

Antwort
der Bundesregierung

auf die 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
— Drucksache 11/5416 —

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

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 15. Januar 1990 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Wie bereits mehrfach von der Bundesregierung betont, stellt der Alpenraum neben dem Wattenmeer das größte zusammenhängende noch weitgehend natürliche ökologische System in Europa dar. Auch nach Auffassung der Bundesregierung müssen daher für den Verkehr in den Alpen umweltfreundliche und zugleich wirtschaftlich vertretbare Lösungen gefunden werden. Im Interesse des Schutzes der Alpenregion ist die Bundesregierung weiterhin bereit, hierzu Beiträge zu leisten.

Ziel bleibt, die vom Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen so gering wie möglich zu halten. Zur Lösung dieses Problems bietet sich in erster Linie die Beförderung von Gütern über weite Strecken mit der Eisenbahn an. Dies geht allerdings nicht von heute auf morgen, sondern bedarf sorgfältig abgestimmter kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen mit den Alpenanrainerstaaten. So hat die Deutsche Bundesbahn auf der Grundlage der Vereinbarungen von 1986 und 1989 zwischen den Verkehrsministern Italiens, Österreichs und der Bundesrepublik Deutschland alle von ihr erwarteten Planungen eingeleitet. Folgende Maßnahmen wurden getroffen:

1. Neubau Rangierbahnhof München-Nord. Baubeginn im Herbst 1987, Fertigstellung 1992, Teilinbetriebnahme Herbst 1991. Kosten 580 Mio. DM.

2. Neubau Umschlagbahnhof München-Riem. Baubeginn im Mai 1989, Fertigstellung ca. 1992. Kosten 214 Mio. DM.
3. Strecke München–Rosenheim (Gleiszulegung Haar–Zorneding–Grafing). Haar–Zorneding ist fertiggestellt. Zeithorizont Fertigstellung Zorneding–Grafing 1994. Die Deutsche Bundesbahn hat entsprechenden Planungsauftrag.
4. Strecke München–Rosenheim–Kiefersfelden (Signaltechnische und Infrastrukturmaßnahmen), nach den Planungen der Deutschen Bundesbahn betragen die Kosten 41 Mio. DM.
5. Entlastungsstrecke München–Mühldorf–Freilassing ist im Bundesverkehrswegeplan 1985 mit Investitionskosten von 630 Mio. DM (Preisstand: 1983) enthalten. Heutige Kostenschätzung rd. 1 Mrd. DM. Diese Strecke ist von den damit beauftragten Gutachtern mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis bewertet worden. Von der Deutschen Bundesbahn bisher nicht eingeplant.

Auf der Strecke München–Kiefersfelden–Brenner werden ab 1. Dezember 1989 täglich bis zu 31 zusätzliche Züge eingesetzt. Diese Maßnahme allein bringt eine mögliche Entlastung der Transitstrecke durch Österreich von bis zu 800 bis 900 Lkw-Ladungen pro Tag. Bis 1994 soll durch weitere Maßnahmen schließlich eine Entlastung der Straße auf dieser Strecke um dann insgesamt bis zu 1 600 Lkw-Ladungen pro Tag erreicht werden.

Weitere wesentliche Entlastungen angesichts der Zuwächse im europäischen Straßenverkehr werden durch die Tunnelbauten in Italien, Österreich und der Schweiz erreicht. Hier sind in erster Linie unsere Nachbarn gefordert. So hat die Schweiz für das Jahr 1995 durch den Ausbau von Gotthard und Lötschberg/Simplon eine Entlastung der Straße von heute 960 Lkw-Einheiten auf dann 1 920 Lkw täglich in Aussicht gestellt.

Dies vorausgeschickt beantwortet die Bundesregierung die nachfolgenden Fragen wie folgt:

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.

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?

Die Kapazität einer Bahnstrecke wird nicht allein durch die technische Beschaffenheit der Strecke bestimmt, sondern ist auch abhängig von der geforderten Betriebsqualität (Pünktlichkeit, Schnelligkeit). Die Bahnen bestimmen für ihre Strecken eine rechnerische Leistungsfähigkeit, die die Kapazitätsgrenze für einen noch ungestörten Betriebsablauf mit guter Qualität festlegt. Aufgrund praxisbezogener Erfahrungswerte kann diese Grenze zwar überschritten werden (Werte größer 100 Prozent), allerdings unter Inkaufnahme von Qualitätseinbußen bei ansteigendem Grad der Überschreitung.

– München–Rosenheim–Kufstein

Auf dem Abschnitt München–Rosenheim beträgt die Leistungsfähigkeit 100 Züge pro Tag und Richtung, die Auslastung liegt bei 105 Prozent.

Zwischen Rosenheim und Kufstein beträgt die Leistungsfähigkeit 78 Züge pro Tag und Richtung, die derzeitige Auslastung liegt bei 85 Prozent. Durch die vorgesehenen zusätzlichen 31 Züge seit 1. Dezember 1989 und der mit Österreich vertraglich festgelegten Korridortrassen zwischen Wels und Wörgl steigt die Auslastung auf 115 Prozent.

– Rastatt–Offenburg–Freiburg–Basel

Zwischen Rastatt und Offenburg beträgt die Leistungsfähigkeit 120 Züge pro Tag und Richtung, die Auslastung liegt bei 140 Prozent.

Zwischen Offenburg und Basel beträgt die Leistungsfähigkeit 100 Züge pro Tag und Richtung, die Auslastung liegt bei 120 Prozent.

– Stuttgart–Singen–Schaffhausen

Zwischen Stuttgart und Horb beträgt die Leistungsfähigkeit 110 Züge pro Tag und Richtung, die Auslastung liegt bei 50 Prozent.

Die Leistungsfähigkeit zwischen Horb und Singen-Schaffhausen wird bestimmt durch den eingleisigen Abschnitt Horb–Hattingen und beträgt 50 Züge pro Tag und Richtung. Die Auslastung liegt hier bei 60 Prozent.

– München–Lindau (– St. Margrethen)

Zwischen München und Lindau beträgt die Leistungsfähigkeit 80 Züge pro Tag und Richtung, die Auslastung liegt bei 60 Prozent.

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?

Die Bahnverwaltungen von ÖBB und Deutsche Bundesbahn haben zur kurzfristigen Steigerung der Kapazität auf der Brennerstrecke den Einsatz von bis zu 31 zusätzlichen Zügen pro Tag vereinbart. Die in Frage 3 angesprochenen Maßnahmen auf österreichischer Seite werden mittelfristig, d. h. bis voraussichtlich 1994, durchgeführt sein. Im gleichen Zeitraum sollen auch auf deutscher Seite die Maßnahme für die Kapazitätserhöhung realisiert werden (siehe auch Antwort zu Fragen 7 und 8).

5. Wie viele zusätzliche Züge können die Brennerstrecke befahren, wenn der Brenner-Basistunnel gebaut ist?

In der von einem internationalen Konsortium erstellten Brenner-Machbarkeitsstudie wird die Kapazität der Brenner-Strecke (neue Tunnelstrecke mit den verkehrlich erforderlichen Bahnhöfen und Paßstrecke) mit 200 Zügen pro Tag und Richtung angegeben.

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?

Die Bundesregierung setzt sich für den Bau eines Brenner-Basistunnels zwischen Innsbruck und Franzensfeste ein; die Gespräche mit den genannten Ländern sind noch nicht abgeschlossen. In der o. g. Machbarkeitsstudie wird für den Basistunnel von einer Gesamtbauzeit von 11 Jahren ausgegangen.

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?

Auf die Vorbemerkungen und die Antwort zu den Fragen 3 und 4 wird Bezug genommen. Es ist vorgesehen, daß im Abschnitt München–Rosenheim zwischen Zorneding und Grafing die S-Bahn einen eigenen Gleiskörper erhält. Im Abschnitt Rosenheim–Kiefersfelden sollen die Signaltechnik ausgebaut, die Bahnsteigzüge schienenfrei angelegt und zusätzliche Überholungsgleise gebaut werden. Durch diese Maßnahmen wird sich die Leistungsfähigkeit auf insgesamt 240 Züge pro Tag (beide Richtungen zusammen) erhöhen.

9. Warum wurde bisher mit dem Ausbau der 1985 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommenen Strecke München–Mühldorf–Freilassing noch nicht begonnen?

Die Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing steht als neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs unter dem Vorbehalt eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkungen im Bundesverkehrswegeplan 85. Die Investitionskosten für die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 85 im Schienennetz der Deutschen Bundesbahn enthaltenen Maßnahmen betragen 25,6 Mrd. DM (Preisstand 1983). Die Deutsche Bundesbahn hat die Rangfolge der nur nach und nach zu realisierenden Maßnahmen unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Betriebssicherheit, die Wirtschaftlichkeit und die Verbesserung ihres Angebots festgelegt. Eine überarbeitete Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit positivem Ergebnis liegt jetzt im Entwurf vor. Die Strecke soll unter den im Bundesverkehrswegeplan und in den Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn genannten Bedingungen zügig ausgebaut werden.

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?

Nach Realisierung der Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing ergeben sich für den Brennerzulauf Möglichkeiten für weitere 40 Züge pro Tag und Richtung durch Entlastung der Strecke München–Rosenheim. Für diese zusätzlichen Züge muß allerdings der Abschnitt Rosenheim–Kiefersfelden ggf. durch bauliche Maßnahmen dem angehobenen Leistungsniveau angepaßt werden. Leistungssteigerungen hängen insgesamt auch davon ab, ob auf den österreichischen und italienischen Streckenteilen und im Brenner-Bahnhof die Kapazitätsprobleme beseitigt werden können.

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?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen. Die Entscheidung der Bundesregierung über den Ausbau dieser Strecke ist haushaltswirtschaftlicher Art und beschränkt sich nach § 14 Abs. 3 Buchstabe a des Bundesbahngesetzes im wesentlichen auf die Genehmigung des Wirtschaftsplans der Deutschen Bundesbahn oder wesentlicher Änderungen desselben durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen. Sollten die gesetzlichen Voraussetzungen für den Beginn des Ausbaus vorliegen, so kann mit der Inbetriebnahme etwa 1998 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?

Zu kurzfristig kapazitätssteigernden Maßnahmen in der Schweiz liegen keine ausreichenden Informationen vor. Verlautbarungen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements Bern sind folgende Informationen zu entnehmen:

Die Gotthard-Achse bildet für einen großen Teil der Verkehrsströme die direkteste Linie im Nord-Süd-Verkehr und leistet den größten Beitrag zur Entlastung der Straße. Für den Gotthard-Basis-Tunnel beträgt die Bauzeit ca. 12 bis 16 Jahre, d. h. die Anlagen sollten zwischen 2005 und 2010 betriebsbereit sein.

Die Kapazität der Zufahrtslinien aus der Nordschweiz beläuft sich auf 200 bis 225 Züge pro Tag und Richtung und wird als ausreichend angesehen.

Die Kapazität der Zufahrtslinien im Süden beträgt ca. 200 Züge pro Tag und Richtung. Sie können den internationalen alpenquerenden Verkehr nach Auffassung der Schweiz aufnehmen; dies wird jedoch von den italienischen Staatsbahnen (FS) bestritten.

Eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der Staaten Italien, Schweiz und Bundesrepublik Deutschland sowie der beteiligten Bahnen ist beauftragt, die Zulaufstrecken eingehend zu untersuchen.

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?

– Rastatt–Offenburg–Freiburg–Basel

Im Verlauf der Strecke Rastatt–Offenburg–Freiburg–Basel ist entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan 1985 zwischen Karlsruhe–Rastatt und Offenburg der Bau zweier neuer Streckengleise für Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h geplant. Mit ersten Bauarbeiten wurde im Raum Achern bereits begonnen.

Zwischen Offenburg und Basel sind im wesentlichen Maßnahmen zur Linienverbesserung vorgesehen, die im Bereich des Isteiner Klotzes den Bau zweier zusätzlicher Gleise beinhalten. Nachdem heute gegenüber dem Stand 1985 konkretere Kenntnisse hinsichtlich der „Neuen Eisenbahn-Alpentransversale

(NEAT)“ vorliegen, wird derzeit die Notwendigkeit leistungssteigernder Maßnahmen ggf. auch durch zusätzliche Gleise zwischen Offenburg und Basel erneut geprüft.

- Stuttgart–Singen–Schaffhausen und München–Lindau–St. Margrethen

Auf den Strecken Stuttgart–Singen–Schaffhausen und München–Lindau–St. Margrethen ist ein kapazitätssteigernder Ausbau nicht geplant.

17. Wann ist jeweils mit dem Abschluß der Bauarbeiten zu rechnen, und wie viele zusätzliche Züge könnten diese Strecken dann jeweils aufnehmen?

Die Deutsche Bundesbahn strebt an, die geplanten Ausbaumaßnahmen der Strecke Rastatt–Offenburg–Basel Mitte der 90er Jahre abzuschließen. Zwischen Rastatt und Offenburg wird die dann durchgehend viergleisig ausgebaute Strecke 120 Züge pro Tag und Richtung zusätzlich aufnehmen können. Dies entspricht einer Verdoppelung der derzeitigen Kapazität, während im Bereich zwischen Offenburg und Basel die Leistungsfähigkeit von 100 auf 120 Züge pro Tag und Richtung gesteigert werden kann.

18. Wie hat sich seit 1975 der alpenquerende kombinierte Verkehr entwickelt, und mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung bis zum Jahr 2000?

Statistische Zahlen über die Entwicklung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs liegen der Bundesregierung lediglich für den Zeitraum ab 1984 und nur insoweit vor, wie sie das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berühren. Auf die Tabelle in Anlage 1 wird verwiesen.

Der Bundesregierung vorliegende Mengenschätzungen der Deutschen Bundesbahn lassen für den gesamten kombinierten Verkehr der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2000 ein Aufkommen von rund 50 Mio. Tonnen erwarten. Das bedeutet mehr als eine Verdoppelung der voraussichtlichen Jahresmenge 1989. Im alpenquerenden Verkehr wird die Entwicklung voraussichtlich noch positiver verlaufen.

19. Auf welche Umschlagbahnhöfe konzentriert sich zur Zeit der alpenquerende kombinierte Verkehr, und wieviel wird in den einzelnen Bahnhöfen jeweils umgeschlagen?

Bei der Beantwortung der Frage ist zwischen begleitetem Huckepack-Verkehr (Rollende Landstraße) und unbegleitetem Huckepackverkehr zu unterscheiden.

- Der begleitete alpenquerende Huckepackverkehr konzentriert sich auf die Umschlagbahnhöfe München und Ingolstadt im Brennerverkehr und Freiburg im Gotthardverkehr.

Umschlagleistungen (Lastzüge) im Jahr 1988:

Relation

München–Verona (beide Richtungen)	10 915,
Freiburg–Mailand (beide Richtungen)	13 944,
Freiburg–Lugano (beide Richtungen)	4 871.

Weitere Verbindungen bestehen zwischen Rielasingen und Mailand (1988: 8 816 Lastzüge) sowie zwischen Basel und Lugano (1988: 6 646 Lastzüge).

- Für den unbegleiteten Huckepackverkehr über die Alpen sind folgende Umschlagbahnhöfe von Bedeutung:

Umschlagleistung 1988

	Huckepack (Sendungen)	Großcontainer (Stück)
Freiburg (BrsG)	20 713	4 883
Mannheim Rbf	48 511	52 143
Frankfurt (M) Ost	46 013	41 031
Köln Eifeltor	128 554	44 602
Neuss	81 754	–
Wuppertal-Langerfeld	75 911	19 414
Hannover-Linden	34 194	17 277
Bielefeld-Ost	26 915	10 009
Hamburg-Rothenburgsort	167 908	–
Hamburg-Wilhelmsburg	–	47 014
Lübeck	44 672	–
Kiel Hgbf	7 735	–
München	86 869	43 349
Nürnberg	53 152	37 622

Im Großcontainerverkehr konzentriert sich der Verkehr im wesentlichen auf die gleichen Punkte sowie auf die Seehafenumschlagbahnhöfe Hamburg, Bremerhaven und Bremen.

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?

Das Schwergewicht bei künftigen Steigerungen im alpenquerenden Kombinierten Verkehr wird im unbegleiteten Kombinierten Verkehr liegen. Der unbegleitete Kombinierte Verkehr wird über eine Vielzahl von Umschlagbahnhöfen (siehe auch Antwort zu Frage 19) abgewickelt. Notwendige Aus- bzw. Neubaumaßnahmen sind künftig im Terminalkonzept der Deutschen Bundesbahn berücksichtigt.

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?

Auf die Vorbemerkungen der Antwort der Bundesregierung zur Kleinen Anfrage wird verwiesen.

22. Welche konkreten Schritte plant die Bundesregierung, um eine stärkere Nutzung der Schiene im alpenquerenden Verkehr zu erreichen?

Die Bundesregierung fördert die Verbesserung des Leistungsangebots der Schiene durch Ausbaumaßnahmen in Terminals und kapazitätssteigernde Maßnahmen auf den Zulaufstrecken.

Zur Verbesserung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen im alpenquerenden Huckepackverkehr steht die Bundesregierung darüber hinaus z. Z. in Verhandlungen mit Italien über eine Kabotageregelung im kombinierten Verkehr. Desweiteren ist die Bundesregierung unter bestimmte Umständen bereit, der Deutschen Bundesbahn einen strecken- und linienbezogenen Ausgleich für den Alpen transit zu gewähren.

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?

Mit der ab 1993/94 vorhandenen Kapazität ist eine Verlagerung von rd. 750 000 Lkw/Ladungen jährlich möglich. Ob das Transportgewerbe diese Angebote im einzelnen nutzt, wird entscheidend vom Preis-Leistungs-Verhältnis abhängen.

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?

Durch die vorgesehenen und zum Teil schon obligatorischen strengen technischen Emissionsgrenzwerte der Fahrzeuge erwartet die Bundesregierung einen Rückgang der Lärm- und Luftbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr. Neben diesen technischen Maßnahmen werden dazu insbesondere auch die Entscheidungen im kombinierten Verkehr beitragen. Letztlich wird die Eisenbahn ihren Anteil am Transitverkehr erhöhen können.

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?

Die Transporte zwischen Skandinavien und den Beneluxländern einerseits sowie Skandinavien und Südeuropa andererseits sind in den amtlichen Statistiken nur insoweit enthalten, als sie das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berühren. Umfassende Informationen über den Anteil des kombinierten Verkehrs am Transitverkehr liegen der Bundesregierung nicht vor (vgl. aber auch Antwort zu Frage 28). Ebenso wenig ist der Bundesregierung der Seeverkehr zwischen den Beneluxländern und Skandinavien einerseits und Süd-/Südosteuropa andererseits bekannt.

Der Durchgangsverkehr 1988, Gütermenge in 1 000 Tonnen, betrug:

	Italien	Jugoslawien	Bulgarien	Griechenland	Türkei	Irak	Iran	Zusammen
Benelux								
Straße	2 380	280	55	278	178	8	16	3 195
dar. mit deutschen Fahrzeugen	82	7	1	4	6	0	–	100
Anteil in %	3,4	2,5	1,8	1,4	3,4			3,1
Eisenbahn	1 056	57	.	69	0	.	.	(1 182)
Skandinavien								
Straße	927	20	5	41	15	1	3	1 012
dar. mit deutschen Fahrzeugen	79	0	0	0	0	–	–	79
Anteil in %	8,5							7,8
Eisenbahn	698	19	.	4	–	.	.	(721)

. = Zahlenwert unbekannt

28. In welchem Umfang wird der kombinierte Verkehr bzw. die Rollende Landstraße zum Transit durch die Bundesrepublik Deutschland benutzt und auf welchen Strecken?

KLV-Transitverkehr in bedeutendem Umfang gibt es in folgenden Verbindungen:

	Zahl der Sendungen 1988
Dänemark–Italien	6 700
Großbritannien/Belgien/ Niederlande–Österreich	5 400
Niederlande–Italien	8 560
Niederlande–Österreich	1 200

Darüber hinaus gibt es noch Verkehr von Skandinavien in die Schweiz, nach Österreich und Italien, der von der Transitstatistik nicht erfaßt wird, weil er von Häfen in der Bundesrepublik Deutschland abgeht.

29. Mit welchen Anteilen sind deutsche Transportunternehmen an Transit-Straßentransporten beteiligt?

Auf die Tabelle der Antwort zu den Fragen 25 und 26 wird verwiesen.

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?

In welchem Umfang sich alpenquerende Transporte zwischen Skandinavien beziehungsweise Beneluxländern und Südeuropa auf die Seeschifffahrt verlagern, kann z. Z. noch nicht hinreichend zuverlässig bewertet werden. Die Bundesregierung hat daher im Frühjahr 1989 eine umfassende Studie in Auftrag gegeben, in der untersucht werden soll, welchen Beitrag die Seeschifffahrt zur Bewältigung der Transportprobleme im EG-Binnenmarkt leisten kann. Dabei wird auch das mögliche Verlagerungspotential zur Entlastung der Binnenverkehrsträger im alpenquerenden Verkehr analysiert. Konkrete Aussagen können erst nach Abschluß dieses Forschungsvorhabens (voraussichtlich Mitte 1990) gemacht werden.

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?

Aus der Berechnung der Kosten für die Wege des Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1984, die das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) im Auftrag des Bundesministers für Verkehr durchgeführt hat, lassen sich rechnerisch Gesamtwegekosten für eine Transittfahrt in der angegebenen Höhe ableiten. Auf die in der Wissenschaft umstrittene Methodik der Berechnung wird hingewiesen.

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?

Der Wegekostendeckungsgrad von rund 10 Prozent für ausländische Nutzfahrzeuge des Güterverkehrs ist vom DIW als rechnerischer Durchschnitt für alle Transporte ausländischer Lkw auf dem deutschen Straßennetz ermittelt worden. Dieser Durchschnittswert trifft nicht für jeden einzelnen Transport mit ausländischen Fahrzeugen zu.

Der rechnerische Wegekostendeckungsgrad auf einzelnen Relationen wird entscheidend vom Tankverhalten bestimmt. Dieses richtet sich nach den Tankstellenpreisen für Dieseltreibstoff in den einzelnen Ländern, der Länge der Fahrstrecke in den einzelnen Ländern und den Freigrenzen für Dieseltreibstoff beim Grenzübertritt. Bei Freigrenzen von 200 l, höheren Tankstellenpreisen in Österreich, der Schweiz, Italien, Frankreich und Dänemark und den im Transitverkehr in der Regel langen Entfernungen in der Bundesrepublik Deutschland ist zu vermuten, daß hier größere Mengen Dieseltreibstoff von ausländischen Fahrzeugen getankt werden als den gefahrenen Entfernungen auf dem deutschen Straßennetz entsprechen. Daraus können sich teilweise höhere rechnerische Kostendeckungsgrade für ausländische Fahrzeuge im Transitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland ergeben als im Durchschnitt vom DIW ausgewiesen.

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?

Ziel der Bundesregierung ist auch der Abbau von Subventionen. Sie strebt daher an, die zurechenbaren Wegekosten dem Verkehrsnutzer anzulasten. Dem dient im Straßenverkehr u. a. die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für schwere in- und ausländische Lastkraftwagen ab 1. Mai 1990. Die Frage der weiteren Subventionierung anderer Verkehrsträger stellt sich damit nicht.

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?

Auf die Vorbemerkungen der Antwort der Bundesregierung zur Kleinen Anfrage wird verwiesen.

Anlage 1
Alpentransit Italien
Mengen in t

	1984	1985	1986	1987	1988	1. Hj. 1989
Summe von Italien						
Großcontainer	524 769	515 539	544 746	1 019 002	557 022	412 697
unbegleiteter Huckepackverkehr	549 864	627 165	585 725	675 675	848 895	514 932
Rollende Landstraße	168 125	193 436	211 269	200 522	271 846	160 576
Summe nach Italien						
Großcontainer	895 068	977 999	873 243	865 608	798 082	543 401
unbegleiteter Huckepackverkehr	818 077	931 152	924 709	1 055 673	1 255 345	716 454
Rollende Landstraße	127 920	163 077	235 534	235 827	294 211	181 498
Summe Italien						
Großcontainer	1 419 837	1 493 538	1 417 989	1 884 610	1 355 104	956 098
unbegleiteter Huckepackverkehr	1 367 941	1 558 317	1 510 434	1 731 348	2 104 240	1 231 386
Rollende Landstraße	296 045	356 513	446 803	436 349	566 057	342 074
Rollende Landstraße Freiburg–Lugano (SBB) vv						
– in diesem Verkehr wird fast ausschließlich der italienische Markt bedient						
Rollende Landstraße	107 125	112 535	106 049	86 063	101 496	56 501
Gesamtsumme Rollende Landstraße	403 170	469 048	552 852	522 412	667 553	398 575

