

Follow-up zum Züricher Prozess:
Schlussfolgerungen der Verkehrsminister
Schlussfolgerungen von Leipzig 2014

I. Einleitung

Nach zahlreichen schweren Unfällen in Alpentunneln in den Jahren 1999 bis 2001 trafen sich die Verkehrsminister Deutschlands, Italiens, Frankreichs, Österreichs und der Schweiz auf Initiative der Schweiz am 30. November 2001 in Zürich und verabschiedeten gemeinsam die „Erklärung von Zürich“ zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit insbesondere in den Tunneln der Alpenregion. Seit der Verabschiedung dieser Erklärung sind die Minister zu sechs Folgetreffen zusammengekommen, um die erreichten Fortschritte bei der Umsetzung der Erklärung zu prüfen und die Prioritäten entsprechend anzupassen. Die ersten fünf Treffen fanden am 11. Mai 2004 in Regensburg (CH), am 14. November 2005 in Sedrun (CH), am 20. Oktober 2006 in Lyon (F), wo Slowenien der Erklärung beitrug, am 7. Mai 2009 in Wien (A) und am 2. Mai 2012 in Leipzig (D) statt, wo Liechtenstein der Erklärung beitrug, statt. Ein sechstes Treffen fand am 20. Juni 2013 in Berchtesgaden (D) statt. Dort wurde eine Halbzeitbilanz der deutschen Präsidentschaft gezogen, und die Gelegenheit wurde genutzt, die Fortschritte in den verschiedenen Arbeitsgruppen zur Kenntnis zu nehmen. Die Teilnehmer äußerten ihre Zufriedenheit mit den bis dato erzielten Ergebnissen. Sie unterstrichen die große Bedeutung des Züricher Prozesses als zentrale Plattform für die Entwicklung und Organisation eines nachhaltigen Verkehrs in der Alpenregion unter Berücksichtigung der Ziele des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention.

Die Minister vereinbarten, am 21. Mai 2014 in Leipzig zum Ende der deutschen Präsidentschaft ein siebtes Treffen abzuhalten und bei dieser Gelegenheit die intensiven Arbeiten unter deutscher Präsidentschaft zu bilanzieren sowie das weitere Vorgehen unter slowenischer Präsidentschaft zu beschließen.

II. Stand der Arbeiten

Ausgehend von den in den Schlussfolgerungen von Leipzig 2012¹ erteilten Mandaten wurden die Arbeiten unter deutscher Präsidentschaft zwischen 2012 und 2014 in vier Arbeitsgruppen und einer Ad hoc-Gruppe behandelt. Die Arbeitsgruppen beschäftigten sich (a) mit Verkehrsmanagementsystemen für den Schwerlastverkehr im Alpenraum, (b) mit dem Ereignismanagement im Alpenraum, (c) mit Umweltindikatoren und Auswirkungen im Alpenraum (EnvALP) und (d) mit der Datenerfassung (insbesondere mit der Koordinierung der jeweils fünf Jahre umfassenden Betrachtung des alpenquerenden Güterverkehrs (CAFT-Erhebung)). Die Ad hoc-Gruppe (e) beschäftigte sich mit Fragen der Sicherheit in Eisenbahntunneln im Alpenraum.

Derzeit beschäftigen sich die vier Arbeitsgruppen und die Ad hoc-Gruppe vor allem mit folgenden Themen:

A. Verkehrsmanagementsysteme für den Schwerlastverkehr im Alpenraum

In den vergangenen zwei Jahren hat die Arbeitsgruppe Verkehrsmanagementsysteme unter dem Vorsitz Österreichs viermal getagt (einmal in Zürich und dreimal in Wien) und die kurzfristigen Arbeitsaufträge aus den Schlussfolgerungen von Leipzig 2012 erfolgreich erfüllt. Zum Abschluss dieser intensiven Zusammenarbeit wurden zwei Berichte aufgesetzt.

Der erste Bericht behandelt die Entwicklung des Toll+-Systems. Er umfasst drei Säulen und legt ein besonderes Augenmerk auf folgende Elemente:

¹ http://www.zurich-process.org/fileadmin/data/webcontent/Webcontent/Sonstige_Dateien/Conclusions_of_Leipzig_adopted_by_Ministers_02_05_2012.pdf

Erstens eine vergleichende Darstellung der Elemente von Toll+ auf der Grundlage von drei Untersuchungen über Verkehrsmanagementsysteme für den Schwerlastverkehr (ALBATRAS, EFFINALP und LEGALP)², die unter der früheren Schweizer Präsidentschaft mit dem Ziel erstellt wurden, einen Überblick über das Toll+-Konzept zu entwickeln.

Zweitens wurden die bestehenden und geplanten Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Gebührenerhebung für Schwerlastfahrzeuge gesammelt und diskutiert, um ein umfassendes Bild der aktuellen Situation in diesem verkehrspolitischen Bereich zu erhalten.

Drittens wurde im Sinne einer Weiterentwicklung des Toll+-Konzeptes ein Dokument erarbeitet, in dem die Bedarfe, Aspekte und Elemente einer weiteren gründlichen Analyse zur optimalen Gestaltung und praktischen Umsetzung dieses Konzeptes ermittelt sowie dessen positiven Effekte maximiert und unerwünschte Nebeneffekte ausgeschlossen werden sollten. Dieser Teil des Berichtes beschäftigt sich mit Fragen der praktischen Umsetzung des Instruments, der sozio-ökonomischen, technischen und rechtlichen Vereinbarkeit mit dem Recht und den Gegebenheiten auf nationaler wie europäischer Ebene, dem geographischen Anwendungsbereich des Systems, dessen Kosten und der Verwendung der Einnahmen, Verkehrsverlagerungen, möglichen flankierenden Maßnahmen zur Berücksichtigung lokaler/regionaler Besonderheiten oder Härtefälle, der Harmonisierung der verschiedenen Systeme unter besonderer Berücksichtigung der Eurovignetten-Richtlinie und der leistungsbezogenen

² ALBATRAS: „Abstimmung der Schwerverkehrsmanagementinstrumente ATB, AEHS und TOLL+ auf einer vergleichbaren wissenschaftlichen, technischen und operativen Ebene unter Berücksichtigung der Einführung verschiedener Schwellenwerte zwecks Analyse der Auswirkungen der Güterverkehrsströme auf den alpenquerenden Routen“

EFFINALP: „Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen der Einführung von Verkehrsmanagementsystemen in den Alpenkorridoren“³

LEGALP: „Rechtliche Vereinbarkeit von ACE, AETS und TOLL+ in den Alpenkorridoren mit 1) dem Recht der Europäischen Union

2) dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Güter- und Personenbeförderung auf Schiene und Straße, 3) mit anderen EU-Abkommen und internationalen multilateralen und bilateralen Verträgen und Abkommen über Handel und Verkehr, 4) mit dem innerstaatlichen Recht Österreichs, Italiens, Deutschlands, Sloweniens, Frankreichs und der Schweiz und möglichen Anpassungen im Fall von Abweichungen“.

Schwerverkehrsabgabe der Schweiz, den erforderlichen Schieneninfrastrukturkapazitäten und -verkehrsdienstleistungen sowie mit der Notwendigkeit, einen ersten Zeitplan zu entwerfen.

Ergänzt um weitere Anpassungen kann dieses Dokument in den laufenden Arbeiten wieder angesprochen werden. Es könnte als Grundlage für die Spezifizierungen einer künftigen Ausschreibung dienen, mit der eine weitere Untersuchung der Möglichkeiten der Einführung von Toll+ in Auftrag gegeben wird.

Der zweite Bericht der Arbeitsgruppe behandelt kombinierte, multi-modale Verkehre und Schienenverkehrsdienstleistungen. Der Schwerpunkt liegt hier auf den rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Maßnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs, bestehenden und geplanten Projekten zur Entwicklung oder Verbesserung der Infrastruktur und/oder neuer Systeme/Konzepte/Techniken, Informationen über Dienstleistungsangebote des kombinierten Verkehrs einschließlich Terminals für begleitete und unbegleitete Verkehre, technischen Aspekte wie Längenbeschränkungen bei Zügen, Ladeprofilen und Zuggewichten in den verschiedenen Alpenkorridoren und Hinweisen auf die beförderten Volumina. Der Bericht enthält auch Informationen über die Verbindungen und Zusammenhänge des begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehrs sowie zu Beförderern und Speditionen, die solche Verkehre anbieten. Das von der Arbeitsgruppe vorbereitete Dokument gibt einen kurzen Überblick über all diese Informationen. Es wird auf der Internetseite des Züricher Prozesses veröffentlicht und soll so zu einer größeren Transparenz in diesem Bereich beitragen.

B. Ereignismanagement im Alpenraum

Entsprechend dem 2012 in Leipzig ergangenen Mandat hat die Arbeitsgruppe unter Schweizer Vorsitz ihre Arbeiten zum Informationsangebot im Internet abgeschlossen.

Bereits zu Beginn der deutschen Präsidentschaft organisierte der Schweizer Vorsitz eine Sitzung und einen Workshop der nationalen Kontaktstellen in Emmenbrücke (nahe Luzern), bei denen die wesentlichen Inhalte der Informationsseite vorgestellt

Endgültiger Entwurf

21. Mai 2014

und Fragen hinsichtlich künftigen Zusammenarbeit diskutiert wurden. Im Januar 2013 wurde ein erster Testlauf erfolgreich durchgeführt, um ggf. weiteren Verbesserungsbedarf festzustellen.

Im Februar 2013 wurde die Informationswebsite www.acrossthealps.eu erfolgreich freigeschaltet. Sie ist seitdem durchgängig voll funktionsfähig. Auf dieser Seite werden in einem klar strukturierten und transparenten System Informationen über die Hauptkorridore durch die Alpen zur Verfügung gestellt.

Ende November 2013 traf sich die Arbeitsgruppe erneut in der Nähe von Rosenheim (D). Dieses Treffen diente der Koordinierung der künftigen Aufgaben der bei dieser Gelegenheit eingesetzten Monitoring-Gruppe, die einen neuen Status als Ad hoc-Gruppe im Züricher Prozess hat. Eine mögliche Ausweitung auf den Schienenverkehr sowie eine mögliche Anpassung der Definition des Ereignis-Begriffs, bei der die Minstdauer von 48 auf 24 Stunden gesenkt wird, wurden diskutiert, jedoch nicht für praktikabel gehalten.

Es wurde vereinbart, dass die Monitoring-Gruppe:

- mindestens einmal jährlich unter Schweizer Vorsitz tagt;
- sich über die Erfahrungen mit der Informationsplattform austauscht und aus diesem Austausch Verbesserungen ableitet;
- zweimal jährlich Testläufe durchführt;
- dem Leitorgan regelmäßig oder mindestens einmal im Jahr über die erzielten Ergebnisse und den Sachstand Bericht erstattet;
- nach Verstreichen einer angemessenen Zeitspanne die Leistungsfähigkeit des Systems erneut bewertet (z. B. weitere Optimierung der Website).

Mit den getroffenen Vereinbarungen soll eine effiziente Funktionsweise des Systems und vor allem, sofern erforderlich, dessen kontinuierliche Weiterentwicklung gewährleistet werden. Durch die regelmäßigen Treffen bietet die Monitoring-Gruppe eine Plattform für den Austausch der unterschiedlichen Erfahrungen. Außerdem wird dadurch die Weiterentwicklung des Ereignismanagements unterstützt.

Aufgrund der erfolgreichen Arbeit der Monitoring-Gruppe wurden die 2012 erteilten Mandate vollständig erfüllt.

C. EnvALP, Umweltindikatoren, Umweltauswirkungen

Ausgehend von den Schlussfolgerungen von Leipzig 2012 hat die Arbeitsgruppe EnvALP unter Schweizer Vorsitz erfolgreich ihre Arbeit aufgenommen. So führten die bis 2012 durchgeführten Analysen und gewonnenen Ergebnisse zur Gründung dieser Arbeitsgruppe, die sich neben den anderen Themen des Züricher Prozesses auf die Umweltaspekte konzentrieren soll.

Die Arbeitsgruppe EnvALP traf sich viermal und begann ihre Arbeiten mit der Betrachtung des alpenquerenden Güterverkehrs und dessen Auswirkungen auf die alpine Umwelt. Entsprechend den Schlussfolgerungen von Leipzig 2012 konzentrierte sich die Gruppe auf folgende Aufgaben:

- Erstellung eines Überblicks über die bestehenden nationalen und internationalen Umweltbeobachtungssysteme bezüglich Luftverschmutzung und Lärmemissionen im Alpenraum;
- Bereitstellung eines Überblicks über die rechtliche Situation in Bezug auf die Umwelt (Grenzwerte für Luftverschmutzung, Lärm und andere Umweltbelastungen, besondere Vorschriften im Alpenraum sowie Um- und Durchsetzung von Umweltrecht);

Die beiden folgenden Dokumente wurden entwickelt: Zunächst erarbeitete die Gruppe einen Überblick über die bestehenden nationalen und internationalen Umweltsysteme zur Beobachtung der Luftverschmutzung und der Lärmemissionen sowie der Umweltsituation im Alpenraum (zusammenfassender Bericht über Umweltbeobachtungssysteme im Alpenraum). Gemäß diesem Überblick verfügen die meisten Alpenländer bereits über umfassende Systeme zur Überwachung der Luftverschmutzung.

Die meisten Länder führen Datenbanken über verkehrsbedingte Luftverschmutzungen und CO₂-Emissionen, jedoch beziehen sie sich meistens auf die nationale Ebene. Es werden Schlussfolgerungen für mögliche Umweltauswirkungen in diesem Bereich sowie deren Verknüpfung mit dem Güterverkehrsaufkommen gezogen.

Zweitens wurde ein Überblick über die rechtlichen Grundlagen in jedem einzelnen Land hinsichtlich der verkehrsbedingten Umweltbelange erstellt (zusammenfassender Bericht über die Umweltgesetzgebung im Alpenraum). Unter anderem werden in diesem Überblick Grenzwerte für die Luftverschmutzung, Lärmemissionen, Lärmbelastungen und andere Schadstoffe sowie - sofern zutreffend - Sonderbestimmungen für den Alpenraum genannt. Die verkehrsbezogenen Rechtsbestimmungen werden detailliert dargestellt. Es werden Schlussfolgerungen aus den in den verschiedenen Alpenländern bestehenden Lösungen gezogen.

D. Datenerhebung/Mobilität im Alpenraum

Wie im Mandat von Leipzig 2012 vorgesehen, wurde die CAFT-Untersuchung 2009 unter italienischem Vorsitz koordiniert und erfolgreich abgeschlossen. Die CAFT-Untersuchung zielt unter anderem auf die Ermittlung von Herkunft und Ziel der über die Alpen beförderten Güter, indem die jeweiligen Fahrer befragt werden. Diese Untersuchung wurde 2009 von Österreich und der Schweiz und 2010 von Frankreich und Slowenien durchgeführt. Italien stellte Informationen zur Anzahl der Alpenüberquerungen durch leichte und schwere LKW über die wichtigen Pässe bereit. Ausgehend von den Informationen, die die Delegationen bereitstellten, wurden die Informationen der CAFT-Untersuchung von 2009 auf der Internetseite (www.zuerich-prozess.org) aktualisiert. Auf diese Weise sind die vielfältigen Ergebnisse der Untersuchung der Öffentlichkeit zugänglich.

Da bereits andere Gremien in großem Umfang Daten zum alpenquerenden Güterverkehr (Straße und Schiene) erheben (z. B. Alpenverkehrsobservatorium gemäß dem Landverkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz) und zur Vermeidung von Doppelarbeit in den verschiedenen Gremien, die sich mit Daten zum

alpenquerenden Verkehr beschäftigen, könnte hierzu eine Entscheidung der Minister erforderlich sein.

Gemäß dem Mandat, die Webseite stets auf dem neuesten Stand zu halten, werden nun alle Bereiche auf der Internetseite des Züricher Prozesses abgebildet. Die Webseite gibt einen umfassenden und aktuellen Überblick über alle Ergebnisse des Züricher Prozesses. Es ist geplant, den Internetauftritt zukünftig besser zu nutzen und dort regelmäßig Dokumente und Arbeitsergebnisse zu veröffentlichen.

E. Sicherheit der Eisenbahntunnels im Alpenraum

Gemäß dem 2012 in Leipzig erteilten Mandat haben sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe unter französischem Vorsitz mit den zahlreichen Aspekten im Zusammenhang mit der Sicherheit in Eisenbahntunneln beschäftigt.

Der Schweizer Ansatz einer infrastrukturseitigen Zugkontrollereinrichtung einschließlich Sensoren zum Aufspüren von aus den Wagnen austretenden gefährlichen Gasen und von an Bord auftretenden Bränden, durch die ein Einfahren solcher Züge in lange Tunnel verhindert wird, wurde bei einer Sitzung der Arbeitsgruppe als Methode zur Verbesserung der Tunnelsicherheit vorgestellt und diskutiert. Im Rahmen dieses Austauschs wurde das Interesse an einem solchen System sowie an Einzelfallprüfungen durch die Netzwerkmanager deutlich. Weiterhin wurden Fragen im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Weiterleitung von Informationen und Warnungen erörtert, die von solchen Sensoren ausgehen.

Zusätzlich beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit den Besonderheiten jedes einzelnen Alpenlandes im Hinblick auf die Betriebskonzepte und Notfallpläne. In einem ersten Schritt wurde ein Fragebogen entwickelt, mit dem insbesondere Informationen über die eingesetzten Rettungsfahrzeuge, die jährlichen Übungen, die tatsächlichen Einsätze sowie den Einsatz von Personal für Inspektionen, Notfälle und Rettungseinsätze abgefragt wurden. Die von den einzelnen Ländern jeweils erteilten Informationen bildeten die Grundlage eines informellen Austauschs anlässlich der Arbeitsgruppensitzung in Paris. Zwei Themen wurden dabei besondere Priorität zugemessen:

Endgültiger Entwurf

21. Mai 2014

1) Unterstützung der weiteren Entwicklung und Umsetzung von Präventionsmaßnahmen, z. B. ein Sensornetzwerk wie das bereits angesprochene und 2) gesonderte Untersuchung der Frage der Entrauchung alter Tunnel im Hinblick auf eine sichere Evakuierung von Menschen im Falle eines Brandes.

Die Ad hoc-Gruppe beschäftigte sich auch mit dem Thema der Kontrolle der Rauchausbreitung in alten Tunneln. Das französische *Centre d'Études des Tunnel*s (CETU) untersuchte am Beispiel des Tunnels von Fréjus zwischen Frankreich und Italien verschiedene Hypothesen für die Berechnung der Dimensionen der Komponenten des erforderlichen Lüftungssystems. Zusätzlich erfolgte eine technische und finanzielle Bewertung der Mittel, die eingesetzt werden müssen, um die erwünschten Ziele der Lüftungsanlage zu erreichen. Die Arbeiten legen zwar nicht nahe, dass eine Nachrüstung aller wichtigen Tunnel, die nicht den TSI Sicherheit in Eisenbahntunneln³ entsprechen, erforderlich ist, zeigen jedoch, dass es nötig ist, für jeden einschlägigen Tunnel unter Einbeziehung des Netzwerkmanagers eine Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen.

Die Minister begrüßen die erzielten Fortschritte. Sie danken den Sachverständigen für die Qualität der in den vier Arbeitsgruppen und der Ad hoc-Gruppe geleisteten Arbeit.

III. Mandate

Ausgehend von den unter deutscher Präsidentschaft erzielten Fortschritten und angesichts der großen Bedeutung eines koordinierten Ansatzes, der die grundlegenden Unterschiede zwischen den Volkswirtschaften der Alpenländer berücksichtigt, sowie in Anerkennung der Bedeutung der Verkehrsverbindungen durch die Alpen, haben die Minister dem Leitorgan folgende Mandate übertragen:

³ Tunnel, die nicht den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der EU hinsichtlich der Sicherheit in Eisenbahntunneln entsprechen.

A. Verkehrsmanagementsysteme für den Schwerlastverkehr im Alpenraum

- Kurzfristig im Rahmen der im Jahr 2014 beginnenden Präsidentschaft:

Die Ergebnisse hinsichtlich des Verkehrsmanagementsystems Toll+, die unter deutscher Präsidentschaft erreicht wurden, könnten ausgewertet werden, um zu ermitteln, wie dieses System funktionieren und in Form technischer Spezifikationen dargestellt werden könnte. Der in Kapitel II.A genannte Bericht über die Weiterentwicklung des Toll+-Konzepts und insbesondere dessen dritten Säule, die Elemente und Umsetzungsfragen benennt, die weiterer Analysen bedürfen, soll als Grundlage für die Erstellung dieser Spezifikationen dienen.

- Die Arbeiten im Bereich des kombinierten/multimodalen Verkehrs sollen fortgesetzt werden. Ziel ist eine Erhöhung der Transparenz des bestehenden und geplanten Angebots von Schienenverkehrsleistungen. Zu diesem Zweck sind alle entwickelten Ansätze auf der Grundlage der genannten Ziele zu bewerten.
- Hinsichtlich der mittel- und langfristigen Maßnahmen bleiben die Mandate der Schlussfolgerungen von Leipzig 2012 in Kraft, wobei die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Subsidiarität zu berücksichtigen sind.

B. Ereignismanagement im Alpenraum

- Die eingerichtete Monitoring-Gruppe soll eine Plattform für den Austausch von Erfahrungen mit der Internetseite bieten.
- Aus diesen Erfahrungen sind Schlussfolgerungen zu ziehen und die erforderlichen Schritte für eine Optimierung der Webseite abzuleiten, wenn dies für erforderlich erachtet wird.

C. EnvALP, Umweltindikatoren - Umweltauswirkungen

- Die Arbeitsgruppe wird den Abschluss ihrer Arbeiten fortsetzen, indem sie die Veröffentlichungen im Zusammenhang mit Umweltfragen und den Themen

des Züricher Prozesses prüft. Die entsprechenden Abschnitte der Schlussfolgerungen von Leipzig 2012 haben weiter Bestand.

- Die im Rahmen der Alpenkonvention geleistete Arbeit sowie die Arbeiten anderer relevanter Initiativen, z. B. iMonitraf!, sind zu berücksichtigen.
- Zunächst wird der Schwerpunkt der Arbeit auf den Auswirkungen der schwerverkehrsbedingten Luftverschmutzung liegen. Zu diesem Zweck sollen die in ALBATRAS identifizierten Instrumente hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen im Bereich der Luftverschmutzung bewertet werden.
- Nach Abschluss dieser Arbeiten und mit Zustimmung des Leitorgans sollen die Arbeiten im Sinne einer Analyse der Auswirkungen verschiedener Maßnahmen und Instrumente für den Umgang mit den Hauptbelastungen des Schwerlastverkehrs ausgeweitet und mit den Auswirkungen andere Verschmutzungsquellen verglichen werden.
- In einem weiteren Schritt sollen Vorschläge für die Betrachtung weiterer Schadstoffe erarbeitet werden, wobei die bereits geleisteten Arbeiten zu berücksichtigen sind.

D. Datenerhebung/Mobilität im Alpenraum

- Die Internetpräsenz des Züricher Prozesses wird benutzerfreundlich strukturiert (CAFT-Erhebungen, Berichte, weitere Dokumente). Sie wird regelmäßig aktualisiert.
- Die CAFT-Erhebung soll zukünftig gut zwischen Österreich, Slowenien, der Schweiz und Frankreich koordiniert werden. Die Erhebungen sollen jeweils im gleichen Jahr durchgeführt werden und die gleichen Zeiträume betrachten. Die angewendete Methode soll die Vergleichbarkeit der Ergebnisse der vier Länder gewährleisten.
- Angesichts der erfolgreichen Arbeiten im Bereich der Datenerhebung und -auswertung, z. B. beim Observatorium für den alpenquerenden Verkehr zwischen der EU und der Schweiz, soll das Leitorgan über eine mögliche Einstellung der Aktivitäten dieser Arbeitsgruppe befinden.

E. Sicherheit der Eisenbahntunnel im Alpenraum

- Informationen über die Sicherheit in Eisenbahntunneln und Beispiele bewährter Verfahrensweisen für Eingriffe und Rettungseinsätze, insbesondere in grenzüberschreitenden Tunneln werden auch weiterhin regelmäßig ausgetauscht. Die von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) angestoßenen Überlegungen zur Entwicklung gemeinsamer Risikoakzeptanzkriterien werden genau beobachtet.
- Die Ad hoc-Gruppe wird die Themen, die sie unter deutscher Präsidentschaft diskutiert hat, weiter vertiefen. Dazu gehören unter anderem:
 - Informationsaustausch zur effizienten Überwachung von Gefahrgutbeförderungen auf der Schiene im Alpenraum, wobei der grenzüberschreitenden Echtzeitdatenübertragung besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist;
 - Weitere Untersuchung der Analyse eines Sensornetzwerkes, die von den Infrastrukturbetreibern begonnen wurde, insbesondere Machbarkeitsprüfung bei längeren Tunneln der Alpenregion.
 - Weitere Untersuchung der von den Infrastrukturbetreibern vorzunehmenden Analyse der erforderlichen Lüftungssysteme in älteren Tunneln in der Alpenregion im Hinblick auf Kosten und Nutzen, um jeweils im Einzelfall zu beurteilen, ob eine Nachrüstung angezeigt ist.

F. Allgemeine und Querschnittsthemen

Im Rahmen der ordentlichen Sitzungen des Leitorgans kann bei Bedarf ein allgemeiner Informationsaustausch zu aktuellen Themen erfolgen, z. B. zu vorhersehbaren, besonderen Ereignissen im Straßen- und/oder Schienenverkehr oder zur Entwicklung von Infrastrukturvorhaben von besonderem Interesse.

IV. Neue Präsidentschaft

Die Verkehrsminister dankten der deutschen Präsidentschaft für die seit Mai 2012 geleistete hervorragende Arbeit. Sie beschlossen einstimmig, Slowenien mit dem Vorsitz für die Jahre 2014-2016 zu betrauen. Anschließend wird die Präsidentschaft zunächst auf Italien, dann auf Liechtenstein und schließlich auf die Schweiz übergehen.