



ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER
COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE

Kommission Verkehr

Commissione Trasporti

TÄTIGKEITSBERICHT 2003

und

PROJEKTE 2004

1 Aktivitäten 2002/2003

Die Kommission Verkehr hat sich im abgelaufenen Arbeitsjahr 2002/03 zweimal zu Sitzungen getroffen, die zum ersten Mal unter Tessiner Vorsitz stattfanden. Die beiden Sitzungen vom 31. Oktober 2002 und vom 10. April 2003 in Lugano behandelten die bereits in den Projektgruppen laufenden Arbeiten und die Aufträge aus der Konferenz der Regierungschefs 2002 sowie die Vorbereitungen für das kommende Jahr.

1.1 Arbeiten der Projektgruppen

In der Kommission arbeiten vier Projektgruppen:

- "Verkehrszählung", Vorsitz Bayern
- "Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr ", Vorsitz Tirol
- "Kombinierter Verkehr", Vorsitz Graubünden
- "Aktualisierung des Arge Alp Verkehrskonzepts" Vorsitz Südtirol.

In der Folge werden die wichtigsten Inhalte und der Stand der Arbeiten der einzelnen Projekte erläutert.

1.1.1 Projektgruppe "Verkehrszählung"

Die Verkehrszählungen der Arge Alp finden im Fünfjahresrhythmus statt und sind durch die grenzüberschreitende Darstellung der Verkehrsentwicklung eine wichtige Daten- und Entscheidungsgrundlage für die Politik und Verwaltung der Mitgliedsländer.

Nach der Verkehrszählung 2000, die mit der Vorlage des Schlussberichts im Mai 2002 abgeschlossen wurde, laufen nunmehr die notwendigen Vorbereitungsarbeiten für die nächste Verkehrszählung, die im Jahr 2005 stattfinden wird. Die Projektgruppe wird wiederum von Bayern geleitet. Es sei erinnert, dass auf eigene Arge Alp-Zählungen verzichtet und auf die vorhandenen offiziellen Daten zurückgegriffen wird, wobei diese vorher harmonisiert werden müssen, um sie vergleichbar zu machen. Die Harmonisierung der Daten aus den einzelnen Ländern betrifft die Fahrzeugkategorien, die Zählstellen und die Auswertung.

Die Vorbereitungsarbeiten werden vor der nächsten Zählung 2005 abgeschlossen sein.

1.1.2 Projektgruppe "Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr"

Die Bahnverwaltungen DB, FS und ÖBB haben für Ende 2002 einen Bericht über die Planung von Maßnahmen zur Beschleunigung des Eurocity-Verkehrs über den Brenner versprochen. Die Arge Alp hat ihrerseits vorgeschlagen, eine Potenzialanalyse für den Schienenpersonenfernverkehr auf der Brennerachse durchzuführen.

In einem Schreiben vom 13.3.2003 hat TRENITALIA auch im Namen der Vertreter von DB, ÖBB und FFS über die gemeinsame Einführung eines neuen Tarifsystems mit Stichtag 15.12.2002 informiert. Dieses sollte zur Verbesserung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zwischen Italien, Österreich und Deutschland führen. Neben einem Gesamtpreis ohne Nutzungsbeschränkung sind besondere Tarife für FrühbucherInnen oder für Kleingruppen und Familien mit bestimmten Nutzungseinschränkungen und andere Sparmöglichkeiten vorgesehen. Weiters wird eine Reduktion von 25% mit dem Railplus-Ticket gewährt. Die Auswirkungen des neuen Tarifsystems werden nach einiger Zeit überprüft. Die Bahnen verfügen über Marketingeinheiten um die Einführung des neuen Tarifsystems zu unterstützen, diese Einheiten werden sich mittelfristig auf die Beschleunigung der Züge und das neue Bordserviceangebot konzentrieren. Die Bahnen betonen die Bedeutung der Arge Alp als Diskussionsplattform und sehen einer Marktanalyse für die Brennerachse mit Interesse entgegen.

In einem Schreiben des Generaldirektors der ÖBB Rüdiger vom Walde vom 17.3.2003 wurde der Kommission unter anderem mitgeteilt, dass die ÖBB aus dem Projekt des gemeinsamen Ankaufs von Neigezügen im Jahr 2001 ausgestiegen ist und begrüßt, dass die Arge Alp bereit ist, eine Potenzialanalyse durchzuführen.

Die Projektgruppe ist der Ansicht, dass die Durchführung einer Potenzialanalyse für den Fernverkehr über die Brennerachse in Anbetracht der Vorbehalte der Bahnen sinnvoll ist. Bei der Konferenz der Regierungschefs der Arge Alp vom 28. Juni 2002 in Bad Ragaz wurden dafür 30.000 Euro für das Jahr 2003 bereitgestellt.

1.1.3 Projektgruppe "Kombinierter Verkehr"

Die Aufgabe dieser Projektgruppe besteht darin, die verschiedenen Aktivitäten in diesem Bereich zu verfolgen und zu unterstützen. Den Mitgliedern der Kommission wurde das Projekt „Cargo Domino“ vorgestellt, eine Transportdienstleistung für den Haus-zu-Haus Güterverkehr. Der Aufgabenbereich der Projektgruppe ist auf den Themenkreis „Eisenbahngüterverkehr (kombinierter Verkehr, konventioneller Verkehr mit Netzoptimierung/Gleisanschlusslogistik)“ erweitert worden, weil auch der konventionelle Eisenbahngüterverkehr im Bereich Wagenladungsverkehr, Stückgutverkehr eines Investitions- und Technologieschubes bedarf.

1.1.4 Projektgruppe "Aktualisierung des Arge Alp-Verkehrskonzepts"

Die Aktualisierung des Verkehrskonzepts der Arge Alp von 1995 wurde im Jahre 2001 von der Konferenz der Regierungschefs beschlossen. Das Büro Hüsler in Zürich wurde als externer Berater damit beauftragt. Der erste Zwischenbericht wurde im Februar 2002, der zweite im zweiten Halbjahr 2002 und der Endbericht wurde im März 2003 vorgelegt. Die Arbeitsgruppe hat sich insgesamt 10 Mal getroffen.

Der gesamte Bericht wurde am 10. April 2003 einstimmig von der Kommission genehmigt. Eine Zusammenfassung des Arge Alp Verkehrskonzepts ist dem Beschlussentwurf zur Genehmigung und Veröffentlichung des Arge Alp-Verkehrskonzepts angefügt.

1.2 Internet Auftritt der Kommission

Im Laufe des letzten Jahres erteilte die Geschäftsstelle den Auftrag, den Internetauftritt der Kommission vollständig zu überarbeiten. Die Kommission wird sich damit im Sommer 2003 beschäftigen. Die Neubearbeitung wird vom Vorsitz in Zusammenarbeit mit dem Land Tirol erfolgen.

1.3 Tunnelsicherheitszentrum Hagerbach

Die schweren Unfälle im Mont Blanc-Tunnel und im Tauerntunnel sowie in Kaprun und im Gotthard-Straßentunnel haben zu einer internationalen Sensibilisierung für die Risiken dieser Verkehrsverbindungen beigetragen.

Feuerwehr- und Rettungsleute, die im Falle eines Unfalls gerufen werden und die Zulieferindustrie für wichtige Sicherheitsteile fordern seit längerem ein Trainings- und Experimentierzentrum zur Simulation von Maßnahmen in Tunnels. Das Schweizer Straßenamt USTRA hat ebenfalls eine derartige Anlage im Rahmen des Task force Berichtes als Maßnahme zur Erhöhung der Tunnelsicherheit gefordert. Neben Ausbildung und Training des Rettungspersonals wird eine solche Anlage auch für die Durchführung von Brandtests verwendet, die die technischen und wissenschaftlichen Kenntnisse über Unfälle erhöhen. Auf diese Art wird die Basis geschaffen, um in Zukunft Schäden auf Grund von Tunnelunfällen zu reduzieren.

Der experimentelle Tunnel Hagerbach bei Flums verfügt seit mehr als dreißig Jahren über eine privat geführte Experimentieranlage für Arbeiten unter Tage. Dieses Tunnelsicherheitszentrum wurde der Kommission vorgestellt. Hagerbach setzt sich nunmehr dafür ein, dass in unmittelbarer Nähe der alten Anlage eine neue Experimentier- und Übungsanlage, die von USTRA mit circa 30 Mio. Franken kofinanziert wird, realisiert werden kann.

2. Bericht über die Aktivitäten der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB-CAB)

Die Aktionsgemeinschaft hat die Lobbyarbeit für das Gesamtprojekt der „Neuen Brennerbahn“ zwischen München und Verona intensiv fortgesetzt. Die Aktionen betrafen insbesondere die Unterstützung der Maßnahmen zur Nutzung der Kapazitäten auf den bestehenden Infrastrukturen und die Forderung des Planungsbeginns für die südliche Zulaufstrecke Franzensfeste - Verona. Zum letzten Punkt wurde eine Koordinierungsgruppe eingesetzt, der Vertreter der Autonomen Provinzen Bozen-Südtirol und Trient, der Provinz Verona, der Region Veneto sowie der Italienischen Eisenbahnen und des Italienischen Transportministeriums angehören. Planung und

Projektmanagement werden derzeit nach dem neuen Dekret Nr. 190 vom 20.08.2002 vorbereitet, welches kurzfristige Termine und neue Regeln für Vergabe und Genehmigung definiert.

Im Sinne der besseren Nutzung der Kapazitäten der bestehenden Strecke sind die Aktivitäten der Brennerautobahngesellschaft A22 mit ihren Beteiligungen zu erwähnen (Rail Traction Company RTC, Bayerische Trailerzug Ges.m.b.H. BTZ), wo bereits Leistungen von 6 Zugpaaren/Tag erbracht werden, die weiter gesteigert werden sollen. Eine geplante Gründung der Staatsbahnen „Brenner Rail Cargo“ ist bis heute Absichtserklärung geblieben.

Die AGB übt in ihrer Zusammensetzung zugleich die Funktion des Beirates der Brenner-Basistunnel-EWIV gemäß EWIV-Vertrag aus. Die intensive Zusammenarbeit war konkret und ergebnisorientiert. Herausragendes Ereignis war die Vorlage des Ergebnisberichtes der Planungsphase 1 „Report 2002“ an die Verkehrsminister von Italien und Österreich im Mai 2002, welcher am 23. Mai 2002 in einer Veranstaltung in Bozen der Südtiroler Landes- und Gemeindepolitik vorgestellt und am 16. Juli 2002 den Mitgliedern der Fachkommission übergeben wurde. Inzwischen wurde im April 2003 mit dem Auftrag der Verkehrsminister an die Brenner-Basistunnel-EWIV zur Durchführung der Planungsphase II ein weiterer entscheidender Schritt zur Realisierung des Brenner-Basistunnels gesetzt.

Am 24.04.2002 hat der österreichische Verkehrsminister die offizielle Baugenehmigung für die neue Unterinntalbahn, Abschnitt Kundl - Baumkirchen, erteilt, der offizielle Baubeginn war am 2. Oktober 2002. Die Inbetriebnahme ist für 2008/09 vorgesehen.



**ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER
COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE**

Kommission Verkehr

Commissione Trasporti

INTERNATIONALES ZENTRUM FÜR SICHERHEIT IN TUNNELS PROJEKT HAGERBACH

Die Konferenz der Regierungschefs fasst folgenden Beschluss:

- 1. Die Arge Alp begrüßt die Bestrebungen der Schweiz, ein internationales Zentrum für Sicherheit in Tunnels zu errichten. Sie ist daran interessiert, Übungen und Versuche gemeinsam durchzuführen und den Mitgliedern neue Erkenntnisse zugänglich zu machen.**
- 2. Auf Grund der Erfahrungen bei schweren Brandunfällen im Gebiet der Arge Alp muss das spezifische Know-how von Feuerwehrleuten, Rettungskräften, Industrie und Forschung gebündelt werden. Nur im Zusammenspiel von realistischen Übungen und wissenschaftlichen Versuchen können Mensch und Material optimal auf die besonderen Gefahren in brennenden Tunnels vorbereitet und die Sicherheit stetig verbessert werden.**
- 3. Falls in der Schweiz ein solches Zentrum für Sicherheit in Tunnels entsteht, so sprechen sich die Regierungschefs auf Grund der fachlichen Beurteilung der Kommission Verkehr für das Projekt Hagerbach bei Sargans im Kanton St. Gallen aus. Es erfüllt das fachliche Anforderungsprofil am besten und liegt zentral im tunnelreichen Gebiet der Arge Alp.**

Beschreibung:

Aus den tragischen Ereignissen von 1999 im Montblanc- und im Tauerntunnel (Salzburg) und von 2001 im Gotthard-Straßentunnel (Tessin) sind europäische Fachleute zur Erkenntnis gekommen, dass die Anstrengungen auf dem Gebiet der Sicherheit in Straßentunnels zu verstärken sind. So haben die „Task Force Tunnel“ des schweizerischen Bundesamtes für Strassen, das Treffen der

europäischen Verkehrsminister vom 30.11.2002 in Zürich und die „Economic Commission for Europe“ der UNO das Problem erkannt und den Bau und die Bereitstellung eines Tunnels für Übungen und Versuche außerhalb des Straßennetzes beantragt.

Gemäß Pflichtenheft des Bundesamtes für Straßen muss die zu erstellende Anlage der Durchführung von Übungen zur Ausbildung der Ereignisdienste sowie der Durchführung von Brandversuchen zur Erweiterung der technischen und wissenschaftlichen Erkenntnisse dienen. Die Trägerschaft soll beim Bundesamt für Straßen und/oder einer internationalen Organisation liegen.

In der Schweiz haben sich drei Anbieter (Hagerbach, Balsthal, Lungern) um das Projekte beworben. In Hagerbach betreiben Spezialisten seit dreißig Jahren ein Versuchsstollensystem von mittlerweile 5 km Länge auf privater Basis. Die in den letzten Jahren durchgeführten Fachkurse und Forschungsarbeiten haben dem Versuchsstollen zu internationalem Renommee bei Forschung, Industrie und Feuerwehren verholfen. Zahlreiche Erkenntnisse wurden hier gewonnen und tragen in Tunnels auf der ganzen Welt zur Erhöhung der Sicherheit bei. Eine Umfrage der Kommission Verkehr der Arge Alp ergab, dass kein vergleichbares Zentrum existiert und dass das Zentrum Hagerbach bei den Fachleuten geschätzt wird.

Die Brandkatastrophe in Kaprun (Salzburg) hat gezeigt, dass auch Bahntunnels gefährdet sind. Deshalb soll das Projekt des Bundesamtes für Strassen auch bei den Bahnen und zuständigen Bundesämtern abgestützt werden. Auch hier verfügt Hagerbach über beste Voraussetzungen für die Simulation von Brandereignissen in horizontalen und schrägen Tunnels und Stollen.

Die Brandkatastrophen am Tauern, Gotthard und in Kaprun haben drei Mitglieder der Arge Alp direkt betroffen. Eine Arbeitsgruppe der Kommission Verkehr hatte deshalb das Thema bearbeitet und der Konferenz der Regierungschefs im Juni 2001 Bericht erstattet. Das Thema Tunnelsicherheit hat Eingang in das Verkehrskonzept 2002 der Arge Alp gefunden. Das Gebiet der Arge Alp umfasst eines der tunnelreichsten Gebiete der Welt. Eine enge Koordination der 10 Mitgliedsländer muss angesichts des Gefahrenpotenzials ein wichtiges Ziel für die Menschen im Alpenraum sein.

Ziele:

Mit dem internationalen Zentrum für Sicherheit in Tunnels am Standort Hagerbach bei Sargans im Kanton St. Gallen könnte an zentraler Lage im Gebiet der Arge Alp ein Ausbildungs- und Forschungszentrum geschaffen werden. Im Dreieck zwischen Mailand, München und Stuttgart gelegen bestünden auch beste Voraussetzungen für eine Kooperation mit weiteren internationalen Einrichtungen im Rahmen eines Netzwerkes.

Im internationalen Zentrum für Sicherheit in Tunnels Hagerbach sollen Ernstfälle simuliert, Sicherheitseinrichtungen getestet und Rettungsmaßnahmen geübt werden. Angesprochen sind also Feuerwehren, Rettungskräfte, Industrie und Forschungsstellen, welche an einem zentralen Ort optimale Voraussetzungen finden, gegenseitig von einander zu lernen und erworbenes Know-how

wieder in die Regionen tragen.

Die Analyse der bisherigen Brandereignisse hat gezeigt, dass sowohl beim Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen und Rettungskräfte als auch bei der technischen und baulichen Ausrüstung der Tunnels erhebliche Verbesserungsmöglichkeiten bestehen. Diese zu erkennen und rasch in den zahlreichen Tunnels und bei den regionalen Einsatzkräften umsetzen zu können, ist das Ziel, von dem die Mitglieder der Arge Alp in besonderem Masse profitieren könnten. Die Arge Alp kann dazu beitragen, das Bewusstsein auf nationaler Ebene zu stärken und Erkenntnisse regional umzusetzen.

Dreißig Jahre Erfahrung in Hagerbach und zahlreiche Versuche und Kurse mit TeilnehmerInnen aus vielen Ländern gewähren einen hohen Praxisbezug.

Leitbildkonformität:

Das Thema Sicherheit in Tunnels ist für den Alpenraum mit seinen vielen langen Tunnels von besonderer Bedeutung. VerkehrsteilnehmerInnen und Tunnelbetreiber sind für das Thema hoch sensibilisiert. Die rasche Umsetzung von Erkenntnissen aus dem Zentrum für Sicherheit in Tunnels entfaltet einen unmittelbaren Nutzen für die BewohnerInnen des Alpenraums.

Durchführung:

Die Projektleitung liegt beim schweizerischen Bundesamt für Straßen. Die Arge Alp unterstützt das Projekt ideell und bietet sich als Plattform für die Schaffung eines internationalen Netzwerks im Alpenraum an. Politische Entscheide in der Schweiz sowie eine Kontaktaufnahme mit den Nachbarländern betreffend einer allfälligen gemeinsamen Trägerschaft sollen noch dieses Jahr stattfinden. Die Einbindung von Feuerwehren, Rettungskräften, Industrie und Forschungsstellen erfolgt über die Projektträgerschaft. Eine aktive Information über die ideelle Unterstützung durch die Arge Alp ist erwünscht.

Kosten:

Die Gesamtkosten werden vom Bundesamt für Straßen auf etwa 50 Mio. Euro geschätzt. Angestrebt wird eine internationale, bei den NutzerInnen breit abgestützte gemischtwirtschaftliche Trägerschaft. Seitens des Bundesamtes für Straßen ist ein Beitrag von 20 Mio. Euro für den straßenseitigen Teil der Anlage vorgesehen.

Für die Arge Alp sind keine direkten Kosten zu erwarten. Die Finanzierung soll auf nationaler Ebene über NutzerInnengebühren geregelt werden.



**ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER
COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE**

Kommission Verkehr

Commissione Trasporti

GENEHMIGUNG UND VERÖFFENTLICHUNG DES ARGE ALP-VERKEHRSKONZEPTS 2002

Die Konferenz der Regierungschefs beschließt wie folgt:

- 1. Das Arge Alp Verkehrskonzept 2002 wird genehmigt.**
- 2. Die Kommission Verkehr wird beauftragt, das Projekt "Veröffentlichung des Arge Alp-Verkehrskonzepts 2002" durchzuführen.**
- 3. Die Realisierung dieses Projekts ist mit Kosten in der Höhe von 30.000 Euro für das Jahr 2004 verbunden.**

Beschreibung:

Das Verkehrskonzept 2002 ist eine Aktualisierung und Ergänzung des Arge Alp-Verkehrskonzepts von 1995. Sieben Jahre nach der Veröffentlichung wurde mit dem Verkehrskonzept 2002 eine erste Bilanz der Wachstumsprognosen aus dem Jahr 1995 gezogen, ebenso wurden die Schätzungen aktualisiert.

Das Arge Alp-Verkehrskonzept 2002 behandelt folgende Themen:

- Situation des Güter-, Personen- und Luftverkehrs
- Zukünftige Verkehrsentwicklung
- Neue Rahmenbedingungen
- Verkehrsprobleme
- Ziele und Strategien für eine nachhaltige Mobilität in den Alpen

- Forderungen und Empfehlungen der Arge Alp.

Ziele:

Verbreitung und institutionelles Marketing des Arge Alp-Verkehrskonzepts 2002.

Leitbildkonformität:

Empfehlungen wie

- Höherer Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel
- Schutz der BewohnerInnen der Siedlungsgebiete vor Verkehrsbelastungen
- Intensivierung der Straßenkontrollen
- Aktives Marketing zur Positionierung von Alternativen zum privaten Verkehr
- Verzicht auf den Bau neuer Transitstraßen
- Optimierung des Taktverkehrs
- Schaffung von grenzüberschreitenden Verkehrsnetzen

werden für die Arge Alp-Länder als Basis dienen, um spezifische Projekte zu lancieren, die eine nachhaltige Mobilität in den Mitgliedsländern in sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht garantieren.

Durchführung

Die Veröffentlichung und das Marketing werden von einer eigenen Projektgruppe koordiniert, Vorsitzland ist Südtirol, die Arbeiten beginnen im Sommer 2003.

Die spezifischen Projekte, die sich aus den Empfehlungen der Arge Alp ergeben, werden von den einzelnen Ländern vorangetrieben. Eine Arbeitsgruppe wird im Laufe des Sommers 2003 gebildet und hat die Aufgabe die Realisierung der genannten Empfehlungen zu koordinieren und zu überwachen.

Kosten

Die Kosten für die Veröffentlichung und das Marketing betragen 30.000 Euro.

ZUSAMMENFASSUNG DES ARGE ALP-VERKEHRSKONZEPTS 2002

Das Verkehrskonzept der Arge Alp 1995 (VK95) enthält grundsätzlich gültige Überlegungen und Ziele und ist in keiner Weise überholt. Das Verkehrskonzept 2002 stellt daher eine Aktualisierung und Ergänzung des VK95 dar. Sieben Jahre nach seiner Veröffentlichung wurde eine erste Bilanz über die im VK95 getroffenen Verkehrsprognosen gezogen und Schätzungen wurden aktualisiert.

In der Folge werden die Inhalte des Verkehrskonzepts 2002 kurz zusammengefasst.

(a) Verkehrssituation

- Güterverkehr. Das VK95 sah im Zeitraum 1988 - 2000 einen Verkehrszuwachs von 44% vor. Das reale Wachstum des Güterverkehrs war wesentlich höher und betrug 66%. Dies entspricht den höchsten Prognosen der 90er Jahre. Der Vergleich der geographischen Verteilung und der Verteilung nach Verkehrsträgern in den Jahren 2000 und 1990 ergibt folgendes Ergebnis:

	Jahr 2000			Jahr 1999		
	Summe	Straße	Bahn	Summe	Straße	Bahn
Italien-Frankreich	37%	79%	21%	44%	78%	22%
Italien-Schweiz	22%	30%	70%	25%	19%	81%
Italien-Österreich	41%	75%	25%	31%	69%	31%
Summe	100%			100%		

Die Zunahme des Güterverkehrs war auf den österreichischen alpenquerenden Achsen am stärksten. Im Lichte der Entwicklung kann gesagt werden, dass der Zuwachs im Straßenverkehr sich nicht selbst durch Erreichen bestimmter Höchstkapazitäten der Straßenachsen beschränkt, wie im VK95 angenommen. Heute kann gesagt werden, dass diese Selbstbeschränkung nur über fiskalische und gesetzliche Bestimmungen erreicht werden kann.

- Personenverkehr. Die Verfügbarkeit von vergleichbaren Daten für den Personenverkehr ist geringer als für den Güterverkehr.
 - Auf der Tauernautobahn war im Zeitraum 1995 - 2000 ein Zuwachs der Fahrzeuganzahl von 15% zu verzeichnen.
 - Auf der A13 Brennerautobahn ist der Gesamtverkehr im Zeitraum 1995 - 2000 um 23% gestiegen (an Spitzentagen waren 55.000 Fahrzeuge zu verzeichnen).
 - Auch die A2 Gotthardautobahn verzeichnete eine laufende Zunahme des Verkehrsaufkommens, zwischen 1995 und 2000 betrug die Zunahme 7%.

- Große Bedeutung bei der Verkehrszunahme hat der Freizeit- und Reiseverkehr, in diesem Bereich ist ein überproportionales Wachstum des PKW Verkehrs zu erwarten.
- Der Modal Split im alpenquernden Verkehr wird vom PKW dominiert. Die Bahn nimmt ca. 20% der Reisenden am Gotthard auf, 5-8% am Brenner und ca. 3,5% auf der Tauernachse.
- Der internationale Transitverkehr ist lediglich ein kleiner Teil des Gesamtverkehrs in den Ländern, viele Verkehrsprobleme sind hausgemacht. Der Transitverkehr hat jedoch großen Einfluss auf den Gesamtverkehr, nachdem er sich auf einige wenige Achsen konzentriert und damit wöchentliche und saisonale Schwankungen verursacht.

(b) Zukünftige Entwicklung

Die Verkehr wird allgemein für alle Verkehrsträger zunehmen. Lediglich eine echte Angebotsverbesserung und einschneidende politische Maßnahmen können zu einem größeren Gleichgewicht der Verkehrsträger führen. Was die Angebotsentwicklung in den kommenden Jahren betrifft, so sind keine Straßenbauten aber wesentliche Verbesserungen im Bahnangebot vorgesehen. Auf der Straße wird jedoch eine bessere Organisation eine bessere Nutzung der bestehenden Kapazitäten ermöglichen und damit Nachfragespitzen abfedern. Für den Schwerverkehr bestehen folgende Angebotsbeschränkungen:

Mont Blanc	Fréjus	Gotthard	San Bernardino	Brenner
5300 LKW/Tag an Werktagen	5300 LKW/Tag an Werktagen	3500 LKW/Tag an Werktagen	3500 LKW/Tag an Werktagen	Keine tägliche Beschränkung
1.893.000 LKW/Jahr	1.893.000 LKW/Jahr	1.067.500 LKW/Jahr	1.067.500 LKW/Jahr	9.321.531 Ökopunkte/Jahr (2003) für den Transitverkehr durch Österreich (auf allen Routen)
		Maximal 300.000 40t LKW/Jahr und max. 650.000 LKW/Jahr bis 2010.		Maximal 1.610.172 LKW/Jahr im Transit über Österreich (auf allen Routen)
Keine zeitliche Verkehrsbeschränkung		Nachtfahrverbot 22.00 - 05.00 h		Tirol: Nachtfahrverbot 22.00 - 05.00 h

(c) Neue Rahmenbedingungen

In den letzten Jahren haben verschiedene Ereignisse und politische Entscheidungen die Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik in den Alpenländern verändert:

- Die Diskussion über die Sicherheit von Straßentunnels und Straßen im Allgemeinen
- Die kilometerabhängige Abgabe für den Schwerverkehr, z.T. bereits eingeführt und zum Teil vor der Einführung
- Die Ökopunktregelung in Österreich und die Analyse ihrer Folgen
- Die EU Richtlinie 1999/30/EG über die Konzentration von Schadstoffen in der Luft
- Eine Reihe von übergeordneten Zielen gemäß Kyotoprotokoll, Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention und Weißbuch der EU über die Verkehrspolitik.

(d) Verkehrsprobleme

Die Hauptprobleme im Verkehrsbereich in den Alpenländern sind folgende:

- Umweltbelastung und Wetterbedingungen: Aufgrund der Inversionswetterlagen sind die Alpentäler besonders sensibel, was die Schadstoffe in der Luft betrifft. Entlang der Transitachsen werden die von der EU festgelegten Grenzwerte zeitweise überschritten.
- Öffnung des Bahnmarktes: Bei der in Europa laufenden Liberalisierung des Bahnmarktes, die darauf abzielt, dem Bahnmarkt eine größere Dynamik vor allem im Güterverkehr zu verleihen, liegen die Ergebnisse unter den Erwartungen und treten unvorhergesehene Probleme auf.
- Basistunnels, bis jetzt nur ein Schritt: Die Planung und der Bau der großen alpenquerenden Bahnlinien wird den Verkehr in den Ländern der Arge Alp wesentlich verändern. In diesem Sinne sind die Basistunnels lediglich ein Teil eines wesentlich größeren Konzepts. Nur auf diese Weise werden die Kapazitäten voll genutzt werden können.

(e) Ziele und Strategien

Das allgemeine Ziel der Verkehrspolitik im Arge Alp Raum ist die Garantie einer nachhaltigen Mobilität in den Alpen. Ausgehend davon wurde eine Reihe von Zielen definiert:

Verbesserung des Angebotes	Personenverkehr	Alpenquerender Verkehr	<i>Optimierung des Stundentaktes</i>
			<i>Größerer Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel</i>
		Nahverkehr	<i>Garantie von angemessenen Verbindungen zum europäischen Verkehrsnetz für die lokale Wirtschaft</i>
			<i>Optimierung der Regionalverbindungen zu den neuen Alpentransversalen</i>
		Grenzüberschreitender Verkehr	<i>Schaffung von grenzüberschreitenden Verkehrsnetzen</i>
		<i>Vereinheitlichung und Vereinfachung der Tarifsysteme</i>	
	Reiseverkehr		<i>Bereitstellung von gemeinsamen Informationen</i>
			<i>Schaffung von autofreien Tourismusangeboten</i>
			<i>Organisation des Gepäck-, Ski- und Fahrradtransports</i>
	Güterverkehr		<i>Verbesserung der Feinverteilung im Güterverkehr</i>
		<i>Förderung des Kombiverkehrs durch eine reglementierte Öffnung des Marktes</i>	
Optimierung der Organisation und Finanzierung des Verkehrs	Verursacherprinzip		<i>Förderung der Querfinanzierung (von der Straße zur Schiene)</i>
			<i>Förderung einer systematischen Tarifierung des Schwerverkehrs</i>
			<i>Förderung der Kostenwahrheit</i>
	Überwindung des monopolistischen nationalen Systems		<i>Beseitigung von technischen Hindernissen, die die Kapazität der Bahnen einschränken</i>
			<i>Realisierung der Interoperabilität der europäischen Bahnsysteme</i>
			<i>Förderung des Wettbewerbs auf dem Bahnmarkt</i>
Marketing		<i>Aktives Marketing zur Positionierung von Alternativen zum Privatverkehr</i>	
Verbesserung der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit	Landschaft		<i>Ökologische und landschaftliche Eingliederung der neuen Transversalen</i>
	Luft		<i>Höhere Effizienz der mit fossilen Brennstoffen betriebenen Motoren</i>
	Lärm		<i>Einführung von Lärmschutzmaßnahmen</i>

Ressourcen- verbrauch	<i>Verzicht auf den Bau neuer Transitstraßen</i>
Sicherheit	<i>Höhere Tunnelsicherheit (Ausrüstung und Betrieb)</i>
	<i>Intensivierung der Straßenkontrollen</i>
	<i>Schutz der städtischen Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs</i>

Die Arge Alp wird sich in den nächsten Jahren auf folgende prioritären Handlungsfelder konzentrieren:

- Konkrete Forderungen:

- Allgemeine Anwendung des Prinzips der Kostenwahrheit
- Ausdehnung des Konzepts der Querfinanzierung als Mittel zur Umsetzung einer nachhaltigeren Verkehrspolitik
- Beseitigung von Hindernissen, die die Bahnnetze verlangsamen und deren Integration behindern
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Liberalisierung des Bahnmarktes, um die Attraktivität dieses Verkehrsträgers zu steigern
- Rasche und vollständige Realisierung der neuen Bahnalpentransversalen, im Besonderen Beginn der Arbeiten am Brenner und Realisierung der Zulaufstrecken zu den Basistunnels

- Weitere Themen:

- Größerer Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel
- Schutz der BewohnerInnen in den Siedlungsgebieten vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs
- Intensivierung der Straßenverkehrskontrollen
- Aktives Marketing zur Positionierung von Alternativen zum Privatverkehr
- Verzicht auf den Bau neuer Transitstraßen
- Optimierung des Stundentaktes
- Schaffung von grenzüberschreitenden Verkehrsnetzen

Für jedes dieser Ziele enthält das Verkehrskonzept 2002 eine Reihe von Empfehlungen für die Realisierung von Projekten.



ARBEITSGEMEINSCHAFT ALPENLÄNDER
COMUNITÀ DI LAVORO REGIONI ALPINE

Kommission Verkehr

Commissione Trasporti

BUDGET 2004

PROJEKT	ARGE ALP - Beitrag
Tunnelsicherheitszentrum Hagerbach	-
Veröffentlichung des Verkehrskonzepts 2002	Euro 30.000
SUMME	Euro 30.000