

KONZEPT ZUR UMSETZUNG DES VERKEHRSPROTOKOLLS

Die Alpen liegen im Herzen Europas, zählen zu den sensibelsten Lebensräumen und bergen gleichzeitig die wichtigsten Transitverkehrslinien auf der Nord-Süd-Achse. Österreich hat mit 29 % den höchsten Anteil an den Alpen, die beinahe zwei Drittel der Staatsfläche abdecken. Im Regierungsprogramm 2020 bis 2024 bekennt sich die Österreichische Bundesregierung zur Umsetzung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention, sowie zum Einsatz für dessen grenzüberschreitende Einhaltung.¹

Das Alpenkonventionsbüro von CIPRA Österreich nimmt die Tatsache zum Anlass, notwendige Handlungserfordernisse auf Basis der Ziele des Verkehrsprotokolls zu evaluieren und Empfehlungen zu erarbeiten. Die Erwähnung im aktuellen Regierungsprogramm der Österreichischen Bundesregierung ist ein Beweis für die Bedeutung und Aktualität des Verkehrsprotokolls, das de facto bereits knapp 20 Jahre in Kraft ist. Die mit dem Verkehr im Alpenraum verbundenen Probleme sind heute ebenso aktuell wie zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Protokolls und sind aus Sicht von CIPRA Österreich mit den Herausforderungen durch den Klimawandel gewachsen.

I. Verkehrsspezifische Herausforderungen im Alpenraum

Der inneralpine und der alpenquerende Verkehr haben in den vergangenen Jahrzehnten stetig zugenommen.² Die Belastungen für die Umwelt sind mit der Zunahme des Verkehrsauslastung gewachsen. Regionale Maßnahmen (z .B. das sektorale Fahrverbot in Tirol) zur Bekämpfung negativer Auswirkungen des Verkehrs führen jedoch zu Konflikten mit den Nachbarstaaten. Als europäische Hauptverkehrsachse gilt es auch den Einfluss der europäischen Verkehrsentwicklung auf den Alpenraum zu berücksichtigen. Mit der Unterzeichnung im Jahr 2006 und der Ratifikation des Verkehrsprotokolls durch die Europäische Union im Jahr 2013, wurde das Protokoll auch Teil des Unionsrecht. Ein bedeutender Schritt zur Umsetzung des Verkehrsprotokolls, da damit auch die EU in der Verkehrspolitik die Ziele aus Artikel 1 Protokoll "Verkehr" zu berücksichtigen hat.

Begrenzte Kapazitäten in den Alpen

Die besondere Lage der Alpen im Herzen Europas führt zu einem massiven Transitverkehr. Das meistgenutzte Verkehrsmittel dafür stellt der LKW im Güterverkehr und der PKW im Personenverkehr dar. Dies führt zur dauerhaften Überlastung der alpenquerenden hochrangigen Straßen, die Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sind. Hingegen bestehen noch Kapazitäten im Bahnverkehr, obwohl sich die großen Bahninfrastrukturprojekte, wie der Brenner-Basis-Tunnel oder der Semmering-Tunnel, laufend verzögern. Eine Entlastung der Bevölkerung und eine Schonung der Umwelt an den höchst frequentierten Verkehrskorridoren ist dringend notwendig und die Belastungsgrenzen scheinen erreicht zu sein. Erschwerend tritt die Notwendigkeit hinzu, die mittlerweile veralteten

_

¹ Österreichisches Regierungsprogramm 2020 – 2024, Seite 93.

² BMK (2022) Statistik Straße und Verkehr, Seite 68.

Transitrouten in großem Umfang zu sanieren. Die zahlreichen mehrjährigen Baustellen (z. B. Luegbrücke) verstärken den Flaschenhalseffekt und werden zusätzlich Belastungen für Mensch und Natur verursachen. Mit der Generalsanierung der meistbefahrenen Transitstrecken droht somit der Verkehrskollaps im Herzen Europas.

Fehlende grenzüberschreitende und koordinierte Verkehrspolitik

Die Alpenstaaten, sowie auch die Europäische Union haben sich zu einer grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken verpflichtet. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit, mit der sich die Alpenstaaten auch auf Ebene der Europäischen Union für eine nachhaltige Verkehrspolitik einsetzen. Oberstes Ziel ist es, den Alpenraum koordiniert und grenzüberschreitend von den Belastungen für Mensch und Umwelt zu schützen.

Die Verhandlungen um die erst 2022 geänderte Eurovignette Directive Wegekostenrichtlinie, sowie der langanhaltende Konflikt um sektorale Fahrverbote und Mautzuschläge für den Brenner-Korridor zeigen deutlich, dass eine gemeinsame Verkehrspolitik fehlt. Dies gilt insbesondere für den alpenquerenden Straßenverkehr in Form des Güter- und Personenverkehrs.

Mangelnde Kostenwahrheit und Verkehrsverlagerung

Die externen Kosten der verschiedenen Verkehrsträger spiegeln sich nicht in den Preisen wider. Die Verlagerung auf die umweltfreundlichsten Verkehrsträger/-mittel muss durch Schaffung von Kostenwahrheit als bedeutenden Faktor für Verkehrslenkungseffekte forciert werden. Dabei sind neben den Infrastrukturkosten besonders die Umweltschäden durch Schadstoffemissionen, Flächenverbrauch und Lärmbelastung als externe Kosten ausreichend zu berücksichtigen.

Der Rahmen wird auch in diesem Fall durch das Sekundärrecht der Europäischen Union gesetzt. Dazu zählen etwa die Eurovignette Directive oder die Combined Transport Directive, die wesentlich zu einer Internalisierung der externen Kosten beitragen können. Um die Potenziale entsprechend nutzen zu können, bedarf es einer gemeinsamen alpenweiten Verkehrspolitik, die ein koordiniertes Vorgehen auf EU-Ebene ermöglicht.

Unzureichende Prüfung des Verkehrsprotokolls in nationalen Genehmigungsverfahren

Während das Verbot des Baus neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr iSd Art 11 seine Wirkung gezeigt hat, wird in nationalen Genehmigungsverfahren entweder gar nicht oder nur sehr rudimentär auf das Verkehrsprotokoll eingegangen. Weiterhin unbeantwortet bleibt die Frage der Zweckmäßigkeitsprüfung iSd Verkehrsprotokolls, sowie eine entsprechende Verankerung im nationalen Recht. Demnach sind anlässlich der Planung großer Neubauten oder wesentlicher Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen, die verkehrspolitische Notwendigkeit sowie die verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen und soziokulturellen Auswirkungen in Genehmigungsverfahren zu überprüfen.

Intermodalität der Verkehrsträger, - mittel und -arten

Eine Voraussetzung für eine gut funktionierende Verkehrsverlagerung auf das jeweils umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist die Intermodalität. Besonders im Güterverkehr bestehen national wie im gesamten Alpenraum unzureichende Möglichkeiten des multimodalen Verkehrs, also des Transports mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern. Die Intermodalität kann wesentlich dazu beitragen, dass ab einer bestimmten Strecke die Pflicht und die Möglichkeit zum Wechsel auf ein umweltschonenderes Verkehrsmittel besteht.

II. Umsetzung und Einhaltung des Verkehrsprotokolls

Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention wurde mit der Ratifikation im Jahr 2002 in die nationale Rechtsordnung implementiert und hat die Qualität eines einfachen Bundesgesetzes.³ Neben den Alpenstaaten ist auch die Europäische Union Vertragspartei der Alpenkonvention und hat das Verkehrsprotokoll ratifiziert, womit das Verkehrsprotokoll Bestandteil des Unionsrechts wurde und die Mitgliedstaaten daran bindet. Bei der Umsetzung ist somit die nationale und die unionsrechtliche Ebene zu berücksichtigen.

Mit dem Alpinen Klimazielsystem 2050 und dem entsprechenden Klimaaktionsplan 2.0 sind in der Umsetzung auch die verkehrsspezifischen Ziele zur Erreichung der Klimaneutralität des Alpenraums mitzuberücksichtigen.

Nationale Umsetzung des Verkehrsprotokolls

Kostenwahrheit schafft Verkehrsverlagerung⁴

Unter den Verkehrsträgern muss für entsprechende Verkehrslenkungseffekte Kostenwahrheit geschaffen werden. Die Wegekosten und die externen Kosten müssen, soweit unionsrechtlich zulässig, auf nationaler Ebene zur Umsetzung des Verursacherprinzips internalisiert, also den jeweiligen Verursachern, zugerechnet werden. Die Einführung einer nationalen CO₂-Steuer ist ein wichtiger Schritt zur Schaffung von mehr Kostenwahrheit.⁵ Fest steht auch, dass die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs allein unzureichend für die Entlastung der Bevölkerung und der Umwelt ist. Lärm- und Feinstaubemissionen zählen ebenfalls zu wesentlichen Schadfaktoren des Straßenverkehrs.

Die Abgabensysteme müssen dabei den Einsatz der umweltfreundlichsten Verkehrsträger und -mittel begünstigen, zu einer ausgewogenen Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen führen und Anreize bieten, Potenziale ökologischer und sozioökonomischer Belastungsminderung mit strukturellen und raumordnerischen Verkehrsbeeinflussung vermehrt zu nutzen. Dazu zählt auch die Abschaffung umweltschädlicher wettbewerbsverzehrender Subventionen (z. B. Pendlerpauschale, Dieselprivileg, u.v.m.).⁶

Die Entwicklungen der Energiepreise aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs dürfen nicht dazu führen, dass wichtige Klimaschutzmaßnahmen verzögert oder nicht umgesetzt werden. Vielmehr müssen die Dekarbonisierung des Verkehrs⁷ und die Verkehrsverlagerung weiter unterstützt und negativen sozialen Auswirkungen entgegengewirkt werden. Die geplante nationale CO₂-Bepreisung muss daher ohne weitere Verzögerung eingeführt und spätestens bis 2025 an den internationalen Durchschnitt angepasst werden.⁸

Schaffung eines Alpenkonventions-Begleitgesetzes zum Protokoll "Verkehr"

Die Alpen haben eine zentrale Rolle im Transeuropäischen Verkehrsnetz. Neben den hochrangigen Straßen weist Österreich aber auch eines der dichtesten Straßennetze Europas auf. Trotz der hohen Straßendichte werden laufend Neubauten, wesentliche Änderungen oder

⁴ Vgl Art 14 Protokoll "Verkehr" der Alpenkonvention, BGBl. III Nr. 234/2002 idgF.

³ BGBI. III Nr. 234/2002 idgF

⁵ Vgl VCÖ (Hrsg) Gesellschaftliche Kosten des Verkehrs reduzieren, VCÖ Schriftenreihe "Mobilität mit Zukunft" 2/2022.

 $^{^6}$ www.derstandard.at/story/2000137322399/klimaschaedliche-subventionen-milliarden-fuer-dasfalsche (abgerufen am 14.07.2022).

⁷ Siehe auch Klimaaktionsplan 2.0 des Alpinen Klimabeirats, Transport Pathway 1

⁸ Siehe dazu https://oesterreichsenergie.at/aktuelles/neuigkeiten/detailseite/co2-bepreisung-dieweltweiten-modelle-im-vergleich (abgerufen 14.07.2022).

Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen vorgenommen, die eine Kapazitätserweiterung und somit mehr Verkehr zur Folge haben.

Um die Ziele des Verkehrsprotokoll für sämtliche Straßenbauvorhaben, sowie auch für die Verkehrsentwicklung allgemein im Alpenraum ausreichend in die Planung und in die Projektevaluierung aufzunehmen, schlagen wir ein "Alpenkonventions-Begleitgesetz Verkehr" vor. Darin enthalten sein sollten auch Legaldefinitionen für die Begriffe "Zweckmäßigkeitsprüfung", "Neubau", "wesentliche Änderung" oder "Ausbau vorhandener Verkehrsinfrastrukturen".

Ausbau und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit regionalen Mobilitätskonzepten

Das Verkehrsprotokoll verlangt, dass die Erreichbarkeit von Menschen, Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen auf umweltschonende, energie- und raumsparende, sowie auch effiziente Weise ermöglicht wird. ⁹ Ziel dieser Vorgabe ist insbesondere die Gewährleistung einer Grundversorgung, unabhängig vom Besitz eines PKWs. Ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz ist Grundvoraussetzung, um dieser Vorgabe ausreichend Rechnung zu tragen. Besonders wichtig ist dabei eine Verschränkung der Verkehrs- mit der Raumplanung bzw. mit der regionalen und örtlichen Raumentwicklung.

Außerhalb der großen Ballungsräume bedarf es nachhaltiger Mobilitätskonzepte, die verschiedene Verkehrsangebote kombinieren. Neben regionalen Linienbussen wird es unerlässlich sein, auch Angebote zu schaffen, die auf die jeweilige Nachfrage reagieren können, wie etwa Sammeltaxis, Kleinbusse oder Shared-Mobility-Konzepte¹⁰. Dabei muss darauf geachtet werden, dass besonders die für eine Grundversorgung notwendigen Dienstleistungen einfach zu erreichen sind.¹¹

Kein Neu- und Ausbau hochrangiger Straßen im alpenquerenden und inneralpinen Verkehr

Der Alpenraum stellt für den Verkehr allein schon aufgrund seiner Topografie eine Engstelle für den Güter- und Personenverkehr dar. Die jährliche Steigerung der Verkehrsbelastung im Alpenraum führt seit geraumer Zeit an unterschiedlichen Stellen im Alpenraum zu Kapazitätsüberschreitungen und belasten Menschen und Umwelt, ohne dass die Verursacher die entstehenden Kosten und Schäden tragen.

Der Neubau hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr ist nach Art 11 VerkP verboten. Doch auch der Ausbau des inneralpinen Straßenverkehrs stößt im Alpenraum auf Grenzen. Daher fordern wir, dass keine neuen hochrangigen Straßen gebaut werden. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass auch ein Lückenschluss und der Ausbau unter das Verbot von Art 11 Abs 2 VerkP fällt. Bei wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Infrastruktur soll eine Kapazitätserweiterung nur dann zulässig sein, wenn gleichzeitig dafür Sorge getragen wird, dass die Belastung auf die Umwelt und die ansässige Bevölkerung von den Verkehrsauswirkungen entlastet wird. 13

Insbesondere regen wir an, in Bezug auf geplante und zukünftig erforderliche Sanierungen von Straßen die Schwellenwerte des UVP-G 2000¹⁴ herabzusetzen. Außerdem soll es eine

⁹ Vgl Art 3 Abs 1 lit b) VerkP.

¹⁰ Vgl Klimaaktionsplan 2.0: Transport Pathway 4 – Developing the Alps into a model region for shared mobility.

¹¹ Vgl Art 9 VerkP.

¹² Vgl Stellungnahme der Rechtsservicestelle Alpenkonvention vom 20.05.2022 und 12.06.2019, abrufbar unter www.alpenkonventionsrecht.at.

¹³ Siehe Art 11 Abs 2 VerkP.

¹⁴ Vgl Anhang 1 Z 9 UVP-G, <u>BGBl. Nr. 697/1993</u> idgF.

stärkere Abwägung zwischen Alternativen für umweltfreundlichere Varianten geben. Neben der Luegbrücke auf der Brennerautobahn (A13) werden in den kommenden Jahren noch weitere Streckenabschnitte saniert. In Bezug auf die zusätzliche Belastung aufgrund der baubedingt entstehenden Flaschenhälse bedarf es daher dringender Lösungen, die zur Entlastung der Bevölkerung führen. Eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den Nachbarländern Deutschland und Italien wird dabei unverzichtbar sein.

Einsatz zur grenzüberschreitenden Einhaltung und Umsetzung des Verkehrsprotokolls

Der Verkehr im Alpenraum kann aufgrund der zentralen Lage der Alpen und ihrer bedeutender Korridore im transeuropäischen Verkehrsnetz nicht isoliert betrachtet werden. Neben dem inneralpinen Verkehr, der bereits grenzüberschreitenden Charakter hat, gilt der alpenquerende Güter- und Personenverkehr als einer der großen Herausforderungen im Alpenraum. Eine grenzüberschreitende Einhaltung des Verkehrsprotokolls und eine gemeinsame Zusammenarbeit der Alpenstaaten ist aus diesem Grund unerlässlich, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu verringern. Angesichts der aktuellen Entwicklungen, wie den Plänen der Brennerautobahn AG in Südtirol der den massiven Sanierungsplänen der ASFINAG, wird offensichtlich, dass eine gemeinsame grenzüberschreitende Verkehrspolitik iSd Verkehrsprotokolls fehlt.

Die Europäische Union hat neben ihren fünf alpinen Mitgliedstaaten¹⁷ die Alpenkonvention, sowie fünf Durchführungsprotokolle ratifiziert. Darunter auch das Protokoll "Verkehr", welches seit 25.09.2013 in Kraft ist. Das Verkehrsprotokoll als gemischtes Abkommen – ein Abkommen zwischen der Union sowie ihrer Mitgliedstaaten und Drittstaaten – stellt eine internationale Übereinkunft iSd Art 216 AEUV dar. Mit der Ratifikation durch die Union im Jahr 2013 wurde das Verkehrsprotokoll integraler Bestandteil des Unionsrechts und ist somit von den Unionsorganen anzuwenden. Für die fünf alpinen Mitgliedstaaten entstand dadurch eine doppelte Bindungswirkung.¹⁸

Dabei sind die Ziele des Protokolls in anderen Politiken, sowie auch die Auswirkungen anderer Politiken auf den Verkehrsbereich, zu berücksichtigen und zu überprüfen. Ein wesentlicher Bestandteil liegt insbesondere in der internationalen Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Institutionen, um die Auswirkungen des Verkehrs auf Menschen und Umwelt möglichst zu reduzieren und gemeinsame Lösungen zu finden.¹⁹

Erarbeitung einer alpenweit abgestimmten Verkehrsstrategie

Viele mit dem Verkehr verbundene Probleme können nur in Zusammenarbeit der Alpenstaaten gelöst werden. Die Vergangenheit hat leider gezeigt, dass den Vorgaben aus dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention nicht ausreichend Rechnung getragen wurde. Die Überlastung der Alpenkorridore, die sich negativ auf Bevölkerung und Umwelt auswirkt, und der Verkehr als bedeutender beschleunigender Faktor für den Klimawandel verlangen eine grenzüberschreitende Verkehrspolitik, die Rücksicht auf die Belastungsgrenzen der

¹⁵ Vgl K. *Bergmeister*, Der Brennerkorridor – eine europäische Dimension für Mobilität und Nachhaltigkeit in *Laimer*, *Perathoner* (Hrsg): Mobilitäts- und Transportrecht in Europa (2022) 179 ff.

¹⁶ www.autobrennero.it/de/news-media-und-events/pressemitteilungen/grunes-licht-fur-projektfinanzierung-72-milliarden_499_idap/; https://www.tt.com/artikel/30827560/asfinag-warnt-vorchaos-am-brenner-kleine-einhausungen-bei-luegbruecke-geplant (abgerufen am 12.08.2022).

¹⁷ Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien.

¹⁸ Schroeder in Essl, Schmid (Hrsg) Das Protokoll "Verkehr" der Alpenkonvention: Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention – Anwendung und Durchsetzung im Recht der Europäischen Union.

¹⁹ Vgl Art 4, 5 VerkP.

Bevölkerung und Umwelt nimmt. Eine alpenweit abgestimmte Verkehrsstrategie²⁰ hat folgende Punkte zu adressieren:

- Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene
- Ausbau der Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern
- Dekarbonisierung des Verkehrs
- Vereinbarung von erhöhten Mautzuschlägen für stark belastete Alpenkorridore iSd **Eurovignette Directive**

Eine gemeinsame Verkehrsstrategie für die Alpen könnte etwa auf Grundlage der Zusammenarbeit in der Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention und/oder auf Basis der Simplon Alliance erarbeitet werden.

Gemeinsame EU-Verkehrspolitik im Interesse der Alpenbevölkerung

Die sekundärrechtlichen Vorgaben bilden für den Alpentransit die wesentlichsten Grundlagen für verkehrslenkende Maßnahmen. Um den Zielen des Verkehrsprotokolls gerecht zu werden, müssen die EU-Alpenstaaten, die auch unionsrechtlich zur Einhaltung verpflichtet sind, die Ziele des Verkehrsprotokolls auch auf Unionsebene verfolgen. Aus diesem Grund haben diese die Verpflichtung, die Interessen des Alpenraums grenzüberschreitenden und koordinierten Verkehrspolitik auf EU-Ebene zu vertreten. Dies gilt besonders bei der Novellierung einschlägiger Sekundärrechtsakte wie der im Februar 2022 in Kraft getretenen Novelle der Eurovignette Directive²¹. Ziel einer gemeinsamen koordinierten EU-Verkehrspolitik ist die Verringerung des Verkehrsbelastung für die Bevölkerung und den sensiblen Alpenraum.

Zu den aktuellen Aktivitäten auf EU-Ebene, in der die Ziele und Vorgaben des Verkehrsprotokolls mitzuberücksichtigen sind, zählen etwa die Novellierung der Combined Transport Directive, sowie die Überarbeitung des Europäischen Verkehrsnetzes (TEN-T²²).

eines nachhaltigeren grenzüberschreitenden Personen-Ausbau und Güterverkehrs (E-Mobilität, Verkehrsverlagerung)

Der Personenverkehr, insbesondere der Individualverkehr, muss durch ein verbessertes grenzüberschreitendes Angebot auf die Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr verlagert werden. Die Alpenstaaten haben dafür die notwendigen Informationen und Ticketsysteme aufeinander abzustimmen, sowie an alpenweiten Ticketangeboten zu arbeiten. Das Youth Alpine Interrail Ticket und das neue AlpTick-Projekt des CIPRA-Jugendbeirats sind Vorbilder für die Entwicklung entsprechender Angebote.²³

Im Güterverkehr ist die Intermodalität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, sowie auch die Interoperabilität grenzüberschreitend auszubauen, damit der Wahl für das umweltverträglichste Verkehrsmittel keine technischen Hürden entgegenstehen.²⁴ Dazu gilt es besonders die Schieneninfrastruktur alpenweit auszubauen und zu verbessern, um einen möglichst reibungslosen und durchgängigen Personen- und Güterverkehr gewährleisten zu können.

²⁰ Vgl Art 7 VerkP.

²¹ Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge, ABI 69/1 2022.

²² Trans-European Transport Network; VO (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU. ABI L 348/1.

²³ Vgl. https://alpineclimate2050.org/pathways/transport/pathway-4/.

²⁴ Vgl. Art 7 Abs 1 lit a bis c VerkP.

Alpentransitbörse

Die für den Alpenraum verträglichen Kapazitätsgrenzen im Straßenverkehr werden jährlich überschritten. Die Kapazitäten können und dürfen nicht weiter ausgebaut werden. Langfristig betrachtet muss es zu einer Verringerung des Straßenverkehrsaufkommens im Alpenraum kommen. Als eines der Instrumente mit dem größten Potenzial zur Reduktion des Alpentransits zählt die sogenannte Alpentransitbörse²⁵. Im Kern soll damit die Anzahl der jährlichen Alpenüberquerungen im Güterverkehr auf eine absolute Zahl beschränkt werden. Diese Alpenüberquerungsrechte werden sodann über eine Börse an die Speditionen und Frächter versteigert. Damit wird die Zahl der möglichen Alpenüberquerungen im Güterverkehr pro Jahr reguliert.

Auch im Klimaaktionsplan 2.0., der im Rahmen der Alpenkonferenz im Dezember 2021 von den Umweltminister:innen angenommen wurde, wird die Umsetzung der Alpentransitbörse bis zum Jahr 2035 vorgesehen. ²⁶ Eine Umsetzung wird nur unter Einbeziehung des Unionsrechts realisierbar sein. Der European Green Deal und das Fit-for-55-Packet der EU bieten die Chance, dies auf Unionsebene zur Umsetzung zu bringen. Besonders die Vertragsparteien der Alpenkonvention sind aufgefordert, die Umsetzung der Alpentransitbörse gemeinsam auf Unionsebene einzufordern und zu unterstützen.

CIPRA Österreich September 2022

Mit Unterstützung von Bund und Europäischer Union

Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie





²⁵ www.alpeninitiative.ch/themen/alpentransitboerse (abgerufen am 25.08.2022).

²⁶ https://alpineclimate2050.org/pathways/transport/pathway-1 (abgerufen am 25.08.2022).