

**3097/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 21.01.2002**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3117/J-NR/2001 betreffend Auffangmaßnahmen für den zu erwartenden Umwegsverkehr auf der Brenner-Route durch die Sperre des Gotthard-Tunnel die die Abgeordneten Gerhard Reheis und GenossInnen am 22. November 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Fragen 1 und 2:**

Wurden für den Verkehrszuwachs im Schwerverkehr auf der Nord-Süd-Transitroute bereits konkrete Auffangmaßnahmen beschlossen?

Wie werden Sie auf den zunehmenden Schwerverkehr im Bereich der Ökopunkte agieren?  
Werden die diesbezüglichen Kontrollmaßnahmen verstärkt, um etwaigen Ökopunkte-Schwarzfahrern vorzubeugen?

**Antwort:**

Bedingt durch die Gotthardsperre ist zwar eine gewisse Steigerung im Straßengütertransit durch Österreich feststellbar, diese Steigerung könnte aber im kombinierten Verkehr aufgefangen werden. So zeigt eine Analyse der Auslastung der bestehenden Rollenden Landstraßen (RoLa), dass hier durchaus noch Kapazitätsreserven vorhanden sind: Auf der mit 15 Zugsparen täglich aufkommensstärksten Verbindung Brennersee-Manching gibt es bei 88% Auslastung im Monat November immer noch Kapazitätsreserven und auch die RoLa Wörgl-Trento (mit 3 Zugsparen täglich) verfügt über freie Stellplatzkapazitäten. Erhebliche Kapazitätsreserven gibt es jedoch vor allem auf der Verbindung Wörgl-Verona (mit 3 Zugsparen täglich) bei 54% Auslastung im Monat November. Sollten die Kapazitätsreserven im derzeit vorhandenen Angebot der Rollenden Landstraßen wider Erwarten nicht ausreichen, ist es nach übereinstimmenden Aussagen von ÖBB und ÖKOMBI mit relativ kurzfristigen Maßnahmen möglich, eine Kapazitätsausweitung vorzunehmen.

Hinsichtlich des unbegleiteten kombinierten Transitverkehrs über den Brenner ist festzuhalten, dass im Rahmen des bestehenden UKV-Angebotes (unbegleiteter kombinierter Verkehr) noch ca. 150 Lkw-Sendungen täglich befördert werden könnten. Darüber hinaus besteht auch hier die Möglichkeit, dieses UKV-Angebot zu erweitern, wenn die bestehenden Kapazitäten wider Erwarten nicht ausreichen sollten.

Ich möchte daher feststellen, dass das bestehende KV-Angebot (sowohl bei den Rollenden Landstraßen als auch im unbegleiteten kombinierten Transitverkehr über den Brenner) bereits eine wesentliche "Auffangmaßnahme" für den durch die Sperre des Gotthardtunnels bedingten Verkehrszuwachs in Österreich darstellt. Dieses bestehende Angebot ist darüber hinaus im

Bedarfsfall kurzfristig erweiterbar, sodass die bisher feststellbaren Verkehrszuwächse in Österreich zur Gänze durch den kombinierten Verkehr aufgefangen werden könnten. Daher sind auch im Bereich der Ökopunkte keinerlei Ausnahmen oder sonstige Erleichterungen erforderlich.

Zu der angesprochenen Frage der Verstärkung von Kontrollmaßnahmen, verweise ich auf die Zuständigkeit der Länder. Diese wurden von mir bereits mehrfach aufgefordert, Schwarzfahrten im Bereich des Ökopunktesystems grundsätzlich streng zu kontrollieren und entsprechend zu verfolgen.

**Frage 3:**

Werden Maßnahmen getroffen, um den zu erwartenden Mehrverkehr auf die Schiene umzuleiten? Wenn ja, welche?

**Antwort:**

Die österreichische Verkehrspolitik ist schon seit Jahren bemüht, den Güterverkehr von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, Schiff und kombinierter Verkehr zu verlagern. Daher wurden eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um umweltfreundlichere Verkehrsarten, wie den Schienenverkehr bzw. den kombinierten Verkehr, verstärkt zu fördern bzw. den Umstieg auf diese Verkehrsarten zu erleichtern und somit für die Frachter attraktiver zu gestalten.

Zu diesen Fördermaßnahmen für den kombinierten Verkehr zählen verschiedene ordnungspolitische Maßnahmen wie zum Beispiel der Nutzlastausgleich, der im Straßenvor- und -nachlauf des kombinierten Verkehrs höhere Gesamtgewichte erlaubt als im Straßenverkehr generell, liberalisierte Korridore für Verbindungen der Rollenden Landstraße, genau definierte Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot und Nachtfahrverbot sowie Belohnungskontingente bzw. Belohnungsökopunkte für die Nutzer der Rollenden Landstraße.

Auch finanzielle Anreize zur Nutzung des kombinierten Verkehrs werden angeboten, insbesondere durch die Möglichkeit der Förderung von Investitionen in den kombinierten Verkehr, durch die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Rahmen des kombinierten Verkehrs sowie durch steuerliche Erleichterungen (Kraftfahrzeugsteuer, Straßenbenutzungsabgabe).

Diese Maßnahmen sollen selbstverständlich auch dazu beitragen, den durch die Sperre des Gotthardtunnels bedingten Mehrverkehr in Österreich durch den kombinierten Verkehr abzuwickeln. Wie ich schon zu den Fragepunkten 1 und 2 ausgeführt habe, sind in Österreich Kapazitätsreserven sowohl im begleiteten als auch im unbegleiteten kombinierten Verkehr vorhanden bzw. können zusätzliche Kapazitäten im Bedarfsfall zur Verfügung gestellt werden.

**Frage 4:**

Welche Maßnahmen sind geplant, um im Zuge des erwarteten höheren Verkehrsaufkommens, die Sicherheit in den heimischen Straßentunnels zu garantieren? Ist im speziellen daran gedacht, die bestehenden einröhrigen Tunnels durch den Bau einer zweiten Röhre sicherer zu gestalten?

**Antwort:**

Zur Verbesserung der Sicherheit in den Straßentunnels wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der zwischenzeitlich auch im Verkehrsausschuss des Parlaments behandelt und einstimmig zur Kenntnis genommen wurde.

Die wesentlichen Maßnahmen betreffen vor allem einröhrige Tunnelanlagen, dadurch wird die

Selbstrettungsphase durch Verbesserung der Absaugleistung erhöht. Außerdem wird im hochrangigem Straßennetz, der bereits in Ausführung befindliche Ausbau auf zweiröhrige Tunnelanlagen sukzessiv entsprechend der erwarteten Verkehrsstärke weitergeführt.

**Frage 5:**

Sind konkrete Baumaßnahmen und Investitionen in den Straßen- bzw. Schienenverkehr geplant, die speziell den Tiroler Raum im Bereich des Transitverkehrs entlasten? Wenn ja, welche?

**Antwort:**

Wie keine andere Region Österreichs sind das Inntal und das Wipptal in Tirol vom Straßengütertransit betroffen. Dies nicht nur aufgrund des absolut und relativ hohen Transitverkehrsaufkommens, sondern auch wegen der Lage im Tal, die die Lärmbelastungen erhöht und bei Inversionswetterlagen zu bedenklichen Schadstoffimmissionen führt.

Es besteht daher großes Interesse, den Transitverkehr mengenmäßig zu begrenzen und dabei umweltfreundlich abzuwickeln. Eine Voraussetzung für eine spürbare Verlagerung - auch der zu erwartenden Verkehrszuwächse auf die Schiene - ist die Schaffung der dafür erforderlichen Kapazitäten in einer sozial- und umweltverträglichen Form.

Dabei sind einerseits die komplexen Zusammenhänge zwischen dem infrastrukturellen Angebot und den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wie Transportpreise, Mauten bzw. Road Pricing und andererseits die realisierte Verkehrsnachfrage zu beachten.

Der viergleisige Ausbau des Unterinntals zwischen Wörgl und Innsbruck durch Neubau der zweigleisigen Tunnelkette Kundl - Baumkirchen entspricht diesen Zielen und soll innerhalb der kommenden zehn Jahre als erster Abschnitt des Brennerkorridors fertiggestellt sein. Die BEG (Brenner Eisenbahn Gesellschaft) hat dafür ein Investitionsvolumen von ca. 1,32 Mrd. € (ca. 18,2 Mrd. ATS) angesetzt. Zwischen Wörgl und der Staatsgrenze bei Kufstein sowie im eigentlichen Brennerabschnitt südlich von Innsbruck werden die Kapazitätsgrenzen erst längerfristig erreicht.

Es gibt derzeit im Straßenbereich keine Bauvorhaben, die für den Transitverkehr von besonderer Bedeutung wären. Hier geht es vorrangig um verbesserte Erreichbarkeiten, die Entlastung der Bevölkerung vom lokalen Durchzugsverkehr und um die Erhöhung der Verkehrssicherheit.