



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit



alpenkonvention • convention alpine
convenzione delle alpi • alpska konvencija

**NEU
NOUVEAU
NUOVO
NOVO
15.11.2004**

**VIII. Tagung der Alpenkonferenz
16. November 2004, Garmisch-Partenkirchen**

TOP 7

Verkehr

Anlage 2

Synthesebericht über die Umsetzung des Verkehrsprotokolls

TOP 7

Verkehr

Synthesebericht über die Umsetzung des Verkehrsprotokolls

Detaillierte Inhaltsangabe

Einführung

1. Die Strategien der Alpenländer zur Förderung eines nachhaltigen alpenquerenden und inneralpinen Verkehrs

- 1.1 Nachhaltige Entwicklung in den einzelstaatlichen Verkehrspolitiken
 - die Strategie der nachhaltigen Entwicklung in Deutschland
 - die Strategie der nachhaltigen Entwicklung in Österreich
 - die Strategie der nachhaltigen Entwicklung in Frankreich
 - die Berücksichtigung der Verkehrsindikatoren
- 1.2 Ein juristischer und programmatischer Rahmen in kontinuierlicher Entwicklung
 - der Bundesverkehrswegeplan in Deutschland
 - CIADT in Frankreich
 - PGTL in Italien
- 1.3 Konkrete Förderungswege für die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung im Verkehr: Tarifierung, Prospektionsszenarien, Forschung
 - die Tarifberechnung im Verkehr zu realen Kosten
 - die bereits geprüften Prospektionsszenarien
 - Forschung und nachhaltiger Verkehr

2. Die Entwicklung wichtiger alpenquerender Kooperationsprojekte

- 2.1 Die Verbesserung der Sicherheit an den Alpenübergängen
 - die französisch-italienischen Straßenübergänge
 - der Bau einer zweiten Fahrrohre im Tauern-Straßentunnel
- 2.2 Bereits entwickelte alternative Dienste
 - eine experimentelle Rollende Autobahn zwischen Frankreich und Italien
 - der „Aktionsplan Brenner 2005“
 - der Korridor IQ-C
 - die Entwicklung des Seewege-Güterverkehrs
 - der Aktionsplan für die Schienenstrecke Tauern
- 2.3 Neue alpine Infrastrukturen im Dienste der Verlagerung auf die Schiene
 - die Achse Lyon-Turin-Ljubljana und der Basistunnel im Mont d'Ambin
 - die neuen alpinen Schienenverbindungen der Schweiz u. die Tunnels
 - der Basistunnel am Brenner

3. Die Zubringer zu den wichtigen Alpenübergängen und die inneralpine Mobilität

- 3.1 Die einzelstaatlichen Zubringer zu den wichtigen Alpenübergängen
 - die Zugangstrecke zur neuen Alpenquerung in der Schweiz
 - Anbindung der Schweiz an das deutsche und französische Hochgeschwindigkeitsnetz
 - die Zugangsstrecken zum Basistunnel am Brenner
 - die Zugangsstrecken zu den französischen Übergängen
- 3.2 Projekte und Maßnahmen, welche die inneralpine Mobilität betreffen
 - Die jüngste Schweizer Volksabstimmung über ein Gegenprojekt zur Avanti—Volksinitiative
 - Initiative zur Beschränkung des Straßenverkehrs im Bundesland Tirol
 - Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den alpinen Innenstädten Italiens
 - öffentliche Verkehrsunternehmen in alpinen Ballungsräumen
 - die touristischen Verkehrsdienste

4. Der Austausch zwischen den Alpenländern und der Europäischen Union

- 4.1 die INTERREG III B Projekte auf dem Gebiet des Verkehrs
- 4.2 der Stellenwert der alpinen Wege in den TEN
- 4.3 die jüngsten Richtlinien und Richtlinienvorschläge
 - Richtlinie zur Sicherheit langer Straßentunnels
 - Richtlinienvorschlag „Weekend ban“
 - neue Richtlinie zur Tarifierung der Infrastrukturen
 - Programm Marco Polo
 - Entwicklung der Interoperabilität
 - Richtlinie bezüglich der Bewertung und des Umgangs mit Lärm in der Umwelt
 - Spezifikationen für Interoperabilität
 - Rahmenrichtlinie betreffs der Qualität der Luft unserer Umwelt
 - Strategievorschlag zum Thema Luftverschmutzung

Einleitung

Auf der siebten Alpenkonferenz im Oktober 2002 in Meran/ Merano hatte der italienische Vorsitz ein Dokument vorgelegt mit dem Titel „Die Verkehrssituation im Alpengebiet: Übersicht über die Politik der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der nachhaltigen Mobilität“.

Nachdem der deutsche Vorsitz vorschlug, dass ein solches Dokument künftig für jede neue Alpenkonferenz systematisch erstellt werden sollte, ist der vorliegende Bericht eine Aktualisierung des Berichts von Meran. Wie schon für das anfängliche Dokument von 2002 wurden die drei ersten Teile auf der Basis von schriftlichen Beiträgen der Vertragsstaaten formuliert, nach Themenkreisen gegliedert und zusammengefasst.

Die Übersicht verweist auf die schon früher beschlossenen Zielvorgaben jedes Mal, wenn es zum besseren Verständnis des Gesamtrahmens der nachhaltigen alpinen Verkehrspolitik erforderlich ist. Doch hält sie sich vor allen Dingen an die seit Ende 2002 durchgeführten Maßnahmen für eine nachhaltige alpenquerende und inneralpine Verkehrsentwicklung:

- die Strategien zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung,
- die Hauptprojekte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, namentlich der modalen Verlagerung,
- Zugangswege zu den Alpen und inneralpine Mobilität.

Die Übersicht verweist auch auf die Stellungnahmen, die die Europäische Union in diesem Zeitraum veröffentlichte und die direkt den Alpenraum betreffen. Die wichtigsten Bestimmungen des Verkehrsprotokolls werden in den einzelnen Teilen des Berichts behandelt, ohne sie allerdings nach Artikeln zu gliedern, um eine beschwerliche Lektüre zu vermeiden.

Die Bestimmungen des Protokolls, die sich auf eine strategische Vision der nachhaltigen Entwicklung beziehen, werden vornehmlich im ersten Teil behandelt: die Grundsätze des nachhaltigen Verkehrs (Artikel 3), deren Berücksichtigung in anderen Politiken (Artikel 4), die eventuelle Verschärfung der einzelstaatlichen Vorschriften (Artikel 6), die allgemeine Strategie der Verkehrspolitik (Artikel 7), Tarifierung und reale Kosten (Artikel 14).

Unter den Aspekten, die die Entwicklung des öffentlichen Verkehrswesens (Artikel 9), der Eisenbahn-, des Fluss- und des Seewege-Verkehrs (Artikel 10), des Straßenverkehrs (Artikel 11) und der Tourismusverkehrsdienste (Artikel 13) betreffen, haben wir jene, die heute auf einer aktiven grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beruhen und Gegenstand des zweiten Teils sind, von jenen unterschieden, die sich eher auf einzelstaatliche Politiken beziehen und im dritten Teil behandelt werden.

Die Art der Beteiligung der alpinen Gebietskörperschaften an der Umsetzung der Protokollziele (Artikel 5) wird im Rahmen der Interreg-Projekte im vierten Teil behandelt, in dem das nochmals dargelegt wird, was man in Belangen der nachhaltigen alpinen Verkehrsentwicklung im größeren Rahmen der Maßnahmenprogramme der Europäischen Union finden kann.

TEIL EINS

Die Strategien der Alpenstaaten für nachhaltigen alpenquerenden und inneralpinen Verkehr

Seit Meran wurden die Bestimmungen, die bereits auf der vorherigen Alpenkonferenz weitgehend umgesetzt waren, von den Alpenstaaten bekräftigt, doch darüber hinaus haben sich eine Reihe von einzelstaatlichen Bestimmungen erheblich weiter entwickelt. So werden Verkehrspolitik und nachhaltige Mobilität in der Regel im größeren strategischen Rahmen der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung behandelt.

1.1. Nachhaltige Entwicklung in der Verkehrspolitik der Mitgliedstaaten

Eine nicht kontrollierte Verkehrsentwicklung verursacht Unsicherheit, Lärm, Verschmutzung und den Verbrauch von Raum und nicht erneuerbaren Energien, die Folgen davon gehen zu Lasten der Benutzer und Anrainer der Infrastrukturen.

Lokale Umweltprobleme können unter bestimmten klimatischen Bedingungen (Temperaturwandel) zu einem Niveau der Umweltbelastung führen, das in den Gebieten mit konzentriertem Verkehr, vor allem im alpenquerenden Verkehr spürbar wird. Vorrang ist einer besseren Nutzung der bestehenden Verkehrsnetze zu geben, und sofern es unerlässlich ist, einer vorbildlichen Gestaltung neuer Projekte.

In größerem Maßstab gesehen dürfte die Frage des Klimawechsels auf Grund der potenziellen Risiken und der voraussehbaren Kosten zunehmend in die Politik der öffentlichen Stellen einbezogen werden. Der Verkehrssektor produziert heute 31% der Gasemissionen mit Treibhauseffekt und mehr als ein Viertel des gesamten CO₂ Ausstoßes.

Mehrere Alpenstaaten berücksichtigen diese Fragen in ihrer nationalen Verkehrsstrategie weit über die spezifisch alpinen Aspekte hinausgehend. Es ist in der Tat schwierig, die Umweltstrategie im Verkehr, wie er sich zur Entstehungszeit des Protokolls entwickelte, allein auf den Alpenraum zu beschränken: Die Verkehrsentwicklung ist nicht nur geografisch bestimmt, sie beruht auf einer systeminhärenten Logik. Davon zeugen drei Beispiele.

Deutschland komplettierte 2004 die bundesweite Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, die bereits im April 2002 von der Bundesregierung gebilligt worden war. Die Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland beruht auf vier Punkten, die auf die Realisierung eines nachhaltigen und dauerhaften Verkehrssystems abzielen:

- Nutzung von Entlastungspotenzialen durch eine gezügelte Entwicklung der Wohnbaustrukturen und durch verstärkte Effizienz des Verkehrssystems (Vermeidung möglicher Ursachen einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens),

- Erhöhung des Anteils von Verkehrsmitteln, die besser auf die Erfordernisse der Umweltschonung eingestellt sind (modale Verlagerung),
- Nutzung von Synergieeffekten, Verbesserung und Vernetzung der Planungsverfahren (Integration),
- zunehmende Nutzung innovativer Techniken zur verminderten Verursachung von Verschmutzung oder Belästigungen auf Grund eines erhöhten Verkehrsaufkommen (Technologie), gleich von Anfang an.

Im Rahmen der Aktualisierung ihrer Strategie der nachhaltigen Entwicklung hat die Bundesregierung 2004 begonnen, eine in den europäischen Kontext integrierte Strategie einzuführen, die auf die Förderung von Ersatzkraftstoffen und alternativer Antriebstechniken abzielt. Die Strategie stützt sich auf Bemühungen um eine wirtschaftlichere Nutzung der Energie im Bereich Verkehr so wie auf wissenschaftliche Forschungsergebnisse.

Österreich verabschiedete, außer einem allgemeinen Verkehrsplan, eine bundesweite Strategie der nachhaltigen Entwicklung so wie eine Strategie, die auf die Erreichung der Ziele von Kyoto ausgerichtet ist.

In diesen beiden Dokumenten werden auch Maßnahmen vorgeschlagen, die zur Erreichung der Zielvorgaben der Alpenkonvention beitragen:

- die österreichische Strategie der nachhaltigen Entwicklung enthält ein Arbeitsprogramm für nachhaltigen Verkehr, ein Gruppe für Verkehrssicherheit und eine Teilinitiative zur Verwaltung der Mobilität;
- das Verkehrsmaßnahmenprogramm der österreichischen Strategie, das auf die Erreichung der Ziele von Kyoto ausgerichtet ist, berücksichtigt den Großteil des im Verkehrsprotokoll angesprochenen Anwendungsbereichs. Maßnahmen für reduzierte Belästigung durch Emissionen, für die Verbesserung des Schienengüterverkehrs und öffentlichen Personenverkehrs, oder auch für adaptierte Raumplanung und regionale Planung werden von dieser Strategie erfasst.

Frankreich billigte 2003 eine nationale Strategie der nachhaltigen Entwicklung, die nach einer umfassenden Konzertierung mit allen Beteiligten (gewählte Volksvertreter, Verbände, Unternehmen, Gewerkschaften, Medien, Administrationen usw.) rund um drei Eckpfeiler der nachhaltigen Entwicklung (Wirtschaft, Sozialbereich, Umwelt) aufgebaut wurde.

Es wurde ein Programm mit konkreten Maßnahmen definiert, wovon mehrere in den Verkehrsbereich fallen. Das erklärte Ziel ist die Entflechtung von Wirtschaftswachstum und Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt durch Maßnahmen zur Mobilitätsnachfrage, durch die Entwicklung der Intermodalität, durch die Einrichtung adaptierter Infrastrukturen, durch die Verwaltung der Netze und ihrer Vernetzung untereinander, Tarifierung, Technologie.

Im Rahmen des im Juni 2004 verabschiedeten Gesundheit-Umwelt-Plans sind als den Verkehr betreffende Maßnahmen folgende vorgesehen: fiskalische Instrumente als Anreiz für reduzierten Ausstoß von Dieselpartikeln aus beweglichen Quellen, die Förderung alternativer Fortbewegungsmittel und erhöhte Berücksichtigung der Auswirkungen neuer Infrastruktur auf die Gesundheit.

Gegen Lärmbelästigung wurde im Oktober 2003 ein Aktionsplan zur Lärmbekämpfung angekündigt, in dem die Schallabdichtung von Wohnanlagen vorgesehen ist, die starken Lärmbelastigungen (aus der Luft, von der Straße oder Schiene her) ausgesetzt sind, vor allen Dingen in den Alpentälern.

Frankreich hat schließlich auch in Folge der Ratifizierung des Protokolls von Kyoto die Vorbereitung des Klimaplanes 2004 in Angriff genommen, dessen Bestimmungen für den Verkehrsbereich vorerst noch geprüft werden.

Das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung steht in der **schweizerischen Bundesverfassung**. Dieses Prinzip gilt auch in der schweizerischen Verkehrspolitik: eines ihrer wichtigsten Ziele besteht darin, dem Verkehrswachstum so umweltschonend wie möglich gerecht zu werden.

Dieses Ziel wird durch die folgenden Massnahmen verwirklicht:

- Stärkung des öffentlichen Verkehrs durch eine Modernisierung der Infrastruktur- und des Bahnsystems. Dieses Programm besteht aus vier Grossprojekten (1. und 2. Etappe Bahn 2000; Neue Eisenbahnalpentransversale, Anschluss der Schweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz und Lärmsanierung des Eisenbahnnetzes);
- Angleichung der Wettbewerbsbedingungen Schiene / Strasse: Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe im Jahre 2001 ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung;
- Verlagerung des grösstmöglichen Teils des Güterverkehrs von der Strasse auf die Bahn. Seit der Annahme der Alpeninitiative am 20. Februar 1994, ist die Verlagerungspolitik auch in der Verfassung verankert.

Es gibt weitere Massnahmen in mehreren anderen Staaten auf anderen Ebenen, beispielsweise in Deutschland, wo der Schutz der Verkehrsinfrastrukturen vor Naturgefahren permanent ein Thema ist (Vorbeugemaassnahmen im Bereich biologisches Engineering, Sanierung der Schutzwälder, Aufforsten, Einführung technischer Spezialvorrichtungen, Bau von Sicherheitsstollen, usw.)

Die Verkehrsindikatoren werden in den Umweltqualitätszielen stärker berücksichtigt

In Frankreich erarbeitete das Verkehrsministerium im Mai 2003 eine Sammlung von Indikatoren zu den wichtigsten Korridoren, die Frankreich durchqueren. Mit Hilfe der Indikatoren kann man, anhand der Schemata der öffentlichen Verkehrseinrichtungen, die Entwicklung bestimmter objektiver Daten verfolgen, die den Verkehr, die modale Verteilung und die Umweltqualität auf mehreren Hauptverkehrsachsen und Übergängen kennzeichnen.

Um der Öffentlichkeit eine Reihe statistischer Indikatoren über die Lage Frankreichs im Vergleich zu den ausländischen Partnerstaaten vorzulegen, hat eine interministerielle Arbeitsgruppe eine erste, hauptsächlich auf statistisches Material gestützte Arbeit durchgeführt; sie ist die erste Etappe auf dem Weg zur Erarbeitung eines umfassenderen, periodischen Berichts, in den auch die internationale und territoriale Dimension, so wie die Lenkungsmechanismen (gouvernance) der nachhaltigen Entwicklung Eingang finden. Die zivile Gesellschaft (Experten, Verbände, gewählte Volksvertreter, Unternehmen, usw.) wurde zu diesen Arbeiten hinzugezogen, die der Regie-

rung bei der nächsten Sitzung der interministeriellen Kommission für nachhaltige Entwicklung unterbreitet werden.

1.2 Ein juristischer und programmatischer Rahmen in kontinuierlicher Entwicklung

Die Bedarfsdeckung im Verkehr ist eine der großen volkswirtschaftlichen Aufgaben der Alpenstaaten und ihrer Positionierung im erweiterten Europa, zumal die Qualität des Transportsystems ein Schlüsselfaktor der Wettbewerbsfähigkeit und der Attraktivität eines Landes ist. Die zentrale Lage der Alpenländer schafft freilich Nachteile, doch kann sie auch ein Faktor der Wertschöpfung werden, vor allen Dingen durch die Gewährleistung eines flüssigen Austausch- und Transitverkehr, der eine Einnahmequelle darstellt, wenn entsprechende Empfangsstrukturen und Verkehrsdienste, beispielsweise in den Bereichen Fremdenverkehr und Logistik, existieren und weiter entwickelt werden. Strategien der dauerhaften Entwicklung sind gefragt, gleichviel ob es sich um Metropolen von internationaler Ausstrahlung oder um kleinste Enklaven in abgelegenen Gegenden handelt.

Die Bundesrepublik Deutschland hat im Bundesverkehrswegeplan 2003 ihre Konzepte der Investitionspolitik für den Ausbau und die Instandhaltung – bis zum Jahre 2015 – der Verkehrsinfrastrukturen, einschließlich Investitionen in das Bundesstraßennetz, in das Netz der Bundeswasserwege und das Netz der Bundesbahnen, festgelegt.

Der Plan sieht unter anderem vor:

- Gewährleistung einer nachhaltigen und dauerhaften Mobilität, die mit den Erfordernissen der Umweltschonung vereinbar ist,
- Ausbau des Wirtschaftsstandortes Deutschland zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen,
- Förderung der Errichtung dauerhafter Raum- und Wohnstrukturen,
- Schaffung angemessener und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger, -arten, und -mittel,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Interesse der Benutzer und der Bevölkerung im Allgemeinen,
- Verringerung der auf Nutzen bedachten Anforderungen an die Natur, an die Landschaft und an nicht erneuerbaren Ressourcen,
- Verringerung der Lärmbelästigung, der Schadstoffemissionen und der Gase (namentlich CO₂),
- Förderung des europäischen Einigungswerks.

Außer einer aktualisierten Evaluierung im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsstudie wurden alle Projekte hinsichtlich ihrer eventuellen Auswirkungen auf die Umwelt und hinsichtlich Naturschutzes geprüft. Projekte mit beträchtlichen ökologischen Risiken wurden einer besonderen Evaluierung unterzogen. Die Bedeutung von Vorhaben für die Entwicklung der Gebietsstrukturen wurde gemäß einer Analyse der Raumeinwirkungen bewertet.

Im Bundestag werden gleichzeitig, in Anwendung der Orientierungsgesetze (Erstes Eisenbahnpaket und Fünftes Bundeswegegesetz), Gesetzesvorlagen auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplan 2003 debattiert.

Die **Republik Österreich** veröffentlichte im Januar 2002 nach einem breit angelegten Konsultationsverfahren den **Generalverkehrsplan Österreich 2002**.

Der Generalverkehrsplan Österreich 2002 verfolgt unter dem Oberziel der „Nachhaltigen Mobilität“ folgende Teilziele:

- den Wirtschaftsstandort Österreich stärken
- die Netze effizient und bedarfsgerecht ausbauen
- die Sicherheit erhöhen
- die Finanzierung sicherstellen
- die Umsetzung erleichtern

Aufbauend auf der Betrachtung der wichtigsten Korridore, Knoten und Verbindungen ins Ausland wurde ein Investitionsprogramm erstellt, welches in mehrere zeitlich gestaffelte Teilpakete untergliedert ist und die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff umfasst.

In Frankreich hat die im Sommer 2002 neu ernannte Regierung nach einer breit angelegten Parlamentsdebatte neue Orientierungen festgelegt.

Noch im Sommer 2002 wurden die wichtigsten Infrastrukturvorhaben von Experten begutachtet, um deren Opportunität zu prüfen und die Prioritäten (Dringlichkeiten) bis 2025 festzulegen. Gleichzeitig mit dem Gutachten wurden ein Bericht über die Hauptaufgaben der Raumplanung und eine Reihe parlamentarischer Themenberichte zu Schiffverkehr und Eisenbahn erarbeitet. Im Anschluss an diesen Informationsprozess fand im Frühjahr 2003 eine parlamentarische Debatte zur Verkehrspolitik der kommenden zwanzig Jahre statt: "Welche Ambitionen und welche Mittel für unsere Infrastrukturen?"

Auf diesen Grundlagen und im Zuge der 2002 gebilligten multimodalen Planungsstrukturen für öffentliche Personen- und Güterverkehrsunternehmen trat am 18. Dezember 2003 ein interministerieller Ausschuss für Raumplanung und Entwicklung zusammen, der vor allem der Verkehrspolitik gewidmet war. Der Ausschuss definierte die neue französische Verkehrspolitik, die auf folgende Hauptziele ausgerichtet ist: wirtschaftliche Entwicklung, Attraktivität des Staatsgebiets im erweiterten Europa und Berücksichtigung der globalen und lokalen Umweltaufgaben.

Die neu festgehaltenen Orientierungen berücksichtigen die wachstumorientierten Prognosen der Nachfrage im Verkehrsbereich, die für die kommenden zwanzig Jahre weiter erheblich sind. Sie legen die Betonung auf verbesserte Qualität der Benutzerdienste, Verbesserung der bestehenden Netze, notwendiger Ausgleich unter den verschiedenen Verkehrsmitteln- und -arten, Notwendigkeit der Straßensicherheit und Lärmbekämpfung.

Die Frage der Überquerungen der sensiblen Gebirgsmassive der Pyrenäen und der Alpen wurde mit besonderer Aufmerksamkeit geprüft. Das Projekt der kombinierten

Schienenverbindung zwischen Lyon und Turin wurde als eins der Hauptvorhaben im Bereich Intermodalität bekräftigt; die Verbesserungsarbeiten der bestehenden Strecke (namentlich die Erweiterung auf das Durchgangsprofil B+ des Eisenbahntunnels Mont-Cenis) wurde bestätigt. Das Vorhaben einer Seewegverbindung zwischen Fos und Savona wurde als eins der nützlichen Mittel zur Vermeidung der Alpenquerung auf dem Landweg in die Liste aufgenommen.

Im übrigen: Frankreich beobachtet aufmerksam die seit zehn Jahren eingetretene Stagnation, wenn nicht gar rückläufige Tendenz, des Straßenverkehrs auf seinen nördlichen Alpenübergängen in den letzten Jahren. Für die Interpretation der Tendenz sind ins Detail gehende Recherchen notwendig, damit die Entwicklungsprognosen für den Güterverkehr - und die Folgen für die künftigen neuen Eisenbahninfrastrukturen von großer Kapazität - , mit minimaler Unsicherheit erstellt werden können.

In Italien gewinnt die Umsetzung der bereits 2001/2002 festgelegten Orientierungen zunehmend an Gewicht. Die Orientierungen sind in einem 2001 verabschiedeten allgemeinen Verkehrs- und Logistikplan (PGTL) festgehalten, der sich hauptsächlich auf alpenquerende und inneralpine Mobilität erstreckt. Der Plan wird mit Verkehrsplänen auf verschiedenen lokalen Ebenen ergänzt, die enger mit der lokalen Mobilität verbunden sind.

Der allgemeine Plan zielt darauf ab, das exponentiale Wachstum des Verkehrsaufkommens und seine Konzentration auf die Hauptachsen zu drosseln, mit folgenden drei Zielvorgaben:

- Entwicklung der Potenziale des Schienengüterverkehrs im Alpenbogen, auch in Verbindung mit den wichtigsten Häfen Norditaliens;
- Schaffung von Strecken zur Entwicklung des Güterverkehrs Nord – Süd auf der Schiene, mit Durchgangsprofilen, die auf den Transport von Containern und mobilen Kasten (sogar außerhalb der Normen) adaptiert sind, in Verbindung mit den Verladehäfen Gioia Tauro, Tarent, Genua, Triest (Schienenautobahn) und mit den wichtigsten Alpenpässen;
- der Ausbau des Systems der Austauschterminals für die Verlagerung Straße-Schiene im Süden gemäß einer technischen und funktionalen Hierarchie dieser Terminals (Trockenhafen, intermodale Zentren und logistische Plattformen) und unter Einbeziehung der der potenziell angeschlossenen Gebiete.

In diesem Rahmen konzentriert sich Italien unverändert auf folgende Aufgaben:

- Dem System der alpinen Eisenbahnübergänge und den Zufahrtstrecken durch den Ausbau der aktuellen alpinen Verbindungen und dem Anschluss des Hafens von Genua und Liguriens an die Po-Ebene und an die Pässe Simplon und Sankt Gotthart, so wie die Verbesserung der nördlichen Umfahrung (*Grona*) von Mailand.
- Den absolut notwendigen Ausbauarbeiten des Straßennetzes für die Anpassung des bestehenden Netzes an die Anforderungen der Sicherheit und zur Lösung der offenkundigen Verkehrsüberlastung: Ausbau (Turin-Mailand, Sacile-Conegliano) oder Bau neuer Verbindungen (Asti-Cuneo, Route Piemont - Lom-

bardei, Route Piemont - Venetien, Venetien, Verbindung Brescia-Bergamo-Mailand, die sog. Bre-Be-Mi, die Umfahrung von Mestre).

- Der Bewältigung der Mobilität auf lokaler Ebene, die künftig einen „urbanen Verkehrsplan“ für jede Gemeinde mit mehr als 30.000 Einwohnern vorschreibt. Ziel ist der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, die Identifizierung von Verboten und Einschränkungen des privaten Verkehrs (Bereiche mit begrenztem Verkehr, Fußgängerzonen), Tarifierung des Parkens im Stadtzentrum, usw.

Diese Entwicklungen erhielten mit dem 2002 erlassenen „Zielgesetz“ und mit dem ersten Programm strategischer Infrastrukturen eine wichtige Unterstützung.

Der Interventionsplan für das bestehende Verkehrssystem im Alpenraum zählt zu dem Sonderkapitel „System der Übergänge“, das globale Ausgaben von 227,2 Millionen Euro bis Ende 2004 vorsieht und das dem Ausbau des, von der EU finanzierten Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) den Vorrang gibt:

- der Brenner Korridor mit dem neuen Eisenbahntunnel und dem Ausbau der Autobahnachse München-Bozen-Verona und der neuen Umfahrung Mantua-Parma;
- der Korridor 5, mit dem neuen grenzüberschreitenden Basistunnel der Verbindung Lyon-Turin-Triest und dem Eisenbahntunnel im Susa-Tal, und dem Ausbau der Autobahn Turin-Mailand-Brescia-Venedig;
- die Entwicklung des Systems der „Meeresautobahnen“ mit Ausbau der Nord-Süd-Zufahrten über das Meer und die betreffenden Häfen.

5 Ausbau- oder Sicherungsprogramme der bestehenden Achsen sind ebenfalls vorgesehen: die Schaffung eines Sicherheitsstollen im Tunnel von Fréjus, der Ausbau des Mont Blanc Tunnels, der Ausbau der Zufahrten zu den Pässen Fréjus, Simplon und Brenner.

Italien unterstützt auch die wichtigsten Korridore des Entwicklungsprojekts der Schienenautobahnen, hauptsächlich entlang der beiden italienischen Küstenstrecken und den Abschnitten Fréjus-Turin-Mailand (Bologna).

1. 3 Die konkreten Maßnahmen zur Förderung der Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung im Verkehr: Tarifierung, Prospektionsszenarien, Forschung

Tarifierung des Verkehrs zu realen Kosten

In Deutschland wurden 2002/2003 die gesetzlichen Grundlagen gelegt für die Einführung eines Benutzer-Abgabensystems der Autobahninfrastrukturen für Lastkraftwagen, berechnet nach Schadstoffemission und Kilometerzahl. Die Inbetriebnahme des elektronischen Mautsystems; für welches ein noch in Entwicklung befindliches High Tech System eingesetzt wird, ist für 2005 vorgesehen. Die Mauteinnahmen werden nach Abzug der Kosten für die Bewirtschaftung, die Überwachung und die Kontrolle des Systems dem Verkehrsbudget zugewiesen und ausschließlich für Vor-

haben der Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere für den Bau von Bundesfernstrassen verwendet.

In Österreich wurden ab 1. Januar 2004, nach dem Ende der Ökopunkte im Dezember 2003, Mautgebühren je nach der Kilometerzahl für Lkws und Autobusse auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen eingeführt. Gegenwärtig werden die Mauttarife je km gestuft nach Achsenanzahl berechnet. Es wird eine Weiterentwicklung des Systems mit Einbeziehung der Fahrzeugumweltnormen ins Auge gefasst. Die Erhöhung um 3 Cent je Liter der Mineralölsteuerabgabe für Gasöl ab 1. Januar 2004 ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Kostenwahrheit im Straßenverkehr. Die Mineralölabgabe für schwefelfreien Kraftstoff wurde lediglich um 2 Cent pro Liter erhöht, um die Benutzung dieses Kraftstofftyps zu fördern.

Frankreich hat die Berechnungsmethoden für die Infrastrukturkosten im Rahmen einer ministeriellen Anweisung vom 25. März 2004 revidiert: Die Bewertungsmethoden für Verkehrsinfrastrukturgroßprojekte wurden vereinheitlicht, darunter die Berücksichtigung der externen Kosten. Bereits vor ihrer endgültigen Verabschiedung wurden diese Prinzipien bei der Planung der künftigen transalpinen Schienenverbindung Lyon-Turin von französischer Seite vertreten.

Die Analysen für die Anrechnung der Infrastrukturausgaben erstreckten sich, einerseits, auf den globalen Ansatz der Infrastrukturkostendeckung durch die verschiedenen Benutzer, und andererseits auf eine detaillierte Schätzung der sozialen Nebenkosten auf verschiedenen typischen Straßen- und Autobahnabschnitten. In Folge wurden im Jahr 2004 die Sätze auf Gasöl an die Sätze für Benzin angeglichen, und es wurden eine Reihe von Studien durchgeführt um zu prüfen, in welchem Maße sich eine adaptierte Tarifierung auf das Benutzerverhalten auf den Alpenstraßen auswirkt bzw. zur Finanzierung alternativer Infrastrukturen beitragen kann. Diese Überlegungen werden im Rahmen des Projekts Lyon-Turin fortgesetzt, nachdem Frankreich und Italien kürzlich vereinbarten, Regulierungsmaßnahmen des Straßenverkehrs zu erarbeiten, um die Attraktivität der künftigen Schienenverbindung zu unterstützen.

Als innovierendes Finanzierungsinstrument wurde die Gründung einer neuen Agentur für die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen für 2004 beschlossen. Die Agentur wird den Anteil des Staates (7,5 Mrd. € bis 2012) an der Finanzierung der großen Verkehrsinfrastrukturvorhaben (Eisenbahnstrecken, Autobahnen, Seeverkehrswege, Investitionen in Verbindung mit den Meeresautobahnen) einbringen, namentlich in der Form von Subventionen oder rückzahlbaren Zuschüssen. 75% der geplanten Projekte betreffen den Schienen- und Flussverkehr. Die Ressourcen der Agentur stützen sich auf die Autoahndividenden, die hiermit dazu bestimmt sind, das alternative Angebot, namentlich in den Alpen, zu finanzieren.

Italien: Der Allgemeine Verkehrsplan legt eine Reihe von Orientierungen und Richtlinien fest, die für die Anwendung des Prinzips der Einbeziehung der bestehenden Kosten („Internationalisierung“) bestimmt sind, wie im Verkehrsprotokoll Artikel 10 – Punkt 1 c) angesprochen. In der Realität sind keine spezifischen Maßnahmen vorgesehen, das Problem wird für eine Sonderanalyse zurück gestellt.

Schweiz: Zur Förderung der modalen Verlagerung, die seit der Billigung des Artikels über den Alpenschutz als Zielsetzung in der Bundesverfassung festgeschrieben ist, wurde bereits im Januar 2001 eine Lkw Abgabe im Verhältnis zur Leistung eingeführt. Die Abgabe ist eine Anwendung des Verursacher-Prinzips, sie erlaubt, die Auswirkungen der progressiven Erhöhung der Gewichtsbeschränkungen für Lkws aufzufangen, die im Jahr 2005 auf 40 Tonnen festgelegt wird. Zwei Drittel der Nettoeinnahmen der LSVA gehen an den Bund, der diese Einnahmen zur Finanzierung der NEAT und der übrigen grossen Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr einsetzt. Die Abgabe ist abhängig von den zurückgelegten Kilometern, dem zulässigen Höchstgewicht sowie von den Emissionen des Fahrzeugs. Die LSVA-Sätze werden nach Perioden festgelegt, die gegenwärtig in Kraft befindlichen laufen am 31. Dezember 2004 ab.

Am 22. Juni 2004 legte der gemischte Ausschuss für den Landverkehr, der die Betreuung der Abkommen EU- Schweiz wahrnimmt, die ab 1. Januar 2005 geltenden Sätze fest. Diese neue Sätze gelten bis zu der für 2007 geplanten Inbetriebnahme des Basistunnels Lötschberg bzw. bis zum 1. Januar 2008, falls der Tunnel bis dahin nicht in Betrieb ist.

Die geprüften Prospektionsszenarien

In Frankreich werden in den Wachstumsszenarien des Verkehrsaufkommens der kommenden 20 Jahre folgende Faktoren festgehalten:

- Der Straßenverkehr (Personen und Güter) auf den großen Reisewegen des Landes dürfte um ca. 50 % (Spanne von 40% und 60%, je nach Wachstum des BIP) steigen, was einen klaren Bruch mit den bei weitem kräftigeren Wachstumsraten der letzten 20 Jahre darstellen würde.
- Der Schienenfrachtverkehr dürfte sich auf den Hauptverkehrsachsen weiter entwickeln, unter der Voraussetzung, einen Qualitätsservice und die erforderlichen Kapazitäten zu bieten; doch hätte die Entwicklung nur beschränkte Auswirkungen auf das globale Wachstum des Straßengüterverkehrs (niedriger als die Wechselfälle des Wirtschaftswachstums).
- Der Güterverkehr auf dem Schiffsweg ist ebenfalls dazu berufen, sich zu neuen Seewegeverkehrsdiensten hin zu entwickeln – im Rahmen der Einführung der Meeresautobahnen, die erlauben werden, das Verkehrswachstum im südlichen Alpengebiet teilweise zu absorbieren, hauptsächlich am Übergang von Vintimille und insbesondere für die Verlagerung von Gefahrgut.
- Der Schienenpersonenverkehr dürfte sich in einem ähnlichen Tempo wie der Straßenverkehr weiter entwickeln, wobei das Wachstum weitgehend von der Realisierung neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken abhängig ist.
- Der Binnenluftverkehr dürfte im Vergleich zur Vergangenheit ein sehr verlangsamtes Wachstum aufweisen; die Verlangsamung, in Verbindung mit der gereiften Nachfrage und der Entwicklung der Hochgeschwindigkeitszüge, dürfte sich jedoch in Grenzen halten dank der gewichtigeren Präsenz von Billigfluglinien auf dem Binnenmarkt.

- Die öffentlichen Verkehrseinrichtungen in Städten und in Ballungsgebieten, die dicht besiedelte Gebiete an die großen Verkehrsnetze anbinden und sich untereinander verbinden, haben ein bedeutendes Wachstumspotenzial in Verbindung mit den Verbesserungen der Angebotsqualität (Frequenzen, Komfort) und mit den in diesen Gebieten voraussehbaren Schwierigkeiten des Automobilverkehrs.
- Die Risiken der Saturierung der großen Infrastrukturen dürften auf eine beschränkte Anzahl von Verkehrsachsen und Austauschplattformen verlagert werden: die Nord-Süd-Achsen (Straßen und Schienen), bestimmte Austauschpole (Häfen und Flughäfen auf internationaler Ebene), so wie auf die großen Ballungsräume, die Verkehrsknotenpunkte sind.

Unter Berücksichtigung der bereits beschlossenen neuen Infrastrukturen und der Aussicht auf eine bessere Auslastung der bestehenden Netze (lokalisierter Ausbau der Kapazitäten, Verwaltung der Spuren, Auffächerung des Angebots, usw.) dürften die größten Schwierigkeiten – bis zum Jahr 2025, das Alpengebiet betreffend - , an den Nord-Süd-Achsen auftreten, hauptsächlich im Rhône-Tal und in der Achse des Languedoc, im Einzugsgebiet der Fremdenverkehrszentren in den Nördlichen Alpen, in den städtischen Gebieten und den angrenzenden Ballungsräumen.

Italien entwickelte in seinem Allgemeinen Verkehrs- und Logistikplan zwei Szenarien zur Begleitung der strategischen Wahl: ein Trendszenario des status quo, ein Szenario des Ausgleichs und der modalen Rationalisierung, begründet auf Maßnahmen, die die Leistungen der Verkehrsdienste, den Preis, die Organisation der Unternehmen und die Effizienz der logistischen Prozesse betreffen. Dieses Szenario ist auf einen Nachfragerückgang bei individuellen Verkehrsmitteln ausgerichtet und auf eine Angebotsverbesserung der alternativen Verkehrsmittel (Eisenbahn, Flugverkehr, Verlagerung), dergestalt dass dadurch auf mittleren und großen Strecken ein „möglichst großer modaler Ausgleich“ der Verkehrsnachfrage entsteht.

Die wichtigsten Merkmale im Personenverkehrsszenario sind:

- Straße: Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten, Mauterhöhung um 10% real, Kraftstoffpreiserhöhung um 10% real;
- Eisenbahn: Erhöhung der kommerziellen Frequenzen und Geschwindigkeiten auf allen Strecken, vor allen Dingen auf jenen Strecken, die von Hochgeschwindigkeitszügen befahren werden;
- Luftfahrt: Erhöhung der Anschlussfrequenzen, Tariferhöhung um 12% real.

Die wichtigsten Merkmale im Güterverkehrsszenario sind:

- Straße: strenge Einhaltung der in der Straßenverkehrsordnung enthaltenen Beschränkungen (Verhältnis zwischen Pausen- und Fahrtzeiten, Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Straßentypen), Mauterhöhung auf den Autobahnen um 10% real, Kraftstoffpreiserhöhung um 10% real, prozentuale Reduzierung des Leerverkehrs von derzeit 35% auf 25% ;
- Schiene: 10% Kostensenkung des Schienentransports (Zuschüsse auf Antrag), Senkung um 30% der zeitlichen Rentabilität des herkömmlichen Verkehrs, Einfüh-

rung neuer Verbindungsstrecken, Erhöhung der Nutzlast für Anhänger von Güterkonvois;

- Verlagerung: Einführung neuer Rollbahnanschlüsse, 30% Kostensenkung der Ro-Ro (Zuschüsse auf Antrag).

Die Forschung für nachhaltigen Verkehr

Deutschland sieht bei alternativen Kraftstoffen und Antriebstechnologien einen deutlichen Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt für nachhaltigen Verkehr. Dazu gehört auch die Sicherstellung vernünftiger fiskalischer und technischer Rahmenbedingungen. Deutschland beteiligt sich finanziell maßgeblich am INTERREG III B-Vorhaben "Alp frail".

Österreich fördert die Entwicklung und Verbreitung von umweltverträglichen Verkehrstechnologien mit verschiedensten Maßnahmen. So unterstützt das Impulsprogramm „Intelligente Verkehrssysteme und Services (IT2S)“ die Wirtschaft des Landes mit Hilfe von Forschungsprojekten, die in Zusammenarbeit mit der Verkehrstechnikindustrie umgesetzt werden. Es besteht aus folgenden sechs Programmen (mit 35 M€ Zuschüssen für 2002-2003):

- MOVE (Mobilität und Verkehrstechnologie), gewidmet der Entwicklung multimodaler Lösungen für den Personen- und Güterverkehr (am 31.12.03 abgeschlossen);
- Logistik Austria Plus, Einführung innovierender Konzepte und Lösungen im Bereich Logistik (am 31.12.03 abgeschlossen), das zu einem „Logistikpreis“, der 2004 erstmals vergeben wurde, Anlass gab;
- Intelligente Infrastruktur, den Telematik-Anwendungen gewidmet;
- Technologie-Initiative Donau, der Flussschifffahrt gewidmet;
- Innovative Schienensysteme, den Schienen gewidmet;
- Technologieprogramm A3 (Austrian Advanced Automotive Technology), der Automobilindustrie gewidmet;
- Forschungen für eine nachhaltige und benutzerfreundliche Mobilität, unter Berücksichtigung der wirtschaftlich sozialen Dimension der Mobilität.

In Frankreich ist das 3. Forschungsprogramm für Landverkehrswege (mit öffentlicher Finanzierung in Höhe von ca. 300 M€) für den Zeitraum 2002-2006 auf folgende Aufgaben konzentriert: Mobilität und Territorium, Sicherheit, Umwelt und Güterverkehr. Drei große Achsen der Forschung sind zu unterscheiden: Energiewirtschaft und Reduzierung der Gasemissionen mit Treibhauseffekt, Lärmreduzierung und Straßenverkehrssicherheit.

Zu dem Programm „sauberes und energiesparende Fahrzeuge“ vom September 2003 kommen die Maßnahmen des Plans für „Gesundheit und Umwelt“ hinzu, der sich auf Straßen- und Schienenfahrzeuge bezieht. Ziel sind die Konzeption, der Bau und die Erleichterung der Markteinführung von energiesparenden Fahrzeugen, die weniger Gas mit Treibhauseffekt und weniger Schadstoffgase abgeben. Das Forschungs- und Entwicklungsprogramm, das sich auf 5 Jahre erstreckt, sollte in 10 Jahren marktgerechte Produkte erzeugen und schon in naher Zukunft zum Kauf von sauberen Fahrzeugen Anreize geben.

TEIL ZWEI

Die Entwicklung der Zusammenarbeit bei den großen alpenquerenden Projekten

Alle Alpenstaaten sind auf eine Kooperationspolitik engagiert, die sich aus dem grenzüberschreitenden Charakter des Bergmassivs und aus den großen alpenquerenden Verkehrswegen ergibt. Trotz erheblicher, realer Finanzierungsschwierigkeiten verbessert sich seit 2002 die Sicherheit der Übergänge und die Großprojekte für ein Alternativangebot schreiten voran, so wohl die verbesserte Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsdienste wie auch die Förderung neuer Infrastrukturen betreffend.

2.1 Verbesserte Sicherheit auf den Alpenübergängen

Die französisch-italienischen Straßenübergänge

Die Wiedereröffnung des Mont Blanc Tunnels für insgesamt alle Lastkraftwagen am 25. Juni 2002 erfolgte zunächst im Wechsel und dann ab 1. März 2003 ohne Wechsel. Im Lauf des Monats Mai 2004 passierten 115.828 Fahrzeuge den Tunnel, davon 31.551 Lastkraftwagen.

Frankreich und Italien vereinbarten eine Teilung des Lkw-Verkehrs, wobei 35% auf den Mont Blanc Tunnel und 65% auf den Tunnel von Fréjus entfallen. Doch seit der Wiedereröffnung entfällt auf den Tunnel von Fréjus der Hauptanteil des Verkehrs (275.537 Fahrzeuge, davon 127.575 Lkw im Lauf des Monats Mai 2004, für beide Richtungen insgesamt). Der Mont Blanc Tunnel repräsentierte Ende Mai 2004 unverändert nur 25% des Gesamtanteils des Schwerverkehrs. Dieser Prozentanteil steigt geringfügig, doch kontinuierlich an. Die Mautgebühren der beiden Tunnels wurden kürzlich erhöht.

Es wurde eine spezifische Analyse der Luftqualität in den Tälern Chamonix und Maurienne über mehrere Jahre durchgeführt, um vor allen Dingen die Auswirkungen der Wiedereröffnung des Mont-Blanc Tunnels zu erfassen. Die Analyse beweist, dass die von der lokalen geomorphologischen Beschaffenheit stark beeinflusste Luftqualität in diesen Tälern von der Beheizungsart der Haushalte und vom lokalen Verkehr der Personenwagen eben so abhängig ist wie vom Transitverkehr der Lkws. Seit der NO₂ - und PM - Messungskampagne wurde kein einziger auf europäischer Ebene zugelassener Grenzwert überschritten.

Indessen werden die Vorstudien für die Errichtung eines Sicherheitsstollens im Straßentunnel Fréjus fortgesetzt. Die Konsultierungsverfahren mit den Unternehmen für das Vorhaben, in dem ein Durchgangsprofil von 4,80 m vorgesehen ist und dessen geschätzte Kosten sich auf rund 280 M€ belaufen, dürften im Herbst 2004 beginnen.

Am Montgenèvre-Pass wurden in Konzertierung der beiden betroffenen Länder Verkehrsregulierungsmaßnahmen getroffen. Seit August 2003 ist wegen der physikalischen Eigenschaften der Straße der Verkehr von Lkws mit mehr als 26 Tonnen Transitleast verboten, außer bei einer beschränkten Ausnahmegenehmigung. Ein bilateraler Überwachungsausschuss soll demnächst eingeführt werden. Ähnliche Bestimmungen gibt es seit Juli 2003 am Larch-Pass und am Madelena-Pass.

Frank und Italien haben bereits eine gemeinsame Maßnahme für den Verkehr am Tende-Pass getroffen. Mitte 2003 wurde ein Sicherheitsausschuss für die bessere Verwaltung und Bewirtschaftung des bestehenden Tunnels geschaffen. Des Weiteren soll dieses Bauwerk durch einen neuen Tunnel abgelöst werden, bestehend aus zwei einspurigen Röhren, in Übereinstimmung mit den Merkmalen des Zufahrtweges. Die Machbarkeitsstudien sind noch im Gange.

Der Verkehr von Ethylenderivaten auf der südlichen Alpenachse der Autobahn A 8 (südalpine Autobahn zwischen Marseille und Genua) ist seit 23. Juni 2003 verboten, um den Transport auf dem Seeweg zu fördern.

Verkehrslenkungsmassnahmen im Gotthardtunnel

Nach der Brackkatastrophe vom 24. Oktober 2001 musste der Gotthardtunnel bis zum 21. Dezember 2001 geschlossen werden.

Die Wiederöffnung dieses Tunnels für den Schwerverkehr erfolgte unter sehr strengen Sicherheitsmassnahmen und im Einbahnverkehr. Dieses Verkehrsregime dauerte bis zum Ende der Sanierungsarbeiten am neuen Lüftungssysteme im September 2002.

Seit Oktober 2002 können die Lastwagen den Gotthardtunnel wieder im Gegenverkehr durchqueren. Dabei wurde jedoch ein Dosierungssystem eingeführt (so genanntes „Tropfenzählersystem“). Dieses System ermöglicht eine Dosierung der Lastwagen entsprechend des gesamten Verkehrsaufkommens vor dem Eingang des Tunnels. Die sicherheitsbedingten Bewirtschaftungsmassnahmen haben sich bewährt. Die bestehenden Risiken konnten minimiert werden und der Verkehrsfluss weiter verbessert werden, ohne massiv Mehrverkehr anzuziehen.

Der Ausbau des Tauerntunnels

In Österreich sind die Studien im Gange über den Bau einer zweiten Röhre in den beiden Straßentunnels, Tauerntunnel von 6,4 km Länge und Katschbergtunnel mit 5,4 km Länge. Das ökologische Kapitel der Studien wurde bereits Ende 2002 abgeschlossen. Die Gesamtkosten für beide Tunnelvorhaben (einschließlich Maßnahmen für den Umweltschutz) werden auf 400 M€ geschätzt. Die Arbeiten haben noch nicht begonnen.

2.2 Die entwickelten alternativen Verkehrsdienste

Eine neue experimentelle Rollautobahn zwischen Frankreich und Italien

Es ist wichtig, die modale Verlagerung des Güterverkehrs zu fördern, ohne zuerst den neuen Basistunnel zwischen Lyon und Turin abzuwarten. Seit November 2003 haben die beiden Länder einen experimentellen Rollautobahn-Verkehrsdienst auf der historischen Strecke zwischen Aiton und Orbassano eingerichtet. Es geht im Wesentlichen darum, das System „Modalohr“ zu testen, mit dem begleiteter wie unbegleiteter Verkehr möglich ist.

Bisher sind auf Grund des Tunneldurchgangsprofils des Mont-Cenis nur Zisternenwagen betroffen. Die Modernisierung der Strecke ist im Gange, der Tunnel wird bis 2007 auf das Durchgangsprofil B+ adaptiert, um das zulässige Durchgangsprofil der zu transportierenden Lkws und damit das Service-Niveau der Rollautobahn zu erhöhen, mit der gegenwärtig lediglich experimentiert wird.

Der „Aktionsplan Brenner 2005“

Der „Aktionsplan Brenner 2005“, der in der zweiten Hälfte des Jahres 2002 von einer trilateralen Arbeitsgruppe (Italien, Österreich, Deutschland) unter deutscher Leitung erarbeitet wurde, sieht eine Reihe von Maßnahmen vor, mit deren Hilfe bis 2005 das alpenquerenden Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene und des kombinierten Verkehrs auf der über den Brenner führenden Strecke Deutschland – Österreich- Italien erhöht werden soll. Die Maßnahmen wurde mit allen direkt oder indirekt am Verkehrsablauf beteiligten Instanzen konzertiert (Ministerien, Schienenverkehrsunternehmen, Betreiber von Schienennetzen, Unternehmen für kombinierten Transport, Betreiber von Verlade-Terminals, Spediteure). Sie zielen auf eine Erhöhung des kombinierten Verkehrsaufkommens auf der Brenner-Achse bis 2005 um mindestens 50% im Vergleich zu 2001 ab.

Der „Aktionsplan Brenner 2005“ umfasst drei Maßnahmenpakete:

- Paket Nr. 1 enthält hochgradige Dringendmaßnahmen, deren Umsetzung sofort in Angriff genommen wird,
- Paket Nr. 2 betrifft Maßnahmen, die für verstärkte Wettbewerbsfähigkeit bestimmt sind, deren Umsetzung kurzfristig beginnen soll, um für die Erschließung neuer Transportmärkte die Grundlagen zu legen,
- Paket Nr. 3 erstreckt sich auf mittelfristig umzusetzende Maßnahmen, die für das Wachstum des kombinierten Verkehrs auf lange Sicht die Grundlage bilden sollen.

Das Entscheidende an diesen Maßnahmenpaketen ist, dass sie klar umrissene, präzise Zielsetzungen enthalten und dass sie mit Blick auf die Umsetzung die Verantwortlichkeiten festlegen. Der „Aktionsplan Brenner 2005“ hat schon nach kurzer Zeit die ersten positiven Auswirkungen gezeigt, die Realisierung eines erheblichen Teils dieser drei Pakete befindet sich bereits in fortgeschrittenem Stadium. Es handelt sich insbesondere um folgende Fortschritte:

- das Problem der Engpässe, das auf Ebene der Zugmaschinen bestand, konnte weitgehend gelöst werden. Der Anteil der Güterzüge, die gegenwärtig auf diesen Strecken in nördlicher Richtung verkehren, ist kräftig angestiegen, von 45% auf fast 70% (Paket Nr. 1),
- seit 1. Januar 2004 sorgt die Einführung eines Strafsystems dafür, dass Personal (Lokführer) und Material (Lokomotiven) bereit gestellt werden, die für den Transport auf der Brenner-Strecke notwendig sind (Paket Nr. 1),

- die Perfektionierung der Kommunikation und des Datenaustauschs erlaubten eine Optimierung der Ressourcenverwaltung und der Information der Kunden (Paket Nr. 1),
- die Transporte ab Deutschland und Italien, die über den Brenner führen, wurden mit einer Hightech-Hochspannungsvorrichtung versehen (Hochspannung der Schienenabschnitte mit Kettenfahrleitung, die in die Beladeschienen des Terminals münden), was eine Kosteneinsparung für zusätzliche Arbeitskräfte bedeutet (Paket n°1),
- zur Erleichterung der Interoperabilität wird gegenwärtig ein Konzept entwickelt, das auf dem Prinzip beruht, von einem Ende bis zum anderen Zugmaschinen je nach der Achsenanzahl einzusetzen, namentlich Mehrstromlokomotiven (Paket Nr. 2),
- faktisch alle Kombiverkehrzüge auf der Brennerstrecke beweisen eine konstante Pünktlichkeit von 80% bis 90%, was zu erhöhter Kundenzufriedenheit und zu Erhöhung der transportierten Volumen führt (Paket Nr. 2),
- die Ausarbeitung von Infrastrukturausrüstung betreffend, die für die Brennerstrecke notwendig ist, werden gegenwärtig am Kombiverkehr-Terminal München/Riem entsprechende Studien durchgeführt, um ein drittes Modul für Handhabungsautomatik zu konstruieren und die aktuellen Handhabungskapazitäten von 250.000 Ladeeinheiten pro Jahr auf 370.000 Einheiten anzuheben (Paket Nr. 3).

Durch Schienenkorridor Niederlande / Italien über Deutschland und die Schweiz

Die für den Verkehr zuständigen Minister der Niederlande, der Schweiz, Italiens und Deutschlands unterzeichneten ein Abkommensprotokoll über Planung und Lösung der Probleme, die in Zusammenhang mit dem Güterverkehrskorridor Nord-Süd (IQ-C) bestehen. Die Zielvorgabe ist die Identifizierung und Beseitigung der aktuellen Schwachstellen des Schienenkorridors, der die Niederlande mit Italien verbindet und über Deutschland und die Schweiz führt, um die Verlagerungen durchführen zu können, die angesichts der voraussehbaren Steigerung der alpenquerenden Nord-Süd-Güterverkehrsströme auf politischer Ebene geplant sind. Vierzehn Hauptmaßnahmen werden gegenwärtig behandelt: Sie erstrecken sich auf die Schienenverkehrsunternehmen (Zusammenarbeit im Wettbewerbsrahmen), die Verwalter von Infrastrukturen, die staatlichen Behörden (vereinfachte Zollabfertigung, vereinheitlichte Zulassung von Kraftfahrzeugen und Fahrern). Ein Verfahren der vereinfachten Zollabfertigung für den die Schweiz querenden Schienengüterverkehr wurde erst kürzlich von vier Ländern verabschiedet.

Entwicklung des Seewege-Güterverkehrs zur Vermeidung der Alpen und Pyrenäen

Für Frankreich und Italien ist es wichtig, die Umgehung der Alpen zu erleichtern und den Verkehr auf den großen Straßeninfrastrukturen zu entlasten, namentlich dank der Entwicklung der maritimen Verbindungen, sowohl für die Langstrecken Nord-Süd und am Mittelmeer wie auch für den Austausch Iberische Halbinsel – Frankreich - Italien und den Austausch Frankreich – Italien.

Ein erstes Meeres-Autobahn-Projekt zwischen Fos und Savona, das von der Europäischen Kommission Ende 2002 gebilligt wurde, hatte zum Ziel, 4 - 5% des Lkw-Verkehrs zwischen diesen beiden Städten abzuzweigen, d.h. das Äquivalent seiner jährlichen Zuwachsrate. Dennoch wurde es Ende Juni 2004 von den Reedereien aufgegeben, weil kein konkretes Engagement der Straßentransportunternehmer vorlag. In einem Kontext steigender Kraftstoffpreise und der scharfen Konkurrenz seitens der Transporteure aus den Ländern Osteuropas erwies sich das Vorhaben als nicht wettbewerbsfähig. Die Reedereien wandten sich einem anderen Projekt zu, der Verbindung zwischen Fos und Civitavecchia bei Rom, mit der Ambition, eine Transportverbindung für Pkws zu nutzen, um ihr einen Lkw Verkehr hinzuzufügen.

Der Aktionsplan Tauernstrecke besteht aus Folgendem:

- Erstellen einer Bestandsaufnahme des Güterverkehrs auf dieser Strecke (erhebliche Erhöhung des Straßenverkehrs und Stagnation des Schienengüterverkehrs, Erhöhung des Bedarfs an Transportkapazitäten zwischen Deutschland und Südeuropa, Umweltprobleme, unzureichendes Schienenangebot)
- Erstellen einer Analyse der Schwächen des aktuellen Schienenangebots (Nichteinhalten des Fahrplans, schlechte Auslastung der Kapazitäten, Probleme mit Schnittstellen unter den Betreibern, unzureichende Kapazitäten der Terminals, Informationsverluste in der Transportkette)
- kurzfristige Einführung von drei kombinierten Verkehrsprodukten (nicht begleiteter Pendelverkehr Salzburg-Villach mit täglichen Hin- und Rückfahrten, System „roll on – roll off“ zwischen Triest und der Region Salzburg oder Bayern – Seewegverbindung Türkei – Österreich /Deutschland – mit tgl. 4 Hin- und Rückfahrten, direkter Anschluss für nicht begleiteten kombinierten Verkehr zwischen München und Villach/Triest/Koper (Slowenien) mit verkürzter Fahrtdauer in Richtung Osteuropa und Asien von 3 bis 4 Tagen). Die neuen Produkte sollten zur Verlagerung von ca. 5000 Lkws monatlich von der Straße auf die Schienen führen (was 18 zusätzlichen Zügen pro Tag entspricht).

Nach Fertigstellung der für die Tauern-Schienenstrecke vorgesehenen Umbauarbeiten könnte die Anzahl der Güterzüge ab 2006 um 30% im Vergleich zu 2003 steigen (was 15 zusätzlichen Zügen täglich entspricht). Die Fahrtdauer könnte im Übrigen um 20% abnehmen. Wenn die Tauern-Schienenstrecke auf der ganzen Länge zweigleisig wäre, würde ihre Kapazität um 89% im Vergleich zu jener von 2002 steigen (was 96 zusätzlichen Zügen täglich entspricht).

Es wird des Weiteren in Erwägung gezogen, dass das „Logistikkompetenzen-Zentrum in Prien am Chiemsee die Analysen der Schwachstellen im Schienenverkehr auf den gesamten Alpenraum ausdehnt und ein Softwareprogramm mit Mitarbeitern anderer Alpenländer entwickelt, das den Benutzern ermöglicht, den schnellsten Weg im kombinierten Verkehr zu finden. Die Gesamtkosten der Studie im Rahmen des Interreg IIIB Programms (siehe §4.1) belaufen sich auf 3,076 M€ (wovon 50% von der EU übernommen werden).

Österreich entwickelt drei spezifische Programme zur Förderung der modalen Verlagerung:

- ein Pilotprogramm für die Entwicklung der intermodalen Verkehrs und die Förderung des kombinierten Verkehrs auf der Donau,
- die Förderung des „entsprechenden Schienenverkehrs“ durch staatliche Zuschüsse kann bis zu 50% gehen,
- die Förderung des kombinierten Verkehrs mit Finanzierung von Material, Plattformen und Ausbildung.

2.3 Neue alpine Infrastrukturen für die Verlagerung auf die Schiene

Die Achse Lyon-Turin-Ljubljana (Korridor 5) und der Basistunnel unter dem Mont d'Ambin

Das Projekt einer neuen kombinierten Personen-Güterverkehrsverbindung zwischen Lyon und Turin wurde im April 2004 in die Liste von Anhang III der Gemeinschaftsbeschlüsse aufgenommen, die in der Eigenschaft als vorrangige europäische Projekte im TEN festgehalten sind. Es handelt sich um ein zweifaches Ziel:

- Gewährleistung der nachhaltigen Entwicklung des diesen Alpenabschnitt querenden Schienengüterverkehrs (erwartete Kapazität 40Mt/Jahr) auf dem Weg der Ablösung der gegenwärtigen Bergstrecke durch eine Planprofilstrecke mit einem grenzüberschreitenden Basistunnel von ca. 52 km,
- Möglichkeit für Personen, die Alpen unter optimalen Bedingungen zu passieren, bei gleichzeitiger effizienter Verkehrsanbindung der Großstädte der Alpenspur.

Die im Vertrag von Turin vom 29. Januar 2001 verankerten technischen Studien sind noch im Gange: das summarische Vorprojekt wurde Ende 2003 von den zuständigen Behörden gebilligt, im November von Italien und im Dezember von Frankreich. Das Bauwerk sollte noch vor 2020 (2018) in Betrieb genommen werden.

Im Mai 2004 unterzeichneten die beiden Länder ein Finanzierungsabkommen in Form eines Memorandums über die Regeln der Kostenteilung der Anlage im internationalen Abschnitt, den sie im Übrigen neu festlegten. Im Turiner Vertrag war die Anlage abgegrenzt zwischen dem Erosionstal von Savoyen in Frankreich (Montmélian) und dem Eisenbahnknotenpunkt Turin in Italien, jetzt erstreckt sie sich auf alle für die neue Strecke erforderlichen Bauwerke des Alpenübergangs. Das Abkommen unterliegt der Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses von mindestens 20% im Rahmen des TEN-T für die Gesamtheit der Anlagen des neuen internationalen Abschnitts.

Die neuen alpinen Schienenstrecken in der Schweiz und die wichtigen Tunnels

Die zeitlich gestaffelte Realisierung der NEAT läuft. Mit diesem Vorgehen soll einen finanzpolitisch nachhaltiger Weg eingeschlagen werden. Ausserdem soll damit das Bahnangebot mit der Nachfrage koordiniert werden.

Die wichtigsten Elemente der NEAT sind:

- Realisierung eines neuen Lötschberg-Basistunnels: 95% (Stand Juni 2004) dieses 34,6 km langen Tunnelsystems sind bereits ausgebrochen. Die Inbetriebnahme des Tunnels ist für 2007 vorgesehen.
- Bau des Gotthard-Basistunnels: 20% vom Happtunnelsystem sind ausgebrochen . Die voraussichtliche fahrplanmässige Inbetriebnahme dieser 57 km langen Infrastruktur ist im Jahr 2015 vorgesehen. Diese Infrastruktur wird im Süden durch den Ceneri-Basistunnel ergänzt (15 km). Die Bohrarbeiten am Ceneri sollten im Jahr 2006 beginnen.

Der Ceneritunnel, sowie der Zimmerberg-Basistunnel und Hirzeltunnel sind Bestandteile der 2. Phase der NEAT. Wegen der angespannten Finanzlage des Bundes sollen diese Projekte gestaffelt realisiert werden. Weil der Ceneritunnel Priorität hat, wird er während der ersten Etappe der 2. Phase realisiert. Der Zimmerbergtunnel wird hingegen einige Jahre später als vorgesehen gebaut. Der Bau des Hirzeltunnels ist zum heutigen Zeitpunkt als noch nicht notwendig erachtet.

Der Kostenrahmen für die NEAT war zuerst auf 14,7 Milliarden Franken festgesetzt. Im Sommer 2004 ist ein Zusatzkredit von 900 Millionen Franken bewilligt worden, was die mutmasslichen Endkosten auf 15,8 Milliarden Franken veranschlagt (Preisstand 1998). 9,66 Milliarden Franken sind für die St-Gotthard – Ceneri – Achse und 4,22 Milliarden Franken für die Lötschberg-Simplon – Achse vorgesehen..

Der Brenner Basistunnel

Österreich und Italien unterzeichneten im April 2004 ein Abkommen zur Gründung einer Baugesellschaft für den Brennertunnel. Im Oktober 2004 wird die Aktiengesellschaft „Brenner Basistunnel AG“ gegründet, hervorgehend aus der Fusion von zwei, einer österreichischen und einer italienischen Projektgesellschaft. Die Gesamtkosten des 52 km langen Tunnels werden auf 4,3 Mrd. € geschätzt, die von Österreich und Italien (in Höhe von 50%), von der Firma Euregio Finance, die Spezialist für öffentlich-private Partnerschaften ist, und von der Europäischen Union getragen werden. Die Arbeiten könnten 2006 aufgenommen werden, die Inbetriebnahme wäre wünschenswert für 2012.

Es muss bemerkt werden, dass die Projekte, die Gegenstand einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind und die von bilateralen oder multilateralen Instanzen geleitet werden, Gelegenheit geben, die Konvention Espoo vom Februar 1991 umzusetzen. Dies trifft vor allem in Frankreich und Italien zu: Diese beiden Länder wenden bei den Projekten des Basistunnels Lyon-Turin und des Sicherheitsstollens im Tunnel von Fréjus die Prinzipien der reziproken öffentlichen Konsultierung über die Auswirkungen grenzüberschreitender Projekte an.

TEIL DREI

Die Zugangswege der Mitgliedstaaten zu den Alpen- übergängen und die inneralpine Mobilität

Gleichzeitig mit den großen grenzüberschreitenden Projekten ist jeder Alpenstaat um den Ausbau der Zugangswege zu den Alpen bemüht, vor allen Dingen um die Schienenanbindung an die großen Übergänge im gesamten Alpenbogen. Das gleiche gilt, wenn auch in geringerem Maße, für Fragen der inneralpinen Mobilität.

3.1 Die Zugangswege der Mitgliedstaaten zu den großen Alpen- übergängen

In Österreich hat das neue Eisenbahngesetz, hervorgegangen aus der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets der EU, die Voraussetzungen geschaffen, die für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene notwendig sind; die Offensive für die Investitionen in die Bahninfrastrukturen schreitet voran. Besonders wichtige Vorhaben auf den alpenquerenden Verkehrsachsen (Ausbau auf zwei Gleise auf der ganzen Länge der südlichen Strecke und Verbindung über den Schoberpass) konnten bereits fertig gestellt werden bzw. wurden bereits in Angriff genommen (zusätzliche Abschnitte auf der Tauernachse und vor allen Dingen der Beginn des Ausbaus der Brennerachse im Unterinntal auf vier Spuren).

Die Zufahrtstrecken zum Brenner Basistunnel

Im Abkommensprotokoll von Montreux vereinbarten die Verkehrsminister von Deutschland, Italien und Österreich im Juni 1994 den progressiven Bau „je nach Bedarf“ des Brenner Basistunnels und der Zufahrtstrecken. In diesem Kontext verwiesen die Minister ausdrücklich auf die Notwendigkeit, in kürzester Frist die Ausbauarbeiten im Inntal (Österreich) in Angriff zu nehmen, um die Probleme der bestehenden Kapazitäten zu lösen. Die Minister vereinbarten des Weiteren, dass die später folgenden Arbeiten dergestalt durchgeführt werden, dass die zur Gewährleistung des Verkehrs notwendigen Kapazitäten zum geeigneten Zeitpunkt eingerichtet werden können.

Auf deutscher Seite wurde – in Übereinstimmung mit den Vereinbarungsbestimmungen – die Leistungsfähigkeit der Strecke München-Rosenheim-Freilassing durch eine Reihe von Maßnahmen gesteigert: Verdichtung der Abstände unter den Signalen, Bau neuer Überholspuren und Erweiterung der bestehenden Überholspuren, Ausbau der Zugänge zu den Bahnsteigen ohne Queren auf Gleisebene, Erhöhung der Stromleistung der Kettenfahrleitungen zwischen Assling und Kiefersfelden. Diese Maßnahmen wurden unter der Annahme ergriffen, dass die Strecke bis zum Jahr 2015 einen Saturierungsgrad von lediglich 65% erreichen wird.

Gegenwärtig sind keine zusätzlichen Ausbau- und Erweiterungsarbeiten vorgesehen, nachdem angenommen wird, dass der Brenner Basistunnel zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertig gestellt sein wird.

Um aber die eventuelle Fertigstellung des Brenner Basistunnel zu einem früheren Zeitpunkt in Betracht zu ziehen, wurde das Projekt der Erweiterung auf vier Spuren der Strecke München-Rosenheim-Kiefersfelden und ihre Adaptation auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr – an die 1,6 Mrd. Euro – in das Kapitel „internationale Projekte“ des neuen Bundeswegeplans 2003 aufgenommen. Das Projekt könnte in die Liste der Dringlichkeitsprojekte aufgenommen werden, was seine Umsetzung vor 2015 erlauben würde, allerdings unter der Bedingung, dass zuerst die Rentabilität der Erweiterung der deutschen Zufahrtstrecke zum Brenner Basistunnel anerkannt und mit Österreich ein Abkommen über die Erweiterung dieser Strecke abgeschlossen worden ist.

Frankreich leitete 2003 und 2004 breit angelegte lokale Konsultierungen in die Wege, die in dem Verfahren der Beteiligung der Öffentlichkeit an Beschlüssen über Großprojekte vorgesehen sind:

- eine öffentliche Debatte über die Umführung des Schienengüterverkehrs im Ballungsraum Lyon, der nicht direkt in den Alpen liegt, doch in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft, und der einer der wichtigsten Knotenpunkte der künftigen alpinen Güterverkehrsstrecken und ihrer Anbindung an die übrigen europäischen Verbindungen ist;
- eine lokale Konsultierung über den Verlauf der neuen Schienengüterverkehrsstrecke zwischen Lyon und Saint Jean de Maurienne im Rahmen des Projekts Lyon-Turin, und über den gemeinsamen Teil des internationalen Abschnitts dieser Strecke, namentlich der grenzüberschreitende Basistunnel; die Konsultierung erlaubte, verschiedene Spuren festzulegen.

Demnächst werden weitere öffentliche Debatten veranstaltet, um die Meinung der betroffenen Öffentlichkeit über die Opportunität und die wichtigsten Merkmale des Projekts zu erfahren; Das Vorhaben ist von Interesse für die mehr oder weniger benachbarten alpinen Gebiete im Norden wie im Süden, namentlich für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Provence-Alpes-Côte d'Azur, die Straßenverbindung zwischen Grenoble und Sisteron, die Achse Rhône-Languedoc, die Autobahnumführung von Nizza.

Italien arbeitet weiter an der Verbesserung der Zufahrtwege zu den Alpenübergängen:

Im Bereich Schienenverkehr werden 8 Achsen behandelt:

- Vintimille- Genua: Fertigstellung der Verdoppelung und technische Verbesserung
- Modena : Verbesserung der Infrastruktur und Technologie Turin-Modena, Güterverkehrsgürtel Turin, neuer Grenzposten und neue Zufahrtstrecke, Ausbau Aosta-Chivasso
- Simplon: Adaptation an den Güterverkehr der Strecke Domodossola-Luino-Novara-Ovada- Genua
- Umführung Nord Mailand: Umführung der Vororte im Westen
- Genua-Mailand: dritter Übergang Genua-Arquata, Ausbau Tortona-Voghera

- Brenner: Fertigstellung des Ausbaus Verona-Bologna und Zufahrtstrecke zum neuen Basistunnel
- Chiasso-Mailand (Gotthard): Ausbau Mailand-Chiasso, Strecke der Vororte im Osten und südlicher Gürtel von Mailand, neue Zufahrtstrecke zum Tunnel
- Tarvisio-Pontebba: Fertigstellung des Ausbaus und technische Verbesserung

Im Bereich Straßenverkehr basieren die Arbeiten im nördlichen Netz Italiens auf dem strategischen Ziel einer teilweisen Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Hauptverkehrsader (A1) auf die Adriatische Hauptverkehrsader (SS Romea+A14) und die Hauptverkehrsader Tyrrhenien-Brenner (A22+A15+A12), ohne Adaptierungsarbeiten an der A1 auszuschließen, mit Realisierung einer Übergangsvariante und einer dritten Spur Rom-Orte.

Vorgesehen sind des Weiteren, wie bereits erwähnt, Ausbauarbeiten des Autobahnnetzes und der Schnellstraßen, die stark urbanisierte Gebiete queren oder penetrieren: System Bre-Be-Mi (Brescia-Bergamo-Mailand), Realisierung der Umfahrung von Mestre, Ringstraßensysteme von Genua und Bari und urbane Penetrationsstraße in Triest.

Die Zufahrtstrecke zur neuen alpinen Querverbindung in der Schweiz

Die neuer erweiterte Strecke, die Karlsruhe mit Basel verbindet, stellt einen Hauptzubringer zur neuen alpinen Querverbindung in der Schweiz dar, und sie wurde als solcher insgesamt in die Liste der wichtigsten Prioritäten im Bundesverkehrswegeplan Plan 2003 aufgenommen. Die Strecke ist integraler Bestandteil der TEN Prioritätsprojekte Lyon/Genf-Basel -Rotterdam/Antwerpen. Das festgelegte Ziel besteht darin, die Erweiterungsarbeiten der gesamten Strecke auf vier Spuren spätestens bis 2015 fertig zu stellen, d.h. zu dem Termin der Inbetriebnahme des St. Gotthard Basistunnels, gemäß den Bestimmungen des Abkommens von Lugano am 6. September 1996. Im südlichen Abschnitt der Strecke zwischen Offenburg und Basel konnte die Impactstudie im Abschnitt Offenburg-Niederschopfheim im vergangenen Jahr abgeschlossen werden. Für den Abschnitt Schliengen-Eimeldingen und den Tunnel von Katzenberg beschloss die Bundesbahnbehörde im November 2002 die Genehmigung des Projekts per Dekret. Für den Abschnitt Haltingen-Weil am Rhein sind die öffentlichen Ermittlungen, die im Rahmen des Verfahrens der Projektbilligung vorgeschrieben sind, noch im Gange. Die Billigungsverfahren für die übrigen Abschnitte sollten nacheinander noch vor dem Frühjahr 2004 in die Wege geleitet werden.

Anbindung der Schweiz an die französischen und deutschen Hochgeschwindigkeitsstrecken

Am 26. Mai 2004 verabschiedete der Bundesrat an die Adresse des Parlaments eine Botschaft über die Anbindung der Ost- und West-Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Es wird ein Rahmenkredit von 665 Millionen für die Hauptprojekte der ersten Phase (Strecken nach Paris, Stuttgart und München) verlangt. Hiermit wird es möglich sein, die Fahrtzeiten im internationalen Reiseverkehr erheblich zu kürzen. Der Zeitgewinn wird 10 bis 30 Minuten, wenn nicht gar in manchen Fällen eine Stunde erreichen.

In der ersten Phase wird der globale Kredit in folgende Strecken investiert:

- Strecke Schweiz – München : Ausbau Sankt Gallen– St. Margrethen (80 Millionen) und Stromanschluss der Strecke Lindau – Geltendorf (75 Millionen);
- Strecke Schweiz – Stuttgart : Ausbau Bülach – Schaffhausen (130 Millionen);
- Nord-West-Verbindung Schweiz– Paris/Lyon: Beiträge zum Bau der neuen Strecke Belfort – Dijon (Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhône) (100 Millionen);
- Verbindung Gebiet Mittelland – Jurabogen – Paris: Beiträge zum Ausbau Val-lorbe/Pontarlier - Dole – Dijon (40 Millionen);
- Strecke Genf – Paris: Beitrag zum Ausbau/ Wiederinbetriebnahme der Strecke Bellegarde – Nurieux – Bourg-en-Bresse (Haut-Bugey/Karpatenstrecke) (165 Millionen) und Ausbau des Knotenpunkts Genf (40 Millionen);
- 10 Millionen sind als Reserve und 25 Millionen für das Controlling zum Projekt vorgesehen.

In dem vom Bundesrat verabschiedeten Projekt der Anbindung an die Hochgeschwindigkeitsstrecken werden sowohl die heikle Lage der eidgenössischen Finanzen wie auch die jüngsten Entwicklungen und Lösungsansätze für die Finanzierung der Bahninfrastrukturen berücksichtigt. In dem Projekt werden die Finanzierungsmechanismen in dem Sinne adaptiert, dass kein zum marktgängigen Zinssatz rückzahlbarer Kredit mehr gewährt wird, womit die nicht tragbaren Folgekosten reduziert und der laufende Haushalt der Eidgenossenschaft entlastet wird.

Die in Frankreich zu realisierenden noch unfertigen Projekte und die Schweizer Projekte, die eine vertiefte Abstimmung auf die langfristige Planung erfordern, wurden auf die zweite Anbindungsphase verschoben. Der Bundesrat schlägt vor, diese Projekte im Rahmen der Prüfung der noch nicht beschlossenen bzw. noch nicht finanzierten Bahngroßprojekte zu revidieren. Man weiß zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht, ob alle Projekte auch wirklich umsetzbar sind. Das ad hoc Projekt wird höchstwahrscheinlich im Jahr 2007 oder 2008 einer Abstimmung unterzogen.

3.2 Projekte und Maßnahmen, welche die inneralpine Mobilität betreffen

Die jüngste Schweizer Volksabstimmung über ein Gegenprojekt zur Avanti–Volksinitiative

Die Volksinitiative „Avanti – für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ wurde im Jahr 2000 eingereicht. Sie legte das Schwergewicht auf die Kapazitätserhöhung des Straßenverkehrsnetzes und forderte unter anderem den Ausbau der Autobahnabschnitte Genf-Lausanne, Bern-Zürich und Erstfeld–Airolo (Gotthard-Tunnel). Aus diesem Grunde unterbreiteten der Bundesrat und das Parlament ein Gegenprojekt, das neue Perspektiven für den Verkehr in Agglomerationen und für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen bietet. Die Volksinitiative wurde nach diesem Gegenentwurf zurückgezogen, der seinerseits am 8. Februar 2004 dem Volk zur Abstimmung vorgelegt wurde. Das Gegenprojekt wurde mit 62,8% der Stimmen abgelehnt.

Ziel des Gegenprojekts war es gewesen, die Engpässe in den Agglomerationen und auf bestimmten wichtigen Abschnitten der Nationalstraßen zu beseitigen. Es basierte

auf einer effizienten Koordinierung zwischen Schiene und Straße. Außerdem war ein Infrastrukturfonds vorgesehen, der die Verwendung eines Teils der Mineralölsteuern zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ermöglicht hätte..

Die Initiative der Straßenverkehrsbeschränkung im Bundesland Tirol

Die kontinuierlichen Messungen der Luftschadstoffe an der Autobahn A 12 erbrachten für das Jahr 2002 eine erhebliche Überschreitung der EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid. Als Hauptverursacher dieser Überschreitungen wurde der Straßenverkehr und dabei wiederum der Lkw-Verkehr (*der 17,1 % des Straßenverkehrs ausmacht und dabei 69,8% der Emissionen verursacht*) ermittelt. Nach den europäischen und nationalen Luftreinhaltevorschriften waren somit verpflichtend Maßnahmen zu setzen, die zur Verringerung der Fahrten insbesondere während klimatisch ungünstiger Zeiten führen.

Daher hat der Landeshauptmann von Tirol auf einem Abschnitt von 46 km *der A 12 Inntal Autobahn* ein Lkw-Nachtfahrverbot für das Winterhalbjahr 2002/03 verordnet. Im Frühjahr 2003 wurde das Nachtfahrverbot auf das gesamte Jahr ausgedehnt. Mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 17.12.2003 wurde das für das Winterhalbjahr 2002/03 verordnete Nachtfahrverbot bestätigt. Infolge des Nachtfahrverbotes ging der SLZ-Verkehr in den Nachtstunden (22:00 - 05:00 Uhr) im Jahr 2003 auf etwa 1/3 zurück.

Zusätzlich verordnete der Landeshauptmann am 27.Mai 2003 ein LKW-Fahrverbot in diesem Bereich der Autobahn A 12 für den Transport bestimmter Güter, die für den Schienentransport besonders geeignet erscheinen, ab 1.August 2003. Ausgenommen von diesem Verbot wurden LKW-Fahrten, die von den an den Autobahnabschnitt angrenzenden Bezirken Kufstein, Schwaz, Innsbruck-Land und dem Stadtgebiet Innsbruck ausgehen oder dort landen. Nach einer Berufungseinlegung der Europäischen Kommission forderte der Präsident des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften in Luxemburg mit Beschluss Österreich auf, die Vollstreckung des Verbots auszusetzen, bis der Gerichtshof sich über den Hauptberufungsantrag ausgesprochen hat."

Beruhigter Verkehr im Zentrum der italienischen Alpenstädte

In Italien sind alle Gemeinden mit mehr als 30.000 Einwohnern zur Umsetzung eines „Städtischen Verkehrsplans“ verpflichtet. Tarif- und sonstige reglementarische Maßnahmen werden eingeführt, namentlich in Bezug auf das Parken, so dass Fortbewegungen nach dem Kriterium des marginalen Nutzens beschlossen werden und dass Zwangsmaßnahmen lediglich bei effektivem „Umweltalarm“ von längerer Dauer ergriffen werden.

Das Hauptziel ist die Regulierung der Automobilbenutzung, gleichviel ob es sich um systematische Fortbewegungen handelt, die auf effiziente Weise auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln vollzogen werden können, oder ob es sich um Fortbewegungen in bestimmten Stadtvierteln handelt, die ständig mit Verkehrsstau konfrontiert sind.

Der Städtische Verkehrsplan zielt demnach auf die Einführung eines integrierten Verkehrssystems ab (öffentliche Verkehrsmittel und Pkw, städtische und außerstädtische Verkehrsdienste, kollektive Dienste, die von verschiedenen Trägern und Betreibern verwaltet werden), sowohl auf der Ebene der Infrastrukturen und der Verkehrsdienstangebote, wie auch auf der Ebene der Regulierung von Nachfrage und Kontrolle.

Die entscheidenden Perspektiven für die Integration zwischen motorisierter Mobilität und Fußgänger­mobilität sind die Bereitstellung von öffentlichen Ersatz­Verkehrsmitteln zur Sicherung des Zugangs zu den „Zonen mit Verkehrsbeschränkung“, z.B. Relaisparkplätze in der Nähe der Fußgängerzonen, wo das Parken befristet ist, in der Nähe von Fahrradpisten, usw., mit dem Ziel, jedem Verkehrsmittel die ihm zustehende Rolle zu übertragen.

In jeder Hinsicht interessante Maßnahmen wurden in folgenden Städten des Alpenbogens durchgeführt: Imperia, Bergamo, Brescia, Como, Trient, Triest und Udine. Z.B. hat Udine seit 1998 seinen Abschreckungspark verdreifacht, Imperia und Bergamo verdoppelten die Anzahl ihrer Zahlstellplätze. Die alpinen Großstädte haben Zonen mit Verkehrsbeschränkung und Fußgängerzonen eingeführt. Diese Politik wurde ganz besonders intensiv in Udine und Triest durchgeführt.

Weitere Maßnahmen tragen zur nachhaltigen lokalen Mobilität bei, wie beispielsweise die Entwicklung von Fahrradpisten (Trient, Triest, Udine), Entwicklungsprogramme für innovative Fahrzeuge für den kollektiven Transport (Imperia, Udine, Triest, Trient).

Zu bemerken in Brescia, Bergamo und Triest das Inkrafttreten von Auspuffgas­Pflichtkontrollen (Anwendung der blauen Vignette *Bollino Blu*).

Dagegen sind die italienischen Alpenstädte bei der Einführung von Telematiksystemen für die Verkehrsverwaltung im Rückstand (selbst wenn einige unter ihnen wie Brescia interessante Initiativen ergriffen haben), sie machen nur selten Gebrauch von den Finanzhilfen für innovierende Maßnahmen, die der Staat seit 1999/2000 für „nachhaltige Mobilität“ bereit stellt (nur Triest machte bisher von einer Hilfe für die Entwicklung innovativer Systeme Gebrauch).

Öffentlicher Personenverkehr in den alpinen Ballungsräumen

Die Linie CEVA (Cornevin – Eaux Vives – Annemasse), die so genannte „Genfer RER“, wird derzeit in Frankreich und in der Schweiz geprüft. Sie bedeutet eine regelmäßige und eventuell unterirdische Verkehrsverbindung zwischen den Hauptzentren des Genfer Ballungsraums. Der Finanzierungsplan muss noch ausgearbeitet werden. Der Kanton Genf scheint entschlossen zu sein, die Arbeiten im Jahr 2005 zu starten.

In Frankreich befinden sich im Ballungsraum Grenoble derzeit 3 Projekte in der Prüfungs- bzw. Realisierungsphase, abgesehen von der tariflichen Integration auf Ebene des Departements vom 01/10/02:

- Verwirklichung einer 3. Straßenbahnlinie und Verlängerung der existierenden Linien von Grenoble (mit Inbetriebnahme im Jahr 2006)
- Straßenbahnlinien in die Vorstädte: die 18,5 km lange Verbindung Grenoble-Moirans (Inbetriebnahme für das Jahr 2008 erwartet)
- in Erwartung der o.g. Projekte, Inbetriebnahme am 02/09/02 einer Schnellverbindung per Überlandbus zwischen Crolles, Grenoble und Voiron im 10-Minuten-Takt und Verwendung (derzeit noch auf experimenteller Basis) des Seitenstreifens der häufig verstopften Autobahn A48.

In Österreich ist derzeit im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsinfrastrukturprogramms Salzburg (NAVIS) die Errichtung eines S-Bahn-Systems in Gange.

Das Projekt S-Bahn Salzburg sieht einen konsequenten Schnellbahn-Taktverkehr im Raum Salzburg–Straßwalchen, Salzburg–Golling und Salzburg–Saalachbrücke/Freilassing vor. Mit insgesamt 12 neuen Haltestellen, einem dreigleisigen Ausbau zwischen Salzburg Hauptbahnhof und Saalachbrücke/Freilassing sowie regelmäßigen Taktverbindungen wird der Schienennahverkehr im Salzburger Zentralraum zur leistungsfähigen Alternative zum Individualverkehr weiterentwickelt.

Die Tiroler Landesregierung hat im November 2003 einen Grundsatzbeschluss über den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Regionalverkehrs im Großraum Innsbruck als Regionalbahnsystem und über die Schaffung eines regionalen Buskonzeptes Telfs . Schwaz gefasst.

Mit Beschluss der Tiroler Landesregierung vom November 2003 wurden folgende Projekte gestartet:

- Ausbau der Stubaitalbahn zu einer attraktiven Regionalbahn mit Direkthereinführung zum Innsbrucker Hauptbahnhof auf einer neuen, fahrzeitminimierten Trasse,
- die Errichtung einer neuen Regionalbahnstrecke zwischen Völs und Hall in Tirol, die das Stadtzentrum unter teilweiser Nutzung der bestehenden Straßenbahnstrecken und mit Bedienung des Hauptbahnhofes durchquert,
- die Erweiterung des Innsbrucker Straßenbahnnetzes unter teilweiser Mitnutzung der neu zu errichtenden Regionalbahnstrecken.
- Ausbau des Regionalbusverkehrs zwischen Telfs und Schwaz mit der neuen Drehscheibe im Innsbrucker Busbahnhof⁶

Die touristische Verkehrsbedienung

Verschiedene Vorhaben der touristischen Verkehrsbedienung, in denen alternative Verkehrsmittel zur Straße gefördert werden, wurden von den Gebietskörperschaften umgesetzt: Schaffung verkehrsfreier Zonen, Maßnahmen zur Förderung des Transports im Fremdenverkehr ohne Auto). Eine bestimmte Anzahl unter ihnen wird im Rahmen der Europäischen Gemeinschaftsinitiative INTERREG III B für den Alpenraum durchgeführt, namentlich das Projekt „Alpine pearl“, das auf die Förderung von Maßnahmen der nachhaltigen Mobilität im Fremdenverkehrsbereich und auf die Entwicklung des Erfahrungsaustauschs in Belangen Mobilität abzielt.

TEIL VIER

Alpiner Austausch und Europäische Union

Die Europäische Union bietet einen günstigen Rahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in den Alpen, sei es für die Unterstützung und Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften in den Alpengebieten, sei es für die Förderung und Finanzierung von Infrastrukturen im europäischen Interesse oder für eine gesetzlich verankerte Einbindung des Verkehrs.

4.1 Die INTERREG III B Vorhaben im Verkehrsbereich

Nicht nur die Staaten des Alpenraums haben im Verkehrsbereich Projekte aktiver Zusammenarbeit entwickeln. Das Programm INTERREG IIIB „Alpenraum“ zur länderübergreifenden Kooperation fördert insbesondere die Zusammenarbeit zwischen nationalen und regionalen Behörden und anderen Gebietskörperschaften, vor allem durch die Bildung von Kooperationsnetzen. Die von dieser Kooperation betroffenen Länder sind Österreich, Frankreich, Deutschland, Italien Slowenien, was die EU betrifft, sowie Schweiz und Liechtenstein. Der Beitrag zu den Strukturfonds beläuft sich auf 59,7 M€ bei einem Betrag der Gesamtkosten von 123,7 M€ für den Zeitraum 2000-2006.

Das Programm „Alpenraum“ ist in vier Prioritäten gegliedert. Der alpine Verkehr ist künftig von der zweiten dieser Prioritäten betroffen, die sich auf die Entwicklung nachhaltiger Verkehrssysteme bezieht, wobei die Betonung auf Effizienz, Intermodalität und verbesserte Zugänglichkeit liegt. Die Schlüsselmaßnahmen bestehen darin, die Auswirkungen neuer Infrastrukturen auf den Raum und die Umwelt zu evaluieren und durch verbesserte Intermodalität und verbesserte Sicherheitsnormen (Beitrag der Gemeinschaft: 19,08 M€) eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Vier Projekte waren Ende 2003 von den Programminstanzen genehmigt:

- Das **Projekt Alpencors** betrifft die Herausforderungen großen Umfangs im Alpenraum im Rahmen einer Politik der Straßenkorridore. Es wird versucht zu definieren, was ein paneuropäischer Korridor ist (der Korridore 5 beispielsweise erstreckt sich von Lissabon bis Kiew), durch Identifizierung seiner räumlichen Kohäsion, der Rolle der beteiligten Akteure und der Mittel, die ihn operativ machen.
- Das **Projekt Alp mobility II- Alpine pearls** betrifft Maßnahmen der nachhaltigen Mobilität im Bereich Tourismus. Es definiert das Label „alpine pearl“ und zielt auf den Erfahrungsaustausch in Fragen der Mobilität ab.
- Das **Projekt Alpine Awareness** möchte mehrere Zielgruppen (Jugend, Fachleute aus Tourismus und Verkehr) für die Herausforderungen der nachhaltigen Mobilität in den Alpen sensibilisieren.

- Das **Projekt Alpfrail** (alpiner Güterverkehr) möchte, in einer Logik der modalen Verlagerung, transnationale Lösungen entwickeln, um den alpenquerenden Güterverkehr durch eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und durch Aufzeigen der fehlenden Verbindungen zu verwalten. Das Projekt, das unter Berücksichtigung der Erweiterung der Europäischen Union erarbeitet wurde, schlägt vor, ein Modell der nachhaltigen Mobilität für den Schienengüterverkehr zu erstellen, mit den Schwerpunkten Qualitätssicherungssystem und Einbeziehung aller Akteure der Transportkette. An dem Projekt sind elf öffentliche und private Partner beteiligt. Geplante Projektdauer: 2004 bis Februar 2007.

Weitere Projekte sind schon vorgesehen, befinden sich aber noch in der Vorbereitungsphase, wie z.B. das Projekt **Alpine mobility Manager**, das dem Generalrat Haute-Savoie untersteht, der die grenzüberschreitende und fachübergreifende Zusammenarbeit für Verkehr und nachhaltige Mobilität in den Alpen fördern möchte (Verbesserung der öffentlichen Verkehrsunternehmen, Einrichtung von Managementzentren für Mobilität, Einführung von elektronischen Informationssystemen, usw.)

Indessen ist, im Hinblick auf die gewaltigen Herausforderungen, die Anzahl der im Rahmen der INTERREG-Programme an dem Projekt beteiligten Gebietskörperschaften bislang noch zu gering.

In Ergänzung zum länderübergreifenden Kooperationsprogramm leisten andere grenzüberschreitende Kooperationsprogramme im Alpengebiet hier und dort einen Beitrag zur Lösung der gemeinsamen Verkehrsprobleme und bieten einen geeigneten Rahmen für die Umsetzung der Zusammenarbeit und die Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrsnetze.

4.2 Der Stellenwert der alpinen Verkehrswege im TEN

Der Beschluss Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rats haben den „Kurs der Europäischen Gemeinschaft bezüglich des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ festgelegt und in diesem Zusammenhang die Projekte gemeinsamen Interesses definiert, die zur Entwicklung dieses Netzes beitragen sollen, sowie im Anhang III die spezifischen Projekte aufgelistet, denen der Europäische Rat bei seinen Treffen in Essen 1994 und in Dublin 1996 besondere Bedeutung zugemessen hat.

Drei bedeutende Fortschritte konnten in nur einigen Monaten erzielt werden:

Erstens, der Europäische Rat in Rom (12. – 13. Dezember 2003) verlieh den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN) einen neuen politischen Antrieb. Die Staats- und Regierungschefs der 15 beschlossen im Rahmen der Wachstumsinitiative, den großen Infrastrukturarbeiten neue Anstöße zu geben, sie verpflichteten sich, die Infrastrukturen der „quick start list“ (Grenzüberschreitende Teilstrecken des TEN-Projekts, die in den nächsten Jahren fertig gestellt werden sollen) baldmöglichst zu starten.

Der Rat und das europäische Parlament haben den „Kurs der Europäischen Gemeinschaft für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ überarbeitet und am 29. April 2004 einen Beschluss gefasst :

- die Gemeinschaft identifiziert unter den gemeinsamen Projekten jene, die als vorrangig betrachtet werden können, namentlich jene Projekte, die „auf die Resorbierung eines Engpasses oder auf die Komplettierung eines fehlenden Gliedes auf einer wichtigen Achse des transeuropäischen Netzes abzielen, insbesondere grenzüberschreitende Projekte, ferner Projekte, die natürliche Hindernisse passieren, und Projekte, die einen grenzüberschreitenden Abschnitt enthalten“
- die vorrangigen Projekten, für die die Mitgliedstaaten sich verpflichten, die Arbeiten vor 2010 zu beginnen und bis spätestens 2020 zu vollenden, sind im Anhang III aufgelistet. In dem Bestreben, die modale Verlagerung voranzutreiben und die grenzüberschreitenden Verbindungen auszubauen, werden die Meeresautobahnen nunmehr den vorrangigen Projekten zugezählt.
- es soll schließlich ein Koordinator, der auf Rechnung der Kommission tätig ist, als Vermittler bei der Betreuung bestimmter vorrangiger Projekte, namentlich grenzüberschreitender Projekte, als Vermittler ernannt werden.

Mehrere transalpine Projekte befinden sich unter den vorrangigen Projekten von europäischem Interesse.

Projekt 1: Schienenachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo

- Halle/Leipzig-Nürnberg (2015);
- Nürnberg-München (2006);
- München-Kufstein (2015);
- Kufstein-Innsbruck (2009);
- Brenner Tunnel (2015), grenzüberschreitender Abschnitt;
- Verona-Neapel (2007);
- Mailand-Bologna (2006);
- Schienen/Straßenbrücke über die Meeresecke von Messina-Palermo (2015).

Projekt 6: Schienenstrecke Lyon-Triest/Koper-Ljubljana-Budapest-Ukrainische Grenze

- Lyon-St Jean de Maurienne (2015);
- Mont-Cenis Tunnel (2015-2017), grenzüberschreitender Abschnitt;
- Bussoleno-Turin (2011);
- Turin-Venedig (2010);
- Venedig-Triest/Koper-Divaca (2015);
- Ljubljana-Budapest (2015).

Projekt 13: Schienenstrecke Lyon-Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam-Antwerpen

- Lyon-Mulhouse-Müllheim (2018) ;
- Genua-Mailand-Schweizer Grenze (2013);

- Basel-Karlsruhe (2015) ;
- Frankfurt – Mannheim (2012) ;
- Duisburg – Emmerich (2009);
- „Iron Rhin“ (2010) ;

Projekt 17: Schienenstrecke Paris-Strassburg-Stuttgart-Wien-Bratislava

- Baudrecourt-Strasbourg-Stuttgart (2015) mit der Brücke von Kehl als grenzüberschreitender Abschnitt;
- Stuttgart-Ulm (2012);
- München-Salzburg (2015) grenzüberschreitender Abschnitt;
- Salzburg-Wien (2012);
- Wien-Bratislava (2010), grenzüberschreitender Abschnitt;

Projekt 21 : Meeresautobahnen

Die Meeresautobahn von Süd-West-Europa (westliches Mittelmeer), die Spanien, Frankreich, Italien und Malta miteinander verbindet und sich an die Meeresautobahn im Süd-Osten anbindet (2010).

Das bestehende, finanzielle TEN-Reglement wurde vom Rat und vom Europäischen Parlament am 30. April 2004 abgeändert und verabschiedet, mit Blick auf die Erhöhung der Mitfinanzierung, die die Europäische Kommission den vorrangigen Projekten gewährt. Der Höchstsatz der verschiedenen Teile der TEN-Projekte liegt zwischen 10 und 20%. Um die Fonds der Gemeinschaft nicht zu verschwenden, ist auch vorgesehen, darauf zu achten, dass die für TEN bewilligten Hilfen und die Subventionen der Strukturfonds sinnvoll einander ergänzen.

Der erhöhte Satz ist vorbehalten für „Projektabschnitte von europäischem Interesse... die darauf abzielen, Engpässe zu beseitigen und/oder fehlende Abschnitte fertig zu stellen, sofern sich diese Abschnitte durch ihren grenzüberschreitenden Charakter oder durch die Überwindung natürlicher Hindernisse auszeichnen“: das ist zum Beispiel der Fall für den internationalen Abschnitt der künftigen Verbindung zwischen Lyon und Turin und für die Verbindung zwischen Italien und Österreich über den Brenner.

Ziele und Verfahren sind nunmehr geklärt. Worum es jetzt noch geht, ist der Umfang der Haushaltsmittel der Gemeinschaft, die für die Finanzierung des TEN aufgebracht werden. Bislang waren sie sehr bescheiden und bevorzugten eine Vielfalt kleiner Projekte; es wäre angebracht, wenn die neuen finanziellen Perspektiven für 2007/2013 die in den Orientierungen für TEN angesprochenen großen Ambitionen bestätigen würde.

Im Rahmen der kommenden Finanzperspektiven (2007-2013) schlägt die Kommission eine tief greifende Neudefinition des Budget für die Europäischen Verkehrs- und Energienetze und der Modalitäten für die Bewilligung von finanziellen Subventionen vor. Das vorgeschlagene Finanzreglement sieht ein Budget von 20,35 Milliarden € vor

(bis heute betrug es 4 Milliarden €), konzentriert die Hilfen auf eine begrenzte Zahl von Projekten und bewilligt einen Subventionsrichtsatz, der in Ausnahmefällen bis zu 50% der Kosten für die grenzüberschreitenden Projekte betragen darf. Die Unterstützung setzt die Verfolgung der gesteckten Ziele bezüglich des modalen Wiederausgleichs und der Interoperabilität voraus. Dieses im Vergleich zur vergangenen Periode deutlich höhere Budget ermöglicht einen Finanzierungsbeitrag für die Arbeit an 30 vorrangigen TEN-Projekten, die am 29. April dieses Jahres vom Europäischen Parlament und vom Europarat verabschiedet worden sind (mit Gesamtkosten von 225 Milliarden €), sowie an Programmen zur Ausdehnung der Europäischen Verwaltungssysteme von Luftfahrt- und Eisenbahnverkehr.

4.3 Die jüngsten Richtlinien bzw. Richtlinienvorschläge

Die Richtlinie zur Sicherung langer Straßentunnels wurde von der Kommission nach den Unfallkatastrophen im Mont-Blanc Tunnel (1999) und im Tauerntunnel (2001) vorgeschlagen, obwohl Maßnahmen zur Regulierung auf den Pässestraßen und in den Alpentunnels in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten fallen. Die im April 2004 verabschiedete Richtlinie legt minimale Sicherheitsvorschriften für den Anlagenbau und die Verwaltung fest und erstellt einen Rahmen für die Regulierungsbedingungen. Sie ist weitgehend beeinflusst von den Arbeiten über Tunnelsicherheit, die von der EG-UN durchgeführt wurden, und von den Arbeiten der Gruppe von Zürich, in der jeweils zu einem bestimmten alpinen Thema Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien und Schweiz zusammengeschlossen sind.

Ohne diese Richtlinie abzuwarten, hatten Frankreich und Italien beispielsweise bereits die Vorschriften der Tunnelsicherheit im Mont-Blanc und Fréjus neu formuliert und gemeinsame Betriebsvorschriften eingeführt (spezifische Maßnahmen des Abstands zwischen den Fahrzeugen, Kontrolle der zulässigen Anzahl von Lkws in jeder Richtung, verschärfte Geschwindigkeitsbeschränkung). Die beiden Länder schlossen auch spezifische Vereinbarungen, damit im Fall eines Verstoßes gegen die Verkehrsregeln im Tunnel die Sicherheitskräfte des einen Landes auf dem Staatsgebiet des anderen das Täterfahrzeug verfolgen, zum Anhalten zwingen und administrative Strafzettel ausstellen können.

Der Vorschlag für eine Richtlinie „Weekend ban“ zielt darauf ab, im transeuropäischen Verkehrsnetz die Verkehrsbeschränkungen für Lastkraftwagen innerhalb der Europäischen Union zu vereinheitlichen und im Namen der Verkehrsfreiheit zu begrenzen. Es ist in der Tat eine Minderheit der Mitgliedstaaten, die der Alpenstaaten (Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien), die Verkehrsbeschränkungen für Lastkraftwagen anwendet. Die Verkehrsbeschränkungen sind von Staat zu Staat verschieden, je nach Dauer, Zeitabschnitt und Ausnahmen. Nachdem sie der Ansicht ist, dass diese verschiedenen Regelungen den reibungslosen Ablauf des Gemeinsamen Marktes behindern, hat die Kommission 1998 einen ersten Vorschlag für eine Richtlinie präsentiert, der im Jahr 2000 und dann nochmals 2003 abgeändert wurde und noch vom Europarat debattiert wird.

Der Richtlinienvorschlag sieht jedoch vor, dass die Mitgliedstaaten die bestehenden Verkehrsbeschränkungen aufrechterhalten können, zumal dies den Zielen der Alpenkonvention entspricht.

Die Europäische Kommission legte im Juli 2003 einen Entwurf für eine *neue Wegekosten-Richtlinie* als Ersatz für die aktuelle Eurovignette-Richtlinie vor. Hier wurde keine Einigung erzielt. Entscheidend für den Alpenraum sind die Möglichkeiten, die den Mitgliedstaaten zur bedarfsgerechten Finanzierung der alternativen alpenquerenden Verkehrsinfrastrukturen nach Maßgabe der in Artikel 14 des Verkehrsprotokolls enthaltenen Grundsätze eingeräumt werden.

In Weiterführung des Subventionsprogramms PACT („pilot actions for combined transport“) für Betreiber des kombinierten Verkehrs setzt die EU die Förderung des intermodalen Verkehrs mit dem **Ersatzprogramm Marco Polo** fort. Das Programm, das die Jahre 2003 bis 2010 abdeckt, erstreckt sich auf einen umfassenderen Projektbereich, denn es ermöglicht künftig die Subventionierung nicht nur des kombinierten Verkehrs, sondern aller den alternativen Straßenverkehr betreffenden Projekte. Es verfügt über ein höheres Budget als PACT (15 Millionen Euro für 2003). Es kann insbesondere die Inbetriebnahme von Verkehrsdiensten des begleiteten oder nicht begleiteten, kombinierten Verkehrs unterstützen. Marco Polo betrifft nicht spezifisch den Alpenraum, doch könnte es alpine Projekte anregen, nachdem es für die Erwirkung einer Hilfe erforderlich ist, dass ein alternatives Verkehrsprojekt von mindestens zwei Betreibern, die aus mindestens zwei EU-Ländern kommen, vorgelegt wird.

Die EU regt im übrigen auch die **Entwicklung der Interoperabilität** vor : Der Wettbewerb im transeuropäischen Schienengüterverkehr ist im zweiten „Schienenpaket“ der Liberalisierung des Schienenverkehrs (März 2003) organisiert. Es ermächtigt einen Transporteur im Schienengüterverkehr, der die erforderliche Zulassung besitzt, Benutzerspuren auf dem gesamten europäischen Schienenfrachtverkehrsnetz zu beantragen.

Hinzukommt die technische Entwicklung von Zugmaschinen und Wagons, die geeignet sind, auf den verschiedenen Schienennetzen aller europäischen Staaten zu verkehren. Es soll auch daran erinnert werden, dass die EU Ende der 90er Jahre die Einführung der „freight free ways“ (BELIFRET via Frankreich, Weg über den Brenner/Österreich) unterstützte, die eine einheitliche Frachtbeförderung auf transeuropäischen Wegen ermöglichen.

Die **Richtlinie 2002/49/EG** (die vor dem 18. Juli 2004 umgesetzt werden soll) **bezüglich der Bewertung und des Umgangs mit Lärm in der Umwelt**, die am 25. Juni 2002 erlassen wurde, fordert, dass bis 2008 geographische Lärmkarten und Aktionspläne für den Umgang mit Lärm ausgearbeitet werden, der von Straßen- und Eisenbahninfrastrukturen erzeugt wird, die jährlich einen Verkehr von mehr als 6 Millionen Fahrzeugen auf der Straße bzw. mehr als 60.000 vorbeifahrenden Zügen produzieren.

Die Kommission wird Ende des Jahres 2004 die ersten **Spezifikationen für Interoperabilität präsentieren, die darauf abzielen, die Lärmentwicklung des Eisenbahnrollmaterials zu begrenzen** (Passagier- und Frachtverkehr), das für den Einsatz auf dem konventionellen transeuropäischen Eisenbahnnetz vorgesehen ist. Gleichzeitig wird die Kommission **freiwillige Vereinbarungen** mit Eisenbahnfrachtunternehmen aushandeln, um den Austausch der gusseisernen Bremsklötze an existierenden Waggonen zu beschleunigen, wodurch sich sehr wichtige Verbesserungen in Bezug auf die Lärmentwicklung in der Umwelt erzielen lassen.

Die **Rahmenrichtlinie 96/62/EG betreffs der Qualität der Luft unserer Umwelt** macht die Umsetzung von Aktionsplänen zur Reduktion der Luftverschmutzung in den Bereichen erforderlich, wo die von der **Richtlinie 1999/30/EG** definierten Grenz- und Alarmschwellenwerte überschritten werden. Dies kann den Schienenverkehr betreffen, dessen Beitrag in Bezug auf die NO₂- und PM10-Werte in der Nähe der Infrastrukturen bedeutend ist.

Es sollte außerdem betont werden, dass die Kommission im Juli 2005 ihren **Strategievorschlagn zum Thema Luftverschmutzung** präsentieren wird, der auch das Transportwesen betrifft. 2005 sollen nämlich neue Grenzwerte für die Emission von NO₂ und PM10 für Lastfahrzeuge (**Norm EURO6**) vorgelegt werden.