

Schlussfolgerungen von Wien
(07.05.2009)

Schlussfolgerungen

der VerkehrsministerInnen der Alpenländer im Rahmen des Follow up – Prozesses der Erklärung von Zürich

Wien (AT), den 07. Mai 2009

Die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs, Frankreichs, Italiens und der Schweiz unterzeichneten am 30. November 2001 im Beisein von Vertretern der Europäischen Kommission und auf Initiative der Schweiz die „Erklärung von Zürich über die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpengebiet“, angesichts schwerer Unfälle in den Alpentunnels. Seit dieser Unterzeichnung haben die Minister in drei Folgetreffen, nämlich am 11. Mai 2004 in Regensburg, am 14. November 2005 in Sedrun und am 20. Oktober 2006 in Lyon, wo Slowenien der Gruppe als Mitglied beitrug, die erzielten Fortschritte überprüft und die Schwerpunkte entsprechend angepasst.

Bei dem - jetzt unter österreichischem Vorsitz – am 07.05.2009 in Wien stattfindenden vierten Treffen der Verkehrsminister/Innen beziehungsweise ihrer Vertreter/Innen ist beabsichtigt, die Ergebnisse der unter dem derzeitigen Vorsitz geleisteten intensiven Arbeit zur Kenntnis zu nehmen, die erzielten Fortschritte zu bestätigen und die weitere Vorgehensweise festzulegen.

Entsprechend dem Mandat von Lyon 2006 haben sich die Organe des Züricher Prozesses mit den folgenden Themen befasst:

Lenkung und Regulierung des Straßenverkehrs in der Alpenregion

- Beauftragung einer Studie über die Voraussetzungen für die Einführung neuer Systeme zur Regulierung des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Straße.
- Definition von Prinzipien, eines Zeitplans sowie der Voraussetzungen für ein Ereignismanagement im Alpenraum.

Mobilität in der Alpenregion

Überprüfung der Möglichkeiten für eine gemeinsame Datenerfassung im alpenquerenden Personenverkehr.

Verkehrssicherheit in den Alpen

Aktivitäten im Bereich „Sicherheit in Eisenbahntunnels“.

Stand der Aktivitäten:

Verkehrsmanagementsysteme für den Güterverkehr im Alpenraum

Im Hinblick auf das Ziel, die Sicherheit des alpenquerenden Verkehrs weiter zu verbessern, für mehr Nachhaltigkeit beim Straßengüterverkehr zu sorgen, die notwendige Infrastruktur bereitzustellen und alternative Verkehrsmodi zu fördern, insbesondere den Schienenverkehr, wurde mit finanzieller Unterstützung aller Mitglieder der „Gruppe von Zürich“ und der Europäischen Kommission eine Studie Best Research zum Thema „Verkehrsmanagementsysteme zum alpenquerenden Straßengüterverkehr“ durchgeführt. Diese Studie hat zum Ziel, entsprechende Verkehrsmanagementsysteme für sensible Regionen, in denen diese Maßnahmen umsetzbar sind, aufzuzeigen. Die Studie beschreibt den Prozess der Findung, Evaluierung und Bewertung verschiedener Konzepte, um die am besten geeigneten Lösungen für Verkehrsmanagementsysteme für den alpenquerenden Straßengüterverkehr zu finden. Zum Zwecke eines Monitorings dieser Studie wurde ein so genanntes Advisory Board unter österreichischem Vorsitz eingerichtet.

Basierend auf dieser Studie hat das Advisory Board ein Präsidenschaftspapier (einschließlich eines zusammenfassenden Berichts) ausgearbeitet, das den Verkehrsministern/Innen als Entscheidungsgrundlage dient. Dieses Präsidenschaftspapier wurde vom Leitorgan verabschiedet. Das Präsidenschaftspapier konzentriert sich vor allem auf die prognostizierte Zunahme des Güterverkehrs während drei Zeitperioden (von jetzt bis 2015, von 2016 bis in die frühen 2020-iger Jahre, von 2020 bis 2030). Darüber hinaus wird auch der besonderen Umweltsituation in der Alpenregion sowie den weltweiten internationalen Umweltzielen (Kyoto, NEC-Richtlinie) große Aufmerksamkeit gewidmet. Die verschiedenen Verkehrsmanagementsysteme wurden unter Berücksichtigung aller

dieser Aspekte sowie der dafür verfügbaren Kapazitäten eingehend analysiert und evaluiert, sowie eine abschließende Beurteilung und Empfehlungen abgegeben.

Jedoch wurde bei der Prognose für die Zunahme des Güterverkehrs, auf die sich diese Studie stützt, die zwischenzeitlich eingetretene weltweite Wirtschaftskrise nicht berücksichtigt. Diese könnte zu einem langfristig spürbaren wirtschaftlichen Rückgang führen, während hingegen jegliche Maßnahmen möglicherweise hohe Kosten und einen Preisanstieg zur Folge haben könnten.

Im Einklang mit den Empfehlungen vereinbaren die Verkehrsminister/Innen beziehungsweise ihre Vertreter/Innen folgendes:

Die schrittweise Einführung möglicher Maßnahmen, mit dem Ziel der Regulierung des alpenquerenden Straßengüterverkehrs entsprechend der Verfügbarkeit neuer Schieneninfrastrukturen (insbesondere der Gotthard-, LTF- und BBT-Eisenbahntunnels) sowie wettbewerbsfähiger Schienendienste:

- In einer **ersten** Phase die Förderung der Einführung saubererer EURO-Klassen, insbesondere der EURO 6 Klasse, zum frühest möglichen auf dem Markt verfügbaren Zeitpunkt. In diesem Zusammenhang werden auch Maßnahmen wie Maut-Modulation oder spezielle Incentives gemäß der EURO-Klassen für eine mögliche Umsetzung im Alpenraum in Erwägung gezogen, unter Einhaltung geltender Rechtsvorschriften und Wahrung bestehender rechtlicher Verpflichtungen in den einzelnen Ländern, wie z.B. jene im Zusammenhang mit den Autobahnkonzessionen.

In der Zwischenzeit sich zu bemühen, einen ausgewogenen Kompromiss bei der derzeitigen Diskussion im Rahmen der Revision der Eurovignetten-Richtlinie zu finden.

Weiters damit zu beginnen, die Voraussetzungen für die Umsetzung der für die nachfolgenden Phasen vorgesehenen Maßnahmen zu prüfen.

- In einer **zweiten** Phase die eventuelle Umsetzung des „Toll+“-Konzepts zu prüfen
 - abhängig von den konkreten Ergebnissen der Revision der Eurovignetten-Richtlinie - um den wachsenden negativen Auswirkungen durch Lärm, CO₂-Emissionen und Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken.

- In der **dritten** Phase eine signifikante Verkehrsverlagerung entsprechend zusätzlicher Schienenkapazitäten zu erreichen. In diesem Zusammenhang werden auch die Umsetzung limitativer Konzepte (ATB, EHS) sowie anderer möglicher Fördermaßnahmen in Erwägung gezogen, um diese Politik zu unterstützen.

Die im Präsidentschaftspapier angeführten Verkehrsmanagementsysteme ATB, EHS und TOLL+ erscheinen tatsächlich die am besten geeigneten Konzepte für eine nachhaltige Bewältigung des Straßengüterverkehrs, d.h. die Reduzierung der durch den Straßengüterverkehr verursachten Umweltauswirkungen, die Verkehrsverlagerung sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dennoch sind für alle diese Systeme vor ihrer möglichen Implementierung weitere Untersuchungen notwendig, wobei zu berücksichtigen ist, dass diese Systeme keinesfalls den freien Warenverkehr und das Wirtschaftswachstum behindern dürfen und darüber hinaus sowohl mit dem EU-Recht, als auch mit dem jeweiligen geltenden nationalen Recht konform sein müssen.

Daher betrauen die Verkehrsminister/Innen beziehungsweise ihre Vertreter/Innen das Leitorgan mit dem folgenden **Mandat**:

- 1) Für den Zeitraum bis zur endgültigen Implementierung eines der oben genannten Systeme sich auf die Einführung und die Förderung von Euro 6 im Alpenraum zum frühest möglichen Zeitpunkt zu verständigen und zu diesem Zwecke alle dafür notwendigen rechtlichen und technischen Voraussetzungen zu prüfen.
- 2) Für die drei oben genannten Systeme (TOLL+, ATB, EHS) ist eine weitgehend umfassende Studie für eine mögliche zukünftige Einführung durchzuführen. Hierbei sind insbesondere die nachfolgenden Aspekte detailliertest zu untersuchen:
 - rechtlicher Hintergrund (EU- und nationale Rechtslage - notwendige Änderungen)
 - Verfahren für die Definition von Systemen mit Schwellenwerten

- zu ergreifende Maßnahmen im Falle einer schrittweisen Einführung der Systeme in den einzelnen Ländern
- endgültige räumliche Definitionen und flankierende Maßnahmen (zur Lösung der Umwegsproblematik), inklusive detaillierterer Überlegungen betreffend Kapazität und Dienstleistung für Schiene und Straße
- wirtschaftliche Auswirkungen auf nationaler und regionaler Ebene in den einzelnen Ländern in Zusammenhang mit den oben genannten Aspekten, inklusive der wirtschaftlichen, logistischen, sozialen und beschäftigungspolitischen Auswirkungen auf die Branche der Straßengüterverkehrsunternehmen.

Ereignismanagement im Alpenraum

In Erfüllung des Mandats von Lyon 2006 wurde eine eigene Arbeitsgruppe für das „Ereignismanagement im Alpenraum“ unter dem Vorsitz der Schweiz eingerichtet. Diese Arbeitsgruppe befasste sich mit drei Schwerpunktthemen:

Einvernehmliche Definition des Begriffs „Ereignis“ sowie Definition der Haupttransitachsen, Entwicklung eines einheitlichen Berichtssystems, um die Kommunikation sowie einen raschen und präzisen Informationsfluss zwischen den Ländern sicherzustellen. Darüber hinaus hat die Arbeitsgruppe mit der Einrichtung einer speziellen Website begonnen, um das erwähnte Berichtssystem zu vervollständigen, mit dem Ziel, mit minimalem Kosten- und Zeitaufwand eine effizientere, preisgünstigere und schnellere Information zu bieten und die Straßenbenutzer in der gesamten Alpenregion mit den jeweils aktuellsten Informationen zu versorgen. Schließlich erarbeitete die Arbeitsgruppe eine allgemeingültige Vorgehensweise, der im Falle eines Ereignisses zur Anwendung gelangen soll, sowie eine Liste mit drei Kategorien möglicher Maßnahmen. Die ersten zwei Kategorien beinhalten hauptsächlich Beispiele für technische und administrative Maßnahmen, während die dritte Kategorie bereits politische und gesetzliche Maßnahmen umfasst. Bei der Erstellung dieser Übersicht befolgte die Arbeitsgruppe den Ansatz, dass im Falle eines Ereignisses die Maßnahmen die nachstehenden Bedingungen erfüllen müssen: d.h. sie müssen machbar sein, sie müssen sofort mit einfachen Mitteln durchführbar sein, und sie müssen so konzipiert

sein, dass sie leicht und damit schnell und flexibel umgesetzt werden können; oder anders ausgedrückt: abhängig von Ort, Art und Dauer des Ereignisses sind die jeweils richtigen Maßnahmen festzulegen, also zur richtigen Zeit am richtigen Ort die richtige Maßnahme zu treffen.

Gegenwärtig verständigen sich die Verkehrsminister/Innen beziehungsweise ihre Vertreter/Innen auf die Definition des Begriffs „Ereignis“, die Definition der Haupttransitachsen sowie eine generell gültige Vorgehensweise im Falle eines Ereignisses, nehmen die drei Kategorien von Maßnahmen zur Kenntnis und befolgen die vom Leitorgan verabschiedeten und im „Zusammenfassenden Bericht der Arbeitsgruppe über das Ereignismanagement im Alpenraum“ enthaltenen Empfehlungen der Arbeitsgruppe.

Im Wissen um die Notwendigkeit weiterer Aktivitäten betrauen die Verkehrsminister/Innen beziehungsweise ihre Vertreter/Innen das Leitorgan mit den folgenden **Mandaten**:

- die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit und der konkreten Anwendung auf den Alpenachsen weiter zu vertiefen und zu entwickeln
- das Konzept für die Ereignis- und Situationsberichterstattung unter besonderer Berücksichtigung der im zusammenfassenden Bericht unter Kapitel 4 aufgelisteten Aspekte zu finalisieren.
- Konzept, Struktur und Inhalt der Website, einschließlich der finanziellen und organisatorischen Belange (Webmaster) und unter Berücksichtigung der im zusammenfassenden Bericht unter Kapitel 5 aufgelisteten Punkte weiter detailliert zu prüfen.

Mobilität in der Alpenregion

Im Einklang mit dem Mandat von Lyon 2006 wurden die Ergebnisse von CAFT 04 veröffentlicht und eine eigene Website für den „Zürcher Prozess“ eingerichtet. Neben der interaktiven Präsentation der umfangreichen Ergebnisse dieser Studie wird auf diesen Webseiten auch die Arbeit des Zürcher Prozesses in ihrer Gesamtheit einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt. Diese Seiten sind auf englisch, deutsch, französisch, italienisch und slowenisch verfügbar.

Im Rahmen der heutigen Konferenz wird die „Züricher Prozess Homepage“ vorgestellt und die Verkehrsminister/Innen beziehungsweise ihre Vertreter/Innen sind zur feierlichen Aktivierung der „Züricher Prozess Homepage“ eingeladen.

Derzeit findet eine Aktualisierung der CAFT-Daten statt. Eine Befragung der Lkw-Fahrer in der Schweiz, in Frankreich, in Österreich und - dieses Jahr zum ersten Mal - auch in Slowenien soll ein verlässliches Bild vom alpenquerenden Güterverkehr liefern. Zusätzlich werden Daten von Eisenbahnunternehmen erhoben und Italien wird für die Lieferung eigener Daten sorgen. So wird auf die gleiche Weise wie 2004 eine Ermittlung des alpenquerenden Verkehrs durchgeführt, der alle Alpenländer zustimmen können. Mit der Umfrage wurde in der Schweiz und in Österreich bereits begonnen und auch in den anderen Ländern ist bald mit deren Start zu rechnen.

Darüber hinaus stellen die Alpenländer eine genaue Aktualisierung der Daten zur Verfügung.

Die Experten untersuchten auch, welche Datenquellen für den Personenverkehr in den einzelnen Alpenländern zur Verfügung stehen. Aufgrund der heterogenen Situation wäre es für den Erhalt von harmonisierten Daten erforderlich, eine einheitliche Umfrage in allen Alpenländern durchzuführen, vergleichbar mit der für den Güterverkehr durchgeführten Studie.

Die Verkehrsminister/Innen beziehungsweise ihre Vertreter/Innen haben beschlossen:

- die Webseiten des Züricher Prozesses zu veröffentlichen und diese regelmäßig zu aktualisieren
- die CAFT-Umfrage 09 abzuschließen und die Ergebnisse innerhalb einer angemessenen Zeit zu veröffentlichen.
- weitere Anstrengungen zu unternehmen, um umfassendere Informationen über den alpenquerenden Verkehr, darunter auch den Personenverkehr, zu erhalten. Mit der Nutzung vorhandener Datenquellen wird bezweckt, den diesbezüglichen Ressourcenaufwand möglichst gering zu halten.

Verkehrssicherheit in den Alpen

Sicherheit in den großen alpenquerenden Eisenbahntunnels

Das Leitorgan ersuchte die französische Delegation mit der Evaluierung der Frage, ob die Einrichtung eines Informationsaustauschsystems über die Sicherheit in großen Eisenbahntunnels von Nutzen wäre. Frankreich beauftragte einen nationalen Verkehrssicherheitsexperten, der sich mit den für den Betrieb und die Sicherheit der größten alpenquerenden Eisenbahntunnels hauptverantwortlichen Organisationen traf und die wichtigsten Themen in diesem Bereich abklärte. Danach wurde für den 12. Dezember 2008 in Paris ein Treffen mit Experten, leitenden Vertretern der Verwaltungsbehörden sowie der Tunnel- bzw. Eisenbahnnetzbetreiber aus den Mitgliedsländern des Züricher Prozesses organisiert, um Informationen auszutauschen.

Hauptziel der Evaluierung war nicht der Vergleich der Sicherheitsniveaus, sondern vielmehr die Untersuchung der verschiedenen Vorgehensweisen und Abläufe in den Tunnels, die auf die unterschiedlichen Betriebsbedingungen sowie die seit Jahren in Verwendung befindlichen technischen Ausrüstungen in den einzelnen Tunnels zurückzuführen sind.

Aus den Ergebnissen geht hervor, dass das Sicherheitsniveau im Schienenverkehr sehr hoch ist, und zwar wesentlich höher als im Straßenverkehr. Tunnelspezifische Risiken können aber trotzdem zu schweren Unfällen oder sogar Katastrophen führen und bedürfen daher einer speziellen Beurteilung.

In Anbetracht des zunehmenden Verkehrsvolumens und der derzeitigen betrieblichen Gepflogenheiten verdienen diesbezüglich vor allem vier Bereiche größte Aufmerksamkeit:

- 1) Gefahrguttransporte:
- 2) Kombiniertes Verkehr (z.B. Rollende Straße);
- 3) Interventionsmöglichkeiten, Lösch- und Rettungsarbeiten;
- 4) Überwachung der Entwicklungen im gesamten Schienenverkehrssystem im Hinblick auf Gefahren in Tunnels

Der Bericht schlägt eine regelmäßige Beurteilung dieser vier Themenbereiche vor, um die Betriebsbedingungen auf den verschiedenen Strecken zu vereinheitlichen und das Überqueren der Alpen zu erleichtern.

Die Verkehrsminister/Innen beziehungsweise ihre Vertreter/Innen vereinbaren:

- die Schlussfolgerungen des Berichts, der auf dem Expertenaustausch und den Ergebnissen des Treffens vom 12. Dezember 2008 in Paris basiert, zur Kenntnis zu nehmen;
- den Grundsatz des regelmäßigen Informationsaustausches über die Sicherheit in den großen Eisenbahntunnels der Alpen zu begrüßen;
- Frankreich mit der Organisation des nächsten Treffens zu beauftragen.

Neuer Vorsitz

Die Verkehrsminister/Innen beziehungsweise ihre Vertreter/Innen danken dem österreichischen Vorsitz für die geleistete Arbeit. Sie beschließen einstimmig, für den Zeitraum von 2009 – 2011 den Vorsitz an die Schweiz zu übertragen. Nach dem Schweizer Vorsitz geht dieser zuerst auf Deutschland, dann auf Italien und danach auf Slowenien über und wird in der Folge, beginnend mit der Schweiz, im bisherigen Rotationsprinzip weitergeführt.

Verabschiedet in Wien (AT), den 07. Mai 2009