

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock,
Frau Teubner und der Fraktion DIE GRÜNEN**
— Drucksache 11/4099 —

Alpentransitverkehr und seine Auswirkungen auf die Umwelt

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 12. Juli 1989 – A 11/00.02.13 – die Große Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Der Alpenraum stellt neben dem Wattenmeer das größte zusammenhängende, noch weitgehend natürliche Ökosystem in Europa dar. Für den Naturhaushalt, insbesondere für den Wasserhaushalt und das Klima, kommt ihm europaweit überragende Bedeutung zu. Besondere Schutzfunktionen erfüllen die Bergwälder, die regulierend auf den Wasserhaushalt und das Klima wirken sowie Lawinen- und Erosionsschutz bieten. Die Alpen sind in weiten Teilen auch ein noch intakter natürlicher Lebensraum für eine Vielzahl bedrohter Pflanzen und Tiere.

Darüber hinaus ist der Alpenraum ein Ökosystem, das auf Veränderungen durch den Menschen hochsensibel reagiert. Schutz und Erhaltung des Alpenraumes mit seinen natürlichen und ökologischen Strukturen und Besonderheiten sind nach Meinung der Bundesregierung über nationale Grenzen hinaus gemeinsame Aufgabe aller Alpenstaaten.

In der Vergangenheit sind bedeutende Anstrengungen unternommen worden, um Schäden für die Alpen zu vermeiden oder in Grenzen zu halten. Mit Blick auf die zunehmende Bedrohung reichen die bisherigen Anstrengungen aber nicht aus. Vielmehr ist es notwendig, mit allen Alpenstaaten gemeinsam eine neue Grundlage für den dauerhaften Schutz der Alpen zu schaffen. In einer für den Herbst 1989 vorgesehenen Ministerkonferenz der für die Umwelt zuständigen Minister der Alpenstaaten sollen die

Elemente für internationale Verpflichtungen zum Schutz der Alpen festgelegt werden.

Ökologische Belastungen der Alpen durch den Verkehr sind unbestreitbar. Die vorliegende Große Anfrage gibt Gelegenheit, die sich daraus ergebenden Probleme aufzuzeigen und eine Bilanz des Erreichten sowie der angestrebten Ziele vorzulegen.

Für einen Großteil der Fragen, die sich auf Erkenntnisse und Daten aus den Alpenländern Österreich, Schweiz, Frankreich, Italien und Jugoslawien beziehen, ist die Bundesregierung allerdings nicht der richtige Adressat. Weder liegen der Bundesregierung die zu einer Beantwortung erforderlichen umfassenden Fremdinformationen aus dem Ausland vor, noch wäre ihr eine abgewogene Bewertung im einzelnen möglich.

Mit dieser Einschränkung werden die Fragen wie folgt beantwortet:

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⁾?

Die zahlenmäßige Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs ist in Tabelle 1, die Anzahl der Fahrten im Straßengüterverkehr der Bundesrepublik Deutschland 1970 bis 1987 mit ausgewählten Ländern in Tabelle 2 dargestellt*).

Tabelle 1: Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs
– 1 000 t –

a) Grenzüberschreitender Güterverkehr der Bundesrepublik
Deutschland mit ausgewählten Ländern
1970 bis 1987

Verkehrszweig	1970	1980	1987
mit Italien			
Eisenbahn	6 843	7 305	7 938
Straße	2 075	10 419	13 814
Binnenschiff	–	–	–
Seeschiff	1 849	499	686
Luft	13	9	7
Zusammen	10 780	18 232	22 445

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.

^{*)} Der Verkehr mit Seeschiffen ist deshalb mit aufgeführt, weil er zwar nicht geographisch, aber von seiner Funktion her ebenfalls Alpentransit darstellt.

	(noch Tabelle 1)		
	mit Balkanländern ¹⁾		
Eisenbahn	1 615	2 488	1 125
Straße	290	1 333	2 574
Binnenschiff	812	438	751
Seeschiff	1 393	1 873	2 740
Luft	6	15	22
Zusammen	4 116	6 147	7 212
	mit Iran/Irak		
Eisenbahn	—	—	—
Straße	16	286	170
Binnenschiff	—	—	—
Seeschiff	2 800	4 095	365
Luft	2	6	18
Zusammen	2 818	4 387	553
	ausgewählte Länder insgesamt		
Eisenbahn	8 458	9 793	9 063
Straße	2 381	12 038	16 558
Binnenschiff	812	438	751
Seeschiff	6 042	6 467	3 791
Luft	21	30	47
Insgesamt	17 714	28 766	30 210

¹⁾ Jugoslawien, Albanien, Griechenland, Türkei, Rumänien, Bulgarien

b) Durchgangsverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland
nach ausgewählten Ländern
1970 bis 1987

Verkehrszweig	1970	1980	1987
	mit Italien		
Eisenbahn	—	—	2 091
Straße	304	1 863	3 308
Zusammen	—	—	5 399
	mit Balkanländern		
Eisenbahn	—	—	211
Straße	118 ²⁾	580 ²⁾	1 429
Zusammen	—	—	1 640
	mit Iran/Irak		
Eisenbahn	—	—	—
Straße	7	121	84
Zusammen	7	121	84
	ausgewählte Länder insgesamt		
Eisenbahn	—	—	2 301
Straße	430 ²⁾	2 563 ²⁾	4 822
Zusammen	—	—	7 123

²⁾ ohne Albanien

(noch Tabelle 1)

c) Grenzüberschreitender Güterverkehr der Benelux-Staaten
mit Italien 1970 bis 1986

Verkehrszweig	1970	1981	1986
Eisenbahn	1 904	3 009	3 282
Straße	846 ³⁾	.	3 617
Seeschiff	.	6 048	.
Zusammen	.	.	.

³⁾ ohne Luxemburgd) Grenzüberschreitender Güterverkehr Frankreichs mit Italien
1970 bis 1986

Verkehrszweig	1970	1981	1986
Eisenbahn	7 322	9 533	7 999
Straße	2 261	.	6 470
Seeschiff	.	11 466	.
Zusammen	.	.	.

Quelle: Statistisches Bundesamt, SAEG

Tabelle 2: Anzahl der Fahrten im Straßengüterverkehr der Bundesrepublik Deutschland
1970 bis 1987 mit ausgewählten Ländern

a) Grenzüberschreitender Verkehr

Jahr	Italien Aus- ¹⁾ Ein- fahrten		Balkan Aus- ¹⁾ Ein- fahrten		Iran/Irak Aus- ¹⁾ Ein- fahrten		zusammen Aus- ¹⁾ Ein- fahrten	
1970	42 653	90 542	11 453	20 144s	4 064s	230s	58 170	110 916
1980	263 975	360 791	43 682	61 549	7 931	851	315 588	423 191
1987	371 729	474 171	77 314	113 621	8 252	1 799	457 295	589 591

¹⁾ mit Ladung (ohne Ladung nicht erfaßt)

s = geschätzt

b) Durchgangsverkehr

Jahr	Italien nach aus		Balkan nach aus		Iran/Irak nach aus		zusammen nach aus	
1970	12 206	8 280	5 382 ²⁾	4 961 ²⁾	454	217	18 042	13 458
1980	68 166	50 427	21 302 ²⁾	19 260 ²⁾	6 757	424	96 225	70 111
1987	113 892	91 712	54 726	48 802	4 266	726	172 884	141 240

²⁾ ohne Albanien

Quelle: Statistisches Bundesamt

- 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?

Auf die Antwort zu Frage 1.1 wird Bezug genommen. Wegen des Umfangs weitergehender Angaben wird auf die von den Statistischen Zentralämtern herausgegebenen Statistischen Jahrbücher verwiesen.

- 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?

Österreich schätzt den Anteil des Umwegverkehrs am Transitverkehr über die Brenner-Autobahn auf 40 Prozent.

Der Anteil des Umwegverkehrs aus der Bundesrepublik Deutschland am Transit durch Frankreich nach Italien ist nicht bekannt, dürfte aber unbedeutend sein.

- 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?

Eine Aussage zum Anteil des alpenquerenden Güterverkehrs, der von den Mittelmeerhäfen kommt oder zu den Mittelmeerhäfen führt, ist mit den dem Statistischen Bundesamt vorliegenden Statistiken nicht möglich.

- 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?

Die verfügbaren Daten lassen eindeutige, der Eröffnung der genannten Straßen zuzuordnende Sprünge nicht erkennen.

Im übrigen wird auf die statistischen Angaben unter Frage 1.1 hingewiesen.

- 1.6 Liegen der Bundesregierung Berechnungen vor über den Kostendeckungsgrad (hinsichtlich der Wegekosten) des Lkw-Alpentransitverkehrs 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?

Nein. Die Gründe, warum die einzelnen Länder bisher keine solchen Rechnungen durchgeführt haben, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

- 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?

Die über den alpenquerenden Personenverkehr vorliegenden Daten sind nur bedingt aussagefähig. Die Statistik des grenzüberschreitenden Reiseverkehrs erfaßt lediglich die an den Grenzübergängen zur Schweiz und nach Österreich gezählten Einreisenden, enthält aber keine Angaben über die Zahl der Transitreisenden.

Tabelle: Einreisen nach ausgewählten Grenzübergangsstellen

	Deutsch-schweizerische Grenze	Deutsch-österreichische Grenze
	– in 1 000 –	
1970	68 204	74 135
1980	93 781	93 780
1987	78 841	115 728

Quelle: Statistisches Bundesamt

Die nachfolgende Tabelle enthält Angaben über den Eisenbahnpersonenverkehr der EG-Mitgliedstaaten mit Italien. Eine Aufteilung in Geschäftsreisende, Langzeiturlauber usw. ist nicht möglich.

Tabelle: Grenzüberschreitender Personenverkehr im Eisenbahnverkehr mit Italien 1982 bis 1985

	1982	1985
	– in 1 000 –	
	nach Italien	
aus Bundesrepublik		
Deutschland	1 051	896
Frankreich	1 757	1 739
Belgien	181	155
Luxemburg	23	19
Großbritannien	82	51
Irland	1	0
Dänemark	13	8
Zusammen	3 108	2 868
	aus Italien	
nach Bundesrepublik		
Deutschland	1 033	852
Frankreich	1 696	1 692
Belgien	172	141
Luxemburg	22	18
Großbritannien	75	47
Irland	0	0
Dänemark	12	9
Zusammen	3 010	2 759

Quelle: SAEG

Aus Verkehrserhebungen, die in den Jahren 1971/72 und 1986/87 zur Erfassung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Pkw/Busen durchgeführt wurden, konnten hinsichtlich des Verkehrs nach Italien, Jugoslawien und Griechenland (alpenquerender Verkehr) zusammenfassend folgende Informationen abgeleitet werden:

- Im Jahre 1987 überquerten ca. 280 Mio. Personen in ca. 110 Mio. Pkw/Bussen die Grenzen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich bzw. Schweiz im Ein-, Aus- und Durchreiseverkehr.
- Von den o.g. insgesamt registrierten Reisenden fuhren ca. 13,5 Mio. nach Italien, Jugoslawien und Griechenland bzw. kehrten von dort zurück:
 - 11 Mio. Reisende mit Quellen/Zielen in der Bundesrepublik Deutschland,
 - 2,5 Mio. Reisende mit Quellen/Zielen in den übrigen westeuropäischen Ländern (Durchgangsverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland nach Italien, Jugoslawien und Griechenland).
- Die 13,5 Mio. alpenquerenden Reisenden teilen sich hinsichtlich der Reisezwecke wie folgt auf:
 - 1,4 Mio. (10 %) Geschäftsreisen,
 - 2,3 Mio. (17 %) Erholungs-/Kurzurlaubsreisen,
 - 9,8 Mio. (73 %) Urlaubsreisen mit einer Dauer von mehr als 5 Tagen.

- Im Zeitraum zwischen 1971/72 und 1986/87 hat sich der Umfang des alpenquerenden Verkehrs um ca. 80 Prozent erhöht; die größten Zuwächse sind beim Geschäfts- und Dienstreiseverkehr zu verzeichnen (ca. + 200 Prozent).

2. *Umweltauswirkungen des Alpentransitverkehrs*

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 Alpentälern? Wie sieht der jahreszeitliche Verlauf der Schadstoffkonzentrationen in der Luft aus?

Der Bundesregierung liegen zu diesen Fragen über Schadstoffkonzentrationen auf lokaler Ebene keine Informationen vor.

- 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?

Eine Ermittlung der in den einzelnen Alpenländern z. Z. geltenden Immissionsgrenzwerte und weiterer immissionsschutzrechtlicher Randbedingungen ist kurzfristig nicht möglich.

Erfahrungsberichte über den Vollzug von Umweltrecht und konkrete Meßdaten aus diesen Staaten liegen der Bundesregierung nicht vor.

- 2.1.3 Welche Bodenbelastungen wurden entlang der Alpentransitstrecken ermittelt? Welche Belastung der Böden mit Blei, Cadmium, anderen Schwermetallen oder sonstigen Schadstoffen wurde festgestellt? Welche Grenzwerte gelten in den einzelnen Alpenländern für die Bodenbelastung, und mußten bereits Böden aufgrund ihrer Belastungen aus der landwirtschaftlichen Produktion herausgenommen werden bzw. hinsichtlich der Anbaumöglichkeiten beschränkt werden?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob entlang der Alpentransitstrecken Bodenbelastungen ermittelt wurden. Sie kann daher auch nicht darüber Auskunft geben, welche Belastungen der Böden mit Blei, Cadmium, anderen Schwermetallen oder sonstigen Schadstoffen festgestellt wurden. Die Bundesregierung geht allerdings davon aus, daß sich die Schadstoffbelastung nicht

grundsätzlich von den Befunden unterscheidet, die für Straßen in der Bundesrepublik Deutschland ermittelt wurden. Darüber wurde in der BT-Drucksache 11/4002 berichtet. Durch die modifizierte Immissionssituation in Tallagen, längere Schneebedeckung und höheren Niederschlag sowie andere Abflußverhältnisse können die Ergebnisse allerdings im einzelnen abweichen.

In den einzelnen Alpenländern bestehen unterschiedliche quantitative Standards für die Bodenbelastung. Richtwerte über den Schadstoffgehalt von Böden mit dem Ziel der Erhaltung der allgemeinen Bodenfruchtbarkeit gelten nur in der Schweiz. In der schweizerischen Verordnung über Schadstoffe im Boden vom 9. Juni 1986 werden für eine Reihe von Schadstoffen Richtwerte für den Totalgehalt und für den löslichen Gehalt festgelegt, bei deren Überschreiten die Kantone verpflichtet sind, Maßnahmen zu ergreifen, um weitere Belastungen zu verhüten.

In den EG-Mitgliedsländern Italien und Frankreich bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung keine allgemeinen Bodengrenzwerke zur Erhaltung der Bodenfruchtbarkeit. Auch in Österreich gibt es keine einheitlichen Richt- oder Grenzwerte für die Beurteilung der Schadstoffkonzentration in Böden.

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob längs der Alpentransitstrecken landwirtschaftlich genutzte Flächen wegen des Schadstoffgehaltes ihrer Böden aus der landwirtschaftlichen Produktion herausgenommen oder 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 Gefällestecken 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 1000 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 Umweltanforderungen erfüllen müßten als anderswo, und welche Konsequenzen für ihre Verkehrspolitik zieht die Bundesregierung daraus?

Steigungs- und Gefällestecken beeinflussen die Schadstoffemissionen von Lkw insoweit, als dadurch mehr bzw. weniger Leistung vom Motor abgefordert wird. Bei einer Bergfahrt findet eine größere Leistungsaufnahme statt. Damit steigen auch die Schadstoffemissionen, insbesondere von NO_x. Inwieweit diese Mehrmissionen an Gefällestecken wieder ausgeglichen werden, hängt davon ab, ob die Fahrzeuge mit dem Motor bremsen oder zusätzlich beschleunigen. Im Mittel ist davon auszugehen, daß die Schadstoffemissionen des Lkw-Verkehrs im Bergland eher höher sind als im Flachland.

Die Höhe über dem Meeresspiegel hat Auswirkungen auf die CO- und HC-Emissionen, nicht jedoch auf die NO_x-Emissionen. Zwar gibt es in Europa keine Meßergebnisse hierüber, aus US-amerika-

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

nischen Emissionsfaktoren, die nicht ohne weiteres auf Europa übertragen werden können, kann jedoch ein wesentlicher Anstieg der CO- und HC-Emissionen beim Übergang von Meereshöhe auf ca. 1 600 m über NN abgeleitet werden.

- 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 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?

1. Im bayerischen Alpenraum haben sich die neuartigen Waldschäden seit 1984 wie folgt entwickelt:

	ohne Schäden (Schadstufe 0)	schwache Schäden (Schadstufe 1)	mittelstarke Schäden (Schadstufe 2)	starke Schäden mit einzelnen abgestorbenen Bäumen (Schadstufe 3+4)
1984	38 %	28 %	29 %	5 %
1985	22 %	25 %	45 %	8 %
1986	20 %	30 %	45 %	5 %
1988	29 %	41 %	27 %	3 %

Nach einer Verschlechterung von 1984 auf 1985 ist 1988 gegenüber 1986 eine deutliche Verbesserung der Situation nach den Ergebnissen der Waldschadensaufnahmen festzustellen (für 1987 liegen aufgrund einer verminderten Stichprobendichte keine repräsentativen Ergebnisse für die Region der Alpen vor).

Ein flächiges Absterben von Bergwaldbeständen konnte im bayerischen Alpenraum bislang nicht festgestellt werden. Allerdings zeigen einzelne Waldbestände (häufig auf Schutzwaldstandorten) zahlreiche absterbende und abgestorbene Einzelbäume, die Hinweise auf das Maß der Gefährdung der Bergwälder geben.

2. Für Österreich liegen Zahlen aus den Waldzustandsinventuren von 1985 bis 1988 vor:

	ohne (über das natürliche Ausmaß hinausgehende) Kronenverlichtungen	schwache Kronenverlichtungen	mittlere und starke Kronenverlichtungen	abgestorben
1985	84 %	22 %	4 %	– %
1986	63 %	32 %	5 %	0,08 %
1987	66,5 %	30 %	3,5 %	0,08 %
1988	71,2 %	25,2 %	3,3 %	0,3 % abgestorben seit 1985)

In Österreich ist die Schadensentwicklung ähnlich wie in Bayern zu beurteilen, nämlich als eine Verbesserung der Situation seit 1986.

Zu den Ergebnissen aus der österreichischen Waldzustandsinventur ist anzumerken, daß Kronenverlichtungen bis etwa 20 Prozent in Österreich noch als natürlich eingestuft werden. In der Bundesrepublik Deutschland werden hingegen Bäume mit Kronenverlichtungen von mehr als 10 Prozent (bis 25 Prozent) bereits als „schwach geschädigt“ angesprochen. Am ehesten vergleichbar sind die österreichischen Ergebnisse mit den Werten der mittelstarken und starken Schäden (Schadstufen 2 bis 4) in den bayerischen Alpen.

3. Für die Schweiz liegen Zahlen für die sogenannten Berggebiete aus den Sanasilva-Inventuren von 1985 bis 1988 vor:

	ohne Schäden (Schadstufe 0)	schwache Schäden (Schadstufe 1)	mittelstarke Schäden (Schadstufe 2)	starke Schäden und abgestorben (Schadstufe 3+4)
1985	58 %	31 %	8 %	3 %
1986	44 %	39 %	14 %	3 %
1987	40 %	43 %	14 %	3 %
1988	49 %	35 %	13 %	3 %

In der Schweiz ist eine Verbesserung nach den vorstehenden Zahlen von 1987 zu 1988 festzustellen.

4. In erheblichen Teilen des Inntals treten markante Waldschäden auf. Ob hier ein Zusammenhang mit dem Transitverkehr besteht, ist schwer zu beurteilen, da auch in anderen Alpentälern ähnliche Schäden festzustellen sind.

- 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?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Lärmemissionen unterscheiden sich bei gleicher Verkehrsbelastung nicht spürbar von denjenigen im ebenen Gelände. Die Lärmimmissionen (Lärmbelastung) können in sehr engen und tief

eingeschnittenen Tälern bei ungünstigen Lageverhältnissen von Straße und Siedlung allerdings höher als üblich ausfallen, wobei die Mehrbelastungen im allgemeinen unerheblich sein dürften

- 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⁾?

Lärmmessungen an Transitachsen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Die Lärmbelastung ist u. a. abhängig von der Verkehrsstärke, der Verkehrszusammensetzung, der Verkehrsgeschwindigkeit und den jeweiligen topographischen Gegebenheiten.

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

Der Bundesregierung liegen zahlreiche Untersuchungen aus dem In- und Ausland vor, die sich mit gesundheitlichen Aspekten der Auswirkungen des Straßenverkehrslärms befassen. Sie sind im „Informations- und Dokumentationssystem Umwelt“ des Umweltbundesamtes erfaßt und damit der interessierten Fachöffentlichkeit zugänglich.

Die Bundesregierung schenkt den Forschungsergebnissen, die z. B. auf die Zusammenhänge zwischen andauernden starken Lärmbelastungen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen hindeuten, große Aufmerksamkeit. Sie fördert im Rahmen des Umweltforschungsplanes mehrere Studien, die weiteren Aufschluß über derartige Zusammenhänge und ihre volksgesundheitliche Bedeutung bringen sollen:

FZK 1050 1111

„Lübecker Bluthochdruckstudie-Erhebungen über Verkehrslärmbelastungen“

FZK 1050 1114

„Blutdruckverhalten im Alltag – prospektive epidemiologische Untersuchung zu Straßenverkehrslärm und Bluthochdruckrisiko“

FZK 1050 1115

„Längsschnittstudie zu gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrslärms – Caerphilly – Speedwell – Verkehrslärmstudie“

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

Der Bundesregierung liegen keine Angaben über verkehrslärmbedingte Gesundheitsschäden bei den Anwohnern der Hauptalpentransitstraßen vor.

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.

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

In der Bundesrepublik Deutschland nimmt die Verkehrsfläche (Flächen, die dem Straßen-, Schienen- und Luftverkehr dienen) rd. 5 Prozent der Gesamtfläche ein. Der Anteil der Bundesautobahnen und Bundesstraßen liegt bei jeweils 0,1 Prozent der Fläche des Bundesgebietes. Innerhalb der Siedlungsfläche bildet die Verkehrsfläche mit nahezu 40 Prozent den Hauptanteil. Weitergehende Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Die Schweizer Beschränkungen haben dazu geführt, daß der Anteil des Straßengüter-Transitverkehrs am Gesamttransitverkehr sehr gering ist. Der Straßengüterverkehr ist deshalb zu einem großen Teil auf den geographischen Umweg über Österreich ausgewichen; der kombinierte Verkehr durch die Schweiz wird derzeit nicht als umfassende wettbewerbsfähige Alternative angesehen. Über den Verlagerungsumfang liegen der Bundesregierung keine gesicherten Informationen vor.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1.3 verwiesen.

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?

Der als Umwegverkehr über Österreich gehende Transitverkehr würde vermutlich den günstigeren Weg durch die Schweiz nehmen. Der Umweltentlastung in Österreich stünde eine stärkere Belastung in der Schweiz gegenüber. Schadstoffausstoß und Lärmbelastung der Lkw insgesamt wären wegen der kürzeren Strecke allerdings geringer.

- 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?

Die Bundesregierung würde solche Maßnahmen für kontraproduktiv halten. Die vorhandene Schieneninfrastruktur sowohl in der Schweiz wie in Österreich würde jedenfalls eine Aufnahme des Straßengütervolumens mittelfristig nicht erlauben. Wegen des Zwangs zu kleineren Einheiten wäre mit einer Zunahme des Lkw-Verkehrs und entsprechend negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

- 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?

Die Bundesregierung tritt zur langfristigen Sicherung des alpenquerenden Transitverkehrs für eine Verhandlungslösung zwischen der EG und der Schweiz ein, bei der alle Seiten ihren Beitrag zu einer Lösung der Probleme leisten müssen. Fragen der gegenseitigen Zulassung von Lkw, ihren Abmessungen und Gewichten und der Regelung des Transits gehören zu den zwischen der EG-Kommission und der schweizerischen Regierung zu verhandelnden Themen. Die EG-Kommission ist beauftragt, die Verhandlungen möglichst bis zum 31. Dezember 1989 abzuschließen. Erst dann ist eine Bewertung der Verhandlungsergebnisse möglich, bei der auch die Entschließung des Europäischen Parlaments zu berücksichtigen sein wird.

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?

Ob und in welchem Umfang die österreichischen Restriktionen für den Straßengüterverkehr zu Verlagerungen führen, bleibt abzuwarten. Entscheidend sind die Alternativangebote der Eisenbahnen bzw. Kombiverkehrsgesellschaften.

Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3.3 und 3.4 verwiesen.

- 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?

Nach Auffassung der Bundesregierung würde die Abschaffung der Gewichtstoleranzen für Lkw zu einer schlechteren Auslastung der Fahrzeuge und damit zu Mehrverkehr auf der Straße mit entsprechenden Umweltauswirkungen führen. Eine Unterstützung der österreichischen Haltung hätte – ohne sachlich begründete Notwendigkeit – ein Abweichen von den in Europa üblichen Regeln zu Lasten der Verkehrsunternehmen bedeutet. Gewichtstoleranzen sollen den Unternehmen und Fahrern eine begrenzte Flexibilität ermöglichen, ohne die Risiken für Sicherheit und Umwelt zu erhöhen.

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?

Der Bundesregierung liegen verschiedene Prognosen/Szenarien über das zukünftige Wachstum des alpenquerenden Verkehrs vor.

In der neuesten Untersuchung der Bundesregierung wird von einer jährlichen Zuwachsrate im alpenquerenden Güterverkehr von durchschnittlich 1,7 Prozent/Jahr ausgegangen. Das würde eine Verdoppelung des Verkehrs über die italienische Nordgrenze bis zum Jahre 2030 bedeuten. Bei der Annahme höherer Zuwachsraten würde die Verdoppelung des Verkehrs früher eintreten.

Die Verkehrszunahmen werden zu Kapazitätsengpässen führen.

Bei gegenüber heute unveränderten Rahmenbedingungen wird es durch die Verwirklichung des EG-Binnenmarktes im alpenquerenden Straßengüterverkehr keine wesentlichen Änderungen geben.

Zwischen Nordeuropa und Italien wurden im Jahre 1984 rund 46 Mio. Personenfahrten durchgeführt. Hinzu kommen die Verkehre innerhalb der Schweiz sowie der Schweiz und Italien mit je weiteren 10 Mio. Personenfahrten. Aufgrund schweizerischer Schätzungen kann angenommen werden, daß die Verkehrsnachfrage bis zum Jahr 2020 auf 80 bis 90 Mio. Personenfahrten zunehmen wird.

- 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?

Aufgrund der übereinstimmenden Auffassung der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Italiens, Österreichs und der Schweiz ist im alpenquerenden Verkehr eine Entwicklung anzustreben, bei der die Verkehrszuwächse über die Schiene abgewickelt werden sollen. Die Voraussetzungen hierfür sollen durch Infrastrukturmaßnahmen und verbesserte Angebote der Bahnen geschaffen werden.

- 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?

Die vorliegenden Konzepte für neue Schienen-Alpenübergänge werden bei Realisierung die Verkehrssituation erheblich verbessern. Es wird möglich sein, vor allem im Wege des Kombinierten Verkehrs die Verkehrsprobleme besser zu lösen, als dies heute der Fall ist.

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?

Die Bundesregierung hält die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgewiesenen Projekte im Zuge der A 81 im Raum Singen, der A 98 zwischen Memmingen und Lindau, der A 7 zwischen Oy und Bundesgrenze und der A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze neben ihrer Funktion zur Verbesserung des zwischenstaatlichen Verkehrs mit der Schweiz bzw. Österreich auch für den alpenquerenden Verkehr für erforderlich.

Auch in Österreich und in der Schweiz ist nach Auffassung der Bundesregierung der Ausbau einzelner Abschnitte alpenquerender Straßen erforderlich.

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

Für die noch nicht im Bau befindlichen Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ laufen derzeit Planfeststellungsverfahren oder die Planungsarbeiten. Nach Erreichen eines rechtsbeständigen Planfeststellungsbeschlusses soll jeweils mit den Bauarbeiten 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?

Die Fertigstellung einer zweibahnigen A 7 bis zum einbahnigen Grenztunnel bei Füssen bildet den Abschluß der verkehrspolitischen Zielsetzung der Bundesregierung, eine Autobahn von der Grenze zu Dänemark bis zur Grenze nach Österreich zu schaffen. Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit wie der Verkehrsbelastung sprechen ebenfalls für die möglichst einheitliche Beibehaltung der gewählten Straßenklasse und Straßencharakteristik.

Die beim Übergang von einer Autobahn auf eine zweistreifige einbahnige Straße unvermeidlichen Einbußen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs lassen sich an der Staatsgrenze durch die dort ohnehin auftretenden Verzögerungen besser lösen als an einem Autobahnkreuz. Außerdem könnte die mit der A 7 angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrten der B 309 und B 310 mit einer zweistreifigen Straße nicht erreicht werden, da dann zahlreiche Verkehrsteilnehmer wieder auf das untergeordnete Straßennetz ausweichen würden.

Ein Rückbau der A 7 bis zum Autobahnkreuz Kempten wäre verkehrspolitisch widersinnig.

- 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 Transistrecke haben will?

Der Bundesregierung ist der Vorwurf nicht bekannt.

- 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?

Die Bundesregierung hat sich gegenüber der österreichischen Regierung gegen neue Verkehrsbeschränkungen auf der Fernpaß-Route ausgesprochen, zumal damit tendenziell die Inntal-Autobahn München-Kiefersfelden, die Brenner-Autobahn sowie die Vorarlberger Transitstrecken stärker belastet würden. Auch der österreichische Verkehrsminister sowie das Land Vorarlberg hat sich für die Erhaltung des Status quo auf der österreichischen Bundesstraße 314 ausgesprochen.

Die Bundesregierung tritt für eine bessere Verteilung der Lasten und für eine Stärkung des kombinierten Verkehrs ein.

- 6.2 *Derzeit laufende Eisenbahnausbaumaßnahmen*
6.2.1 Welche Transportkapazitäten im Güterverkehr bestehen zum jetzigen Zeitpunkt auf den bestehenden Eisenbahn-Alpen-transitstrecken?

Die Transportkapazität auf den Eisenbahn-Alpentransitstrecken wird für das Jahr 1990 auf 46 Mio. Tonnen geschätzt. Die in Tonnen ausgedrückte Transportkapazität ist abhängig von der Art des Verkehrs (Rollende Landstraße, Unbegleiteter Kombierter Verkehr, Konventioneller Eisenbahngüterverkehr), vom Anteil der Leerfahrten und von den Grenzabfertigungszeiten. Bei Berücksichtigung der unterschiedlichen Steigerungsverhältnisse der einzelnen Alpentransversalen kann die Leistungsfähigkeit der Strecken sehr unterschiedlich sein.

- 6.2.2 Wie wird sich die Kapazität der Brenner-Eisenbahnstrecke nach Fertigstellung der derzeit laufenden Ausbaumaßnahmen (voraussichtlich im Jahr 1992) erhöhen?

Die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Österreichs, Italiens und der Schweiz haben am 15./16. April 1989 in Udine ihren Willen bekräftigt, die Brennerstrecke zu modernisieren und die Kapazität nachhaltig zu steigern.

Ab 1992 soll durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen die Kapazität der Strecke zwischen München und Verona deutlich angehoben werden, wobei die österreichische Seite von einer Anzahl von 100 zusätzlichen Zügen ausgeht. Durch Ausweitung der Tunnels soll die Führung von Lastkraftwagen mit einer Eckhöhe von 4 m auf Niederflurwagen ermöglicht werden.

Die Transportkapazität der Brennerstrecke zwischen Rosenheim und Verona dürfte sich aufgrund der teils fertiggestellten, teils

beabsichtigten Maßnahmen in der ersten Hälfte der 90er Jahre auf etwa 12 Mio. Tonnen 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?

Nach Fertigstellung der Doppelspur auf der Lötschbergbahn sowie der Maßnahmen für den Simplon-Grenzbahnhof Domodossola und der italienischen Zufahrtslinien wird es möglich sein, bis zum Jahr 2000 auf der Strecke Basel – Lötschberg – Simplon – Milano/Novara bis zu 12 Mio. Tonnen/Jahr im Güterverkehr abzufahren.

- 6.2.4 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß mit Abschluß der Ausbaurbeiten 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?

Nein.

- 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?

Die Bundesregierung sieht keine Zwangsmaßnahmen zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene vor. Ihre Bemühungen gelten vielmehr der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverbindungen über die Alpen und der Ermöglichung marktfähiger Transportangebote.

- 6.2.6 Welche Kapazitätssteigerungen wären am Gotthard durch Ausbaumaßnahmen kurzfristig zu erreichen?

Kurzfristig sind am Gotthard keine Kapazitätssteigerungen zu erreichen.

- 6.2.7 Welche Kapazitätssteigerungen könnten auf den bestehenden alpenquerenden Eisenbahnlinien durch kurzfristige organisatorische Maßnahmen wie längere Züge, raschere Zolabfertigung 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?

Die Kapazitäten werden derzeit in erster Linie von vorhandenen Zugtrassen bestimmt. Sie können durch raschere Zollabfertigung nur begrenzt erweitert werden. Nach Angaben der Schweizer Regierung können die Kapazitäten im Huckepackverkehr durch die Schweiz innerhalb der nächsten 4 Jahre täglich auf 29 Zugpaare erhöht werden.

- 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?

Der Bundesregierung sind quantitative Angaben dazu nicht möglich.

Im BVWP'85 ist die Zulaufstrecke über München – Mühldorf – Freilassing – (Salzburg) als neues Ausbauprojekt vorbehaltlich eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkung im Vordringlichen Bedarf und die Strecke Nürnberg – Passau unter Planungen enthalten. Die Untersuchungen für beide Strecken sind noch nicht abgeschlossen.

- 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?

Dies trifft nicht zu.

- 6.3.2 Teilt 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?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß kurz-, mittel- und langfristig alle Möglichkeiten der Modernisierung ausgeschöpft werden müssen, um die Qualität des Eisenbahn-Alpen transitverkehrs zu verbessern. Dazu gehören auch Großbauprojekte.

- 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?

Die Bundesregierung hat zu den NEAT-Untersuchungen Stellung genommen. Sie hat die Transversalen Gotthard und Splügen vor-

geschlagen, wobei der Splügen einen erheblich längeren Zeithorizont hat. Sie begrüßt die inzwischen getroffene Entscheidung des Schweizer Bundesrates für eine Gesamtpaketlösung, welche einen Gotthard-Basistunnel mit einer Option für die Y-Variante enthält, den Bau eines Lötschberg-Basistunnels sowie den Ausbau der Simplon-Linie und die Verbesserung der Zufahrten in der Ostschweiz.

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

Die Bundesregierung setzt sich für den Bau eines Brenner-Basistunnels zwischen Innsbruck und Franzenfeste ein. Dadurch wird eine weitere Kapazitätssteigerung der Achse durch die Führung schwerer Züge gemäß den Möglichkeiten auf den Zufahrtsrampen ermöglicht.

Die deutsche und die österreichische Seite streben bei der Weiterentwicklung einen Flachbahntunnel an, der ohne eine zusätzliche Ausschleifung bei Freienfeld auskommt. Die italienische Seite strebt an, daß die endgültige Entscheidung die Funktionalität des Systems unter dem Gesichtspunkt der Zuverlässigkeit und Sicherheit nicht gefährdet.

- 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 Alpentransitverkehr?

Die Schweiz hat sich mit einem NEAT-Hauptentscheid für einen Gotthard-Basistunnel ausgesprochen. Die Zufahrtsstrecke Karlsruhe – Basel ist im Bundesverkehrswegeplan '85 im Vordringlichen Bedarf enthalten. Die Baumaßnahmen sind im Gange.

Die Frage, ob zusätzliche Verladeeinrichtungen oder Streckenausbauten erforderlich sein werden, wird geprüft. Die Finanzierung ist im Rahmen der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung abzusichern.

- 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?

Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand der Bundesregierung ist für den Brennertransit ein zusätzlicher Umschlagbahnhof der Rol-

lenden Landstraße erforderlich. Die Deutsche Bundesbahn prüft zur Zeit geeignete Standorte. Die Abwicklung der Rollenden Landstraße über den Brenner nach Italien ist bis zur Fertigstellung dieses Umschlagbahnhofes im Umschlagbahnhof München-Riem möglich, mit dessen Errichtung in Kürze begonnen wird.

7. *Sofortmaßnahmen*

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

Gemeinsam mit Österreich, der Schweiz und Italien sollen in den kommenden Jahren die Kapazitäten im alpenquerenden kombinierten Verkehr spürbar erhöht, das erwartete Verkehrswachstum auf der Schiene abgewickelt werden. Dieses Ziel ist mit Sofortmaßnahmen nicht zu erreichen.

- 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?

Es bestehen schon jetzt einschneidende Fahrverbote für den Lkw-Verkehr:

- Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lkw von 0.00 bis 22.00 Uhr (§ 30 StVO)
- Fahrverbot für Lkw über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lkw vom 1. Juni bis 31. August eines jeden Jahres an Samstagen von 7.00 bis 20.00 Uhr auf den vom Ferienreiseverkehr am meisten betroffenen Autobahnabschnitten (Ferienreiseverordnung).

Eine Ausweitung dieser Fahrverbote würde eine noch größere Konzentration des Lkw-Verkehrs auf die ohnehin schon überlasteten Hauptverkehrszeiten mit entsprechenden Nachteilen für Verkehrsfluß und Umweltbelastung mit sich bringen.

- 7.3 Hält die Bundesregierung die Einführung einer europa-weiten, 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?

Die Bundesregierung hält leistungsbezogene Straßenbenutzungsgebühren in Europa für möglich. Sie unterstützt daher den entsprechenden Vorschlag der EG-Kommission zur Anlastung der Wegekosten an schwere Nutzfahrzeuge im Grundsatz. Sie wird in dieser Haltung von Italien und Frankreich unterstützt. Abgelehnt

wird ein solches System vor allem von den Benelux-Ländern, Dänemark und Großbritannien.

Österreich und die Schweiz erheben bereits leistungsbezogene Straßenabgaben. Die Bundesregierung plant eine Straßenbenutzungsgebühr ab 1990 als Zwischenlösung bis zu einer EG-Regelung.

Zur Frage ihrer Eignung als Instrument der Verkehrslenkung wird auf die Antwort zu Frage 6.2.5 verwiesen.

- 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?

Auf die Antwort zu Frage 7.1 wird verwiesen.

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

Nein.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3.3 verwiesen.

- 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?

Eine Verschärfung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Alpen transitstraßen würde nach Auffassung der Bundesregierung keine nennenswerten Auswirkungen auf die Lärm- und Abgasbelastung haben.

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

Auf die Antwort zu Frage 7.1 wird verwiesen.

