr die Verkehrsträgerwahl beeinflusst, und wieviel Verkehr konnte damit von der Straße auf die Schiene tatsächlich verlagert werden? Überwiegen die auf die Schiene verlagerten Transporte und deren nunmehr verminderte negative Umweltauswirkungen die durch Umwegverkehr zusätzlich gefahrenen Tonnenkilometer und deren Umweltbelastungen?

3.2 Wie würde die Verkehrsträgerwahl beeinflusst werden, wenn die Schweiz auf Druck der Bundesrepublik Deutschland und der EG gezwungen würde, die in der Schweiz geltenden Restriktionen für den Straßengüterverkehr (28 t – Gewichtsbeschränkung, Schwerverkehrsabgabe, Nacht- und Sonntagsfahrverbot) zu lockern oder aufzuheben, und welche Umweltauswirkungen hätte das?

3.3 Wie würden sich das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl im alpenquerenden Güterverkehr ändern, wenn alle Alpenländer die gleichen restriktiven Regelungen einführen würden, die heute schon in der Schweiz gelten, und welche Umweltauswirkungen (Lärm, Schadstoffe) hätte das?

3.4 Wie steht die Bundesregierung zu der vom Europäischen Parlament beschlossenen „Erpressung“ der Schweiz, wonach Schweizer Lkw auf EG-Straßen künftig nur noch mit einem Gesamtgewicht von max. 28 t geduldet werden sollen, wenn die Schweiz ihrerseits nicht einen Straßenkorridor einrichtet, auf dem Lkw mit einem Gesamtgewicht von 40 t fahren dürfen, und welche Haltung hat die Bundesregierung in Gesprächen auf EG-Ebene zu derartigen Vergeltungsandrohungen eingenommen?

4. *Transitverkehrspolitik in Österreich*

4.1 Welche Erfolge hat Österreich erzielt mit seinen Versuchen, bescheidende Restriktionen für den Straßengüterverkehr einzuführen? Muß aus dem relativ geringen Erfolg des Nacht-Tempolimits und des Versuchs zur Abschaffung der Gewichtstoleranzen nicht geschlossen werden, daß nur ein umfassender Maßnahmenkatalog wie in der Schweiz echte Verlagerungen bringt?

4.2 Wie hat sich die Bundesregierung gegenüber Österreich verhalten, als dieses 1987 keine Toleranzen bei dem dort geltenden 38 t-Gewichtslimit mehr hinnehmen wollte,

und warum war die Bundesregierung nicht bereit, die österreichischen Maßnahmen zu unterstützen und damit dazu beizutragen, daß die Belastungen durch den Straßengüterverkehr in Österreich, besonders in Tirol, gemildert werden?

5. *Prognosen über die weitere Entwicklung des alpenquerenden Verkehrs*

5.1 Welche Prognosen für das zukünftige Wachstum des alpenquerenden Verkehrs (Personen- und Güterverkehr) liegen der Bundesregierung vor, zu welchen Ergebnissen kommen diese, und wie wird die Zunahme in den einzelnen Alpenländern bzw. an den Hauptalpenüberquerungen aussehen? Welche Zunahme wird alleine die Verwirklichung des EG-Binnenmarktes und die damit verbundene Deregulierung des Straßengüterverkehrs nach sich ziehen?

5.2 Trifft es zu, daß das prognostizierte Wachstum mit dem derzeitigen Eisenbahn- und Straßennetz nicht zu bewältigen ist, so daß daraus der Schluß gezogen werden muß, daß die derzeit diskutierten neuen Eisenbahnbasistunnels in Österreich und in der Schweiz nicht einer echten Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene dienen, sondern nur den Zweck haben, politisch gewolltes Wachstum im alpenquerenden Güterverkehr zu ermöglichen?

5.3 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Verkehrsmenge nach den derzeitigen Prognosen so stark ansteigt, daß auch nach Fertigstellung einer Neuen Eisenbahn-Alpentransversale im Jahre 2010 der Straßenverkehr allenfalls auf das heutige unzumutbare Niveau zurückgeführt werden kann, so daß nach den heute vorliegenden Konzepten die derzeitige Verkehrssituation nie verbessert werden wird?

6. *Planungen für Baumaßnahmen*

6.1 *Straßenplanungen*

6.1.1 Hält die Bundesregierung neue Straßenbaumaßnahmen für den alpenquerenden Verkehr für wünschenswert bzw. für erforderlich, und wenn ja, welche?

6.1.2 Welche Straßenbaumaßnahmen für den alpenquerenden Verkehr werden derzeit geplant, und wann soll jeweils mit dem Bau begonnen werden?

6.1.3 Aus welchen Gründen soll die Autobahn A 7 nach wie vor vierspurig bis an die österreichische Grenze gebaut werden, obwohl der Grenzübergangstunnel südlich von Füssen und die Weiterführung der Straße in Österreich gemäß staatsvertraglicher Regelung nur zweispurig gebaut werden sollen und Österreich die Abfertigungskapazitäten an der Grenze auf die Kapazität einer zweispurigen Straße begrenzen will? Wäre angesichts der

Festlegungen im Staatsvertrag nicht eigentlich ein Rückbau der A 7 südlich des Autobahnkreuzes Kempten auf eine zweispurige Straße sowie eine Reduzierung der Planungen für den noch nicht gebauten Teil auf zwei Spuren erforderlich?

- 6.1.4 Wie begegnet die Bundesregierung dem Vorwurf, die Bundesrepublik Deutschland wolle durch Schaffung von Fakten an der A 7 eine neue Transitachse durch Österreich erzwingen, indem der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland vorsätzlich dorthin gelenkt wird, wo das Land Tirol auf keinen Fall eine neue Transitstrecke haben will?
- 6.1.5 Wie steht die Bundesregierung zu den Planungen der Tiroler Landesregierung, mit ordnungspolitischen Maßnahmen den Lkw-Verkehr auf der Fernpaßroute auf den Stand von 1985 zu begrenzen?
- 6.2 *Derzeit laufende Eisenbahnausbaumaßnahmen*
- 6.2.1 Welche Transportkapazitäten im Güterverkehr bestehen zum jetzigen Zeitpunkt auf den bestehenden Eisenbahn-Alpentransitstrecken?
- 6.2.2 Wie wird sich die Kapazität der Brenner-Eisenbahnstrecke nach Fertigstellung der derzeit laufenden Ausbaumaßnahmen (voraussichtlich im Jahr 1992) erhöhen?
- 6.2.3 Wie wird sich die Kapazität der Lötschberg-Simplon-Bahn nach Fertigstellung der Doppelspur auf der Lötschbergbahn (voraussichtlich im Jahr 1993) erhöhen?
- 6.2.4 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß mit Abschluß der Ausbauarbeiten an der Brennerbahn und an der Lötschbergbahn genügend Eisenbahn-Transportkapazitäten zur Verfügung stehen, daß theoretisch der gesamte alpenquerende Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden könnte?
- 6.2.5 Rechnet die Bundesregierung damit, daß die nach Abschluß der derzeitigen Ausbaumaßnahmen zur Verfügung stehenden zusätzlichen Kapazitäten im Eisenbahn-Güterverkehr auch ausgeschöpft werden, und was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um die dann mögliche Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene auch zu erzwingen? Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung, daß nach Fertigstellung der Eisenbahn-Ausbaumaßnahmen die Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz bzw. die Lkw-Mautgebühren am Brenner so lange zu erhöhen sind, bis die Eisenbahn-Kapazitäten im alpenquerenden Güterverkehr voll ausgeschöpft werden?
- 6.2.6 Welche Kapazitätssteigerungen wären am Gotthard durch Ausbaumaßnahmen kurzfristig zu erreichen?
- 6.2.7 Welche Kapazitätssteigerungen könnten auf den bestehenden alpenquerenden Eisenbahnlinien durch kurzfristige organisatorische Maßnahmen wie längere Züge,

raschere Zollabfertigung u. a. erreicht werden, und treffen Berichte zu, wonach im Huckepackverkehr durch die Schweiz innerhalb kurzer Zeit die Anzahl der Zugpaare von 15 auf 50 erhöht werden könnte?

- 6.2.8 Welche Kapazitäten stehen im alpenquerenden Eisenbahn-Güterverkehr von und nach Jugoslawien/Griechenland/Türkei zur Verfügung, welche Ausbaumaßnahmen sind in den nächsten Jahren vorgesehen, und wie wird sich die zur Verfügung stehende Kapazität entwickeln?

6.3 *Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)*

- 6.3.1 Trifft es zu, daß eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in Österreich und/oder in der Schweiz frühestens im Jahr 2010 zur Verfügung stehen kann, so daß daraus der Schluß gezogen werden muß, daß diejenigen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Alpen transit nur auf die NEAT setzen, die derzeit bestehenden, z. T. chaotischen Verhältnisse in den nächsten 20 Jahren nicht verändern wollen?

- 6.3.2 Teil die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß es angesichts kurzfristig erreichbarer Kapazitätssteigerungen auf den bestehenden Eisenbahn-Alpen transitstrecken eher einer konsequenten Verkehrspolitik als neuer Großbauprojekte bedarf?

- 6.3.3 Wie steht die Bundesregierung zu der in der Schweiz geplanten NEAT, hat sich die Bundesregierung grundsätzlich zur NEAT geäußert, und hat sich die Bundesregierung bereits für oder gegen eine bestimmte Variante (Lötschberg/Simplon, Gotthard Ypsilon, Splügen 1 oder Splügen 2) ausgesprochen?

- 6.3.4 Wie steht die Bundesregierung zu den Plänen eines neuen Eisenbahntunnels am Brenner, hat sich die Bundesregierung bereits auf eine bestimmte Variante (Basis-tunnel, Scheiteltunnel) festgelegt, und wenn ja, auf welche?

- 6.3.5 Eine Verwirklichung der NEAT würde auch in der Bundesrepublik Deutschland infrastrukturelle Maßnahmen an den Zulaufstrecken, Verladeeinrichtungen, etc. erfordern.

Welche Eisenbahn-Ausbaumaßnahmen würden bei Verwirklichung der verschiedenen Varianten der NEAT nach den Planungen der Bundesregierung bzw. der Deutschen Bundesbahn im Bereich der Bundesbahn durchgeführt werden? Wäre die Finanzierung solcher Ausbaumaßnahmen überhaupt gesichert, und mit welcher notwendigen Investitionssumme rechnen Bundesregierung bzw. Bundesbahn für Ausbaumaßnahmen im Bereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Alpen transitverkehr?

6.3.6 Sind für den Eisenbahngüteralpentransit weitere Verladeeinrichtungen, insbesondere für den kombinierten Verkehr (Containerverkehr) geplant? Wenn ja, wo, und wann werden diese fertiggestellt sein und in Betrieb genommen werden?

7. *Sofortmaßnahmen*

7.1 Welche Sofortmaßnahmen hält die Bundesregierung für möglich und erforderlich zur Entlastung des Alpenraums von den (Transit-)verkehrsbedingten Belastungen?

7.2 Hält die Bundesregierung eine Ausweitung bestehender Nacht- und Sonntagsfahrverbote für Lkw für möglich? Würde die Bundesregierung derartige Maßnahmen befürworten, und wenn nein, warum nicht?

7.3 Hält die Bundesregierung die Einführung einer europaweiten, leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe nach dem Territorialitätsprinzip für möglich, und teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß damit die Alpenländer ein wirkungsvolles Instrumentarium hätten zur Verteuerung des Straßengüterverkehrs? Wie hat sich die Bundesregierung in Gesprächen und Verhandlungen auf EG-Ebene geäußert zu einer fahrleistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe nach dem Territorialitätsprinzip, und von welchen EG-Ländern wird eine derartige Forderung unterstützt, von welchen EG-Ländern wird eine solche Forderung abgelehnt?

7.4 Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, zur Verbesserung der Situation in den Alpen sofort wirksame ordnungspolitische Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehr auf die Schiene zu ergreifen?

7.5 Hält die Bundesregierung eine Verringerung der zulässigen Gesamtgewichte der Lkw im Alpentransit für eine geeignete Maßnahme, um die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen zu verbessern?

7.6 Hält die Bundesregierung die Einführung bzw. die Verschärfung bestehender Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Alpen für ein geeignetes Mittel, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu verringern, und wenn nein, warum nicht?

7.7 Was gedenkt die Bundesregierung kurzfristig zu einer Verringerung der verkehrsbedingten Beeinträchtigung der Alpen beizutragen?

Bonn, den 28. Februar 1989

Weiss (München)

Frau Rock

Frau Teubner

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Oesterle-Schwerin, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

