



**II-7802 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen**  
**des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIC ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

Pr.Zi. 5901/18-4-89

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 73 78 76  
 DVR: 009 02 04

**3585 IAB**

**1989 -06- 12**

**zu 3619 IJ**

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Dr. Lanner und Genossen vom 11. April 1989,  
 Nr. 3619/J-NR/1989, "wirkungsvolle Maßnahmen  
 gegen den Umweg-Transit an der Grenze in  
 Niederndorf und Ebbs"

**Ihre Fragen**

"Welche Möglichkeiten sehen Sie in Ihrem Wirkungsbereich, um die Belastung der Gemeinden Niederndorf und Ebbs durch den Umwegtransit an der Grenze abzustellen?"

"Bis zu welchem Zeitpunkt können diese Maßnahmen in Kraft treten?"

darf ich wie folgt beantworten:

Um die Gemeinden Niederndorf und Ebbs umgehend vom Transitverkehr durch Schwerfahrzeuge entlasten zu können, stehen eine Reihe von strassenpolizeilichen Maßnahmen wie z.B. Gewichtsbeschränkungen zur Verfügung. Die Realisierung solcher Maßnahmen im konkreten Anlaßfall fällt jedoch nicht in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, sondern in jene der örtlich zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde.

Unabhängig von dem konkreten Problem, den Umwegtransit der beiden Gemeinden Niederndorf und Ebbs durch restriktive Maßnahmen zu unterbinden, werden derzeit im Bundesministerium

- 2 -

für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen gesetzt, um einen Großteil des Gütertransitverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

So soll ab 1. Dezember 1989 auf allen Autobahn-Tranistrouten durch Österreich in der Zeit von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr für LKW über 7.5 t die als nicht-lärmarm einzustufen sind ein Nachtfahrverbot verhängt werden.

Zu dieser Maßnahme habe ich mich entschlossen, da

- diese sofort wirksam ist,
- eine Lärmentlastung von ca. 5 dB bringt,
- um zu erreichen, daß der über die Inntal-Brenner-Route der Schweiz ausweichende Umwegtranist zurückverlagert wird (die Schweiz hat ja bereits seit mehreren Jahren ein LKW-Nachtfahrverbot),
- um eine bessere Auslastung der derzeit freien Kapazitäten auf der Bahn zu erreichen,
- diese Maßnahme als Druckmittel verstanden wird, um den Bahnausbau in den anschließenden Bereichen in Italien und der BRD weiterzutreiben. Die ÖBB wären bereits heute in der Lage auf der Strecke Kufstein-Brenner zusätzlich 30 Züge täglich im unbegleiteten Kombiverkehr zu führen.

Auch die ÖBB haben für ihren Bereich ein Konzept entwickelt, um die für eine weitestgehende Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erforderlichen weiteren Maßnahmen zu treffen:

#### 1. Stufe (Sofortprogramm)

- sofortige volle Nutzung der schon heute bei den ÖBB bestehenden freien Kapazitäten auf der Inntal-Brenner-Strecke. Auch im kapazitiv weitgehend ausgelasteten Abschnitt Hall - Innsbruck können - zeitlich begrenzt - durch organisatorische Maßnahmen bis zu 30 zusätzliche Züge pro Tag geführt werden. Hierfür bietet sich der unbegleitete Kombinierte Verkehr an, da es hier keine Probleme mit der unzureichenden Echthöhe in den Tunneln frt italienischen Strecke gibt.

- 3 -

2. Stufe (ab 1992)

- Tunnelaufweitung auf durchgehend 4,05 Eckhöhe; insbesondere auch südlich des Brenners (die Baumaßnahmen im Bereich der ÖBB werden voraussichtlich bereits 1989 abgeschlossen sein);
- Erhöhung der durchgehenden Streckenkapazität um 100 Züge pro Tag (30 kurzfristig plus 70) in beide Richtungen (Umfahrung Innsbruck, durchgehende Verkürzung der Blockabstände, etc.);
- Entwicklung, Anschaffung und Einsatz von Mehrsystemlokomotiven, Niederflurwagen und Tragwagen für den Kombinierten Verkehr;
- Schaffung ausreichender Terminalkapazitäten an den Endpunkten in der BRD und Italien

3. Stufe (Zielzeitpunkt etwa 2010)

- Projekt "Neuer Brennertunnel"

Die kurz- und mittelfristigen Eisenbahninfrastrukturvorhaben auf österreichischem Gebiet werden ohne finanzielle Beiträge der EG von Österreich aus eigenen Budgetmitteln realisiert werden.

Die notwendigen kurz-, mittel- und langfristigen Infrastrukturvorhaben auf italienischem und deutschem Gebiet sind mit den genannten österreichischen Maßnahmen gemäß dem Verkehrsministerbeschluß von Rom 1986 in zeitlicher und materieller Koordination fortzusetzen.

Weitere Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs sind:

- Spezielles Förderungsprogramm für den Kombinierten Verkehr
- Erleichterungen im Vor- und Nachlauf von kombinierten Verkehr auf der Straße (Trucking, Ausnahme von Fahrverboten und anderen Beschränkungen, etc.)

- 4 -

- Attraktivitätsstaffelung zwischen begleitetem und unbegleitetem Kombinierten Verkehr
- Realisierung des Prinzips der kürzesten Wege, Rückverlagerung der Umwegverkehre
- Minimierung des Leerfahrtenanteils
- Kapazitive Plafondierung des Transitverkehrs
- Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit auf den Transitzrouten
- Maßnahmen im Interesse des Umweltschutzes und der Reduzierung der Belastungen der Bevölkerung
- Einführung umweltverträglicher LKW, sowie entsprechender Anreize für die Benützung solcher Fahrzeuge im alpenquerenden Verkehr

Wien, am 12 Juni 1989  
Der Bundesminister

