

Vorschlag der CIPRA zum Verkehrs-Protokoll der Alpenkonvention -

Im CIPRA-INFO Nr. 41 (Mai 1996) wurde folgender Text veröffentlicht:

Nachdem sich die Signatare der Alpenkonvention bisher in den seit mehr als fünf Jahren andauernden Verhandlungen nicht auf einen konsensfähigen Text für das Verkehrs-Protokoll haben einigen können, legt die CIPRA hier nun unter weitgehender Abstützung auf die bisher verhandelten Texte (Referenzentwurf: 26.4.1995 mit den jüngsten Vorschlägen vom Februar 1996 zum Handlungsbedarf im Verkehr) einen eigenen Entwurf für ein Verkehrs-Protokoll vor.

Die kursiv gedruckten Passagen sind dabei die Textstellen, wo der CIPRA-Vorschlag inhaltlich von den bisher diskutierten Formulierungen abweicht.

Auf eine durchaus wünschenswerte komplette Neu-Redaktion hat die CIPRA mit Hinblick auf das Ziel der Minister, im Sommer eine Einigung zu erzielen, verzichtet.

Präambel

Kapitel 1: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1: Ziele

Artikel 2: Berücksichtigung der Ziele in den anderen Politiken

Artikel 3: Grundverpflichtungen

Artikel 4: Beteiligung der Gebietskörperschaften

Artikel 5: Internationale Zusammenarbeit

Kapitel 2: Spezifische Massnahmen

Artikel 6: Verkehrsträger - übergreifender Handlungsbedarf

Artikel 7: Handlungsbedarf in den Bereichen Schienen - und öffentlicher Verkehr

Artikel 8: Handlungsbedarf im Strassenverkehr

Artikel 9: Handlungsbedarf im Luftverkehr

Artikel 10: Handlungsbedarf im Bereich der touristischen Anlagen

Präambel

In Erfüllung ihres Auftrages aufgrund des Übereinkommens vom 7. November 1991 zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), eine ganzheitliche Politik zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung des Alpenraums sicherzustellen,

- in Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäss Artikel 2 Absätze 2 und 3 der Alpenkonvention,

- im Bewusstsein, dass die Alpen Lebens- und Wirtschaftsraum der ansässigen Bevölkerung sind,

- im Bewusstsein, dass die ansässige Bevölkerung in der Lage sein muss, ihre gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung selbst zu gestalten und im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung daran mitzuwirken,

- im Bewusstsein, dass im Gefolge der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahrzehnte der *Strassen- und Luftverkehr* enorm zugenommen hat und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen infolge des WTO, des europäischen Binnenmarktes und des EWR sowie der mittelosteuropäischen Entwicklung ohne geeignete Massnahmen verstärkt zunehmen werden,

- im Bewusstsein, dass auch im Alpenraum eine starke individuelle Motorisierung *gefördert worden ist*,
- im Bewusstsein, dass die daraus zu erwartenden verkehrsbedingten Umweltbelastungen wachsende ökologische *und gesundheitliche* Probleme schaffen, die ein gemeinsames Vorgehen erforderlich machen,
- *im Bewusstsein, dass die Besonderheiten des Berggebietes hinsichtlich der Raumknappheit und der Ausbreitung und Wirkungsverstärkung aller Arten von Emissionen besondere Massnahmen und Normen bei der Errichtung und beim Betrieb von Verkehrs-Infrastrukturen erfordern*,
- im Bewusstsein, dass eine umfassende Informationsarbeit erforderlich ist, die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Umwelt sichtbar zu machen, damit auch auf diese Weise die Einsicht in die Notwendigkeit einer Verminderung der Umweltbelastungen aus dem Verkehr wächst,
- im Bewusstsein, dass der Alpenraum für das Zusammenleben der Menschen und zur Erhaltung der wirtschaftlichen Leistungskraft verkehrsmässig dennoch ausreichend *erschlossen sein muss und durch ihn zum Teil stark frequentierte Verkehrswege führen*,
- im Bewusstsein, dass raumplanerische Entscheidungen von grösster Bedeutung für die Verkehrsentwicklung sind,
- im Bestreben, mit dem Verkehrssystem einen entscheidenden Beitrag zur Lebensqualität und zum qualitativen Wachstum zu leisten und demzufolge
 - die Verkehrsentwicklung in umweltschonender Weise zu gestalten,
 - den Aus- und den Neubau von Verkehrs-Infrastrukturen besser zu koordinieren und dabei die Anforderungen des Natur- und Umweltschutzes verstärkt zu berücksichtigen,
 - den kombinierten Verkehr sowie durchgehende Transportketten zu fördern, *damit die vorhandenen Kapazitäten für den Gütertransport auf Bahnen und Wasserwegen vollständig ausgeschöpft werden*,
 - den Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems *mit Priorität* voranzutreiben,
 - die Auswirkungen des Verkehrs *auf Menschen, Tiere und Pflanzen zu auf ein nicht schädliches Mass zu senken*,
 - marktkonforme Massnahmen *durchzusetzen*, um dabei für jeden Verkehrsträger unter anderem zu einer verursachergerechten Anlastung der Wege- und externen Kosten zu gelangen;
- in der Überzeugung, dass wirtschaftliche Interessen mit den ökologischen Erfordernissen in Einklang gebracht werden müssen,
- in der Überzeugung, dass bestimmte Probleme nur grenzüberschreitend gelöst werden können und gemeinsame Massnahmen der Alpenländer erforderlich machen,
- in Kenntnisnahme des im Rahmen des Beitrittsvertrages von Österreich zur EU abgeschlossenen Transitabkommens, des Transitabkommens zwischen der EG und der Schweiz und des Transportabkommens zwischen der EG und Slowenien sowie des EWR-Vertrages
sind die Vertragsparteien wie folgt übereingekommen:

Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 Ziele

Dieses Protokoll verfolgt die Ziele, die Belastungen und die Risiken im Bereich des inneralpinen und des alpenquerenden Verkehrs sind auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen nicht schädlich ist.

Artikel 2 Berücksichtigung der Ziele in den anderen Politiken

Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ziele dieses Protokolls in ihren anderen Politiken, einschliesslich der grenzüberschreitenden Abstimmung der Massnahmen, zu berücksichtigen.

Artikel 3 Grundverpflichtungen

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, um die Ziele dieses Protokolls zu erreichen, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene. Dies geschieht vor allem durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen, Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität.

(2) Unter Vorbehalt des geltenden internationalen Rechts und der Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft können die Vertragsparteien aus bestimmten, vor allem lokalen Gründen, Massnahmen oder strengere als in diesem Protokoll vorgesehenen Regelungen zum Schutz des Alpenraums treffen. Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen vorherigen Konsultation.

Artikel 4 Beteiligung der Gebietskörperschaften

(Standardartikel gemäss den anderen Protokollen)

Artikel 5 Internationale Zusammenarbeit

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, Hindernisse der internationalen Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften des Alpenraums zu beseitigen und die Lösung gemeinsamer Probleme auf der am besten geeigneten Ebene zu fördern.

(2) Die Vertragsparteien unterstützen eine verstärkte internationale Zusammenarbeit zwischen den jeweils zuständigen Institutionen. In den Grenzräumen wirkt diese Zusammenarbeit vor allem auf die Abstimmung der regionalen Verkehrsbedürfnisse hin.

(3) Wenn die Festlegung von Massnahmen in der nationalen oder internationalen Zuständigkeit liegt, sind den Gebietskörperschaften Möglichkeiten einzuräumen, die Interessen der Bevölkerung wirksam darzulegen.

Kapitel 2 Spezifische Massnahmen

Artikel 6 Verkehrsträger - übergreifender Handlungsbedarf

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei *allen Neubauten und Ausbauten von Verkehrs-Infrastrukturen, die grenzüberschreitende Auswirkungen haben oder haben können*, verkehrsträgerübergreifend Zweckmässigkeitsprüfungen und Risikoanalysen im Rahmen der

nationalen Rechtsvorschriften vorzunehmen, die die verkehrspolitische Notwendigkeit, die Umweltverträglichkeit, die räumlichen Auswirkungen und die wirtschaftliche *Zweckmässigkeit* beurteilen und bei der Verwirklichung berücksichtigen. Die Risikoanalysen sind auch auf die Problematik der Transporte von gefährlichen Gütern auszudehnen.

(2) Die Erhaltung *einer lebenswerten und gesunden Umwelt, die Erhaltung der Biodiversität* und die Endlichkeit der Ressourcen verlangen *eine Senkung der Verkehrsbelastungen auf ein unvermeidbares Mass* und eine rationellere, sicherere und umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs. Die Vertragsparteien ergreifen daher *die erforderlichen Massnahmen, um insbesondere den nicht notwendigen Verkehr zu vermeiden, den Transportaufwand zu verringern und alpenquerende Gütertransporte vollständig auf die Schiene zu verlagern*. Auch der konventionelle Wagenladungsverkehr ist technologisch und organisatorisch zu verbessern.

(3) Die Vertragsparteien ergreifen *strukturpolitische Massnahmen, die darauf abzielen, auch in schwach besiedelten und abgelegenen Regionen eine möglichst weitgehende Reduktion des motorgetriebenen Individualverkehrs herbeizuführen*.

(4) Die Vertragsparteien *verpflichten sich Massnahmen zu ergreifen*, um den Verkehrsträgern in Übereinstimmung mit dem Verursacherprinzip *innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Protokolls* die Wegekosten und *innerhalb von fünf Jahren* alle externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten, anzurechnen.

(5) Um die übergreifende Verkehrspolitik im Alpenraum besser zu koordinieren, sind Treffen der Verkehrsminister sowie die gemeinsame Analyse der Verkehrsentwicklung und die gegenseitige Konsultation vor wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen unter Beachtung der Notwendigkeit einer abgestimmten Raumordnungspolitik unerlässlich. *Sind bei verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Entscheidungen, die einen Konsens erfordern, alle Möglichkeiten der Konsensfindung ohne Erfolg ausgeschöpft worden, verpflichten sich die Vertragsparteien zur Anwendung des Streitregelungsverfahrens gemäss Artikel 15 der Konvention von Espoo*.

Artikel 7 Handlungsbedarf in den Bereichen Schienen- und öffentlicher Verkehr

(1) Die Vertragsparteien *ergreifen Massnahmen zur Modernisierung, Erneuerung, Ausbau und erforderlichenfalls Neubau* der Bahn-Infrastrukturen, *sowie zur Verbesserung der rechtlichen, technischen, organisatorischen, logistischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen*, die es ermöglichen, die in der Alpenkonvention in Art. 2 Absatz 2 lit. j festgelegten Ziele zu erreichen. Im Hinblick auf die Akzeptanz dieser Projekte durch die Bevölkerung ist dem Immissionschutz eine besondere Bedeutung einzuräumen.

(2) Ebenso unerlässlich ist die Entwicklung des kombinierten Verkehrs für den inneralpinen und den alpenquerenden Güterverkehr. Die Vertragsparteien verpflichten sich, darauf hinzuwirken, dass die Bahnen sich organisatorisch vermehrt auf den kombinierten Verkehr ausrichten, Terminals erstellt und die Vor- und Nachläufe verbessert werden, damit der Wechsel von der Strasse auf Schiene/Schiffahrt möglichst nahe an Quelle der Güter und in umgekehrter Richtung möglichst zielnah erfolgt.

(3) Die Vertragsparteien kommen überein, auf neuen Eisenbahn-Alpentransversalen den Fernverkehr zu favorisieren, dabei aber auch sinnvolle Synergien mit dem Regionalverkehr anzustreben.

(4) *Die Vertragsparteien verpflichten sich*, im Alpenraum ein effizientes und umweltgerechtes öffentliches Verkehrssystem zu realisieren. Dieses hat insbesondere der Aufrechterhaltung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur und der *Verbindung* zwischen ländlichen und städtischen Regionen zu dienen. In ökologisch sensiblen Gebieten sind vor allem zur Erschliessung

touristischer Ziele spezielle Angebote im öffentlichen Verkehr zu entwickeln. *Spezielle Angebote sind auch für die Anreise der Touristen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu schaffen.*

(5) Die Vertragsparteien verpflichten sich, auf Hochgeschwindigkeitsstrecken im Alpenraum aus Gründen des Lärmschutzes und des Landschaftsschutzes zu verzichten.

(6) Die Vertragsparteien verpflichten sich dazu, im alpenquerenden Schienengüterverkehr innerhalb von acht Jahren nach Inkrafttreten dieses Protokolls nur noch lärmemissionsarme Fahrwerke einzusetzen.

Artikel 8 Handlungsbedarf im Strassenverkehr

Im Hinblick auf die Zielsetzungen der Alpenkonvention, *die Verkehrsbelastungen zu senken und den Verkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern, verpflichten sich die Vertragsparteien, im Alpenraum grundsätzlich keine neuen, hochrangigen Strassen mehr zu bauen.*

(1) Ausnahmen von diesem Grundsatz sind nur gestattet, wenn

- dieses Strassenprojekt den in der Alpenkonvention in Artikel 2 Absatz 2 lit. j festgesetzten Zielsetzungen entspricht und die in Artikel 2 Absatz 2 lit. c und d festgesetzten Zielsetzungen berücksichtigt;
- die Bedürfnisse im Zusammenhang mit dem Güter- und Personenverkehr nicht umweltverträglich und wirtschaftlich durch eine bessere Auslastung bereits existierender Strassen- und Bahnverbindungen, durch die *Modernisierung und* Erweiterung der Eisenbahninfrastrukturen sowie durch die Entwicklung des kombinierten Verkehrs bzw. des Schiffsverkehrs erreicht werden können, wobei auf die Bestimmungen des Artikel 6 Absatz 4 Bedacht zu nehmen ist;
- ein positives Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne von Art. 6 Absatz 1 vorliegt;
- *unter allen Vertragsparteien, auf die sich ein Strassenprojekt auswirkt oder auswirken kann, ein Konsens erzielt worden ist.*

(2) Die Bestimmungen von Absatz 1 gelten nicht für Vorhaben, die bis zum 1. Januar 1996 in international rechtsverbindlichen Verträgen zwischen allen betroffenen Staaten festgelegt worden sind. Bei allen diesen Strassenbauten sind jedoch flankierende Massnahmen zu ergreifen, die der Verwirklichung der Ziele der Alpenkonvention, insbesondere zum Schutz des Menschen, der Tiere, Pflanzen und ihrer Lebensräume, weitestgehend Rechnung tragen.

(3) Bei allen grösseren Strassenprojekten sind Umweltverträglichkeitsprüfungen im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung obligatorisch. Zudem sind bei Bedarf bauliche und betriebliche Massnahmen zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Immissionsschutz vor Abgas- und Lärmbelastung, Landschaftsschutz) vorzunehmen.

Artikel 9 Handlungsbedarf im Luftverkehr

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Umweltbelastungen des Flugverkehrs einschliesslich des Fluglärms, zu senken und in ökologisch besonders sensiblen Gebieten zu vermeiden. Grundlegende Neu- und Ausbauten für den Luftverkehr sind im Alpenraum nur in Ausnahmefällen zu genehmigen. Priorität haben verbesserte öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen den alpennahen Flughäfen und dem Alpenraum.

- (2) Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Einrichtung von Flugruhezonen, über denen nur Rettungs- und Notversorgungsflüge sowie Transitflüge in grosser Höhe erlaubt sind.
- (3) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei den Rettungsdiensten und der Notversorgung aus der Luft.

Artikel 10 Handlungsbedarf im Bereich der touristischen Anlagen

- (1) Die weitere Erschliessung durch touristische Anlagen (*Aufstiegsanlagen, Beherbergungsanlagen, Sportflächen, Sportstätten, Freizeitanlagen, etc.*) ist unter dem Gesichtspunkt des Umwelt- und des Naturschutzes und der Raumplanung auf ihre verkehrlichen Auswirkungen zu überprüfen.
- (2) Die Vertragsparteien *fördern* die Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen sowie die Einrichtung autofreier Tourismusorte und Massnahmen zur autofreien Anreise der Urlaubsgäste.

Bei den Kapiteln 3-5 mit den Artikeln 11 bis 18 handelt es sich um Standardformulierungen entsprechend den anderen Protokollen der Alpenkonvention.