



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

Pr.Zl. 5901/55-4-89

II-9560 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

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

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
 Dr. Dillersberger und Genossen vom 23.10.1989,
 Nr. 4426/J-NR/1989, "Lärmverminderung beim
 Transitverkehr in Tirol"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

4385 IAB
 1989 -12- 27
 zu 4426 J

Zu Frage 1 und 2:

"Seit wann ist Ihnen der oben skizzierte Vorschlag zur Lösung
 des Transitproblems in Tirol bekannt?"

"Seit wann ist Ihnen die Stellungnahme der TIWAG zu diesem
 Projekt bekannt?"

Herr Professor Lenz hat diesen Vorschlag mir gegenüber
 erstmals auf der von mir zusammen mit dem Herrn Landeshaupt-
 mann von Tirol veranstalteten Enquete "Umweltverträglicher
 LKW-Stand der Technik" am 31. März 1989 in Innsbruck vor-
 getragen. Die Stellungnahme der TIWAG wurde mir mit Ihrer
 Anfrage bekannt.

Zu Frage 3:

"Wie lautet Ihre eigene Stellungnahme zu den oben ausgeführ-
 ten Vorschlägen und zu den Erläuterungen der TIWAG?"

Erlauben Sie mir an den Anfang meiner Beurteilung des vor-
 liegenden Vorschlags von Prof Lenz einige grundsätzliche
 Überlegungen zu stellen:

- 2 -

Der bestehende Straßengütertransitverkehr und vor allem die aus den vorliegenden Prognosen zu erwartenden Steigerungsraten müssen bereits heute in den hochsensiblen Alpentälern - aber in naher Zukunft auch in den anderen betroffenen Regionen - als verkehrspolitisch und umweltpolitisch inakzeptabel bezeichnet werden. Die Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt haben ein Ausmaß erreicht, das immer deutlicher die Notwendigkeit erkennen ließ, den rasant wachsenden Straßenverkehr als eine in vielen Bereichen problematische Entwicklung zu erkennen. Diese Problematik wird aber nicht auf Dauer auf die Transitstrecken beschränkt bleiben, auch an anderen hochbelasteten Straßen kommt es immer häufiger zu einem überkritischen Absinken der Akzeptanz der Bevölkerung für die Belastungen aus dem stark zunehmenden Straßenverkehr.

Zentraler Kritikpunkt ist dabei berechtigter Weise zumeist der Straßengüterfernverkehr für den mit der Bahn ein wesentlich umweltfreundlicherer Verkehrsträger zur Verfügung stünde, der aber nicht in dem aus der Sicht des Umweltschutzes wünschenswertem Maß genützt wird.

Diese Situation ist die Folge einer in ganz Europa jahrzehntelang verfolgten Verkehrspolitik, die hauptsächlich von zwei Prinzipien bestimmt war:

- o dem nachfrageorientierten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und
- o dem Prinzip der freien Wahl des Verkehrsmittels.

Die Konsequenz dieser Vorgangsweise waren beträchtliche Steigerungsraten im Straßenverkehr. Die immer bessere Erschließung mit Straßen führte gleichzeitig zu immer besseren Bedingungen für den Straßenverkehr. Dadurch entwickelte das Straßenverkehrssystem eine Eigendynamik, da der bessere Ausbau des Straßennetzes zu einer höheren Straßenverkehrsnachfrage führte, die wieder durch einen verstärkten Straßenbau befriedigt wurde. In der zweiten Hälfte der Siebziger-

- 3 -

Jahre wurden auch die Schattenseiten dieser Entwicklung immer deutlicher: die aus dem Verkehr resultierenden Schadstoff- und Lärmbelastungen, der besonders für den ruhenden Verkehr in Ballungszentren kaum mehr zu befriedigende Flächenbedarf, die Eingriffe in das Landschaftsbild, die Trennwirkung hochrangiger Straßen und vieles andere mehr. Damit wurde auch erkannt, daß die bisherige - mehr oder weniger ungesteuerte - Entwicklung keineswegs zum gesamtwirtschaftlichen Optimum führte. Es war ein System entstanden, das eine Reihe von Belastungen bei Dritten auftreten ließ, die in dieses System nicht eingreifen konnten, da alle Entscheidungen nach einzelwirtschaftlichen Gesichtspunkten getroffen wurden, die diese Belastungen nicht berücksichtigten.

Wenn dieser Fehlentwicklung nunmehr mit einer entschlossenen Verkehrspolitik begegnet werden soll, so kann das Ziel dieser Politik nicht die Beseitigung einzelner besonders gravierender Kritikpunkte sein. Eine solche geänderte Verkehrspolitik muß vielmehr überregional sicherstellen, daß es zu einer - aus gesamtwirtschaftlicher Sicht - bestmöglichen Kooperation der einzelnen Verkehrsträger mit einer modernen Gütertransporttechnik, die vor allem alle Formen des Kombinierten Verkehrs nützt, kommt. Aus dieser Zielsetzung kann aber der vorliegende Vorschlag von Prof Lenz lediglich als Versuch gewertet werden, in einem einzelnen, besonders sensiblen Gebiet die Symptome dieser jahrzehntelangen Fehlentwicklung zu mindern. Zwei entscheidende Punkte werden bei dem Vorschlag übersehen:

- erstens kommt es damit zu keinem Impuls in Richtung einer gesamtwirtschaftlich sinnvolleren Aufteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und
- zweitens ist der Vorschlag eine "Insellösung", die übersieht, daß das Problem der Belastungen aus dem Straßengüterfernverkehr nicht auf die Inntal-Brenner-Route beschränkt ist, sondern europaweit einer Lösung zugeführt werden muß.

- 4 -

Soweit meine grundsätzlichen Überlegungen zu den in der Anfrage zitierten Vorschlägen.

Neben dieser grundsätzlichen Kritik möchte ich aber noch einige weitere Anmerkungen machen:

Die scheinbare Wirtschaftlichkeit des Systems von Prof. Lenz beruht zu einem Gutteil auf der Nichtzurechnung der Infrastrukturkosten für die benützte Fahrspur und die zweifellos für einen störungsfreien Betrieb unbedingt erforderlichen Stauräume an den Anfangs- und Endpunkten. Diese müssen vor allem auch auf einen möglichen Störfall Bedacht nehmen und dürften insbesondere am Brenner - zufolge der topographischen Bedingungen - zu unüberwindlichen Schwierigkeiten führen.

Ungelöst bleibt bei dem Vorschlag von Prof. Lenz das Problem der höheren störungsanfälligkeit des Straßentransportsystems - sowohl was die Verkehrssicherheit betrifft als auch was witterungsbedingte Hindernisse auf der Straße wie Eis, Schnee, etc betrifft. In diesem Zusammenhang darf ich vor allem daran erinnern,

1. daß die Bahn eine um mehr als eine Zehnerpotenz höhere Verkehrssicherheit als die Straße anbieten kann,
2. daß der (gegenüber dem Pkw-Verkehr langsamer fahrende und etwa zehn mal schwerere) Lkw einen sehr beträchtlich überhöhten Beteiligungsgrad an den Autobahnunfällen aufweist und
3. daß die Beteiligung eines Lkw an einem Straßenverkehrsunfall - vor allem durch die Gewichts Differenz - zu wesentlich überhöhten Unfallschweren führt.

Eine Untersuchung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit hat ergeben, daß der Lkw österreichweit trotz seines deutlich

- 5 -

geringeren Anteils am Verkehrsaufkommen (etwa 15% im Österreicherdurchschnitt) an mehr als 50% aller Mehrfachunfälle auf Autobahnen beteiligt ist und daß die Unfallschwere mit zunehmendem Fahrzeuggewicht deutlich ansteigt.

Aus der Sicht des Verkehrslärms ist der Vorschlag von Prof. Lenz der Einführung lärmarmen LKW keineswegs überlegen. Selbst wenn das Motorgeräusch des Traktionsfahrzeuges völlig abgedämpft werden kann, bleibt - wie in der ersten Phase bis 31. Mai 1989 beim lärmarmen LKW (danach muß ja der vom Hersteller angegebene geeignete Reifen verwendet werden) - das Reifengeräusch voll erhalten. Die Lärmreduktion wird daher auf der Inntal-Brenner Strecke lediglich in jener Höhe sein, die auch durch die Einführung lärmarmen LKW erreicht wird. Der Effekt, daß ein solcher lärmarmen Lkw aber dann an allen Betriebsorten und in allen Betriebssituationen lärmarm ist, kommt beim System von Prof. Lenz nicht zum Tragen.

Ein weiterer Nachteil des Systems von Prof. Lenz ist die hohe Personalintensität des Lösungsansatzes. Bei der Bahn lenkt ein einzelner Triebfahrzeugführer einen Zug im unbegleiteten kombinierten Verkehr mit der Ladung von etwa 30 Lkw, beim System von Prof. Lenz kommt auf jeden beförderten Lkw ein Lenker eines Traktionszuges. Bei 500 bis 800 Traktionszügen ist das - zusätzlich zu den Lkw-Lenkern - eine entsprechend große Anzahl von Lenkern. Eine Aufrechnung der für die Betriebssicherheit notwendigen Bahnmitarbeiter ist dabei nicht korrekt, da diese Mitarbeiter - unabhängig von der Installation des Systems von Prof. Lenz - für den normalen Bahnbetrieb notwendig sind. Im Gegenteil wird sogar eine entsprechende Equipe für die Sicherstellung der Betriebssicherheit des Systems von Prof. Lenz zusätzlich erforderlich sein.

Bitte hier die Punkte 3.2. und 3.3. aus der Stellungnahme der Abt. I/1 jeweils als eigenen Absatz ohne Nummerierung einfügen.

- 6 -

Damit erübrigt es sich auch, auf die differenzierteren elektrotechnischen Überlegungen der TIWAG im Detail einzugehen, da auch hier die gesamthafte verkehrspolitische Sicht des Vorschlages fehlt. Die Stellungnahme der TIWAG muß nicht zuletzt auch als die Sicht jener Institution gesehen werden, die als Energielieferant ein natürliches geschäftliches Interesse an der Realisierung eines Vorschlags haben muß, der mit einer beträchtlichen Steigerung der Nachfrage nach elektrischer Energie in Tirol verbunden ist.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Sind Sie bereit, Maßnahmen zu treffen, damit dieses Projekt auf seine technische und finanzielle Machbarkeit überprüft wird?"

"Wann wird eine solche Studie in Auftrag gegeben und bis wann rechnen Sie damit, daß Ihnen taugliche Unterlagen über die Machbarkeitsstudie dieses Projektes vorliegen?"

Aus den in der Frage 3 dargelegten Überlegungen bin ich derzeit nicht bereit, eine Machbarkeitsstudie zu diesem Projekt in Auftrag zu geben.

Wien, am 27. Dezember 1989
Der Bundesminister

