

## **Schlussfolgerungen der VerkehrsministerInnen der Alpenländer im Rahmen des Follow up – Prozesses der Erklärung von Zürich:**

### **SCHLUSSFOLGERUNGEN VON LEIPZIG 2012**

Vor dem Hintergrund mehrerer schwerer Unfälle in Alpentunnels unterzeichneten die Verkehrsministerinnen und -minister Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Österreichs und der Schweiz am 30. November 2001 im Beisein von Vertreterinnen und Vertretern der Europäischen Kommission sowie des Rats der Verkehrsminister der Europäischen Union und auf Initiative der Schweiz die Erklärung von Zürich über die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpengebiet. Seit der Unterzeichnung der Erklärung haben die Ministerinnen und Minister an vier Folgetreffen, nämlich am 11. Mai 2004 in Regensburg (CH), am 14. November 2005 in Sedrun (CH), am 20. Oktober 2006 in Lyon (F), wo Slowenien der Gruppe als Mitglied beitrug, und am 7. Mai 2009 in Wien (A) die erzielten Fortschritte bei der Umsetzung der Erklärung von Zürich überprüft und die Schwerpunkte entsprechend angepasst.

Das fünfte Folgetreffen, welches am 2. Mai 2012 in Leipzig im Rahmen des Weltverkehrsforums (International Transport Forum, ITF) in Leipzig stattfindet, soll den Verkehrsministerinnen und -ministern beziehungsweise ihren Vertreterinnen und Vertretern dazu dienen, die Ergebnisse der unter dem Schweizer Vorsitz geleisteten intensiven Arbeit zur Kenntnis zu nehmen, die erzielten Fortschritte zu bestätigen und auf dieser Grundlage die Schwerpunkte neu zu setzen und das weitere Vorgehen festzulegen.

Entsprechend den Mandaten von Wien vom Mai 2009 haben sich die Organe des Follow-up-Zürich-Prozesses mit den folgenden Themen befasst:

#### **I. Verkehrsmanagementsysteme für den Güterverkehr in der Alpenregion**

- Prüfen von Möglichkeiten zur Förderung der Einführung von Lastwagen der Klasse EURO VI in der Alpenregion;
- Erarbeiten von umfassenden Studien über die drei Schwerverkehrsmanagementsysteme Alpentransitbörse (ATB), Alpines Emissionshandelssystem (AEHS) und TOLL+ im Hinblick auf
  - die verkehrlichen Auswirkungen mit Schwellenwerten im Rahmen einer Grundlagenstudie,
  - den rechtlichen Hintergrund und
  - die wirtschaftlichen Auswirkungen auf nationaler und regionaler Ebene einschliesslich der logistischen und sozialen Auswirkungen mit besonderem Augenmerk auf die Strassentransportbranche;

- Prüfen von Massnahmen, die im Falle einer schrittweisen Einführung dieser Systeme in den einzelnen Ländern zu ergreifen sind, wobei zur Vermeidung von Umwegverkehr auch räumliche Definitionen und der geografische Geltungsbereich zu berücksichtigen sind.

## **II. Ereignismanagement in der Alpenregion**

- Finalisieren des Konzepts für die Ereignis- (Strasse) und Situationsberichterstattung (Strasse und Schiene);
- Vertiefen und Weiterentwickeln der Massnahmen hinsichtlich ihrer Durchführbarkeit und konkreten Anwendung auf den Alpenachsen;
- Finalisieren von Konzept, Struktur und Inhalt der Website einschliesslich der finanziellen und organisatorischen Belange (Webmaster).

## **III. Mobilität in der Alpenregion**

- Abschliessen der CAFT-09-Umfrage und Veröffentlichen der Ergebnisse innerhalb einer angemessenen Frist;
- Online stellen und regelmässiges Aktualisieren der Webseiten des Follow-up-Zürich-Prozesses;
- Weitere Anstrengungen, um umfassendere Informationen über den alpenquerenden Verkehr, darunter auch den Personenverkehr, zu erhalten. Der diesbezügliche Ressourcenaufwand ist durch die Nutzung vorhandener Datenquellen möglichst gering zu halten.

## **IV. Sicherheit in Eisenbahntunnels in der Alpenregion**

- Kenntnisnahme von den Schlussfolgerungen des auf dem Expertenaustausch und den Ergebnissen des Treffens vom 12. Dezember 2008 in Paris basierenden Berichts, der unter dem vorangegangenen Vorsitz verfasst wurde, insbesondere in Bezug auf die vier weiter zu vertiefenden Schwerpunktthemen (Gefahrguttransporte, kombinierter Verkehr, Interventionsmöglichkeiten und Überwachung der Entwicklungen);
- Begrüssen des Grundsatzes des regelmässigen Informationsaustauschs über die Sicherheit in den grossen Eisenbahntunnels der Alpen;
- Erteilen des Mandats an Frankreich zur Organisation des nächsten Treffens.

\* \* \*

## A. Stand der Arbeiten

Die Hauptziele des Follow-up-Zürich-Prozesses, nämlich die laufende Verbesserung der Sicherheit im alpenquerenden Verkehr, die bessere und nachhaltige Bewältigung des Strassengüterverkehrs sowie die Förderung unterschiedlicher Infrastrukturen und alternativer Verkehrsmodi, namentlich des Schienenverkehrs, stehen nach wie vor im Mittelpunkt der Tätigkeiten der Organe.

Die Aktivitäten im Zeitraum 2009–2012 unter Schweizer Vorsitz erfolgten in den drei bestehenden Arbeitsgruppen und in einer Ad-hoc-Gruppe.

### I. Verkehrsmanagementsysteme für den Güterverkehr in der Alpenregion

In der zu Ende gehenden Periode führte die Arbeitsgruppe unter österreichischem Vorsitz eine Reihe von Studien durch, die die Grundlagen für weitere Entscheidungen in diesem Prozess bereitstellen sollen:

Zu erwähnen ist vorab die vertiefte Grundlagenstudie ALBATRAS<sup>1</sup> über die verkehrsbezogenen Auswirkungen der drei Schwerverkehrsmanagementinstrumente ATB (Alpentransitbörse), AEHS (Alpen-Emissionshandelssystem) und TOLL+ (differenzierte Mautsysteme) unter Berücksichtigung verschiedener Schwellenwerte für den alpenquerenden Verkehr, die von einem Beratungskonsortium durchgeführt und vom Leitorgan kommentiert und genehmigt wurde. Anhand unterschiedlicher Szenarien wurden für den gesamten Alpenbogen B+ untersucht, inwiefern die verschiedenen Systeme zu einer Verringerung der alpenquerenden Güterverkehrsströme, zu Umwegverkehren im Strassengüterverkehr beziehungsweise zu einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene führen würden. Das Fazit der Studie ist eindeutig: Je höher der Preis für eine Alpenquerung, desto grösser die Abnahme des Strassengüterverkehrs (bzw. die Zunahme des Umwegverkehrs) und desto ausgeprägter die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Diese Feststellung gilt unabhängig vom gewählten Instrument.

Eine zweite Studie namens EFFINALP<sup>2</sup> über die wirtschaftlichen Auswirkungen von Schwerverkehrsmanagementinstrumenten auf nationaler und regionaler Ebene und mit besonderem Augenmerk auf den Strassentransportsektor, welche auch logistische und soziale Aspekte berücksichtigte, wurde vom Leitorgan kommentiert und genehmigt. Die Studie untersuchte die spezifischen Auswirkungen auf einzelne Regionen, Verkehrsmodi und

---

<sup>1</sup> **A**lignment of the heavy traffic management instruments ACE, AETS and TOLL+ on a comparable scientific, technical and operational level taking into account the different thresholds in order to analyze transport flow impacts on Alpine routes and **B**asic **T**Raffic **S**tudy upon different thresholds and their impact on transport flows on alpine routes

<sup>2</sup> Analysis of economic **E**FFects of establishing Traffic management **I**Nstruments in **A**LPine corridors

transportintensive Sektoren und gelangte zum Schluss, dass die gesamte Belastung für die Regionen relativ gering wäre. Allerdings wären bestimmte Gegenden im Alpenraum – insbesondere auf der Alpensüdseite –, aber auch weitere Gebiete in Bezug auf Wirtschaftsleistung und Beschäftigung besonders betroffen, und die Transport- und Logistikbranche in einigen Regionen würde unverhältnismässig stark belastet. Diese negativen Auswirkungen lassen sich durch Kompensationsmassnahmen für den Kurzstrecken- und Lokalverkehr oder durch spezifische Entlastungs- und Begleitmassnahmen (z. B. Förderung des kombinierten Verkehrs) abschwächen. Die Studie zeigt ferner auf, dass gewisse Bereiche des Mittel- und Langstreckengüterverkehrs ebenfalls signifikant betroffen sein könnten.

In einer dritten Studie namens LEGALP<sup>3</sup> wurden die drei Instrumente in Bezug auf ihre Vereinbarkeit beziehungsweise Unvereinbarkeit mit EU-Recht und bi- und multinationalem Recht sowie mit den nationalen Rechtsordnungen der betroffenen Staaten untersucht und mögliche Alternativen oder Problemlösungsansätze aufgezeigt. Dabei stellte sich heraus, dass TOLL+ am ehesten mit den bestehenden Rechtsordnungen kompatibel ist, während die ATB und das AEHS weitreichende Anpassungen in der bestehenden Gesetzgebung erfordern würden.

Die Endergebnisse dieser Studien und ihre Analyse legen nahe, dass umweltorientierte Instrumente weiter vertieft werden müssen. Diese Instrumente einschliesslich Zielwerte und Indikatoren sind als mögliche künftige Schritte zur Verbesserung der Sicherheit im alpenquerenden Verkehr und zur besseren und nachhaltigen Bewältigung des Strassengütertransports zu begründen.

## **II. Ereignismanagement in der Alpenregion**

Gemäss dem Mandat von Wien 2009 schloss die Arbeitsgruppe «Ereignismanagement im Alpenraum» unter Schweizer Vorsitz die laufenden Tätigkeiten mit der Ausarbeitung des «Reglements für die Information über die Umsetzung der vernetzten Ereignisbewältigung im Alpenraum» samt Erläuterungen ab. Durch die Einführung des Subsidiaritätsprinzips basierend auf wechselseitigem Vertrauen für sämtliche Ereignisbewältigungsmassnahmen konnte das Mandat erfüllt werden, Massnahmen hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit und konkreten Anwendung auf den Alpenachsen weiter zu vertiefen und zu entwickeln.

Die Kernaussagen des Reglements folgen den Grundsätzen der Machbarkeit und der einfachen, schnellen und flexiblen Umsetzung und lauten wie folgt:

---

<sup>3</sup> LEGal consistency of ACE, AETS and TOLL+ in ALPine corridors with (1) European Union law, (2) Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on the Carriage of Goods and Passengers by Rail and Road, (3) other EU-Agreements and international multilateral and bilateral treaties and agreements on trade and transport, (4) national Law of Austria, Italy, Germany, Slovenia, France and Switzerland and possible adjustments in case of discrepancies

- einvernehmliche Definition von Schlüsselbegriffen (z. B. des Begriffs «Ereignis», Haupttransitachsen und nationale Kontaktpunkte);
- Modalitäten der internen und externen Informationsflüsse;
- einheitliche Berichterstattung (einschliesslich eines standardisierten «Strasseninformationsformulars bei Ereignissen» auf Deutsch und Englisch);
- Funktionalitäten der Website sowie
- abschliessende Bestimmungen betreffend Kosten, Begleitgruppe für das Monitoring und verschiedene formale Aspekte.

Damit hat die Arbeitsgruppe höchst effiziente und anwendungsorientierte Instrumente für das Ereignismanagement bereitgestellt, die es erlauben, die Verkehrssicherheit kosten- und zeiteffizient sowie bedarfsgerecht zu erhöhen.

### **III. Mobilität in der Alpenregion**

Entsprechend dem Mandat der Schlussfolgerungen von Wien aus dem Jahr 2009 führte die Arbeitsgruppe unter italienischem Vorsitz die Erhebung CAFT 09 durch und begann mit der Veröffentlichung konsolidierter Zahlen, die einen Gesamteindruck über die komplexe Struktur des alpenquerenden Güterverkehrs vermitteln. Erstmals nahm auch Slowenien an der Erhebung teil, um möglichst umfassende und verlässliche Angaben über die alpenquerenden Güterströme zu erhalten. Da die Datenerfassung in Frankreich später begann als in den übrigen Ländern, musste bei der Konsolidierung der Zahlen eine gewisse Überlappung ins Jahr 2010 berücksichtigt werden.

Die Daten über den alpenquerenden Güterverkehr (Schiene und Strasse) aus Frankreich, der Schweiz und Österreich werden auch von der Beobachtungsstelle für Alpenverkehr miteinander in Bezug gesetzt, welche im Rahmen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU aus dem Jahr 1999 geschaffen wurde. In jährlichen Berichten stellt die Beobachtungsstelle zusätzliche Informationen über Transportqualität und Kosten/Preise sowie umweltbezogene Daten bereit.

Die interaktive Darstellung der vielfältigen Ergebnisse der verschiedenen Erhebungen und Berichte auf der Website des Follow-up-Zürich Prozesses (<http://www.zuerich-prozess.org/de>) erlaubt es, die Gesamtheit der Tätigkeiten im Rahmen des Prozesses einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Website ist in Englisch, Deutsch, Französisch, Italienisch und Slowenisch verfügbar.

Im Hinblick auf die Vorbereitung der für 2014 vorgesehenen nächsten CAFT-Haupterhebung ist die Arbeitsgruppe übereingekommen die Befragung basierend auf der etablierten Methodik durchzuführen. Die Arbeitsgruppe diskutiert derzeit ebenfalls die Möglichkeit, die Erhebung auf 2015 zu verschieben und so mit anderen Erhebungen wie beispielsweise die

UNECE-Erhebungen E-Road und E-Rail, die im Fünfjahresrhythmus durchgeführt werden, in Einklang zu bringen.

Ausserdem untersuchten die Experten die Verfügbarkeit von Datenquellen zum alpenquerenden Personenverkehr auf Strasse und Schiene in den verschiedenen Alpenländern. Angesichts der sehr unterschiedlichen betroffenen Verwaltungsebenen und der komplexen Zuständigkeiten würde der Aufwand für eine Zusammenstellung harmonisierter Daten die Möglichkeiten der Arbeitsgruppe übersteigen. Es wurde deshalb beschlossen, auf weitere Abklärungen im Zusammenhang mit dieser Aufgabe zu verzichten.

#### **IV. Sicherheit in Eisenbahntunnels in der Alpenregion**

Im Einklang mit dem in Wien erteilten Mandat führte die Ad-hoc-Gruppe für die Verbesserung der Sicherheit in Eisenbahntunnels unter französischem Vorsitz eine detaillierte Analyse durch, welche Gefahrguttransporte, den kombinierten Verkehr (z. B. Rollende Landstrasse), Interventionsmöglichkeiten, Lösch- und Rettungsarbeiten sowie die Überwachung der Entwicklungen im gesamten Schienenverkehrssystem im Hinblick auf Gefahren in Tunnels zum Gegenstand hatte.

Die Analyse basierte auf der Befragung von Experten der verschiedenen Interessengruppen und wurde anlässlich eines Workshops im Mai 2011 abgeschlossen.

Besondere Aufmerksamkeit wurde ferner dem Stand der Implementierung von (technischen/betrieblichen) Sicherheitsstufen für Tunnels in den verschiedenen Alpenländern und der Berichterstattung über Ereignisse und Unfälle gewidmet.

Die Experten identifizierten weiteren Handlungsbedarf, beispielsweise in Bezug auf den Umfang der Überwachung auf dem Gebiet der Gefahrguttransporte, auf weitere technische und betriebliche Massnahmen zur Risikoerkennung und auf eine gemeinsame Methode zur Risikoquantifizierung oder zur Datenerhebung.

\* \* \*

## **B. Bewertung der Fortschritte/ Beschlüsse über Handlungsgrundsätze**

Im Sinne einer Zusammenfassung des derzeitigen Standes der Arbeiten und der Erwägungen und Empfehlungen des Leitorgans über weitere Schritte auf diesem Gebiet nehmen die Ministerinnen und Minister beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter folgende Beurteilung vor:

*Die Ministerinnen und Minister,*

- *nehmen Kenntnis von den verschiedenen Berichten, die von den Arbeitsgruppen und von der Ad-hoc-Gruppe ausgearbeitet wurden;*
- *begrüssen die Fortschritte, die seit Beginn des Follow-up Zurich Prozesses am 30. November 2001 im Bereich der Verkehrssicherheit und der nachhaltigen Mobilitätslösungen in der Alpenregion erzielt wurden;*
- *stimmen überein, dass es für die Alpenregion nach wie vor von zentraler Bedeutung ist, die Sicherheit im alpenquerenden Verkehr kontinuierlich zu steigern, die Bewältigung des alpenquerenden Güterverkehrs auf nachhaltige Weise zu verbessern und unterschiedliche Verkehrsinfrastrukturen und alternative Verkehrsmodi, insbesondere den Schienenverkehr, zu fördern;*
- *betonen den Mehrwert, der durch die Errichtung eines Informationssystems über Ereignisse im Strassenverkehr in allen Alpenländern generiert wird,*
- *sind überzeugt, dass Instrumente auf technischer, betrieblicher und finanzieller Ebene sowie die entsprechenden Infrastrukturen geeignet sind, das Ziel eines integrierten Ansatzes für nachhaltige Mobilität in der Alpenregion entsprechend den Konzepten der Intermodalität und der Komodalität zu verwirklichen;*
- *sind sich bewusst, dass bei Anreizen zur Verkehrsverlagerung die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen auf nationaler und regionaler Ebene berücksichtigt werden sollten und dass ihre Folgen für den Logistiksektor und insbesondere auf die Strassentransportbranche besondere Aufmerksamkeit erfordern;*
- *anerkennen, dass die Lehren aus den jüngsten Untersuchungen in die Konzipierung und Definition der weiteren Schritte in diesem Prozess einfließen müssen;*
- *vereinbaren, die umweltbasierten Instrumente, Zielwerte und Indikatoren zur Beurteilung der Situation und der Bedürfnisse in Bezug auf die Umwelt weiter zu verfeinern, wobei im Hinblick auf die Beurteilung und/oder Ausarbeitung möglicher künftiger Instrumente eine grundlegende Analyse vorhandener Arbeiten auf diesem Gebiet durchzuführen ist und die Auswirkungen auf und die Anforderungen an die Alpenkorridore untersucht werden müssen;*

- weisen darauf hin, dass aufgrund der Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise, die 2008 eingesetzt hat und in einigen Regionen noch nicht vollständig überwunden ist, die Verkehrsentwicklung in einigen Regionen von früheren Prognosen abweicht, und dass einige Volkswirtschaften, die von der Krise besonders betroffen waren und geschwächt daraus hervorgehen, besondere Aufmerksamkeit erfordern, um Massnahmen, die sich negativ auf Teile des Systems auswirken könnten, angemessen auszugleichen.

Auf dieser Grundlage beschliessen die Ministerinnen und Minister beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter als Handlungsgrundsätze für weitere Schritte auf diesem Gebiet:

- *grundlegende Unterschiede im Kontext der Volkswirtschaften der Alpenländer und deren Verpflichtungen auf europäischer und internationaler Ebene, insbesondere die Situation der Mitgliedsländer, die in besonderem Masse auf Verkehrswege durch die Alpen angewiesen sind, vollumfänglich zu anerkennen und zu respektieren;*
- *schadstoffärmere Fahrzeuge, namentlich solche der Klasse EURO VI, von diesem Zeitpunkt an und kurzfristig zu fördern;*
- *die Zweckmässigkeit der Einführung von Massnahmen zu bekräftigen, die auf ein Management des alpenquerenden Güterverkehrs abzielen;*
  - *kurzfristig die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, in Abstimmung mit der Eurovignetten-Richtlinie das Konzept TOLL+ einzuführen, welches die Internalisierung gewisser externer Kosten erlaubt, und zu diesem Zweck die Elemente von TOLL+, die sich auf die Eurovignette beziehen, unter besonderer Berücksichtigung der sozioökonomischen, rechtlichen und umweltbezogenen Aspekte in den einzelnen Mitgliedsländern zu verfeinern;*
  - *mittel- bis langfristig und sobald neue Eisenbahnkapazitäten und Bahndienstleistungen verfügbar sind (namentlich in allen neuen geplanten Alpentunnels) eine signifikante Verkehrsverlagerung weiterzuverfolgen, und zwar bei Bedarf auch durch die Förderung der Entwicklung möglicher limitierender Managementkonzepte (wie z. B. ATB, AEHS oder andere) unter Berücksichtigung der erforderlichen rechtlichen Durchführbarkeit,*
- *Vorgehensweisen für eine mögliche Einführung von Massnahmen und Konzepten zur Förderung der Verkehrssicherheit und der nachhaltigen Mobilität in der Alpenregion koordiniert und Schritt für Schritt vertieft zu prüfen;*
- *gegebenenfalls diese Schritte auszudehnen und zu diesem Zweck kurz-, mittel- und langfristig mögliche koordinierte Massnahmen, Anreize und/oder Projekte*



*vorzuschlagen mit dem Ziel, die verschiedenen Herausforderungen zu bewältigen, die sich in diesem Zusammenhang stellen; und*

- *eine neue technische Arbeitsgruppe einzusetzen, welche unter Berücksichtigung der einschlägigen Tätigkeiten der Alpenkonvention die Situation und die Bedürfnisse in Bezug auf die Umwelt im Rahmen des Follow-up Zurich Prozesses beurteilen soll.*

*\* \* \**

## C. Mandate der Ministerinnen und Minister an das Leitorgan

In Anbetracht dieser Erwägungen und Grundsätze betrauen die Ministerinnen und Minister beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter das Leitorgan mit den folgenden Mandaten:

### **auf dem Gebiet der Verkehrsmanagementsysteme für den Güterverkehr in der Alpenregion**

kurzfristig in der kommenden Periode:

- *das Konzept TOLL+ unter Bezugnahme auf die Eurovignetten-Richtlinie und unter besonderer Berücksichtigung der Besonderheiten in den einzelnen Mitgliedsländern als auf externen Kosten basierendes differenziertes Mautsystem weiterzuentwickeln;*
- *den bestehenden Verkehrsmanagementsystemen in den Mitgliedsländern des - Zürich Prozesses besondere Aufmerksamkeit zu widmen und*
- *im Hinblick auf die Vermeidung von Umwegverkehren den geografischen Geltungsbereich bei der möglichen Anwendung sämtlicher Instrumente zu berücksichtigen;*
- *die verschiedenen Angebote auf dem Gebiet des kombinierten/multimodalen Verkehrs beziehungsweise des Schienenverkehrs zu erörtern. Das Ziel besteht darin, die Transparenz der bestehenden und geplanten Angebote im Schienenverkehr für Versender und Transportunternehmen zu verbessern. Dies dürfte zu einer gesteigerten Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen führen und so zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene beitragen;*

mittel- und langfristig in den kommenden Vorsitzperioden:

- *für die Entwicklung und konkrete Analyse der Durchführbarkeit eines Fahrplans mit Schlüsselementen, Meilensteinen und einem Zeitplan von 2020 bis 2025/2030 (abhängig von der Vollendung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur und der Bereitstellung von Leistungen) zur Einführung von Schwerverkehrsmanagementsystemen in den Alpenländern, welche auf umweltbezogenen Überlegungen beruhen und die wirtschaftlichen und rechtlichen Konsequenzen solcher Massnahmen berücksichtigen, eine koordinierte Vorgehensweise auszuarbeiten;*
- *mögliche negative Auswirkungen, insbesondere in Regionen, die unverhältnismässig stark und in Härtefällen sowohl in der Transportbranche als auch in transportintensiven Wirtschaftszweigen belastet würden, zu berücksichtigen und nach Möglichkeit abzuschwächen;*

\* \* \*

### **auf dem Gebiet des Ereignismanagements in der Alpenregion**

- *das Konzept und das «Reglement für die Information über die Umsetzung der vernetzten Ereignisbewältigung im Alpenraum» umzusetzen;*
- *eine Begleitgruppe für das Monitoring dieser Umsetzung einzusetzen mit dem Ziel, die Funktionsweise des Systems und die Interoperabilität der erforderlichen Telematikkomponenten zu optimieren;*
- *den Geltungsbereich der Zusammenarbeit gegebenenfalls auszuweiten;*

\* \* \*

### **auf dem Gebiet der Mobilität in der Alpenregion**

- *die Website des Follow-up Zurich Prozesses benutzerfreundlich zu betreiben (CAFT-Erhebungen, Berichte, weitere Dokumente) und regelmässig zu aktualisieren;*
- *die CAFT-09-Erhebung abzuschliessen und die konsolidierten Ergebnisse innerhalb einer angemessenen Frist zu veröffentlichen;*
- *konsolidierte jährliche Publikationen wie AlpInfo auszuarbeiten;*
- *die CAFT-2014-Haupterhebung prinzipiell basierend auf der etablierten Methodik auch mit Blick auf andere Untersuchungen im Fünfjahresrhythmus vorzubereiten;*

\* \* \*

### **auf dem Gebiet der Sicherheit in Eisenbahntunnels in der Alpenregion**

- *die Überwachung der Gefahrguttransporte auf der Schiene in der Alpenregion zu vertiefen;*
- *die Möglichkeit der Entwicklung eines nationalen oder internationalen Systems zur automatischen Erkennung von Risikofaktoren im Eisenbahnsystem zu prüfen;*
- *zu einer verstärkten Harmonisierung statistischer Daten über den kombinierten Verkehr (z. B. Rollende Landstrasse) beizutragen;*
- *Beispiele für bewährte Verfahrensweisen in Bezug auf Interventionen und Rettungsarbeiten insbesondere in grenzüberschreitenden Tunnels auszutauschen;*
- *die Möglichkeiten zur Entwicklung einer gemeinsamen Methode der Risikoquantifizierung in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA), Liechtenstein (in seiner Eigenschaft als EWR-Mitglied) und der Schweiz (als Nicht-EU-Mitglied) zu prüfen;*

\* \* \*

### **auf dem Gebiet der Situation und der Bedürfnisse der Umwelt in der Alpenregion**

- *eine grundlegende Analyse vorhandener Arbeiten auf diesem Gebiet durchzuführen;*

- *die einschlägigen Arbeiten im Rahmen der Alpenkonvention zu berücksichtigen und mögliche Auswirkungen und Anforderungen in den Alpenregionen zu prüfen;*
- *in einem späteren Schritt eine Liste mit geeigneten Massnahmen zu evaluieren;*

\* \* \*

### **auf dem Gebiet der allgemeinen und übergreifenden Fragen**

- *im Rahmen der ordentlichen Sitzungen des Leitorgans den allgemeinen und kontinuierlichen Informationsaustausch zu folgenden Fragen zu pflegen:*
  - *«vorhersehbare» besondere Situationen, die den Verkehrsfluss in der Alpenregion beeinträchtigen können: Strategien und Massnahmen;*
  - *planungsbezogene Fragen im Zusammenhang mit den wichtigsten Eisenbahn-Infrastrukturmassnahmen in der Alpenregion;*
  - *Förderung von schadstoffärmeren Fahrzeugen (insbesondere solche der Klasse EURO VI) in der Alpenregion.*

## **D. Neues Mitglied: Fürstentum Liechtenstein**

Die Verkehrsministerinnen und -minister beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter heissen das Fürstentum Liechtenstein als neues Mitglied des Follow-up Zurich Prozesses willkommen. Das Fürstentum Liechtenstein geniesst ab diesem Zeitpunkt sämtliche Befugnisse eines ordentlichen Mitglieds und wird eingeladen, aktiv im Leitorgan und in den verschiedenen Arbeitsgruppen mitzuwirken.

## **E. Neuer Vorsitz**

Die Verkehrsministerinnen und -minister beziehungsweise ihre Vertreterinnen und Vertreter danken dem Schweizer Vorsitz für die seit Mai 2009 geleistete Arbeit. Sie beschliessen einstimmig, für den Zeitraum 2012–2014 den Vorsitz an Deutschland zu übertragen. Nach Ablauf dieses Zeitraums geht der Vorsitz zunächst auf Slowenien, dann auf Italien und danach auf Liechtenstein über und wird in der Folge, beginnend mit der Schweiz, im bisherigen Rotationsprinzip weitergeführt.

Verabschiedet in Leipzig am 2. Mai 2012