

Grundsätzliche Forderungen der CIPRA zur Verbesserung der Verkehrssituation im Alpenraum

Neben den Verbesserungen bei der Eurovignette Directive (Eurocharging) sieht CIPRA weiteren Handlungsbedarf im Sektor Verkehr zum Schutz der Bevölkerung und für eine nachhaltige Entwicklung des Alpenraumes.

- **Das Verkehrsaufkommen im Alpen transit muss grundsätzlich reduziert, besser gesteuert und auf umweltfreundlichere Transportwege verlagert werden.**
 - **Auf den Bau neuer hochrangiger Alpen transitstrassen¹ ist zu verzichten.**
 - **Das Straßenverkehrsaufkommen auf den Transitstrecken muss reguliert und reduziert werden.**
 - **Im Güter transit sind für jeden Alpenübergang maximal zulässige Mengen an LKW-Fahrten² pro Jahr zu definieren. Ein Handel dieser Kontingente ist zu prüfen (Alpen transitbörse).**
 - Überlastungen von Transitstrecken müssen im Speziellen im Straßentransit durch eine Best-Wege-Strategie³ vermieden werden.
 - Nicht notwendige Transporte (z.B. Leerfahrten) sind zu vermeiden.
 - Die Nationalstaaten sind gefordert, mit entsprechender Infrastruktur (Verladebahnhöfe, Zulaufstrecken, Ausbau bestehender Verbindungen, etc.) ein gesamteuropäisch effizientes Güterverkehrsnetz auf der Schiene zu ermöglichen.
 - Gefahrgüter sind auf der Schiene zu transportieren.

¹ Gemäss Art. 11, Abs. 1 des [Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention](#): «Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.» Dabei gelten gemäss Art. 2/Begriffsbestimmungen als alpenquerender Verkehr der «Verkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Alpenraumes»; als hochrangige Strassen gelten «alle Autobahnen und mehrbahnige, kreuzungsfreie oder in der Verkehrswirkung ähnliche Strassen».

² Es ist näher zu untersuchen, ob die sinnvollste Regulierungsgrösse LKW-Fahrten oder Nettotonnen sein müssen, da daraus u.a. unterschiedliche Lenkungswirkungen entstehen.

³ Bestwegstrategie = kürzester Weg = Vermeidung von Umwegfahrten aus Kostengründen. Damit auch Vermeidung unnötiger CO₂-, Lärm- und Schadstoff-Emissionen.



- Der Güterverkehr darf nicht zu einer weiteren Belastung (Schallemissionen) der Bevölkerung führen. Insbesondere in den engen Alpentälern, wo sich durch die Topografie der Schall sehr weit ausbreiten kann, darf im Speziellen bei der Bahn nur modernstes, schallarmes Rollmaterial eingesetzt werden.

- **Die CO₂-Emissionen im ganzen alpinen Transitverkehr (Schiene und Straße) müssen auf null (0) reduziert werden**, um im Rahmen der gesamteuropäischen Bemühungen bis 2050 die Klimaneutralität⁴ zu erreichen.

- **Die Einhaltung von EU-Grenzwerten (NO_x, Feinstaub, Lärm etc.)** auf den Transitstrecken sowie in den Ballungsräumen der Alpen muss unter allen Umständen gewährleistet sein.

- Im Perimeter der Alpenkonvention ist die **Höchstgeschwindigkeit zu limitieren**, auf 100 km/h auf Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen und mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung, ansonsten 80 km/h.

- Im Perimeter der Alpenkonvention ist ein **generelles LKW-Überholverbot zu erlassen**, geltend für LKW auf Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen und nur zwei Fahrstreifen je Richtung.

ks-sw-ar-20-04-20

⁴ A Clean Planet for all - European strategic long-term vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy / Bruxelles, 28.11.2018 / Art. 2.: The aim of this long-term strategy is to confirm Europe's commitment to lead in global climate action and to present a vision that can lead to achieving net-zero greenhouse gas emissions by 2050 through a socially-fair transition in a cost-efficient manner. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0773>)