

WEGE ZU EINER NEUEN NACHHALTIGEN MOBILITÄTSKULTUR

Standpunkt der CIPRA zur Mobilität von Personen und Gütern in den Alpen

FORDERUNGEN DER CIPRA

Die nachhaltige Verkehrsgestaltung ist eine gemeinsame Herausforderung für alle Alpenländer. Sie erfordert einen gemeinsamen Ansatz zur Entscheidungsfindung, um die Verkehrsströme auf alle Länder zu verteilen und die Auswirkungen von Investitionsprioritäten auf die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrspolitik auf Alpenebene zu berücksichtigen. In vielen Fällen gibt es einen klaren Widerspruch zwischen allgemeinen Strategien für nachhaltige Entwicklung und Klimaschutz auf der einen Seite und verkehrspolitischen Entscheidungen auf der anderen Seite. Viele verschiedene Akteure sind an der Mobilitätsentwicklung in den Alpen beteiligt: Politik, Verwaltung, Unternehmen und Zivilgesellschaft müssen den Dialog untereinander verbessern und stärker zusammenarbeiten, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs in den Alpen zu reduzieren.

An die EU, die Alpenländer, Regionen und Gemeinden werden folgende Forderungen gerichtet. In einigen Fällen werden auch weitere Akteure wie Tourismus- und Verkehrsunternehmen zum Handeln aufgefordert.

Die CIPRA fordert die Einführung des Konzepts der Verkehrsvermeidung (Suffizienz) in der Verkehrsplanung, d.h. anhand gemeinsamer Kriterien zur Gewährleistung einer hohen Lebensqualität muss der Verkehrsbedarf bestimmt und an die Verkehrskapazitäten der Alpenregionen angepasst werden.

Die CIPRA fordert sinnvolle Schritte in Richtung einer neuen und nachhaltigeren Mobilitätskultur durch:

- Schärfung des Bewusstseins für die negativen Auswirkungen des Verkehrs, wie Luftverschmutzung und deren Folgen für die Gesundheit;
- Anregung und Förderung von attraktiven Alternativen sanfter Mobilität zur Reduzierung des individuellen Pkw-basierten Verkehrs;
- Unterstützung einer umweltfreundlichen Mobilität auch in Randgebieten, unter anderem durch eine integrierte und weitsichtige Raum- und Verkehrsplanung sowie integrierte Mobilitätssysteme;
- Stärkung der regionalen Wertschöpfungsketten und lokalen Dienstleistungsangebote in den Alpen, um die von Personen und Gütern zurückgelegten Entfernungen zu verringern;
- bessere Nutzung des Potenzials neuer Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT), um einerseits den Verkehr zu reduzieren und andererseits die Attraktivität entlegener Regionen für Unternehmen insbesondere im Dienstleistungssektor zu erhöhen. Das bedeutet, dass die digitale Kluft verringert und die Unternehmen zur Nutzung dieser IKT-Lösungen für Niederlassungen und Geschäftstätigkeiten in abgelegenen Alpentälern



animiert werden müssen. Parallel dazu müssen ressourceneffiziente IKT entwickelt werden.

- Stärkung des Bewusstseins dafür, dass die Ersetzung fossiler Brennstoffe durch Strom oder Brennstoffe aus erneuerbaren Energien zwar gewisse Chancen bietet, aber bei weitem nicht ausreicht, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs in bedeutender und verantwortungsvoller Weise zu minimieren. Für alle Formen des unvermeidbaren Individual- und Gewerbeverkehrs sollten während des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge, d.h. von der Herstellung bis zur Entsorgung, die effizientesten Technologien zum Einsatz kommen.

Die CIPRA fordert integrierte Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs in den Alpen auf öffentliche Verkehrsmittel (vor allem auf die Schiene):

- Eine solche Verkehrsverlagerung erfordert klare, langfristige politische und rechtliche Rahmenbedingungen. Die CIPRA fordert vor allem die Umsetzung der bestehenden Bestimmungen und Aktionspläne für Luftqualität und Lärmschutz. Des Weiteren fordert die CIPRA die Einführung einer Alpen transitbörse als ein Instrument, das die Verkehrsverlagerung im Rahmen der vorhandenen Schieneninfrastruktur erleichtern würde.
- Ein fairer Wettbewerb und eine Steuerung im Rahmen der Kostenwahrheit sind Voraussetzung für den Vergleich verschiedener Verkehrsmittel und die verstärkte Nutzung von schienengebundenen Verkehrsmitteln als Alternative zum Flug- und Pkw-Verkehr durch Urlauber und Einheimische in den Alpen.
- Auch Infrastrukturprojekten, einschliesslich Schieneninfrastrukturen, sollten reale Kostenkalkulationen zugrunde liegen. Wenn zusätzliche Schienenkapazitäten erforderlich sind, sollte vorrangig die bestehende Infrastruktur verbessert und ausgebaut werden.
- Der öffentliche Verkehr muss als wichtige Dienstleistung aufrechterhalten werden. In Zeiten, in denen öffentliche Ausgaben gekürzt werden, sind Lösungen für eine effektive, innovative und kosteneffiziente Gestaltung des öffentlichen Verkehrs gefragt, anstatt Verkehrsangebote zu reduzieren oder ganz zu streichen.
- Die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots und insbesondere des Bahnverkehrs sollte verbessert werden, um Reisende zu ermutigen, auf den privaten Pkw oder das Flugzeug für kurze Distanzen zu verzichten und für ihre Reisen durch die Alpen und die Mobilität vor Ort öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.
- Mehrere neue Fernstrassen (vor allem Gotthard-, Fréjus-, Tenda-, Feldkirch- und Karawankentunnel, aber auch die Val d'Astico- und Alemagna-Autobahnen) sind in Planung oder bereits im Bau. Sie stehen allesamt im Widerspruch zu den Zielen der Alpenkonvention und den Prinzipien einer Verkehrsverlagerung, da sie neue Kapazitäten für den Strassenverkehr schaffen. Die CIPRA fordert, dass das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention und der Ausbaustopp weiterer Alpen transitstrassen eingehalten werden.

Positionspapier, CIPRA International, 15.11.2015



HINTERGRUND

Der Verkehr, insbesondere der Pkw- und Lkw-Verkehr, ist eine der Hauptursachen des Klimawandels und eine der grössten Quellen der Umweltverschmutzung und der damit verbundenen Gesundheitsrisiken. In den Alpenländern werden mehr als 25 Prozent der Treibhausgasemissionen durch den Verkehr verursacht (CIPRA-compact 2010). Von allen Faktoren, die zum Klimawandel beitragen, ist der Verkehr derjenige, der seit 1990 den höchsten Zuwachs an Treibhausgasemissionen verzeichnet und damit hauptverantwortlich dafür ist, dass die Verminderung des Treibhausgasausstosses in der EU stagniert (Europäische Kommission 2015). Alle Vorhersagen zeigen, dass die CO₂-Emissionen durch den Verkehr weiter zunehmen werden, wenn nicht gegengesteuert wird.

Mit mehr als 93 Prozent ist der motorisierte Strassenverkehr hauptverantwortlich für die Treibhausgasemissionen im Verkehr. Davon entfallen 60 Prozent auf den Individualverkehr und 40 Prozent auf den Güterverkehr (UBA 2008).

Eine Besonderheit der Alpenregion ist das hohe Aufkommen im Freizeit- und Reiseverkehr, das in den Hauptferienzeiten regelmässig zu Verkehrsüberlastungen und Staus führt. Die Alpen gehören zu den europäischen Regionen mit dem höchsten Anteil an Urlaubsverkehr. Durchschnittlich 84 Prozent der Urlaubsreisen in die Alpen werden mit dem Auto unternommen, aber es gibt grosse Unterschiede zwischen den Alpenländern (Alpenkonvention 2009). Seit den 1970er Jahren gab es in den Alpen nie mehr Strassen-Ausbauprojekte als heute. Alle in den 1990er Jahren unternommenen Anstrengungen zur Förderung einer Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene werden dadurch zunichte gemacht.

Die Alpentäler und Transitpunkte leiden extrem unter dem unverhältnismässig hohen Ausmass an Lärm und Luftverschmutzung und den massiven Eingriffen in die Landschaft für den Infrastrukturausbau. Das hat negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Menschen und das Leben von Tieren und Pflanzen entlang der Transitrouten und in den Tourismusregionen.

Einige Trends im Verhalten der BewohnerInnen und BesucherInnen der Alpen deuten allerdings darauf hin, dass das Interesse an nachhaltigen Mobilitätslösungen wächst. So legten 2015 zum Beispiel 55 Prozent der Fahrgäste in Österreich Strecken mit der Bahn zurück, die sie früher mit dem Auto gefahren sind (VCÖ Bahntest 2015). Viele ältere Menschen, deren Zahl in den Alpenländern zunimmt, fahren nicht Auto und sind auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Die Zahl der jungen Erwachsenen, die den Führerschein machen, geht fast überall zurück; dadurch steigt die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten. Benutzerorientierte Mobilitätslösungen wie Carsharing stellen ebenfalls eine immer beliebtere Alternative in fast allen Alpenländern dar.

Um diese Trends zu verstärken, müssen die EU sowie die Alpenstaaten und -regionen ihre Politik zugunsten einer neuen nachhaltigen Mobilitätskultur ändern und angemessene Infrastrukturen und Dienstleistungen anbieten.



VISION DER CIPRA

Infrastrukturmassnahmen zur Verlagerung oder besseren Steuerung der Verkehrsströme werden die grossen Herausforderungen nicht lösen, da jede neue Infrastruktur zu einer Zunahme des Verkehrs führt. Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien sind ebenfalls keine ausreichende Antwort auf die negativen Auswirkungen der aktuellen und in Zukunft erwarteten Verkehrsvolumen. Um die negativen Folgen des Verkehrs für Mensch und Natur zu verringern, ist eine Reduzierung des Verkehrsbedarfs in Verbindung mit einem besseren Verkehrsmanagement, einer neuen Mobilitätskultur und einer Deckelung des Verkehrsaufkommens in allen Alpenregionen erforderlich.

- **Reduzierung des Verkehrsbedarfs**

Eine Möglichkeit zur Lösung der Verkehrsprobleme besteht darin, die lokalen und regionalen Produktions- und Dienstleistungsketten in und um die Alpen zu stärken, um die Transportwege von Gütern zu verkürzen sowie den Pendlerverkehr von Beschäftigten zu reduzieren. Es geht darum, Verkehr so weit wie möglich zu vermeiden, um die Luftqualität zu verbessern, die Lärmbelastung zu verringern und den Erholungs- und Freizeitwert für BewohnerInnen und BesucherInnen der Alpen zu erhöhen.

- **Verbesserung des Verkehrsmanagements**

Durch die Steigerung der Verkehrseffizienz können die negativen Auswirkungen eines zu hohen Verkehrsaufkommens gemindert werden. Durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsangebote und die Förderung von alternativen sanften Mobilitätslösungen kann die nicht vermeidbare Mobilität von Personen und Gütern umwelt- und klimafreundlich gestaltet werden.

- **Eine neue Mobilitätskultur**

Eine Verringerung des Verkehrsbedarfs und eine umwelt- und klimafreundlichere Verkehrsgestaltung erfordern tiefgreifende Veränderungen in unseren Gesellschaften und einen kulturellen Wandel von einem durch den privaten Individualverkehr geprägten System hin zu einem dienstleistungsorientierten Mobilitätssystem mit Angeboten wie Carsharing, flexiblen Formen des öffentlichen Verkehrs, integrierten Mobilitätsangeboten und Anreizen für individuelle und kollektive Verhaltensänderungen.

- **Transparente, faire und effektive Verkehrskosten**

Um die nachhaltigsten Verkehrsmittel zu priorisieren und die Notwendigkeit neuer Infrastrukturvorhaben sorgfältig prüfen zu können, müssen die externen Kosten des Verkehrs transparent dargestellt werden und als Grundlage für Entscheidungen dienen. Dazu gehört auch, dass die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsträgern, wie zum Beispiel die Steuerbefreiung von Kerosin, beseitigt werden. Ebenfalls muss das Verursacherprinzip im gesamten Alpenraum gelten.

- **Regionale Verkehrskapazitäten**

Für eine effektive Umsetzung der oben genannten Ansätze müssen die Regionen in und um die Alpen sich ihrer Potenziale, aber auch ihrer begrenzten Kapazitäten in puncto Verkehr bewusst werden und abwägen, wie viel Verkehr sie tolerieren können, ohne diese Potenziale zu zerstören. Nicht alle Regionen verkraften die gleiche Menge an Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsaufkommen. Deshalb ist es wichtig, dass jede Region ihre Kapazitätsgrenzen festlegt



und Kriterien für die Lebensqualität (z.B. Luft, Landschaft, Lärm, Sicherheit) von BewohnerInnen und BesucherInnen definiert. Auf diese Weise kann der Verkehr auf ein maximales Niveau begrenzt werden und gleichzeitig können allfällige Reduktionsziele festgelegt werden. Damit kann die Basis für einen intelligenten, langfristigen und effektiven Raum- und Verkehrsplanungsansatz in den Alpen und auf transnationaler Ebene gelegt werden.