

**Gemeinsame Erklärung von  
Zürich  
(30.11.2001)**

## **Verkehrsminister**

- **Bundesrepublik Deutschland**
- **Republik Österreich**
- **Französische Republik**
- **Italienische Republik**
- **Schweizerische Eidgenossenschaft**

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

### **Präambel**

In Anwesenheit der Präsidentin des Verkehrsministerrates der EU und der Vizepräsidentin der Europäischen Kommission haben die Verkehrsminister und Verkehrsministerinnen der Republik Österreich, der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik, der Italienischen Republik und der Schweizerischen Eidgenossenschaft (oder ihre Vertreter und Vertreterinnen)

in Erwägung, dass der Verkehr ein zentraler Punkt im Leben der Bürger und Bürgerinnen Europas und der europäischen Wirtschaft ist, und dass es wichtig ist, die Bürger und Bürgerinnen bewusst in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu stellen und Ihnen unter anderem einen hohen Sicherheitsstandard zuzusichern,

in Anerkennung der entscheidenden Rolle der Verkehrsinfrastrukturen für die Verbindungen durch den Alpenraum bei der Umsetzung des Binnenmarktes und bei der Erstellung eines effizienten transeuropäischen Verkehrsnetzes,

in Betonung der Notwendigkeit einer ausgewogenen Entwicklung der verschiedenen Verkehrsarten auch im Alpenraum unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieses Raumes, insbesondere des empfindlichen Gleichgewichts zwischen der Wirtschaft, der Gesellschaft, dem Menschen und seiner natürlichen Umwelt,

im Bewusstsein der wachsenden Risiken des transalpinen Strassengüterverkehrs in Tunnels, die zusätzliche Anstrengungen erfordern, namentlich in Bezug auf die Sicherheit der Infrastrukturen und der Fahrzeuge, die Effizienz der Einsatz- und Bereitschaftsdienste, die Ausbildung der Fahrer und Fahrerinnen, die Einhaltung der Vorschriften, die Einführung von effizienten und abgestimmten Kontrollen, damit diese eingehalten werden, die Informationen zu Händen der Benutzer und Benutzerinnen, die Mittel, um mit ihnen im Falle eines Unfalls kommunizieren zu können, sowie den Erlass besonderer Verkehrsregeln für Tunnels,

im Bedauern über die tragischen Unfälle, die sich letzthin in den Strassentunnels im Alpenraum ereignet haben und die zeigen, dass im Hinblick auf eine Verbesserung der Sicherheit der Benutzer und Benutzerinnen,

insbesondere in den Tunnels, ein sofortiger Handlungsbedarf besteht,

in der Erkenntnis, dass die qualitativ hochstehende Güterbeförderung auf der Schiene für die Gesellschaft im Bereich der Transporte über weite Entfernungen oder die Durchquerung von schwierigen Gebieten wie grössere Bergketten unwiderlegbare Vorteile gegenüber der Strasse aufweist,

im Wunsch, zur Bewältigung des Strassengüterverkehrs durch diese schwierigen Gebiete alle erforderlichen Massnahmen zu ergreifen und gleichzeitig zu Gunsten der Umwelt und der Wirtschaft eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf weniger umweltbelastende Verkehrsarten, insbesondere auf die Schiene, zu unterstützen,

in Erwägung, dass eine deutliche Verbesserung des Verkehrs im Alpenraum, die zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt, wie dies vom Rat von Göteborg im Juni 2001 befürwortet wurde, bedingt, dass gewisse voluntaristische und koordinierte Entscheidungen mit kurz-, mittel- und langfristiger Wirkung getroffen werden; und dass diese Massnahmen im Programm des Anhangs zum Weissbuch über „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ beschrieben sind,

vereinbart, die oben erwähnten Ziele zu erreichen und die nachstehenden Massnahmen umzusetzen.

## **1. Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit der Strasseninfrastrukturen**

Um die bestehenden Strasseninfrastrukturen leistungsfähiger und sicherer zu machen und deren Überlastung zu vermeiden, verpflichten sich die in Zürich zusammengekommenen Verkehrsminister und Verkehrsministerinnen, angemessene Massnahmen für mehr Tunnelsicherheit auf Ebene der Infrastruktur, der Ausrüstung und des Rettungsdienstes zu ergreifen. Zudem soll die Verlagerung des Fernverkehrs auf besser angepasste Beförderungsarten als die Strasse begünstigt und so die bestehende Strasseninfrastrukturen entlastet werden.

## **2. Strikte Anwendung der geltenden Gesetzgebung und Verschärfung der Kontrolle**

Die Verkehrsminister wirken auf eine strikte Einhaltung der geltenden Strassenverkehrsvorschriften, auf eine angemessene Kontrolldichte und falls notwendig auf eine angemessene Verfolgung von Zuwiderhandlungen hin, um eine bessere Verkehrssicherheit insbesondere in Tunnels und faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

Die Kontrolle der Einhaltung des geltenden Rechts betrifft insbesondere:

- die Bewilligungen und Genehmigungen der Transportunternehmungen,
- die Fahrzeuge, einschliesslich der Treibstoffmenge,
- die Bestimmungen betreffend gefährliche Güter,
- die Sozialbestimmungen, insbesondere die Bestimmungen betreffend Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer und Fahrerinnen

- die Bestimmungen betreffend Gewichte, Abmessungen und Geschwindigkeiten,
- Die Bestimmungen betreffend Fahrverbote.

### **3. Weiterentwicklung der Gesetzgebung betreffend die Sicherheitsausrüstung der Fahrzeuge und betreffend die Infrastrukturen**

Im Sinne einer Weiterentwicklung des Entwurfs der EU-Richtlinie über die Sicherheit in den Tunnels nach dem Stand der Technik verpflichten sich die Verkehrsminister, Rechtsinstrumente zu erarbeiten und umzusetzen, die den Sicherheitsgrad der Fahrzeuge und der Strasseninfrastrukturen erhöhen, die besondere Risiken aufweisen, wie etwa Tunnels.

Sie sind aufmerksam gegenüber den laufenden Arbeiten der multidisziplinären Ad-hoc-Expertengruppe für die Sicherheit in den Tunnels, welche im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen gebildet wurde. Sie wirken darauf hin, ab dem Zeitpunkt der Verabschiedung der Massnahmen durch den Binnenverkehrsausschuss mit der grössten Sorgfalt die Umsetzung der untersuchten Massnahmen zu prüfen, wobei die wichtigsten Elemente folgende darstellen:

- Massnahmen betreffend Strassenbenützer und -benützerinnen
- Massnahmen in Bezug auf den Betrieb
- Massnahmen, welche die Infrastrukturen betreffen
- Massnahmen betreffend Fahrzeuge
- Massnahmen betreffend die Signalisierung

Die vollständige Liste mit der ausführlichen Beschreibung der in den oben genannten Kapiteln erwähnten Massnahmen befindet sich im beiliegenden Bericht (Anhang 1).

Zusätzlich prüfen die Verkehrsminister die Verabschiedung oder die Förderung weiterer spezifischer Massnahmen, von welchen Beispiele in Anhang 2 aufgeführt sind, ohne jedoch die Umsetzung der in Anhang 1 aufgeführten Massnahmen zu verzögern.

### **4. Erarbeitung von Verkehrsregeln für die Alpenregion und Verbesserung der Verkehrslenkung**

Die Verkehrsminister setzen sich für eine situationsangepasste und zielführende Umsetzung der vorliegenden Erklärung und, wo notwendig, für eine Verschärfung der Strassenverkehrsregeln in der Alpenregion ein, um eine bessere Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Zu diesem Zweck bestätigen Sie ihre Absicht, das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention anzuwenden und die Einführung der gesamten oder eines Teils der folgenden Massnahmen zu überprüfen, welche je nach vorliegendem Stand der

Infrastruktur und der bestehenden oder geplanten Ausrüstung der Tunnels oder der Zufahrtsstrecken umgesetzt werden:

- Massnahmen zur Lenkung des Schwerverkehrs auf risikoreichen Abschnitten / in Tunnels (alternierender Verkehr in eine Richtung, Geschwindigkeitsbegrenzungen etc.)
- Massnahmen, die eine Durchsetzung der Einhaltung des Mindestabstands zwischen den Fahrzeugen in den Tunnels ermöglichen,
- Verpflichtung zur Winterausrüstung, wenn die meteorologischen Bedingungen dies verlangen.

Um den Verkehrsfluss zu vereinheitlichen und Staus vorzubeugen, sind auf breiter Ebene Verkehrsleitsysteme für die am stärksten belasteten Achsen oder Bauten anzustreben. Gleichzeitig soll eine Verkehrsüberwachung, welche auch die Entdeckung und Bestrafung von Zuwiderhandlungen ermöglicht, entwickelt werden.

Für den Fall von Staus oder Unfällen auf bestimmten Achsen sollen Entlastungsstrecken oder Ausweichrouten bezeichnet und ein System der einheitlichen Verkehrsinformation entwickelt werden. Die Staaten können zur Erleichterung des Informationsaustausches eine gemeinsame kartographische Erfassung der Entlastungsstrecken erarbeiten.

## **5. Massnahmen zur Förderung der Verlagerung der Güter auf die Schiene**

Um die Verkehrssicherheit für alle Benutzer und Benutzerinnen zu erhöhen und den Verkehrsfluss durch die Alpen zu optimieren, unterstützen die Verkehrsminister und Verkehrsministerinnen alle Massnahmen, welche die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung fördern.

Zu diesem Zweck werden sie den Huckepackverkehr (begleiteter oder unbegleiteter kombinierter Verkehr) fördern unter Berücksichtigung der bestehenden Bestimmungen insbesondere im Bereich der Staatsbeihilfen,

- indem die Eisenbahninfrastrukturen einschliesslich der Tunnelsicherheit von Eisenbahnen verbessert werden (Beseitigung von Engpässen), insbesondere die Terminal-Anlagen für den alpenquerenden kombinierten Verkehr,
- indem die Attraktivität und die Qualität des Bahnangebotes verbessert werden (garantierter Netzzugang, Fahrplan, Anzahl Züge, Fahrzeit, Ausstattung der Wagen für die Fahrer und Fahrerinnen, prioritäre Trassenzuteilung für Güterzüge, Qualität der Leistung, usw.),
- indem durch finanzielle Unterstützungen, bei denen jedoch darauf geachtet werden muss, dass es zu keiner Marktverzerrung kommt, auch die preisliche Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs mit dem Strassengüterverkehr sichergestellt wird,
- indem die Entwicklung von neuen Technologien oder Neuerungen im Bereich des kombinierten Verkehrs unterstützt werden,
- indem die Zusammenarbeit sowohl auf interner wie auch auf internationaler Ebene verstärkt wird (Behörden, Betreiber im kombinierten Verkehr, Eisenbahnunternehmen),
- indem die Möglichkeiten überprüft werden, auf Staats- oder Regionsebene

einen Fonds einzurichten, mit dem mittels der Einnahmen die Infrastrukturen der Alpenkorridore verkehrsträgerübergreifend finanziert werden können.

## 6. Weiteres Vorgehen

Die Verkehrsminister setzen sich für eine rasche Umsetzung der in dieser Erklärung empfohlenen Massnahmen sowohl auf interner wie auch auf internationaler Ebene ein.

Zu diesem Zweck

- achten sie darauf, dass diese empfohlenen besonderen Massnahmen soweit als möglich in die laufenden Arbeiten und Entwicklungen innerhalb der internationalen Organisationen (insbesondere im Rahmen der OECD, der ECE-UNO und der EU) integriert werden,
- haben die Minister, die Erarbeitung einer integrierten Studie über die Mobilität betreffend den alpenquerenden Strassen- und Eisenbahnverkehr beschlossen, welche die Anpassung der bestehenden Infrastrukturen an die Entwicklung der heutigen und zukünftigen Nachfrage bewertet.

Die Studie wird ebenfalls eine Auswertung der kurz-, mittel- und langfristigen Auswirkungen der neuen Infrastrukturen, der eingebrachten Verbesserungen an den bestehenden Infrastrukturen und möglicherweise Vorschläge zu Reglementierungsmassnahmen, im Rahmen der Bestimmungen des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention umfassen.

- setzen sie ein geeignetes permanentes Organ zur Umsetzung und zur Überwachung der empfohlenen Massnahmen ein,
- wird im Rahmen der Budgetprioritäten des transeuropäischen Verkehrsnetzes eine besondere Aufmerksamkeit den grossen alpenquerenden Achsen geschenkt (z.B. Brenner, Lyon-Turin) inklusive um innovative Bahnprojekte zu entwickeln (z.B. Rollende Landstrasse).

Die Verkehrsminister kommen überein, sich ab der zweiten Hälfte des Jahres 2002 erneut zu treffen, um die erzielten Fortschritte auszuwerten und über das weitere Vorgehen bezüglich der Erklärung zu entscheiden.

Geschehen in Zürich, am 30. November 2001

## 7. Anhang

**Anhang 1** : «Recommendations of the group of experts on safety in road tunnels - Draft final report», 18 October 2001

The Ad hoc Multidisciplinary Group of Experts on Safety in Tunnels United Nations, Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee

**Anhang 2** : Vorschläge für weitere Massnahmen Benutzer und Benutzerinnen

- Herabsetzung der Blutalkoholgrenze für Berufschauffeure (0.2 ‰)
- Verstärkung der Vorschriften über die Arbeitsbedingungen und die Ausbildung der Berufschauffeure
- Harmonisierung der Vorschriften für angestellte Chauffeure und für selbständige Chauffeure
- Zentralregister der Verstösse gegen die Sicherheit

### Infrastruktur

- Zulassungsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien abhängig von vorliegender Ausrüstung und Gegebenheiten in den Tunnels und je nach technischen Parametern (z. B. Ausmasse/Gewicht, starke Steigungen und/oder ungenügende Kurvenradien von Alpenstrassen usw.)

### Fahrzeuge

- Unterfahrschutz bei Aufprall von hinten
- Unterfahrschutz bei Aufprall von vorne
- Seitenschutz (einschliesslich Schutz des / der Tank(s))
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Vorhandensein einer Löschvorrichtung auf schweren Fahrzeugen
- Minimalstandard für Abgase (z. B. Euro 2 oder 3)
- Minimalleistung pro Tonne (Gesamtgewicht)
- Pneudruckanzeiger
- Klimaanlage
- Haftpflichtversicherung mit unbegrenzter Deckung
- Suche nach angemessener Normierung der synthetischen Komponenten im Fahrzeugbau