



CIPRA
LEBEN IN
DEN ALPEN

VERKEHR UND MOBILITÄT IN DEN ALPEN

CIPRA Positionspapier
Zusammenfassung





Inhalt

1. CIPRA Position zur Mobilität im Alpenraum.....	3
Übergeordnete Ziele	5
Bedenken und Forderungen	6
2. Personenverkehr	8
2.1 Regionaler Pendler:innenverkehr.....	8
2.2 Personenfernverkehr	10
2.3 Tourismus- und Freizeitverkehr.....	11
3. Güterverkehr	15

Details, Hintergrundinformationen und Quellen finden Sie in der ausführlichen Version

24.04.2025

Erstellt von CIPRA International gemeinsam mit den acht CIPRA-Organisationen in Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Österreich, der Schweiz, Slowenien und Südtirol

Entwickelt in enger Zusammenarbeit von Serena Arduino, Špela Berlot, Christine Busch, Dijana Čataković, Isabella Helmschrott, Julika Jarosch, Katarina Žemlja, Christian Baumgartner, Django Betschart, Jakob Dietachmair, Miro Kristan, Paul Kuncio, Francesco Pastorelli, Anna Planitzer, Roland Plank, Nicolas Rodigari, Uwe Roth, Hanspeter Staffler, Stephan Tischler, Peter Zajc und vielen mehr.

Leitung und Redaktion: Nora Leszczynski und Kaspar Schuler

Layout: Caroline Begle

Coverfoto: Fabian Mühleder



1. CIPRA POSITION ZU MOBILITÄT UND VERKEHR IM ALPENRAUM

Ausgangslage

Heute wird der Verkehr in den Alpen vor allem mit Transitverkehr vor der Kulisse der Alpenlandschaft, Staus vor Tunneln zu Hauptverkehrszeiten und scheinbar endlosen politischen Diskussionen zur Lösung verkehrspolitischer Interessenkonflikte assoziiert. Dabei wird vergessen, dass die alpenquerenden Verkehrskorridore in erster Linie die wichtigsten Siedlungsräume der Alpen sind und es daher auch darum geht, die Lebensqualität der Bevölkerung dort wiederherzustellen bzw. zu erhalten. Die ungelösten Probleme der schlechten Luftqualität, der Lärmbelastung und der Verringerung des ohnehin knappen Lebensraums müssen daher ebenfalls angegangen werden. Hinzu kommt die massive Gefährdung der Lebensräume der Wildtiere in den Alpen, beispielsweise durch die Barrieren, die durch Strassen- und Eisenbahnlinien entstehen. Welche Strategien und Lösungen sind also – unabhängig von politischen Ideologien – erforderlich, um Mobilität und Verkehr im Alpenraum nachhaltiger und für die lokale Bevölkerung und die Ökosysteme verträglicher zu gestalten?

Die besonderen geografischen Gegebenheiten der Alpen bringen besondere Herausforderungen hinsichtlich der Zugänglichkeit und der Verkehrsinfrastruktur mit sich. So stellt beispielsweise die Überquerung der Alpen ein grosses Hindernis für fünf¹ der neun europäischen Verkehrskorridore dar, aber bei der Mobilität in den Alpenregionen müssen auch spezifische Charakteristika wie grenzüberschreitendes Pendeln, Mobilitätsbedürfnisse in abgelegenen Regionen oder die Anforderungen des Tourismus an die Mobilität sowie die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden.

Wie im umfassenden Klima-Aktions-Plan 2.0 beschrieben, der von der Alpenkonvention ausgearbeitet und verabschiedet wurde, ist der Verkehr eine der CO₂-Quellen in den Alpen. Derzeit sind fast 30 % aller Treibhausgase auf die Emissionen des Personen- und Güterverkehrs zurückzuführen. Der 8. Alpenzustandsbericht zur Luftqualität in den Alpen (2021) besagt, dass die Feinstaubkonzentrationen (PM₁₀ und PM_{2,5}) in den wichtigsten Alpentälern unter den EU-Grenzwerten liegen. Die WHO-Gesundheitsgrenzwerte werden

¹ Nach dem TEN-V-Konzept sind es die folgenden fünf: Lyon – Chamonix/Mont Blanc – Turin (Mittelmeer-Westteil); Strassburg – Gotthard/Lötschberg – Genua (Rhein-Alpen); München – Brenner – Verona (Skandinavien-Mittelmeer); Wien – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine (Ostsee-Adria); Budapest – Ljubljana – Triest/Koper (Mittelmeer-Ostteil).

Darüber hinaus sind auch die folgenden nationalen oder binationalen Alpenübergänge relevant: ÖSTERREICH: Bludenz – Arlbergpass – Landeck, Liezen – Schoberpass – St. Michael i. Obersteiermark, Mittersill – Felbertauerntunnel – Matrei; ÖSTERREICH – DEUTSCHLAND: Imst – Fernpass – Garmisch-Partenkirchen, Jenbach – Achenpass – Tegernsee, Zirl – Scharnitz – Mittenwald; ÖSTERREICH – ITALIEN: Landeck – Reschenpass – Mals/Malles, Lienz – Plöckenpass – Tolmezzo; ITALIEN – FRANKREICH: Cuneo – Colle di Tenda/Col de Tende – Ventimiglia, Cuneo – Colle della Maddalena/Col de Larche – Gap, Oulx – Colle del Monginevro/Col du Montgenèvre – Briançon; ITALIEN – SCHWEIZ: Aosta – Gran San Bernardo Pass/Col du Grand Saint-Bernard – Martigny, Domodossola – Simplonpass – Brig/Brigue; SLOWENIEN – ÖSTERREICH: Jesenice – Karawankentunnel – Villach; SLOWENIEN: Jesenice – Ljubljana – Zagreb, Maribor – Trojanepass – Ljubljana, Nova Gorica – Postojna, Koroska Region – Velenje (3. Entwicklungsachse); SCHWEIZ: Chur – San Bernardino Pass/Tunnel – Bellinzona, Chur – Oberalppass – Andermatt, Andermatt – Furkapass/Tunnel – Brig, Altdorf – Klausenpass – Linthal, Wassen – Sustenpass – Innertkirchen, Brienz – Brünigpass – Luzern



jedoch bei den PM₁₀-Konzentrationen an einigen Messstationen und bei den noch gefährlicheren PM_{2,5}-Konzentrationen an den meisten Messstationen deutlich überschritten. Sie liegen auch über den nationalen Grenzwerten für Österreich, die Schweiz und Liechtenstein. Die Konzentration von Luftschadstoffen in Alpentälern wird im Winter durch die Inversionswetterlagen erhöht. Wie bei den Luftschadstoffen beeinflusst die alpine Topographie auch die Ausbreitung von Fahrzeuflärm: Schallwellen werden von den Berghängen reflektiert und so weiter verstärkt. Umweltfreundlichere Antriebssysteme, leisere Reifen und Strassenbeläge sind lediglich symptomatische Massnahmen. Zu den weiterhin resultierenden Gesundheitsschäden und Folgekosten kommen erhebliche direkte Kosten durch Verkehrsunfälle hinzu.

Weitere negative Auswirkungen sind der Flächenverbrauch, da aufgrund der topografischen Gegebenheiten die Dauersiedlungsräume in den Alpen sehr begrenzt und zwangsläufig auf die Täler konzentriert sind. Die dortigen räumlichen Strukturen werden durch die Folgewirkungen wie Zersiedelung, Konzentration von Dienstleistungen und Handel entlang der Hauptverkehrsachsen und die damit einhergehende fortschreitende Landschaftsverunstaltung belastet. Ausserdem gibt es negative makroökonomische Auswirkungen, da ein stetig wachsender Anteil der öffentlichen Haushalte für die Instandhaltung, den Betrieb und den Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur aufgewendet werden muss.

Strategien zur Vermeidung unnötiger Transporte, zur Ausweitung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene (Verkehrsverlagerung) und zur Umsetzung technischer Verbesserungen im Personen- und Güterverkehr müssen alle auf die spezifischen Herausforderungen in den Alpen reagieren. Sie sind eng mit der grenzüberschreitenden Mobilität, den Mobilitätsbedürfnissen abgelegener und städtischer Regionen sowie spezifischen Nachfragemustern im Zusammenhang mit Tourismus und Freizeitverkehr verbunden. Eine eingehende Analyse der Beziehung zwischen städtischen und ländlichen Gebieten im Alpenraum findet sich im 9. Alpenzustandsbericht.²

Die öffentliche Mobilität ist mit den Menschenrechten verknüpft. Mobilität ist eine Voraussetzung für Inklusion, Teilhabe und sowohl soziale als auch wirtschaftliche Beteiligung und damit der Grundstein für die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jeder einzelnen Person. Daher muss die Beteiligung der lokalen Bevölkerung und der Zivilgesellschaft jederzeit gewährleistet sein, um ihre wertvollen Erfahrungen und ihr Wissen einzubringen und ihre Bedürfnisse zum Ausdruck zu bringen. Dieses Recht ist auch im Alpenraum von entscheidender Bedeutung, wobei abgelegene Täler und Menschen mit Behinderung besonders berücksichtigt werden müssen. Gerade in abgelegenen oder schwach entwickelten Regionen ist es wichtig, die Mobilitätsarmut³ durch die gezielte Bereitstellung geeigneter und erschwinglicher öffentlicher Verkehrsdienste so zu überwinden, dass alle Menschen barrierefreien Zugang haben.

² «Alpine Städte», 9. Alpenzustandsbericht (Alpenkonvention, 2021/2022): www.alpconv.org/de/startseite/news-publikationen/publikationen-multimedia/detail/rsa9-alpenstaedte/

³ Zu Mobilitätsarmut siehe: <https://mobycon.com/updates/the-elements-of-the-mobility-donut-finding-the-balance/>



ÜBERGEORDNETE ZIELE

Die CIPRA hat folgende übergeordnete Ziele für eine nachhaltige Mobilität im Alpenraum:

- 1- Geringstmögliche negative Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Menschen
- 2- Keine neuen, hochrangigen, grenzüberschreitenden Strasseninfrastrukturen⁴
- 3- Anstehende Erneuerungen bestehender hochrangiger Verkehrsinfrastrukturen müssen im Einklang mit nachhaltigen Planungsstandards durchgeführt werden
- 4- Zugänglichkeit zu Dienstleistungen mit Schwerpunkt auf sicherer aktiver Mobilität, unterstützt durch ausreichende öffentliche Verkehrsmittel und Mobility-as-a-Service (MaaS).
- 5- Harmonisierung der nationalen Eisenbahnstandards und -vorschriften für den Personen- und Güterverkehr zur Nutzung der vorhandenen Kapazitäten
- 6- Umfassende Einbeziehung der Bevölkerung und der Zivilgesellschaft in Bezug auf Information, Beteiligung und Zugang zur Justiz⁵

Diese Ziele stehen im Einklang mit den vier wichtigsten supranationalen Regelwerken und Gremien, die einen grossen Einfluss auf die Strategien und die Politik in Bezug auf Mobilität und Verkehr in den Alpen haben und die die CIPRA in diesem Dokument ausdrücklich berücksichtigt und in einigen Fällen darüber hinausgeht:⁶

- Alpenkonvention, ein verbindlicher völkerrechtlicher Vertrag, der Vorrang vor dem Sekundärrecht der EU hat
- Europäische Strategie für den Alpenraum (EUSALP)
- Aktionsplan der Simplon-Allianz
- Europäischer Green Deal

Drei prioritäre Schritte

Für die Zukunft einer nachhaltigen Mobilität in den Alpen gibt es drei Umsetzungsschritte, die in der folgenden Reihenfolge priorisiert werden sollten:

1 – Vermeiden – Die nachhaltigste Form des Transports und der Mobilität ist die, die vollständig vermieden werden kann. Daher ist eine nachhaltige Standort- und Flächennutzungsplanung erforderlich, die kurze Arbeitswege sowie Telearbeit, Fahrgemeinschaften und eine integrierte Produktion und einen Handel mit kurzen Transportwegen gewährleistet.

2 – Verlagern – Notwendiger und sinnvoller Verkehr und Transport, der nicht vermieden werden kann und – aus sozialen Gründen – auch nicht vermieden werden sollte, muss auf

⁴ Wie in Artikel 11/1 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention festgelegt, der von den Alpenländern unterzeichnet wurde: Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Strassen für den alpenquerenden Verkehr. www.alpconv.org/de/startseite/konvention/protokolle-deklarationen/

⁵ In Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Übereinkommens von Aarhus: <https://unece.org/environment-policy/public-participation/aarhus-convention/introduction>

⁶ Siehe Anhang zur umfassenden Version dieses Grundsatzpapiers: www.cipra.org



umweltfreundlichere Verkehrsträger (wie Fahrrad, Bus und Bahn, Car-Sharing-Systeme) verlagert werden.

3 – Verbessern – Der verbleibende Verkehr und die verbleibende Infrastruktur müssen verbessert werden, um den Energieverbrauch, die Emissionen und andere relevante Umweltauswirkungen zu reduzieren und den Menschen ein angemessenes Mass an Sicherheit, Komfort und Benutzerfreundlichkeit zu bieten.

BEDENKEN UND FORDERUNGEN

Der Fokus konkreter Massnahmen im Verkehrssektor liegt derzeit fast ausschliesslich auf der Dekarbonisierung von (Auto-)Motoren. Die Bemühungen zur Reduzierung klimaschädlicher Treibhausgase und anderer Luftschadstoffe sind zwar sehr begrüssenswert, reichen aber nicht aus, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs im Alpenraum dauerhaft zu lösen. Aus diesem Grund fordert die CIPRA mehrere konkrete Massnahmen auf transnationaler Ebene als Rahmen für einen nachhaltigen Personen- und Güterverkehr innerhalb der Alpen und über diese hinaus.

Verkehrsplanung und -management im Allgemeinen

Die Förderung alternativer Verkehrsmittel muss auf internationaler und nationaler Ebene, grenzüberschreitend sowie auf lokaler und regionaler Ebene schrittweise erfolgen. Die sinnvolle Beteiligung der Menschen und der Zivilgesellschaft auf allen politischen Ebenen – europäisch, makroregional (Alpen), national, subnational (oder regional), lokal – muss jederzeit gewährleistet sein, damit sie ihre Bedürfnisse äussern und die Planung beeinflussen können, um alle Formen von Umweltauswirkungen zu reduzieren.

Europäische und Alpine Ebene

- Transeuropäisches Eisenbahnnetz (Harmonisierung der Vorschriften, Ausbau des Nachtzugverkehrs und der Strecken)
- Grenzüberschreitender Masterplan für den Ausbau des Schienen- und Busverkehrs (Alpenkonvention, EUSALP)
- Alpenweite, benutzer:innenfreundliche Fahrplan- und Fahrkartensysteme für den öffentlichen Verkehr für alle Kund:innengruppen
- Abschaffung unnötiger und widersprüchlicher Subventionen, die falsche Anreize schaffen
- Elektrifizierung oder zumindest Dekarbonisierung aller Bahnstrecken im Alpenbogen und des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen
- Alpenweites Radwegenetz für Pendler:innen und Tourist:innen, wobei nach Möglichkeit die bestehende Infrastruktur genutzt werden sollte
- Gestaltung des öffentlichen Verkehrs und der Infrastruktur, , dass sie den Bedürfnissen schutzbedürftiger Gruppen gerecht werden
- Mittel- bis Langstreckenflüge, die Strecken bedienen, welche bereits mit der Bahn verbunden sind, sollten vermieden oder verboten werden



Sub-nationale Ebene

- Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber dem Individualverkehr, sowohl im täglichen Verkehrsmanagement als auch beim Ausbau der Verkehrswege
- Ausbau des Verkehrsnetzes für den nicht motorisierten Verkehr (Fahrräder, Mikroroller, Fussgänger:innen) in bebauten und städtischen Gebieten auf Kosten von Strassen für Privatwagen
- Schaffung und Ausbau von Netzwerken für autofreie Ferien⁷
- Aufrechterhaltung und Verbesserung der regionalen Beschäftigungs- und öffentlichen Fernkommunikations- und Logistikinfrastruktur (z. B. Glasfasernetze) auch in abgelegenen Gebieten, um die Landflucht und lange Arbeitswege zu reduzieren und zu vermeiden

Massnahmen zur Eindämmung der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs

Verkehrssicherheit, Klima- und Umweltschutz

- Allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Alpenregion auf 30 km/h (in städtischen Gebieten), 80 km/h (auf dem Land) und 100 km/h (auf Autobahnen)⁸
- Beschränkter Zugang für Autos und Motorräder zu Städten, Pässen und Tälern (z. B. auf stark von Tourist:innen frequentierten Strecken und Orten, einschliesslich Sonderregelungen für Anwohner:innen)
- Umwandlung eines Prozentsatzes der Strassenoberflächen in Städten und bebauten Gebieten – beispielsweise 1 % pro Jahr – in sichere Fussgänger:innen- und Fahrradwege, Begegnungszonen oder unversiegelte Grünflächen
- Bau von Klimaoasen und Anliegerstrassen⁹ in Städten und urbanen Zentren in Zusammenarbeit mit den Anwohner:innen

Nachhaltiges Management knapper Güter

- Begrenzung der Anzahl der Parkplätze in den Tälern
- Parkraumbewirtschaftung mit dynamischer Preisgestaltung
- Sperrung abgelegener Täler für den privaten Tourismusverkehr in Kombination mit Shuttlebussen oder anderen öffentlichen Nahverkehrszubringerdiensten ab ausserhalb gelegenen Parkplätzen
- Intelligentes Kapazitätsmanagement für den alpenquerenden Güterverkehr¹⁰

Entkopplung von Baumassnahmen und Bodenversiegelung

- Jeder Neubau einer Strasse sollte eine Rückbauverpflichtung auslösen, beispielsweise in gleichem Umfang oder in anderthalbfacher Höhe der für den Bau genutzten Fläche
- Neubau und Erweiterung von Parkplätzen nur in Verbindung mit Entsiegelung und in Kombination mit anderen Bauwerken (z. B. Tiefgaragen unter Supermärkten usw.)

⁷ Alpine Pearls als Beispiel: www.alpine-pearls.com/

⁸ Postuliert von Verkehrsforschern der Technischen Universität Wien, der Universität für Bodenkultur Wien und der Universität Innsbruck (2023): www.tempolimit-jetzt.at/; <https://science.apa.at/power-search/6479067748246312852>

⁹ In einer Wohnstrasse darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden, Kinder dürfen auf der Fahrbahn spielen. Um die Geschwindigkeit zu reduzieren, werden Fahrbahnerhöhungen und Gehwegüberquerungen geschaffen. Ein Beispiel: www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/wohnstrassen.html (DE)

¹⁰ www.magazin.ihk-muenchen.de/artikel/brenner-alpentransitboerse-epiney-rechtlich-machbar-sehr-effizient



- Hohe Qualitätsstandards im öffentlichen Nahverkehr als Voraussetzung für die Umwandlung von unbebauten zu bebauten Gebieten
- Verpflichtende Prüfung von Gleisanschlussmöglichkeiten beim Bau neuer Industriegebiete

2. PERSONENVERKEHR

2.1 REGIONALER PENDLER:INNENVERKEHR



Feierabend in Schaan/LI © Kaspar Schuler

Ausgangslage

Verkehr und Mobilität in den Alpen sind durch zwei raumplanerische Gegebenheiten geprägt: die Haupttäler mit ihren Siedlungsräumen und suburbanen Strukturen sowie abgelegene Regionen und Täler.

Die Haupttäler sind geprägt von im Laufe der Zeit entstandenen Vororten, Industriegebieten, Landwirtschaftsflächen, Einkaufszonen, Strassen- und Energieinfrastruktur, Wohngebieten sowie Tourismus- und Freizeiteinrichtungen. Sie sind oft das Ergebnis fehlender oder unzureichender Raumplanung und verursachen Flächenverbrauch und erhöhtes Verkehrsaufkommen. Dies führt zu einer Zersiedelung der Landschaft, einem Verlust an biologischer Vielfalt, Lärm- und Luftverschmutzung und damit zu einer verminderten Lebensqualität für die Bewohner:innen und Besucher:innen dieser Orte. Die Gewährleistung der Mobilität in abgelegenen Gebieten stellt die Behörden vor finanzielle und strukturelle Herausforderungen. Aufgrund folgender Faktoren kommt es sowohl in den Talböden als auch in abgelegenen Gebieten zu vielfältigen Verkehrskonflikten:

- Transitverkehr oder Zielverkehr für den Gütertransport von und zu den Alpen
- Einreiseverkehr mit seinen schwankenden saisonalen Strömen
- Freizeitverkehr der Einwohner:innen, insbesondere an Wochenenden



- Pendler:innenverkehr der Einwohner:innen an Werktagen und zu den Hauptverkehrszeiten

Der gesamte Verkehrs- und Mobilitätsfluss muss durch die dicht besiedelten Täler und in die Alpenregionen geleitet werden, die derzeit dafür nicht ausgerüstet sind.

Forderungen

für die Schaffung nachhaltiger, benutzer:innenfreundlicher Verkehrssysteme für alle durch eine Neugestaltung der Raumplanung, die Priorisierung nachhaltiger und gesundheitsfördernder Mobilität und die Bewältigung der Herausforderungen in städtischen Ballungsräumen und abgelegenen Regionen. Diese Lösungen konzentrieren sich auf Inklusion, Verhaltensänderungen und die Mehrfachnutzung von Infrastruktur, um die Barrierefreiheit zu verbessern und die Abhängigkeit vom Auto zu verringern.

Anpassungsfähigkeit und Inklusion der Raumplanung

- Umsetzung und Förderung transnationaler, nationaler und regionaler Raumplanungsmechanismen unter Einbeziehung aller Beteiligten, um eine inklusive und nachhaltige gemeinschaftsübergreifende Flächennutzung sicherzustellen.
- Umsetzung von Mehrfachnutzungsmodellen bestehender Infrastrukturen, wobei gesundheitsfördernden Mobilitätsformen wie Radfahren und Zufussgehen in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln Vorrang eingeräumt wird. Dabei werden Gebiete und Infrastrukturen anhand eines räumlichen Ansatzes neu bewertet, unter Einbeziehung aller betroffenen Akteur:innen.

Verantwortlichkeit für nachhaltige Mobilität

- Umsetzung des Verursacherprinzips, indem die Hauptverursachenden des Verkehrs (z. B. Arbeitgeber:innen, Warenproduzent:innen, Tourismusbranche) für die Umstellung auf nachhaltige Mobilität verantwortlich gemacht werden.
- Einführung von Verkehrsmanagementmassnahmen wie zeitabhängigen Mautsystemen mit dynamischer Preisgestaltung, um den Transitverkehr und den Tourismusverkehr zu regulieren und eine hohe Effizienz der bestehenden Infrastruktur bei gleichzeitiger Gewährleistung der lokalen Erreichbarkeit und Versorgungssicherheit sicherzustellen.

Zugänglichkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln

- Verbesserung der Attraktivität des (grenzüberschreitenden) öffentlichen Verkehrs durch dichtere Fahrpläne, bedarfsorientierte Dienste, benutzer:innenfreundliche Fahrkartensysteme und kosteneffiziente Systeme, die auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnitten sind.
- Unterstützung von Verhaltensänderungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs durch eine attraktive und sichere Infrastruktur, steuerliche Anreize und spezifizierte Angebote für benachteiligte Gruppen.



2.2 PERSONENFERNVERKEHR

Ausgangslage

Die Beförderung von Personen über grosse Entfernungen mit der Bahn hat gegenüber dem Strassenverkehr viele Vorteile: deutlich geringerer Energieverbrauch pro Person und Gewicht sowie massiv geringere Schadstoffemissionen. Fernbusse bieten zudem eine kostengünstige Alternative, die zwar noch nicht dekarbonisiert ist, aber dennoch eine bessere Energie- und CO₂-Bilanz aufweist als der Pkw-Verkehr. Die Mehrheit der Bevölkerung in den Alpenregionen lebt jedoch in den Haupttälern und deren Siedlungsräumen, wo ein grosser Bedarf an Flächen für Wohnen, Freizeit, Gewerbe, Industrie und regionale Infrastruktur besteht. Der zusätzliche Bedarf an Ausbauten jeglicher Art von Verkehrswege wird mit den Belangen der lokalen Bevölkerung und der Umwelt in Konflikt stehen.¹¹ All diese Überschneidungen von Nutzung und Bedarf erfordern die Suche nach bestmöglichen Lösungen unter Berücksichtigung der begrenzten verfügbaren Ressourcen. Der CO₂-intensive Luftverkehr innerhalb der Alpen ist keine Alternative: Der damit verbundene Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen sind viel höher als beim Schienenverkehr.

Jeglicher Ausbau von Landverkehrswegen führt zu

- Zusätzlichem, weiträumigem Flächenverbrauch für Autobahnen und Eisenbahnstrecken sowie zur Deponierung grosser Mengen von Aushubmaterial, insbesondere beim Tunnelbau
- der Zerschneidung von Lebensräumen für Menschen und Tiere, Lärm- und Feinstaubemissionen, die massive Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Menschen und die biologische Vielfalt haben.

Forderungen

Für eine wirksame Mitigation (Vermeidung – Verlagerung - Reduzierung) des Personenfernverkehrs und seiner Auswirkungen muss die Mobilitätsplanung unter Einbeziehung aller Verkehrsträger:innen erfolgen, wobei nachhaltiger Mobilität Vorrang eingeräumt und externe und gesellschaftliche Kosten berücksichtigt werden müssen.

Beteiligung und Sorgfaltspflicht

Die Einbindung der Bevölkerung und der Zivilgesellschaft auf allen politischen Ebenen ist entscheidend, um sicherzustellen, dass die lebenswichtigen Verkehrsinfrastrukturen von internationaler Bedeutung an die Bedürfnisse der Anwohner:innen angepasst werden und dabei die Zerstörung von Natur und Landschaft so gering wie möglich gehalten wird.

Steuerung

Nachhaltige Raumplanung, die Ausrichtung der Wirtschaft auf regionale Produktions- und Konsumkreisläufe und die Veränderung der Arbeitsgewohnheiten durch Telearbeit sind generell unerlässlich.

¹¹ Siehe den 8. Bericht über den Zustand der Alpen „Luftqualität in den Alpen“: www.alpconv.org/de/startseite/news-publikationen/publikationen-multimedia/detail/rsa-8-luftqualitaet-in-den-alpen/



Um den Personenverkehr vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltige Verkehrsmittel zu verlagern, müssen diese durch Steuerungs-, Bildungs- und Informationsmassnahmen gefördert werden. Bahnstandards, Fahrkartensysteme, Fahrpläne und Fahrzeugbestand sind zu harmonisieren.

Um den motorisierten Verkehr für Mensch und Umwelt erträglich zu gestalten, sind je nach Situation strategische Steuerungsmassnahmen wie Nacht- und Wochenendfahrverbote, Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugkategorien (z. B. Motorräder) auf Bergpässen sowie Zeitnischenregelungen umzusetzen.

Optimierung vor Neubau

Der Bau neuer, leistungsfähiger, transalpiner Strassen ist gemäss Artikel 11 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention verboten. Der Bau neuer, leistungsfähiger Strassen für den inneralpinen Verkehr ist zu vermeiden. Kapazitätserhöhungen sind in erster Linie durch eine bessere Nutzung der vorhandenen Strassen- und Schienenkapazitäten und deren Kombination zu erreichen, beispielsweise durch die Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf die Schiene im alpenquerenden Verkehr.

Bei der Planung neuer wichtiger Verkehrswege sollte eine Streckenführung im Untergrund oder in den Bergen in Betracht gezogen werden. Aus dem Tunnelbau gewonnenes Material sollte nach ökologischen Kriterien entsorgt oder wiederverwendet werden. Überflüssige Strassen sind stillzulegen oder einer neuen Nutzung zuzuführen. Beim Bau einer neuen Eisenbahnverbindung muss durch Begleitmassnahmen wie Strassenbenutzungsgebühren oder Anreize für den Schienenverkehr eine echte Verlagerung vom Strassen- auf den Schienenverkehr erreicht werden. Dies ist insbesondere wichtig, wenn die rein geografischen und technischen Vorteile einer Basistunnelverbindung und ihre wirtschaftlichen Vorteile eine solche Verlagerung nicht bewirken.

Flugbeschränkungen

Es macht keinen Sinn, innerhalb des Alpenraums neue Regionalflughäfen zu bauen oder bestehende auszubauen. Für bestehende Regionalflughäfen im Alpenraum sollten inneralpine Flüge und private Geschäftsflugzeuge verboten werden. Umweltbelastende Subventionen für den Luftverkehr müssen abgeschafft werden. Mittel- und Langstreckenflüge, die bereits durch die Bahn angebundene Strecken bedienen, sind zu vermeiden oder zu verbieten.¹²

2.3 TOURISMUS- UND FREIZEITVERKEHR

Ausgangslage

Tourismus und Freizeitaktivitäten sind ein wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung und den kulturellen Austausch in den Alpen. Die Region zieht jährlich mehr als 120 Millionen Tourist:innen an, mit rund 550 Millionen Übernachtungen.¹³ Hinzu kommen etwa 60 Millionen

¹² Siehe die französische Rechtsvorschrift: Dekret Nr. 2023-385 vom 22. Mai 2023, Strecken, auf denen der Betrieb von Linienflugdiensten für Fluggäste untersagt werden kann: www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047571222

¹³ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1154503/umfrage/anzahl-der-uebernachtungen-im-alpenraum/>



Tagesausflüge pro Jahr¹⁴ und 40 % der Gemeinden im Alpenraum sind touristisch stark geprägt.¹⁵ Der Tourismus stellt jedoch eine grosse Herausforderung für die empfindlichen Ökosysteme der Alpen, ihr kulturelles Erbe und die Lebensqualität der Einwohner:innen und Besucher:innen dar. Die Tragfähigkeit ist oft unzureichend, wird überschritten oder nicht ernst genommen. Im Allgemeinen konzentrieren sich die touristischen Aktivitäten in den Alpen auf bestimmte Regionen.

Derzeit kommen die meisten Besucher:innen mit dem Auto in die Alpenregionen. Eine aktuelle Studie der Universität Bozen hat ergeben, dass etwa 80 % der italienischen und deutschen Tourist:innen, die Südtirol besuchen, mit dem Auto anreisen, gefolgt von nur 7-8 % mit der Bahn.¹⁶ Etwa 75% der CO₂-Emissionen des Tourismus sind auf An- und Abreisen mit dem Auto und/oder Flugzeug zurückzuführen.

Darüber hinaus ist Freizeit ein fester Bestandteil des europäischen Lebensstils, da die verfügbare Freizeit und das verfügbare Einkommen noch nie so hoch waren wie heute.

Die Folgen

- Verkehrsüberlastung und Gefährdung der Versorgungssicherheit für die Einwohner (Güter, Notfälle, Dienstleistungen), wodurch die Lebensqualität sowohl für Einwohner als auch für Tourist:innen beeinträchtigt wird.
- Übermässiger Flächenverbrauch für Strasseninfrastrukturen in Gebieten, in denen bereits wenig Land verfügbar ist und Konflikte mit Industriegebieten, landwirtschaftlichen Flächen, Einkaufszonen, Energieinfrastrukturen, Wohngebieten, Tourismus- und Freizeiteinrichtungen bestehen.
- Verlust der biologischen Vielfalt durch Übernutzung der Natur und Strasseninfrastrukturprojekte, die irreversible Schäden in einer Region verursachen, die bereits unter einer Verschlechterung der Lebensräume leidet und stark vom Klimawandel betroffen ist.

Es ist dringend notwendig, die Beliebtheit der Alpen mit dem Schutz ihres natürlichen und kulturellen Erbes und ihrer Erhaltung als Lebensraum in Einklang zu bringen und gleichzeitig die zusätzlichen Herausforderungen der Klimakrise zu bewältigen.

¹⁴ www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Publications/RSA/RSA4_EN.pdf

¹⁵ www.alpconv.org/de/startseite/themen/tourismus/

¹⁶ Steigerung des Bahnverkehrsanteils auf 25 % – Nutzung der Potenziale des Brenner-Basistunnels für den Tourismus in Südtirol. Kompetenzzentrum für Tourismus und Mobilität, Freie Universität Bozen, Thomas Bausch (2023): www.webservices.scientificnet.org/rest/entries/api/v1/blobs/205405



Forderungen

Um die negativen Auswirkungen des Tourismus und der Freizeitaktivitäten auf Tourist:innen und Einheimische wirksam zu reduzieren, muss das Leitprinzip „Vermeiden, Verlagern, Reduzieren“ gelten. Jede Person sollte die Möglichkeit haben, ohne Auto zu reisen und attraktive öffentliche und/oder alternative Verkehrssysteme zu nutzen.

Touristische Reiseziele – Vorzeigeprojekte für Lebensqualität, bei dem sich räumliche Nähe und aktive Mobilität ergänzen

- Die sektorübergreifende Zusammenarbeit zwischen Tourismus, Raumplanung und Verkehrsplanung wird Synergien schaffen, die zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen. Die Alpengemeinden sind Vorreiterinnen für nachhaltige Mobilität in Europa, was eine hervorragende Ausgangsbasis für weitere Fortschritte darstellt. Nur durch die Integration von Raum- und Verkehrsplanung können Möglichkeiten zur Umsetzung des Prinzips „Vermeiden, Verlagern, Reduzieren“ geschaffen werden. Es gilt die Infrastruktur für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in alpinen Dörfern und Städten zu verbessern. Die bebaute Umgebung hat räumliche Nähe zu berücksichtigen und daher sind auch touristische Verkehrsquellen (Hotels, Sehenswürdigkeiten, Dienstleistungen) dicht und innerhalb des Stadtgebiets anzusiedeln.

Natur in der Stadt

- Befriedigung der Freizeitbedürfnisse in und in der Nähe des Wohnortes durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität mittels grüner und blauer Infrastruktur, Erhaltung und Wiederherstellung der Natur und Ausbau von Freizeiteinrichtungen. Dadurch wird die Notwendigkeit von Reisen in touristische Gebiete verringert, insbesondere aus Ballungsräumen in ländliche Berggebiete.

Schaffung von Anreizen für nachhaltige Verkehrsmittel und Benachteiligung nicht nachhaltiger Verkehrsmittel

- Einführung finanzieller Anreize für Tourist:innen und Einwohner:innen, die mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zum Reiseziel anreisen, z. B. durch vergünstigte Unterkünfte oder ermässigte Eintrittskarten für Veranstaltungen. Die Finanzierung wird durch die Ersetzung nicht klimafreundlicher Tourismus-Subventionen durch diese Anreize ermöglicht. Gleichzeitige Einführung von Steuern oder Gebühren für die Anreise mit dem Auto in die Alpen.
- Einführung wirksamer Push- und Pull-Massnahmen, um die CO₂-Emissionen von Flügen zum Reiseziel zu reduzieren. Gleichzeitig sollten nachhaltige Verkehrsmittel vom Flughafen zum Endziel durch öffentliche Verkehrsmittel und Elektrofahrzeuge gefördert werden.



Einschränkung von Strasseninfrastrukturprojekten

- Erlass von Moratorien für den Bau neuer Infrastrukturen unter dem Vorwand von Grossveranstaltungen wie Olympischen Spielen, Weltmeisterschaften oder anderen Spitzenbelastungen.

Verbesserung der Erreichbarkeit und Leistbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs

- Förderung benutzer:innenfreundlicher, erschwinglicher und nachhaltiger Verkehrssysteme entlang der gesamten Tourismusdienstleistungskette, für alle Bevölkerungsgruppen (z. B. Menschen mit Behinderungen) durch die Einführung flächendeckender Netze, dichter Fahrpläne und bedarfsorientierter Dienste. Schaffung integrierter Fahrkartensysteme, die alle Verkehrsmittel, auch grenzüberschreitend, umfassen.
- Aktive Mobilität und Elektrifizierung

Werbung vermeiden

- Vermeidung von Werbung durch Reiseveranstalter:innen für Reisen mit dem Auto . Stattdessen Förderung umweltfreundlicher Reisemöglichkeiten wie öffentliche Verkehrsmittel oder Radfahren.
- Vermeidung von Werbung, die die Alpen als Spielwiese für motorisierte Mobilität darstellen, da dies fragile Ökosysteme beeinträchtigt und den Bemühungen um einen nachhaltigen Tourismus widerspricht. Stattdessen sollte der Fokus auf die Präsentation der Alpen als Reiseziel für nachhaltige, aktive und umweltfreundliche Erlebnisse gelegt werden, welche das einzigartige ökologische und kulturelle Erbe der Region respektieren.

Nachhaltiges Veranstaltungsmanagement

- Eine effektive, nachhaltige Logistik für Grossveranstaltungen muss sowohl die Versorgungsfrage als auch das Besucher:innenerlebnis berücksichtigen, um die Umweltbelastung zu minimieren und gleichzeitig einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. Dazu gehört die prioritäre Nutzung umweltfreundlicher Transportmittel für die Versorgung sowie kostenlose und barrierefreie Mobilitätsdienste für Besucher:innen, die umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen.



3. GÜTERVERKEHR

Ausgangslage

Die Alpen im Herzen Europas spielen eine zentrale Rolle im globalen und europäischen Güterverkehr. Fünf der neun wichtigsten europäischen Verkehrskorridore durchqueren diese Region und ermöglichen den Transport von Gütern von den Häfen an den Ozeanen ins Zentrum und in die Randgebiete des Kontinents. Die zunehmende Wirtschaftstätigkeit hat jedoch zu einem erheblichen Anstieg des internationalen Güterverkehrs geführt, der vor allem auf der Strasse abgewickelt wird. Diese Abhängigkeit vom Strassenverkehr hat dazu geführt, dass externe Kosten wie Umweltverschmutzung und Lärmbelästigung vernachlässigt werden und der Schwerpunkt in erster Linie auf der Einhaltung enger Lieferfristen liegt.



Täglich durchqueren Hunderte von Lastwagen das Stadtzentrum von Demonte im Stura-Tal.
© Giulia Jannelli

Der Schienengüterverkehr, eine energieeffizientere und umweltfreundlichere Alternative, steht vor zahlreichen Herausforderungen. Eine den Strassenverkehr begünstigende Preispolitik sowie uneinheitliche Normen und Vorschriften für den Schienenverkehr schaffen technische und bürokratische Hürden. National ausgerichtete Eisenbahnnetze erschweren zudem die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den acht Alpenländern. Infolgedessen wird der stetig wachsende Güterverkehr überwiegend auf der Strasse abgewickelt. Der schwere Güterverkehr hat viele Alpentäler in laute, verschmutzte Korridore verwandelt, die das Wohlbefinden der Bewohner:innen beeinträchtigen und empfindliche Ökosysteme durch Luftverschmutzung und Lebensraumzerschneidung gefährden.

Zusätzliche Ineffizienzen im Strassenverkehr verschärfen das Problem. Fast die Hälfte aller Lkws auf den Alpenstrecken fahren leer, wodurch Kraftstoff verschwendet und Emissionen erhöht werden.¹⁷ Umfahrvverkehr aufgrund uneinheitlicher Mautsysteme und günstigerer Kraftstoffoptionen erhöht die Umwelt- und Sicherheitsrisiken. Schlecht gewartete Lkws verstärken die Sicherheitsbedenken. Gleichzeitig stellt der Klimawandel eine neue Bedrohung für die Resilienz der Verkehrsinfrastruktur in den Alpen dar, da extreme Wetterereignisse und Steinschläge häufig zu Störungen führen.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, sind dringende Massnahmen zur Schaffung eines sichereren und nachhaltigeren Güterverkehrssystems im Alpenraum erforderlich. Der Schienenverkehr muss Vorrang erhalten, da er weniger als 30 % der von Diesel-Lkw benötigten Energie verbraucht und die CO₂-Emissionen erheblich reduziert. Die Anstrengungen sollten sich auf die Harmonisierung von Standards, die Beseitigung von Ineffizienzen und die Gewährleistung einer resilienten Infrastruktur konzentrieren, um die

¹⁷ www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-anzahl-lkw-leerfahrten-in-oesterreich-stark-gestiegen-jeden-3-kilometer-fahren-lkw-leer



Auswirkungen des Klimawandels abzuschwächen. Kombinierte Verkehrslösungen, die Schienen- und Strassensysteme verbinden, sind für die Optimierung der Effizienz und die Minimierung des ökologischen Fussabdrucks des Güterverkehrs von entscheidender Bedeutung.

Durch umfassende Reformen kann die Alpenregion ein Gleichgewicht zwischen Verkehrsanbindung, Umweltschutz und Wohlbefinden der Bevölkerung herstellen.

Forderungen

- **Priorisierung des Schienenverkehrs gegenüber dem Strassenverkehr durch Stopp neuer Strasseninfrastrukturprojekte und Ausbau der Schienengüterverkehrskapazitäten.**
- **Einführung fairer Mautsysteme, die die Umwelt- und Gesellschaftskosten auf allen Transitstrecken durch die Alpen internalisieren.**
- **Stärkung des paneuropäischen Schienengüterverkehrs durch Beseitigung nationaler Hindernisse und Gewährleistung nachhaltiger Investitionen in die Infrastruktur.**
- **Vorgabe von null CO₂-Emissionen bis 2050 und Einhaltung der EU- und WHO-Normen für alle alpenquerenden Güterverkehrskorridore.**
- **Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit durch strenge Lkw-Kontrollen und Verbote für übergrosse Fahrzeuge in Alpenregionen.**

Um diese Anforderungen zu erfüllen, fordert die CIPRA umfassende Investitionen in Bahnhöfe, beispielsweise entlang der Strecke Lyon-Turin, und eine Angleichung an die EU-Taxonomie für nachhaltige Entwicklung. Harmonisierte Mautsysteme – einschliesslich eines alpenweiten Kapazitätsmanagements – sind unerlässlich, um Umleitungsverkehr zu verhindern und den Schienenverkehr zu fördern. Darüber hinaus kann die Bevorzugung moderner, lärmarmen Fahrzeuge und die Reduzierung von Leerfahrten sowohl die Emissionen als auch die Lärmbelastung erheblich verringern.

Klimaresilienz ist für die Infrastruktur im Alpenraum von entscheidender Bedeutung. Massnahmen zur Minderung der Auswirkungen extremer Wetterereignisse und zur Gewährleistung eines unterbrechungsfreien Güterverkehrs sind dringend erforderlich. Verbesserungen der Verkehrssicherheit müssen technische Kontrollen und Beschränkungen für übergrosse Fahrzeuge und den Transport gefährlicher Güter umfassen. Durch die Umsetzung dieser Strategien können die Alpenregionen die Verkehrsanbindung mit dem Umweltschutz und dem Wohlergehen der Bevölkerung in Einklang bringen.