

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Daubertshäuser, Antretter, Bamberg, Ewen, Faße, Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Kretkowski, Müller (Pleisweiler), Dr. Niese, Pauli, Purps, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD**

### **Kapazität der Zufahrtstrecken der Deutschen Bundesbahn zu den Alpentransversalen Brenner, Gotthard und Lötschberg/Simplon**

Die Regierungen Österreichs und der Schweiz haben umfangreiche Investitionsprogramme der alpenquerenden Schienenverbindungen beschlossen. Ziel ist, zum Schutz von Umwelt und Bevölkerung den wachsenden Lkw-Transitverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dies soll sowohl durch kurzfristig wirksame kleinere Ausbaumaßnahmen als auch durch den nur langfristig zu verwirklichenden Bau von Basistunneln geschehen.

Im Gegensatz zu den beiden Alpenländern sind im Bereich der Deutschen Bundesbahn nur wenige Ausbaumaßnahmen fest beschlossen. Es besteht so die Gefahr, daß mangels ausreichender Streckenkapazität der Deutschen Bundesbahn alpenquerende Züge des kombinierten Verkehrs an der Grenze in Kufstein und Basel enden statt im Zentrum oder Norden der Bundesrepublik Deutschland.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist derzeit die Kapazität der Bahnstrecken
  - München–Rosenheim–Kufstein,
  - Rastatt–Offenburg–Freiburg–Basel,
  - Stuttgart–Singen–Schaffhausen und
  - München–Lindau–St. Margrethen?
2. In welchem Umfang sind diese Kapazitäten zur Zeit jeweils ausgelastet?
3. Wie viele zusätzliche Züge werden über die Brennerstrecke fahren können, wenn die von Österreich beschlossenen kurzfristigen kapazitätssteigernden Maßnahmen (Güterzugumfahrung Innsbruck, Kauf neuer Niederflurwagen, Beschaffung von Mehrsystemlokomotiven u. a.) abgeschlossen sind?
4. Wann ist mit dem Abschluß dieser Vorhaben zu rechnen?

5. Wie viele zusätzliche Züge können die Brennerstrecke befahren, wenn der Brenner-Basistunnel gebaut ist?
6. Wann ist mit dem Abschluß der Verhandlungen der Bundesregierung mit Österreich und Italien über den Bau des Brenner-Basistunnels zu rechnen, und wann kann mit der Fertigstellung gerechnet werden?
7. Welche Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Kapazität der Strecke München–Rosenheim–Kufstein sind bereits eingeleitet und welche fest geplant?
8. Wann ist jeweils mit dem Abschluß der Bauarbeiten zu rechnen, und wie viele zusätzliche Züge könnte die Strecke dann jeweils aufnehmen?
9. Warum wurde bisher mit dem Ausbau der 1985 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommenen Strecke München–Mühldorf–Freilassing noch nicht begonnen?
10. Wie viele zusätzliche Züge könnten auf der Strecke München–Rosenheim–Kufstein verkehren, wenn erst einmal die Strecke München–Mühldorf–Freilassing fertiggestellt ist und die Züge München–Salzburg auf die neue Strecke verlagert sind?
11. Wann wird die Bundesregierung über den Ausbau der Strecke München–Mühldorf–Freilassing entscheiden, und wann kann voraussichtlich mit einem Abschluß dieser Arbeiten gerechnet werden?
12. Welche kurzfristig kapazitätssteigernden Maßnahmen sind zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der alpenquerenden Schienenverbindungen in der Schweiz vorgesehen?
13. Wann ist mit dem Abschluß dieser Vorhaben zu rechnen, und wie viele zusätzliche Züge werden dann auf der Gotthard- und wie viele auf der Lötschberg-Simplon-Strecke verkehren können?
14. Wie viele zusätzliche Züge können die Gotthard- und wie viele die Lötschberg-Simplon-Strecke befahren, wenn die von der Schweiz geplanten Basistunnel gebaut sind?
15. Wann kann mit der Fertigstellung dieser Vorhaben gerechnet werden?
16. Welche Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Kapazität der Strecken
  - Rastatt–Offenburg–Freiburg–Basel,
  - Stuttgart–Singen–Schaffhausen und
  - München–Lindau–St. Margrethensind bereits eingeleitet und welche fest geplant?
17. Wann ist jeweils mit dem Abschluß der Bauarbeiten zu rechnen, und wie viele zusätzliche Züge könnten diese Strecken dann jeweils aufnehmen?

18. Wie hat sich seit 1975 der alpenquerende kombinierte Verkehr entwickelt, und mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung bis zum Jahr 2000?
19. Auf welche Umschlagbahnhöfe konzentriert sich zur Zeit der alpenquerende kombinierte Verkehr, und wieviel wird in den einzelnen Bahnhöfen jeweils umgeschlagen?
20. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der Umschlagbahnhöfe des kombinierten Verkehrs sind in den nächsten Jahren zur Bewältigung der erwarteten Zunahme des alpenquerenden Verkehrs vorgesehen?
21. Inwieweit hält die Bundesregierung die Absicht Österreichs und der Schweiz, aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes ein weiteres Anwachsen des alpenquerenden Lkw-Transitverkehrs zu verhindern und weitere Verkehrszuwächse auf die Schiene zu leiten, für realisierbar und unterstützt diese?
22. Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung, um eine stärkere Nutzung der Schiene im alpenquerenden Verkehr zu erreichen?
23. Reichen die bisher geplanten investitions- und ordnungspolitischen Maßnahmen zur Förderung des alpenquerenden Schienenverkehrs aus, ein weiteres Anwachsen des Lkw-Transitverkehrs durch Österreich und die Schweiz zu verhindern?
24. Welche Maßnahmen müßten ergriffen werden, um die durch den Lkw-Transitverkehr in den Alpen entstandenen gesundheitlichen und ökologischen Belastungen nicht weiter anwachsen und in den kommenden Jahren sinken zu lassen?
25. Wie hoch ist das Transportaufkommen zwischen Skandinavien sowie den Beneluxländern einerseits und Südeuropa andererseits, und welche Güter werden insoweit transportiert?
26. Mit welchen Mengen werden diese Güter transportiert
  - auf Seeschiffen,
  - mit der Eisenbahn insgesamt und im kombinierten Verkehr oder
  - auf Lastkraftwagen?
27. In welchem Umfang laufen die Transittransporte per Eisenbahn und Lkw durch die Bundesrepublik Deutschland?
28. In welchem Umfang wird der kombinierte Verkehr bzw. die Rollende Landstraße zum Transit durch die Bundesrepublik Deutschland benutzt und auf welchen Strecken?
29. Mit welchen Anteilen sind deutsche Transportunternehmen an Transit-Straßentransporten beteiligt?
30. Welche Möglichkeiten will die Bundesregierung nutzen, alpenquerende Transporte zwischen Skandinavien oder den Beneluxländern einerseits und Südeuropa andererseits auf die Seeschifffahrt zu verlagern, um den Alpenraum zu entlasten?

31. Trifft es nach Auffassung der Bundesregierung zu, daß in der Bundesrepublik Deutschland für jede einzelne Transit-Fahrt eines 40 t-Lkw zwischen Skandinavien oder den Beneluxländern einerseits und Südeuropa andererseits im Zusammenhang mit der Nutzung des deutschen Straßennetzes Wegekosten von rd. 250 DM anfallen, bzw. wie hoch sind die Wegekosten nach Meinung der Bundesregierung?
32. Inwieweit trifft es nach Auffassung der Bundesregierung zu, daß die Transit-Lkw ihre Wegekosten in der Bundesrepublik Deutschland nur zu rd. 10 Prozent bezahlen und daß jede einzelne Transit-Fahrt eines 40 t-Lkw mit durchschnittlich mindestens 200 DM subventioniert wird?
33. In welchem Umfang ist die Bundesregierung bereit, diesen Subventionsbetrag für den Verkehrsträger Straße ebenfalls der Seeschifffahrt und der Bahn zur Verfügung zu stellen, damit diese Verkehrsträger der Wirtschaft entsprechend verminderte und damit gleichwertige Transportpreise anbieten können wie der Straßengüterfernverkehr?
34. Wie beurteilt nach Kenntnissen der Bundesregierung die Bevölkerung in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland, die vom wachsenden Lkw-Verkehr besonders belastet sind, ein Nachtfahrverbot nach dem Beispiel Österreichs?
35. In welchen dieser Regionen sind bereits Forderungen nach einem solchen Nachtfahrverbot erhoben worden, und auf welche Gründe sind solche Forderungen gegebenenfalls gestützt worden?
36. Wie bewertet die Bundesregierung die zukünftigen Entwicklungen, daß diese Forderungen in der jeweiligen Region Mehrheiten finden?

Bonn, den 19. Oktober 1989

**Daubertshäuser**

**Antretter**

**Bamberg**

**Ewen**

**Faße**

**Haar**

**Hasenfratz**

**Ibrügger**

**Kretkowski**

**Müller (Pleisweiler)**

**Dr. Niese**

**Pauli**

**Purps**

**Dr. Vogel und Fraktion**