

**Schlussfolgerung von Regensburg
(11.05.2004)**

Folge - Ministertreffen vom 11. Mai 2004 zur

Gemeinsamen Erklärung über die Verbesserung der Strassen Verkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpengebiet (30. November 2001)

In Anwesenheit der Verkehrsminister oder deren Stellvertreter der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich, der Französischen Republik, der Italienischen Republik, der Schweizerischen Eidgenossenschaft sowie des Vertreters der Vizepräsidentin der Europäischen Kommission

Das zweite Treffen der Verkehrsminister der Alpenländer vom 11. Mai 2004, welches im Rahmen der "Gemeinsamen Erklärung über die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpengebiet (30. November 2001) stattfindet, verfolgt das Ziel, die ersten Resultate zur Kenntnis zu nehmen und die weiteren Arbeitsschritte festzulegen.

Die anwesenden Verkehrsminister sowie der Vertreter der Europäischen Kommission bestätigen die durch das permanente Organ aufgebauten Strukturen, nehmen die angelaufenen Arbeiten zur Kenntnis und übertragen dem Leitorgan das Mandat, weitere Schritte zur Konkretisierung der Ziele in der Gemeinsamen Erklärung vom 30. November 2001 zu unternehmen.

Der Vorsitz wird gemäss vereinbartem Rotationsprinzip nach zwei Jahren von der Schweiz an Frankreich übergeben.

Die Verkehrsminister der Alpenländer verabschieden hiermit folgenden Bericht in der Form von Schlussfolgerungen zur Weiterführung der Gemeinsamen Erklärung über die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpengebiet:

Schlussfolgerungen der Verkehrsminister der Alpenländer im Rahmen des Follow up - Prozesses der Erklärung von Zürich Regensberg (ZH), den 11. Mai 2004

1. Stand der Arbeiten

Die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich, der Französischen Republik, der Italienischen Republik und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, in Anwesenheit des Vertreters der Vizepräsidentin der Europäischen Kommission

stellten fest, dass

der durch die Gemeinsame Erklärung von Zürich über die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpengebiet (30. November 2001) eingeleitete Prozess eine adäquate, Fortführung gefunden hat,

die Zusammenarbeit der Alpenländer gemäss den Zielsetzungen der Gemeinsamen Erklärung von Zürich zufriedenstellend verläuft,

bestätigen

einerseits die aufgebaute Organisationsstruktur des Follow up - Prozesses zur Gemeinsamen Erklärung von Zürich mit dem Leitorgan „Verkehrssicherheit und Mobilität im Alpenraum“ mit den drei Arbeitsgruppen „Verkehrssicherheit in Tunnels“, „Verkehrslenkung und Verlagerung“, „Mobilitätsstudie im Alpenraum“ sowie

andererseits das Pflichtenheft des Leitorgans und die Mandate der Arbeitsgruppen (Anhänge 1 und 2), die sie mit den Angaben gemäss nachstehendem Punkt zwei ergänzen.

nehmen die Berichte der drei Arbeitsgruppen (Anhänge 3-5) zur Kenntnis und

bestärken

ihren gemeinsamen Willen, weiterhin die Verbesserung der Sicherheit des alpenquerenden Verkehrs anzustreben, den Anteil des internationalen Schienengüterverkehrs zu erhöhen und dessen Qualität zu verbessern.

2. Aufträge für anstehende Arbeiten 2004/5

Die Verkehrsminister der Alpenländer fordern das Leitorgan auf, im Rahmen der Arbeitsgruppe Tunnelsicherheit

die koordinierte Umsetzung der Vorgaben der „Richtlinie 2004/54 / EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Sicherheit von Tunnels im transeuropäischen Strassennetz“ spezifisch im Alpenraum für die nächste Zweijahresperiode als prioritäre Aufgabe in den Vordergrund zu stellen, wobei auf die besonderen objektspezifischen Verhältnisse der Alpentunnels über die Mindestvorgaben der EG-Richtlinie hinaus Bedacht zu nehmen ist,

Überlegungen betreffend die Verbesserung der Sicherheit von einröhrigen Strassentunnels im Alpenraum durch infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen und die finanziellen Auswirkungen anzustellen,

mit Schienenexperten eine Bestandsaufnahme der Arbeiten bezüglich Sicherheit von Eisenbahntunnels durchzuführen und den spezifischen Handlungsbedarf für den Alpenbogen zu evaluieren sowie konkrete Massnahmen vorzuschlagen;

im Rahmen der Arbeitsgruppe Verkehrslenkung und Verlagerung

sämtliche Vorschläge der nationalen Regierungen betreffend Verkehrslenkungsmassnahmen vorrangig und in systematischer Weise zu prüfen sowie hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und ihrer Auswirkungen im gesamten Alpenraum zu beurteilen,

die aufgelisteten Verkehrslenkungsmassnahmen, ihre Auswirkungen in den einzelnen Ländern und ihre Auswirkungen auf die Verlagerung des Strassenverkehrs auf andere Achsen zu bewerten,

die verschiedenen Vorschläge strassenseitiger Verkehrslenkungsmassnahmen im Alpenraum zu begutachten, wobei auch marktwirtschaftskonforme Lenkungsinstrumente wie verkehrsmengenabhängige Benutzungsgebühren, Slotsysteme oder die sogenannte Alpentransitbörse zu prüfen sind,

für das nächste Ministertreffen, unter Beachtung bestehender und angemessener Instrumente, Vorschläge für gemeinsame Verkehrslenkungsmassnahmen im Alpenbogen zu unterbreiten,

zur Verbesserung der Sicherheit in den Alpentunnels ein Konzept zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen auf den Alpentransitstrecken zu erarbeiten;

im Rahmen der Arbeitsgruppe Mobilitätsstudie im Alpenraum

eine möglichst homogene Datenbasis zu den Güterverkehrsflüssen im alpenquerenden Verkehr zu erarbeiten, indem die Ergebnisse der CAFT-Erhebungen (Cross Alpine Freight Transport) mit anderen verfügbaren Quellen verglichen werden, sodass diese als Referenz für jedes Land zur besseren Abstützung der Infrastrukturplanung dienen kann,

die Datenerarbeitung auszuweiten auf die alternativen Verkehrsflüsse im alpenquerenden Verkehr wie beispielsweise den Kurzstreckenseeverkehr sowie den Personenverkehr in seiner Gesamtheit,

die Zusammenarbeit zwischen bestehenden Gremien, welche Daten erheben resp. aufbereiten, und den Mandatsgesellschaften für die Grossprojekterstellung zu verstärken, um die in die Projekte einbezogenen Verkehrsperspektiven oder -prognosen zu dokumentieren und zu vergleichen;

im Rahmen einer übergeordneten Betrachtung (auf der Ebene des Leitorgans oder durch eine erweiterte Arbeitsgruppe)

hinsichtlich der Verkehrssicherheit

- eine Übersicht über die technischen Sicherheitsvorkehrungen an LKW's und gegebenenfalls spezifisch auf den, Verkehr im Alpenraum abgestimmte Vorschläge zur strikten Einhaltung dieser Vorkehrungen zu unterbreiten sowie
- eine vergleichende Übersicht über die Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer zusammenzustellen, um die Sicherheit im Alpenraum zu verbessern, sowie gegebenenfalls spezifische Empfehlungen zu formulieren.

hinsichtlich Verkehrsverlagerung für den Transitverkehr im Alpenraum, insbesondere im Bereich Güterverkehr, vermehrt Alternativen (z.B. kombinierter

Verkehr) zum reinen Strassentransport zu prüfen und gegebenenfalls Vorschläge zu deren Förderung vorzulegen;
hinsichtlich der Kohärenz der allgemeinen Politik und der Politik betreffend den Alpenraum:

- eine Stellungnahme zu allen nationalen Projekten betreffend Lenkung des alpenquerenden Strassenverkehrs zu verfassen. Die Minister verpflichten sich, für diese Stellungnahme im Hinblick auf eine bessere Abstimmung vorrangig das Leitorgan damit zu befassen,
- eine Stellungnahme zu den Arbeiten der Europäischen Union oder von Dritten zu verfassen, von denen der Verkehr im Alpenraum direkt oder indirekt betroffen ist;

bis Ende 2005 einen weiteren Zwischenbericht über den Stand der Arbeiten vorzulegen.

3. Genehmigung des Wechsels im Vorsitz

Die Verkehrsminister der Alpenländer genehmigen den Wechsel des Vorsitzes des ganzen Prozesses sowie des Leitorgans, welcher für die nächste Zweijahresperiode von der Schweiz auf Frankreich übertragen wird.

Die Minister bitten Frankreich, sich während seiner Präsidentschaft um die Zustimmung Sloweniens zu bemühen, sich regelmässig an den Arbeiten des Leitungsorgans zu beteiligen.

Die Verkehrsminister der Alpenländer kommen überein, sich nach zwei weiteren Jahren erneut zu treffen, um die erzielten Resultate zu bewerten und die weiteren Schritte im Rahmen dieses Prozesses zu definieren.

Genehmigt in Regensberg (ZH), den 11. Mai 2004

Leitorgan „Verkehrssicherheit und Mobilität im Alpenraum“

Ziele und Funktionsweise des Leitorgans

(Stand: Juli 2004, mit Anpassungen aufgrund des zweiten Ministertreffens vom 11. Mai 2004)

Aufgabe:

Das Leitorgan hat die Aufgabe:

Mittels Analyse, Diskussion und Umsetzung von geeigneten Massnahmen gemäss der „Gemeinsamen Erklärung über die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpengebiet (30. November 2001)“ zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Strasse und Schiene) und zur Förderung der Verkehrsverlagerung im Alpenraum beizutragen. Im Hinblick auf die Kohärenz der allgemeinen Politik und der Politik betreffend den Alpenraum, eine Stellungnahme zu verschiedenen Themen in Bezug auf die Alpenregion zu verfassen, insbesondere:

- zu allen nationalen Projekten betreffend die Lenkung des alpenquerenden Strassenverkehrs, da, sich die Minister verpflichtet haben, für diese Stellungnahme im Hinblick auf eine bessere Abstimmung vorrangig das Leitorgan damit zu befassen;
- zu den Arbeiten der Europäischen Union und von Dritten, von denen der Verkehr im Alpenraum direkt oder indirekt betroffen ist.

Grundsatz:

Bei der Erfüllung seiner Arbeiten bemüht sich das Organ im Rahmen des Möglichen, abgeschlossene und, laufende, Arbeiten und, Studien anderer Organisationen und Gremien resp. Institutionen zu verwenden. Daher wird mit diesen Organisationen und Gremien resp. Institutionen eine Zusammenarbeit angestrebt, soweit sich dies als notwendig und angebracht erweisen sollte. Ziel ist es, in hohem Masse Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

Zusammensetzung:

Das Leitorgan ist zusammengesetzt aus Vertretern der Alpenländer Bundesrepublik Deutschland, Republik Österreich, Französische Republik, Italienische Republik sowie der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Die Europäische Kommission hat einen Vertreter mit Beobachterstatus.

Arbeitsstruktur:

Das Leitorgan kann Arbeitsgruppen zur besseren Strukturierung seiner Aufträge bilden. Diese unterbreiten dem Leitorgan Vorschläge. Entscheide mit politischer Tragweite müssen durch die zuständigen Minister genehmigt werden. Das Leitorgan kann auch Aufträge an externe Consultants vergeben.

Funktionsweise:

Im Leitorgan übernimmt eine Landes-Delegation den Vorsitz mit Sekretariatsfunktion, welcher normalerweise zwei Kalenderjahre dauert. Hauptsächliche Aufgabe des Sekretariats ist die Vorbereitung, Durchführung

und Auswertung von Sitzungen des Leitorgans. Weitere Aufgaben des Sekretariats können im gegenseitigen Einvernehmen beschlossen werden.

Rotationsprinzip:

Der Vorsitz ist nach dem Rotationsprinzip ausgestaltet, wobei die Reihenfolge der Übernahme des Vorsitzes im gegenseitigen Einvernehmen beschlossen wird; der erste Vorsitz wurde von der Schweiz übernommen.

Finanzierung:

Jede Partei finanziert die eigenen Ausgaben, welche durch die Mitarbeit im Leitorgan entstehen. Die Partei, welche den Vorsitz innehat, deckt die während der Vorsitzperiode laufenden Sekretariatskosten. Ausgaben für die Finanzierung externer Aufträge werden im Einvernehmen auf die Parteien aufgeteilt. Bei Beschlüssen der Minister mit weitreichenden finanziellen Konsequenzen ist die Frage der Finanzierung gegebenenfalls in Form von Verwaltungsabkommen zu regeln.

Sitzungsmodalitäten:

Das Leitorgan hält mindestens eine Sitzung pro Jahr ab.