

Schlussfolgerungen von Lyon (F)
(20.10.2006)

Einführung

Die Erklärung von Zürich vom 30. November 2001 brachte eine Wende in der Zusammenarbeit der Alpenländer im Bereich des Verkehrs in Richtung umweltfreundlicherer Beförderungsmethoden, die auch eine größere Sicherheit für Menschen und Güter bringen und die Wirtschaft leistungsfähiger machen sollten. Diese Zielsetzungen stehen im Einklang mit der Alpenkonvention einschließlich des Verkehrsprotokolls.

Der vor fünf Jahren eingeleitete Arbeitsprozess ist Ausdruck gemeinsamer Interessen trotz der jeweils unterschiedlichen geographischen Gegebenheiten. Der Beitritt Sloweniens im Jahr 2006 unterstreicht die Bedeutung des Alpenbogens als spezifischer Raum der Zusammenarbeit.

Bei ihrer Sitzung am 20. Oktober 2006 in Lyon im Rahmen der dritten Ministerkonferenz der Gruppe von Zürich unter französischem Vorsitz sowie im Beisein des Europäischen Kommissars für Verkehr zogen die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs, Frankreichs, Italiens, Sloweniens und der Schweiz eine Bilanz über die Arbeiten, die seit der zweiten Konferenz in Regensburg über Themen in Bezug auf die Umsetzung der Erklärung von Zürich vom 30. November 2001 durchgeführt wurden.

Sie kommen überein, ihre Zusammenarbeit weiterzuentwickeln, um für eine nachhaltige Verbesserung der Sicherheit des Alpenverkehrs, eine bessere Bewältigung des Straßengüterverkehrs, eine Förderung der verschiedenen Arten von Infrastruktur und alternativen Transportmöglichkeiten, ganz besonders auf der Schiene, hin zu arbeiten.

Sie begrüßen die guten Beziehungen zur Europäischen Kommission, die als Beobachterin an den Sitzungen der Gruppe von Zürich teilnimmt und wünschen, mit dieser im Hinblick auf Impulse für neue Ideen und deren Umsetzung in "best practices" zusammen zu arbeiten.

Die Minister danken den Experten für die gute Qualität der durchgeführten Arbeit. Unter Berücksichtigung der unter dem Vorsitz der Schweiz und Frankreichs erzielten Ergebnisse und jener Arbeiten, die auch in anderen Organen im Rahmen internationaler Zusammenarbeit erreicht wurden, verständigen sie sich auf folgende Prioritäten hauptsächlich für den Zeitraum 2007-2008.

Sicherheit des Verkehrs in den Alpen

Die Vorschläge der Arbeitsgruppen beinhalten entweder die allgemeine Verbesserung der Verkehrssicherheit oder sie betreffen spezifisch die Besonderheiten in den Alpen. Der französische Vorsitz wird diese zusammenfassen, um sie bis zum Jahresende den betroffenen Berufsvertretungen und den zuständigen internationalen Organen zu übermitteln und wird dabei das Interesse der Alpenländer an der Berücksichtigung derselben hervorheben. Dies gilt zum Beispiel für die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen und Sicherheitsvorrichtungen oder für die Aufnahme des Themas „Fahren in Tunneln“ in die Führerscheinausbildung.

Die Gruppe von Zürich führte bisher wichtige Arbeiten über die Sicherheit der Alpentunnel für den Straßenverkehr durch, deren Umsetzung im Rahmen der Übertragung und Anwendung der europäischen Richtlinie 2004/54 erfolgen wird, welche die Schweiz auch in ihr nationales Recht zu integrieren beabsichtigt. Auch im Bereich „Sicherheit von Eisenbahntunnel“ wäre es wünschenswert, derartige Arbeiten in angemessener Form durchzuführen.

Die Minister beschließen, Überlegungen zur Annäherung von finanziellen Sanktionen bei Verkehrsverstößen im Straßengüterverkehr fortzuführen, und heben die Bedeutung von gemeinsamen Kontrollmaßnahmen hervor.

Steuerung und Regulierung des Straßenverkehrs im Alpengebiet

Manche große transalpine Straßenachsen sind Gegenstand von besonderen Steuerungsmaßnahmen, welche speziellen Situationen angepasst sind, deren systematische Erweiterung aber nicht sinnvoll erscheint.

Um jedoch Krisensituationen, welche durch die längere Schließung von Transalpinachsen entstehen können, lösen und die negativen Auswirkungen für die jeweilige örtliche Bevölkerung und die Umwelt verringern zu können, beschließen die Minister, die Grundlagen, den Zeitplan und die Voraussetzungen für die Ausarbeitung eines konzertierten Notfallinterventionsplans für die Transitrouten über die Alpen untersuchen zu lassen.

Abgesehen von den existierenden Steuerungsmaßnahmen sind die nachhaltige Bewältigung des Straßengüterverkehrs und die wachsende und massive Nutzung von Alternativen auf der Schiene oder über den Seeweg große Herausforderungen für die Alpen. Diese Zielsetzungen sind nur im Rahmen einer globalen Betrachtung der Alpen sinnvoll, bei der die Qualität der Wirtschaftsbeziehungen, die Wettbewerbsfähigkeit und der freie Warenverkehr unter Berücksichtigung aller einzuhaltenden Rahmenbedingungen aufrechterhalten werden.

Die Minister beschließen, gemeinsam eine Studie über die Art, die Bedeutung, die Grenzen und Bedingungen für die Umsetzung neuer Systeme zur Regulierung des alpenquerenden Straßenverkehrs zu finanzieren, welche sich an den Mechanismen von Reservationssystemen oder „handelbaren Durchfahrtsberechtigungen“ orientieren sollen, die in anderen Bereichen (Umwelt, Energie) entwickelt worden sind. Das Pflichtenheft wird gemeinsam ausgearbeitet, ohne dass dabei Schlussfolgerungen vorweg genommen werden. Der Abschlußbericht dieser Studie soll wenn möglich bei der nächsten Ministerkonferenz vorgestellt werden, damit die Minister die weiteren Schritte beschließen können.

Die Europäische Kommission erwähnte die Bedeutung solcher Systeme für die Zukunft in der Halbzeitbilanz des Weißbuchs, sieht jedoch nicht die Durchführung einer besonderen Studie vor. Die Minister hoffen, dass die Europäische Kommission diese Studie, welche im Rahmen einer gesamteuropäischen Sichtweise des Alpenverkehrs erfolgt, finanziell unterstützt.

Studie über Alpenmobilität

Die im Jahr 2004 durchgeführte CAFT-Umfrage zeigt Ergebnisse auf, die für die Entwicklung des Güterverkehrs seit 1999 gemeinsam bestätigt wurden und welche in geeigneter Form veröffentlicht [und durch jedes Land aktualisiert](#) werden. Sie stellen einen wichtigen Beitrag zu dem Wissensstand über den alpenquerenden Straßenverkehr dar, was die Bedeutung der Beobachtungsstelle für Alpenverkehr, welche gemeinsam von der Schweiz und der europäischen Union eingerichtet wurde, verstärkt.

Im Bereich des alpenquerenden Personenverkehrs soll eine ähnliche Arbeit angegangen werden, um die Möglichkeiten für eine gemeinsame Datenerhebung zu prüfen.

Förderung von Alternativen zum Straßengütertransport über die Alpen

Die Experten trugen alle Arbeiten zusammen, die in den Alpenländern durchgeführt worden waren, um ein leistungsstarkes Alternativangebot, insbesondere im Eisenbahnbereich, fördern zu können. Sie identifizierten Gemeinsamkeiten beim jeweiligen Vorgehen und stellten fest, was noch getan werden müsse, um den alpenquerenden Straßengüterverkehr nachhaltig zu verbessern.

Die erzielten Ergebnisse bestätigen die Notwendigkeit der zunehmenden Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger, insbesondere bei Langstrecken, in städtischen gebieten und auf überlasteten Korridoren.

Die Minister wollen sich zudem dafür einsetzen, ein leistungsfähiges Angebot für Schienenverkehrsverbindungen voranzubringen durch die Optimierung des Angebots auf bereits vorhandenen Strecken, die Weiterentwicklung der Interoperabilität und durch die Schaffung weiterer Basistunnel und der entsprechenden Zuläufe.

Neuer Vorsitz

Die Minister danken dem französischen Vorsitz für die durchgeführte Arbeit und beschließen einstimmig, für den Zeitraum 2007-2008 Österreich mit dem Vorsitz zu betrauen.

Die Minister ersuchen jede in den Vorsitz kommende Präsidentschaft, die Arbeitsmethoden des Leitorgans den jeweils prioritären Themen einer Präsidentschaft effizient anzupassen.