



Offener Brief an den Kommissar Apostolos Tzitzikostas und die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der Alpenstaaten

Schaan, Liechtenstein, 8. Oktober 2025

Beibehaltung der Tiroler Güterverkehrskontrollen am Brenner – für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement im Alpenraum!

Die unterzeichnenden Organisationen rufen zusammen mit der internationalen Alpenschutzkommission CIPRA Kommissar Apostolos Tzitzikostas und die Verkehrsministerinnen und -minister der acht Alpenstaaten dazu auf, entschlossen Massnahmen gegen die zunehmende Verkehrsbelastung im Alpenraum zu ergreifen. Dabei müssen die besonderen geografischen und ökologischen Rahmenbedingungen der Alpen zwingend berücksichtigt werden: Der Alpenraum steht hinsichtlich klimatischer Bedrohungslage, ausgeprägter Bevölkerungsballung in den Haupttälern und erhöhter Luftbelastung durch die gebirgige Topographie schon jetzt unter Druck. Vor diesem Hintergrund ist der aktuelle Rechtsstreit zwischen Italien und Österreich vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) von grundlegender Bedeutung.

2024 hat Italien gegen die Massnahmen Tirols zur Regulierung des alpenquerenden Güterverkehrs Klage eingereicht. Die 2026 anstehende Entscheidung des EuGH wird unweigerlich eine Vorbildwirkung für andere Alpenstrassenrouten haben. Sie darf kein Präzedenzfall für den Abbau der bestehenden, erst nach Jahren der Auseinandersetzung erreichten Errungenschaften eines mensch- und umweltgerechten Verkehrsmanagements werden.

Es ist unabdingbar, im Sinne der Alpenkonvention, für die Bewohnerinnen und Bewohner wie auch ihre Gäste, für Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume die Belastungen auf ein erträgliches Maß zu senken.¹ Denn im ganzen Alpenraum ist die Luftqualität in Bezug auf die Feinstaubkonzentration so schlecht, dass die WHO-Grenzwerte überschritten werden.²

Um zu einer mensch- und naturverträglichen Verkehrsbelastung zu gelangen, ist eine abgestimmte Verkehrspolitik zu forcieren, die umwelt- und ressourcenschonende

¹ Siehe etwa Art. 3, 7, 14 Verkehrsprotokoll, Art 4 Naturschutzprotokoll, Art 13 Tourismusprotokoll

² Siehe 8. Alpenzustandsbericht (Seiten 44, 63, 67): «Laut der WHO sind Dieselabgase als krebserregend eingestuft. Darüber hinaus trägt der Straßenverkehr von Fahrzeugen durch Fein- und Grobstaub bei, der durch Bremsen- und Reifenabrieb und durch die Wiederaufwirbelung von Straßenstaub freigesetzt wird.»



Verkehrsträger fördert und die Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme steigert und die Verkehrsmengen gemäss den völkerrechtlichen Vereinbarungen des Verkehrsprotokolls³ der Alpenkonvention reduziert.

Verkehrslenkung als zentrales Instrument

Die Klage Italiens gegen Österreich zielt jedoch darauf ab, die in Tirol bestehenden Lenkungsmaßnahmen wegen der vermuteten Verletzung des unionsrechtlich gewährleisteten Grundsatzes des freien Warenverkehrs aufzuheben. Sinnvolle und zielführende verkehrslenkende Instrumente für den Schwerverkehr wie das Nacht⁴- und Wochenendfahrverbot⁵, das sektorale Fahrverbot⁶ sowie das Winterfahrverbot⁷ und die Kontingentierung der LKW auf der Brennerautobahn A12⁸ sollen gestrichen werden. Diese Maßnahmen Österreichs sind essenziell, um klima- und umweltschädlichen sowie ineffizienten Umwegverkehr zumindest teilweise einzudämmen. Sie dienen dem Schutz der Gesundheit und des Lebens von Mensch und Natur.

Eine Aufhebung der Lenkungsmaßnahmen durch den EuGH zu Gunsten eines unbeschränkten Warenverkehrs in Europa hätte untragbare Auswirkungen auf die Regionen an der Brennerachse und eine weitreichende Signalwirkung für die alpenquerenden Straßenrouten auf allen Alpentransitstrecken. Alle diese Korridore sind, wie der Brenner-Korridor, Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).

Die unterzeichnenden Organisationen warnen eindringlich: Sollte der EuGH die Tiroler Massnahmen kippen, droht ein Dominoeffekt. Schutzmassnahmen für Mensch und Umwelt auf anderen Alpentransitrouten könnten ebenfalls aufgehoben oder künftig gar nicht mehr erlassen werden. Der Güterverkehr auf der Straße würde damit Priorität erhalten und umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Schiene benachteiligen.

³ Art. 1 Abs 1 lit a Verkehrsprotokoll lautet: «Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die a) Belastungen und Risiken im Bereich des inneren und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen, sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize»; vergleiche dazu auch Art. 7, Art. 10 Abs 1 lit c) Verkehrsprotokoll.

⁴ Nachfahrverbot: Verbot für LKW mit über 7,5 t Gesamtgewicht, zwischen 1. Mai und 31. Oktober: werktags von 22 bis 5 Uhr, an Sonn- und Feiertagen 23 bis 5 Uhr und im Zeitraum 1. November bis 30. April: werktags zwischen 20 bis 5 Uhr, an Sonn- und Feiertagen 23 bis 5 Uhr.

⁵ Wochenendfahrverbot: Fahrverbot für Schwerverkehr ab mehr als 3,5t an Samstagen von 15 bis 24 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 0 bis 22 Uhr.

⁶ Sektorales Fahrverbot: Verbot des Transports bestimmter Güter mit Schwerfahrzeugen auf der A12 zwischen Langkampfen und Ampass.

⁷ Winterfahrverbot: Im Winter gilt in Tirol ergänzend zum Wochenendfahrverbot ein Fahrverbot für Schwerfahrzeuge an Samstagen von 7 bis 15 Uhr.

⁸ Im Sinne einer Kontingentierung des Fliessverkehrs wird an bestimmten Tagen die Auffahrt auf die A12 auf 300 LKW pro Stunde beschränkt.



Für eine Verkehrsentlastung im Alpenraum zum Schutz von Mensch und Natur sehen die unterzeichnenden Organisationen folgenden dringenden Handlungsbedarf:⁹

GEMEINSAME ZIELE

- **Klimaneutralität bis 2050:** Die CO₂-Emissionen des gesamten alpenquerenden Verkehrs (Schiene und Strasse) müssen auf null reduziert werden, um im Rahmen europaweiter Bemühungen bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen.
- **Gemeinsame Verkehrspolitik im Alpenraum:** Darüber hinaus werden die Europäische Union und die Regierungen der Alpenländer zur Erarbeitung einer gemeinsamen, alpenweiten Verkehrspolitik im Sinne der Alpenkonvention und des Simplon Allianz Aktionsplanes¹⁰ aufgerufen, die eine Eindämmung des Ausweichverkehrs und eine effektive Verkehrsverlagerung auf die Schiene beschleunigen sowie ein Kapazitätsmanagement auf den Alpentransitrouten ermöglicht.
- **Gesundheit und Lebensqualität sichern:** Die Lärm- und Feinstaubbelastung durch den Schienen- und Strassenverkehr sind erheblich zu reduzieren. Die Einhaltung der EU- und WHO-Grenzwerte (NO_x, Feinstaub, Lärm usw.) auf Transitstrecken und in alpinen Siedlungsgebieten muss unter allen Umständen gewährleistet sein - zum Schutz sowohl der Durchreisenden als auch der in den Alpen lebenden Bevölkerung.

EINFÜHRUNG PANALPINER STEUERUNGSTRUMENTE

Statt einer vollständigen Öffnung für den Strassengüterverkehr braucht es auf den Alpentransitrouten – etwa am Brenner-Korridor – dringend zusätzliche Massnahmen, um den stetig zunehmenden Verkehr von Personen- und Lastwagen wirksam zu begrenzen. Es liegen bereits ausreichend erprobte und umsetzbare Konzepte vor, um echte Lösungen zu erreichen: Alpentransitbörse: Eine marktwirtschaftlich konzipierte Versteigerung der LKW-Slots auf allen Alpentransitachsen führt zu einer ausgewogenen Verteilung der Verkehrsmengen in Übereinstimmung mit den vorhandenen Kapazitäten. So können sogar Strassen- und Schienenkapazitäten kombiniert bewirtschaftet werden.

Die Einführung einer Alpentransitbörse soll eine einheitliche und verursachergerechte Kostenanpassung zwischen den verschiedenen alpenquerenden Routen ermöglichen und dadurch streckenbedingte Umwegfahrten, die bisher durch unterschiedliche Mautsysteme und Preisniveaus begünstigt wurden, wirksam reduzieren. Von grundsätzlicher Bedeutung ist, dass es nicht zur Maximierung der möglichen Überquerungen kommt, sondern eine Kontingentierung festgelegt wird, die den Belastungsgrenzen der betroffenen Regionen Rechnung trägt.

⁹ Siehe die umfassende Transport- und Mobilitätsposition der CIPRA: www.cipra.org/de/position/verkehr-mobilitaet

¹⁰ www.are.admin.ch/are/de/home/internationale-zusammenarbeit/alpenkonvention/simplon-allianz.html



VERSTÄRKUNG BESTEHENDER VERKEHRSPOLITISCHER RAHMENBEDINGUNGEN

Neben den Steuerungsinstrumenten sollten für die konsequente Verlagerung des Güterverkehrs folgende Massnahmen gestärkt werden:

- Dynamische Erhöhung der Strassenmaut für Lastwagen und Lieferwagen, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Strasse und Schiene herzustellen und die externen Kosten (Luftverschmutzung, Lärm, Infrastruktur) verursachergerecht anzulasten.
- Verstärkte Kontrollen des Strassengüterverkehrs, um das Sicherheitsniveau auf der Strasse zu erhöhen und den Einhalt der Arbeitsbedingungen für Chauffeure zu verbessern.
- Harmonisierung der grenzüberschreitenden Betriebs- und Zulassungsregeln, um den Schienengüterverkehr zuverlässiger und schneller zu machen.
- Modernisierung des Schienennetzes, um Kapazitäten auszubauen und Engpässe zu beseitigen. Kein Ausbau der Strassenkapazitäten.
- Effektive Operationalisierung des Brenner-Basis-Tunnel für den Güterverkehr inkl. der Errichtung der notwendigen Zulaufstrecken und Terminals.
- Abschaffung der Subventionierung von Diesel.

Nur mit einer starken Schiene kann der Verkehr wirksam verlagert, der Transitverkehr klimaverträglich gestaltet und die Lebensqualität der alpinen Bevölkerung geschützt werden.

Die Beibehaltung der Güterverkehrskontrollen am Brenner sowie die Umsetzung eines nachhaltigen Strassen- und Schienenverkehrsmanagements auf den Alpen-Transitstrecken sind entscheidend, um einen umwelt- und klimafreundlichen Transit zu gewährleisten und zugleich Mensch und Natur zu schützen!

Uwe Roth
Präsident CIPRA International