



Presserohstoff

Treffen der Verkehrsminister der Alpenländer

Datum 2. Mai 2012

"Follow up Zurich" - Sinn und Zweck

Die Verkehrsminister der Alpenländer haben 2001 begonnen, sich regelmässig zu treffen. Auslöser war eine Serie schwerer Unfälle in Strassentunnels im Alpenraum (Gotthard CH, Tauern A, Mont Blanc F) und die im Nachgang dazu verabschiedete "Gemeinsame Erklärung von Zürich"¹. Entsprechend standen zu Beginn des "Follow up Zurich" Sicherheits- und Koordinationsfragen im Zentrum. In der Folge rückten zunehmend verkehrspolitische Themen in den Brennpunkt, namentlich die Frage, ob und mit welchen Instrumenten der Verkehr im Alpenraum verstärkt von der Strasse auf die Schiene verlagert werden kann.

Drei Instrumente wurden einer vertieften Prüfung unterzogen:

- Alpentransitbörse (ATB): Bei diesem Modell würde die Anzahl der Lastwagenfahrten pro Korridor und Jahr auf eine bestimmte Anzahl begrenzt. Die Durchfahrtsrechte würden versteigert.
- Emissionshandelssystem (EHS): Bei diesem Modell würden Emissionsquoten, etwa für CO₂, festgelegt, welche pro Korridor und Jahr nicht überschritten werden dürften.
- TOLL+: Bei diesem Modell würden für Spitzenzeiten höhere und für Randzeiten tiefere Abgaben eingeführt mit dem Ziel, verursachergerechte Kosten zu erreichen und den Verkehr gleichmässiger zu verteilen.

Die Umsetzbarkeit und die Auswirkungen der drei Modelle wurden in verschiedenen Studien untersucht. Im Jahr 2011 wurde die Verkehrsstudie ALBATRAS² publiziert, welche verschie-

¹ Gemeinsame Erklärung über die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpengebiet (30. November 2001)

² ALignment of the heavy traffic management instruments ACE, AETS and TOLL+ on a comparable scientific, technical and operational level taking into account the introduction of different thresholds in order to analyze transport flow impacts on alpine routes and BASic TRAffic Study upon different thresholds and their impact on transport flows on alpine routes.



dene Szenarien beleuchtet. Aufbauend auf dieser Studie gaben die Verkehrsminister der Alpenländer zwei weitere Studien in Auftrag (LEGALP und EFFINALP). Diese wurden anlässlich des heutigen Treffens verabschiedet.

Zu den Mitgliedern des "Follow up Zurich" gehören Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien und die Schweiz. An der diesjährigen Ministerkonferenz wurde zudem Liechtenstein aufgenommen. Die Europäische Kommission ist als Beobachterin dabei. Die Präsidentschaft ging heute von der Schweiz an Deutschland über.

Ergebnis Ereignismanagement

Die Arbeitsgruppe "Ereignismanagement" hat die Voraussetzungen zur geordneten Bewältigung von Ereignisfällen (Unfälle, Staus und andere Störungen) im Alpenraum geschaffen, indem sie ein Reglement mit entsprechenden Erläuterungen sowie ein Formular erarbeitet und eine Internetseite aufgebaut hat. Mit strukturierten Regeln soll eine zuverlässige zwischenstaatliche Information im Ereignisfall sowie während und nach der Ereignisbewältigung sichergestellt werden. Hierfür wird in jedem Land ein nationaler Kontaktpunkt bestimmt. Diese Kontaktpunkte kommunizieren bei einer Störung rasch und unbürokratisch miteinander. Es ist dann jedem Staat selber überlassen, wie er auf diesem Weg erhaltene Informationen innerstaatlich weiter verbreiten will, insbesondere wie stark die offiziellen Stellen, etwa die Ministerebene, mit Informationen bedient werden sollen.

Das Informationssystem soll für Störungen ab einer Dauer von 48 Stunden auf den wichtigsten Transitachsen im Alpenraum funktionieren. Beispielsweise muss der Verkehr umgeleitet werden. Das System wird von einer Informations-Website mit Zusatzinformationen über die wichtigen Transitachsen unterstützt. Die hiermit geschaffenen Instrumente stellen einen Meilenstein in der koordinierten Ereignisbewältigung im Alpenraum dar.

Ergebnisse zu den Verkehrsmanagement-Instrumenten

Studie LEGALP

In der Studie LEGALP haben das federführende Büro Waldeck Rechtsanwälte mit Sitz in Frankfurt a. M. und seine Mitverfasser abgeklärt, ob die untersuchten Instrumente für ein Schwerverkehrsmanagement mit dem Recht der EU und der Mitgliedsstaaten des "Follow up Zurich"-Prozesses vereinbar sind. Laut den Autoren ist es rechtlich nicht unbedenklich, wenn auf gewissen Nord-Süd-Transitachsen Gebühren bezahlt werden müssten, während die Spediteure andere Routen kostenfrei nutzen dürfen. Eine Alpentransitbörse und ein Emissionshandelssystem könnten laut der Studie zudem auf weitere rechtliche Hindernisse stossen. Mengenmässige Beschränkungen des Strassengüterverkehrs sind nämlich gemäss EU-Recht nur dann zulässig, wenn sie vom Europäischen Gerichtshof (EuGH) als verhältnis-



mässig anerkannt werden. Die Autoren verweisen in diesem Zusammenhang darauf, dass der EuGH kürzlich das Fahrverbot für Lastwagen mit Massengütern auf der österreichischen Inntalautobahn aufgehoben hat. Derweil passt laut der Studie das Modell TOLL+ in die EU-Strategie, umweltschädliche externe Auswirkungen des Strassengüterverkehrs über Mautgebühren zu internalisieren. Allerdings müsste das Modell in verschiedenen Bereichen an die revidierte Eurovignetten-Richtlinie der EU angepasst werden, damit es umgesetzt werden könnte.

Studie EFFINALP

Die Studie EFFINALP, verfasst unter der Federführung des Büros Infrac in Zürich, befasst sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der untersuchten Lenkungsinstrumente auf die verschiedenen Regionen und Wirtschaftssektoren. Laut den Autoren hätte die Einführung von Schwerverkehrsmanagement-Instrumenten insgesamt nur geringfügige wirtschaftliche Folgen. Die transportintensiven Branchen würden durchschnittlich lediglich mit 0,3 Prozent der Bruttowertschöpfung belastet. Beim Strassen- und Schienengüterverkehr würde sich die Bruttowertschöpfung um maximal 4 bis 5 Prozent verändern. Gewisse Regionen in Norditalien und Österreich wären allerdings überdurchschnittlich stark betroffen. Diese Belastung könnte laut der Studie gemildert werden, wenn die Schieneninfrastruktur gut ausgebaut und Fördermassnahmen beschlossen würden. Der Lenkungsausschuss des "Follow up Zurich"-Prozesses hat den EFFINALP-Bericht mit einigen Vorbehalten verabschiedet. Diese werden im Vorwort zum Bericht publiziert.

Übrige Aktivitäten

Im Bereich der Sicherheit von Eisenbahntunnels werden die Arbeiten zum Thema Gefahrgut und kombinierte Verkehre weitergeführt. Ebenso sollen die Aktivitäten zur Datenerhebung im alpenquerenden Güterverkehr (Cross Alpine Freight Transport CAFT) auf koordinierte Art und Weise umgesetzt werden.

Weiteres Vorgehen

Die Arbeitsgruppe, die sich mit den Verkehrsmanagement-Instrumenten befasst hat, wird ihre Tätigkeit aufgrund der Studienresultate von ALBATRAS, EFFINALP und LEGALP fortsetzen. Näher untersucht werden sollen zudem Umweltschutz-Aspekte sowie die Verhältnismässigkeit von Schwerverkehrsmanagement-Instrumenten. Sie spielen im Zusammenhang mit dem Urteil des EuGH zum sektoralen Fahrverbot eine wichtige Rolle. Hierfür wird eine neue Arbeitsgruppe geschaffen. Sie wird anhand von Umweltzielen wie etwa Schadstoffgrenzwerten prüfen, welche Auswirkungen zu erwarten sind sowie ob und in welcher Form verkehrslenkende Massnahmen vorzusehen wären.



Weiter betrauten die Minister das Leitorgan unter der deutschen Präsidentschaft, das TOLL+ Konzept zu vertiefen und eine Reihe weiterer Themen anzugehen, etwa die Frage, ob umweltfreundlichere Lastwagen im gesamten Alpenraum gefördert werden sollen und wie die Marktteilnehmer besser über die Schienen-Angebote informiert werden können. Mittel- und langfristig möchten die Minister einen „Fahrplan“ mit Schlüsselementen und einen Zeitplan erarbeiten, damit per 2025/2030 ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument für den gesamten Alpenraum eingeführt werden kann.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr, Information
031 322 36 43
presse@bav.admin.ch