



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit



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

**TOP 7**

**Verkehr**

**Anlage 3**

**Entwurf der Erklärung der VIII. Alpenkonferenz zum Verkehr**

## **TOP 7**

### **Verkehr**

#### **Entwurf der Erklärung der VIII. Alpenkonferenz zum Verkehr**

1. Seit der VII. Alpenkonferenz hat sich der Kreis der Staaten, die das Verkehrsprotokoll ratifizierten, erweitert. Die Minister begrüßen dies und bekräftigen, dass die Ratifizierung durch alle Vertragsparteien ein unverändert vordringliches Ziel bleibt. Sie wiederholen insbesondere auch den Wunsch an die Präsidentschaft der Europäischen Union, durch sachdienliche Schritte die Unterzeichnung und Ratifizierung des Protokolls durch die EU zu fördern.

Die Unterzeichnerstaaten, die das Protokoll noch nicht ratifizierten, verpflichten sich, alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Ratifizierung so schnell wie möglich zu erreichen.

2. Die Alpenkonferenz bekräftigt erneut die grundlegende Bedeutung des Verkehrsprotokolls im Rahmen der Umsetzung der Alpenkonvention. Dabei sind die nachhaltige Minderung der schädlichen Auswirkungen des Straßenverkehrs und dessen Verlagerung auf die Schiene und die Seewege für den alpenquerenden Verkehr von erstrangigem Interesse. Nicht nur die Alpenstaaten, sondern alle Länder des europäischen Kontinents sind von diesem Transitverkehr betroffen. Deshalb möchte die Alpenkonferenz, dass dieses Problem als Priorität behandelt wird und entsprechende Maßnahmen in die Wege geleitet werden.

Die Minister stellen mit Genugtuung fest, dass in den einzelstaatlichen Verkehrspolitiken, die sich in allen Alpenländern positiv entwickeln, die Vorgaben des Verkehrsprotokolls verstärkt berücksichtigt werden.

3. Die Transitverkehrsentwicklung durch den Alpenraum seit 2002 zeigt, nach jüngsten Angaben, eine kontrastreiche Situation.

Die Minister nehmen mit Befriedigung zur Kenntnis, dass sich der Straßengüterverkehr auf einigen Alpenübergängen stabilisiert hat oder sogar zurückgegangen ist. Sie sind dagegen über die auf anderen Achsen festgestellte sehr starke Zunahme des Straßenverkehrs besorgt, die auf eine wesentliche Veränderung der ökonomischen und rechtlichen Rahmenbedingungen zurückzuführen ist und in einigen Fällen die Rückerverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße zur Folge hatte. Das gilt insbesondere für den Brenner und die östlichen Alpenpässe.

Angesichts der divergierenden Entwicklungen ist die Fortführung der Bemühungen um modale Verlagerung und nachhaltige Verkehrsentwicklung in den Alpen mehr denn je eine dringliche Notwendigkeit. In dieser Hinsicht bleibt die Entwicklung des Eisenbahn- und Seeverkehrs, als Alternative zur Alpendurchquerung auf der Straße, immer noch unzureichend.

4. Den sieben großen bestehenden Eisenbahnkorridoren, die in der Anlage aufgelistet sind, sollte eine besondere Aufmerksamkeit beigemessen werden. Mehrere Alpenländer haben dank einer aktiven Zusammenarbeit zwischen Eisenbahngesellschaften und Schienennetzbetreibern gute Ergebnisse erzielt, um ausgezeichnete Serviceleistungen und hohe Sicherheitsstandards auf zwei von diesen zu bieten : multilaterales Abkommen für den Nord-Süd-Korridor (Basel-Mailand), Aktionsplan Brenner 2005 (München-Verona). Des Weiteren wurde seit der Konferenz von Meran eine neue experimentelle „Schienenautobahn“ auf der Mont-Cenis-Strecke zwischen Frankreich und Italien eingerichtet. Diese ganz konkreten Initiativen verdienen unsere Anerkennung und Unterstützung, weil sie die Anziehungskraft des Bahnverkehrs auf den bestehenden Linien verbessern, ohne auf die Inbetriebsetzung der neuen, großen alpenquerenden Infrastrukturvorhaben warten zu müssen.

Es sind noch nicht alle bestehenden, großen Korridore durch ähnliche Programme abgedeckt, wie jene, die im Rahmen des Aktionsplans Brenner 2005 und des Nord-Süd-Korridors umgesetzt worden sind. Die Alpenkonferenz ersucht nachdrücklich, dass derartige Maßnahmen durch die Staaten und Bahnbetreiber auf die anderen alpenquerenden Korridore bis zur IX. Alpenkonferenz ausgeweitet werden".

5. Seit der letzten Alpenkonferenz erlebt man bei allen Projekten zur Förderung der zum alpinen Straßengüterverkehr alternativen Verkehrswege erhebliche Fortschritte, meistens dank einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen den Alpenstaaten. Dies trifft auf das zügige Fortschreiten der Bauarbeiten für die Eisenbahntunnels St. Gotthard und Lötschberg zu, wie auch für die regelmäßig bewerkstelligten, technischen und finanziellen Angleichungen der Projekte für den Brenner und die Verbindung zwischen Lyon und Turin. Die neuen Infrastrukturen sind so gebaut, dass mit ihrer Inbetriebnahme sogleich ein signifikanter Schwellenwert der Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene mengen- wie qualitätsmäßig überschritten wird. Die Minister legen auf diese Realisierungen mit ihren Auswirkungen ganz besonderen Wert, denn sie versprechen sich davon eine beträchtliche Verbesserung der alpinen Umwelt, der Lebensqualität für die Anrainerbevölkerung und der Sicherheit im alpenquerenden Verkehr.

Die Minister unterstreichen die Bedeutung einer finanziellen Unterstützung seitens der EU in zielführender Höhe für diejenigen Projekte, die in die Liste der vordringlichen europäischen Projekte aufgenommen wurden.

Sie haben auch die Anstrengungen zur Förderung der die Alpen umgehenden Seeverkehrsdienste wohlwollend zur Kenntnis genommen.

6. Unter Bezug auf die Zielsetzungen des Weißbuches über „die europäische Verkehrspolitik am Horizont 2010“ der Europäischen Kommission erklären die Minister sich entschlossen, dafür zu sorgen, dass bei der Tarifierung des Straßenverkehrs die unerwünschten Auswirkungen dieses Verkehrs stärker berücksichtigt werden. Sie möchten des Weiteren einen Beitrag leisten zu einer besser konzertierten Tarifpolitik für den Straßenverkehr im Alpenbogen.

Im Hinblick auf die Änderung der Wegekostenrichtlinie, die derzeit in Diskussion steht, wünschen sie, dass die externen Kosten des alpenquerenden Verkehrs konkreter bewertet und gemäß Artikel 14 des Verkehrsprotokolls in Rechnung gestellt werden.

Des Weiteren sollten die Alpenstaaten Ressourcen, die aus den Einnahmen der Straßenbenutzung fließen, in gewünschter Höhe für die alternativen Infrastrukturen und Systeme, die das Angebot an nachhaltiger Mobilität erweitern, nutzen können.

7. Die Minister haben die Arbeiten der Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention zur Kenntnis genommen und billigen deren Empfehlungen. Anhand der ausgewählten Arbeitsthemen sollen weiterhin konkrete Ansätze verfolgt und operative Lösungsvorschläge für die Umsetzung des Verkehrsprotokolls erarbeitet werden.

Es gilt insbesondere, nach unterschiedlicher Maßgabe der jeweils relevanten regionalen Gegebenheiten Mittel zu finden für eine nachhaltige inneralpine Mobilität, bei gleichzeitiger Bewältigung des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs. Besondere Aufmerksamkeit in diesem Zusammenhang sollte der Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen den alpinen Ballungsräumen sowie der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger für die Zufahrt zu den großen alpinen Fremdenverkehrszentren entgegengebracht werden.

Die Alpenkonferenz stellt fest, dass diese Themen sehr oft in den Zuständigkeitsbereich der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in den verschiedenen Unterzeichnerstaaten fallen. Sie empfiehlt, dass eine enge Kooperation mit den lokalen und regionalen Netzwerken der Gebietskörperschaften des Alpenraums aufgebaut wird, und wünscht, dass diesbezüglich konkrete Vorschläge bis zur nächsten Konferenz ausgearbeitet werden.

8. Die Überwachung, die in den einzelnen Staaten vorgenommen wird, um die Einhaltung der Straßenverkehrsregelungen sicherzustellen, muss verstärkt werden. Die Erfahrung zeigt in der Tat, dass Unfälle mit Lastwagen auf Alpenübergängen, und vor allem in Tunnels, folgenschwer sind.

Diesem Risiko ist besondere Bedeutung beizumessen. Es sind daher vermehrt Anstrengungen notwendig, um die Einhaltung der Verkehrsvorschriften bezüglich Führer, Fahrzeug und Ladung zu kontrollieren.

Die Alpenkonferenz erachtet eine Intensivierung der Kontrollen des schweren Güterverkehrs und der Busse für unabdingbar, damit die Sicherheit erhöht wird und die Wettbewerbsbedingungen für Schiene und Strasse gleichwertig sind. Die Kontrollen sind nach international abgestimmten Kriterien durchzuführen und insbesondere im Alpenbogen zu koordinieren, um auch unerwünschte Verlagerungen von einer Transitachse auf eine andere zu vermeiden.

Die Qualität der Infrastrukturen trägt ebenfalls zur Straßensicherheit bei und muss angepasst werden.

## **Die großen bestehenden alpenquerenden Eisenbahnkorridore**

Brennerkorridor: Achse München-Verona

Lötschberg/Simplon/Gotthard-Korridor: Achse Basel-Milano

Semmering/Wechsel-Korridor: Achse Brno-Udine

Tauernkorridor: Achse München-Salzburg-Ljubljana

Mont-Cenis-Korridor: Achse Lyon-Torino

Pyhrn/Schoberpass: Achse Budejovice-Maribor

Ventimiglia-Korridor: Achse Marseille-Genova