



Faktenblatt "Follow up Zurich"-Prozess

Datum 22.05.2014

Ausgangslage

Die Verkehrsminister der Alpenländer haben 2001 nach einer Serie gravierender Unfälle in Strassentunnels im Alpenraum begonnen, sich gestützt auf die dazu verfasste "Gemeinsame Erklärung von Zürich" regelmässig zu treffen. Zu Beginn des "Follow up Zurich"-Prozesses standen Sicherheits- und Koordinationsfragen im Zentrum, später kam das Thema Verkehrsverlagerung hinzu. In mehreren Studien wurden die Auswirkungen unterschiedlicher Schwerverkehrsmanagement-Instrumente (Alpen-transitbörse, Emissionshandelssystem, Toll+) untersucht und deren Vereinbarkeit mit dem bestehenden Rechtssystem geprüft. Die Verkehrsminister der Alpenländer stellten in der Folge fest, dass Toll+ am besten mit den rechtlichen Voraussetzungen in den Alpenländern vereinbar ist. Toll+ baut auf der Eurovignetten-Richtlinie der EU auf und ermöglicht den Einbezug externer Kosten und differenzierte nachfrageabhängige Strassengebühren. Die Minister vereinbarten sodann an ihrem Treffen von 2012, auf eine Einführung von Toll+ hinzuarbeiten und bis 2025/2030 ein limitierendes, über Toll+ hinausgehendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument für den gesamten Alpenraum einzuführen. Dazu gaben die Minister weitere Untersuchungen in Auftrag, insbesondere zu den bestehenden und in den einzelnen Ländern geplanten Schwerverkehrsmanagement-Instrumenten sowie den Umweltindikatoren.

Die Berichte zu diesen Analysen liegen inzwischen vor und wurden am Treffen der Verkehrsminister vom Mai 2014 besprochen.

Wichtigste Erkenntnisse aus den neuen Berichten

Bericht zu den Schwerverkehrsmanagement-Instrumenten

Der neue Bericht zu den Schwerverkehrsmanagement-Instrumenten stellt eine Bestandaufnahme über bestehende Abgabensysteme in den einzelnen Ländern sowie zu den Plänen für weitergehende Instrumente dar. Der Bericht zeigt, dass es derzeit sehr unterschiedliche Abgabensysteme gibt: Einerseits existieren in verschiedenen Ländern Mauten im Sinne infrastrukturbasierter Benutzungsgebühren, z. B.



Autobahn- oder Tunnelgebühren (z. B. Frankreich, Italien, Slowenien). Andererseits gibt es Mautsysteme, welche unter Berücksichtigung der entsprechenden Vorgaben der Eurovignetten-Richtlinie der EU auch externe Kosten des Schwerverkehrs einbeziehen oder deren Einbezug zumindest möglich machen (z. B. Österreich). Die Eurovignetten-Richtlinie schreibt beispielsweise vor, für welche Lastwagen- und Strassenkategorien Mautsysteme möglich sind. Dazu kommt die Schweiz mit ihrem System der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Die LSVA ist eine fahrleistungsbezogene Abgabe, zudem aber auch abhängig vom Schadstoffausstoss der Motoren und bezieht die externen Kosten weitgehend mit ein. Die französische Regierung hat Pläne für die Einführung einer Abgabe (Ecotaxe) auf bisher nicht bemaute Autobahnen und Schnellstrassen kürzlich vorläufig zurückgestellt.

Im Bericht werden weiter die aktuellen Maut-Belastungen auf den Nord-Süd-Hauptachsen in Österreich/Italien, der Schweiz und Frankreich/Italien verglichen - dies auf vergleichbaren Strecken von jeweils 300 bis 350 Kilometern Länge. Am höchsten sind die Abgaben auf der Fréjus-Strecke (hohe Tunnelgebühr), gefolgt von der Gotthardstrecke. Am billigsten ist die Fahrt über den Brenner. Dies liegt vor allem an den vergleichsweise tiefen Mauten auf den Brenner-Zufahrtsstrecken in Deutschland und Italien. In Österreich selber ist die Mautgebühr pro Kilometer in einer ähnlichen Grössenordnung wie die LSVA in der Schweiz.

Diese Elemente dienen nun als Grundlage für die Erarbeitung eines Pflichtenheftes für eine ausführlichere Studie. Darin sollen weitere Fragen vertieft werden, etwa die Umsetzungskosten der verschiedenen Instrumente, mögliche flankierende Massnahmen wie ein alternatives Angebot im Schienenverkehr oder die Verwendung der Einnahmen.

Bericht zum Kombinierten Verkehr

In einem separaten Bericht wurde eine Bestandesaufnahme zum kombinierten Verkehr Strasse/Schiene auf den wichtigsten Nord-Süd-Achsen der Alpenländer erstellt, da dieser bei einer stärkeren Belastung des Strassengüterverkehrs eine wichtige flankierende Funktion erfüllen könnte. Der Bericht zeigt, dass auf denjenigen Strecken, wo für den kombinierten Verkehr ein Potenzial besteht, bereits Angebote der Verloader existieren. Dieses ist vielfältig und uneinheitlich. Gleiches gilt auch betreffend staatlicher Förderung des kombinierten Verkehrs. Während zum Beispiel die Schweiz den Kombiverkehr - insbesondere den begleiteten (Rollende Landstrasse) - finanziell relativ stark unterstützt, gibt es in anderen Ländern deutlich kleinere oder gar keine Finanzhilfen. Der Bericht enthält eine Übersicht in Listenform über die Angebote des begleiteten und des unbegleiteten kombinierten Verkehrs. Es besteht die Absicht, ihn regelmässig zu aktualisieren, um in diesem Bereich die nötigen Grundlagen für Entscheide über Schwerverkehrs-Managementsysteme zur Verfügung zu haben.



Synthesebericht zu den Umweltmonitoring-Systemen im Alpenraum

Die Arbeitsgruppe zum Thema Umweltindikatoren hat im Dezember 2012 ihre Arbeit aufgenommen. Ziel waren die Aufarbeitung der vorhandenen Umweltinformationen im Alpenraum in Form eines Syntheseberichts, die Wirkungsanalyse verschiedener Massnahmen und Instrumente (u.a. auch Schwerverkehrsmanagement-Instrumente) im Hinblick auf die Umweltbelastung sowie eine Darstellung der verkehrsrelevanten Umweltgesetzgebung in den Ländern des „Follow up Zurich“-Prozesses.

Der Synthesebericht zu den Umweltmonitoring-Systemen im Alpenraum enthält:

- eine Übersicht über die länderspezifischen Monitoringsysteme
- Informationen zu internationalen Monitoring-Systemen
- eine Darstellung der Aktivitäten im Rahmen der Alpenkonvention
- eine Zusammenfassung wichtiger Ergebnisse aus nationalen und internationalen Forschungsprojekten
- eine Übersicht zu bestehenden Belastungen in den Alpenregionen durch Luftschadstoffe (NO_x, PM, CO, O₃) und - wo vorhanden - Lärm
- übersichtliche Kartendarstellungen der Messnetze sowie der heutigen Umweltbelastungen im Alpenraum
- einen Anhang mit Detailinformationen zu den einzelnen Ländern und Links zu weiteren Informationen.

Der Bericht zeigt, dass im Bereich der Luftschadstoffbelastung umfassende Monitoring-Systeme bestehen, die grösstenteils sogar Echtzeitabfragen und -informationen ermöglichen. Die Lärmbelastung wird mehrheitlich auf Basis von Lärmkarten modelliert, eigentliche Lärmmessungen entlang von Strassen und Schienen finden nur in der Schweiz statt. Die Analysen zeigen zudem, in welchen Gebieten heute die Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten werden. Ausserdem sind - teils noch lückenhafte - Informationen zur Zahl lärm betroffener Einwohner entlang von Verkehrsinfrastrukturen verfügbar.

Übersichtsbericht zur verkehrsrelevanten Umweltgesetzgebung

Dieser Bericht zur Lage in den einzelnen Ländern und in der EU gibt Aufschluss über folgende Bereiche:

- Wesentliche nationale und gemeinschaftliche Rechtsgrundlagen zu Luftschadstoffen, CO₂ und Lärm.
- Vergleichende Darstellung von Emissionsgrenzwerten und Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen, Treibhausgasen (CO₂) sowie Lärm.
- Karten zu Luftschadstoff-Grenzwertüberschreitungen in der EU sowie in der Schweiz.



Der Bericht zeigt, dass die Gesetzgebung in den EU-Mitgliedsstaaten weitgehend übereinstimmt und sich an den entsprechenden EU-Richtlinien orientiert. Dies betrifft insbesondere Luftschadstoffe und Treibhausgase. Abweichungen gibt es vor allem zur Schweiz und Liechtenstein, die im Bereich der wichtigsten verkehrsrelevanten Luftschadstoffe (NO₂ und PM10) tiefere Immissionsgrenzwerte haben. Innerhalb der EU wendet Österreich bei NO₂ ebenfalls einen tieferen Grenzwert an. Die Regelungen im Rahmen der Lärmschutzgesetzgebung sind unterschiedlicher, nicht zuletzt deshalb, weil die entsprechenden EU-Direktiven keine konkreten Grenzwerte beinhalten. Teils sind Grenzwerte für einzelne Verkehrsträger oder -achsen definiert, andere Länder legen spezifische Grenzwerte abhängig von der Lärmempfindlichkeit eines bestimmten Gebiets fest. Zudem haben die Grenzwerte in den verschiedenen Ländern eine unterschiedliche Verbindlichkeit, beispielsweise bezüglich Sanierungspflicht oder Auswirkungen auf Infrastrukturbauten. Bestandteil aller länderspezifischen Regelungen sind tiefere Grenzwerte in der Nacht.

Die Arbeitsgruppen des "Follow up Zurich"-Prozesses beantragen dem Leitorgan, die Berichte zu den Umweltindikatoren in den nächsten Wochen zu veröffentlichen. Ob auch die Berichte zu den Schwerverkehrsmanagement-Instrumenten publiziert werden, welche teilweise noch weiterbearbeitet werden, ist noch offen.

Ausblick

Mit den neuen Berichten liegen gute Grundlagen vor für die weitere Tätigkeit der Arbeitsgruppen des "Follow up Zurich"-Prozesses. Es stehen nun Untersuchungen an, die aufzeigen, wie sich die einzelnen Instrumente (z. B. Toll+) auf bestimmte Schutzziele (z. B. Luftschadstoff-Grenzwerte) auswirken. Mit einer solchen Wirkungsanalyse können die Massnahmen und Instrumente, die im Rahmen des Follow-up Zurich Prozesses bisher auf ihre verkehrliche und wirtschaftliche Auswirkungen hin untersucht worden sind, umfassender beurteilt werden. Ziel ist es, jene Massnahmen zur Weiterverfolgung zu empfehlen, die sowohl wirksam als auch möglichst effizient sind.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr, Information
+41 31 322 36 43
presse@bav.admin.ch