

Sensible Region Alpen – Herausforderung für die „Eurovignette III“

Zahlen – Fakten - Bewertungen



Steckbrief Alpen

Fläche:	190 912 km ²
Höhe:	0 – 4807 Meter
Staaten:	Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, Schweiz, Slowenien
Bevölkerungszahl:	13 600 000
Bevölkerungsdichte:	73 Personen/km ² (Durchschnitt Alpen-Gesamtfläche), bis 2750 Pers./km ² (in Agglomerationen der Transittäler) ¹
Touristen	> 100 Millionen/Jahr
Verkehrskorridore:	14
Alpenquerende Güter-Transporte:	9.990.000 LKW 193,3 Millionen Tonnen, davon 105,9 Millionen Tonnen im Transit (2005, entspricht Verdoppelung gegenüber 1980). ²
Modal split: (Mont Cenis – Brenner) ⁴	Frankreich: 77% Straße 23% Bahn Schweiz: 35% 64% Österreich: 77% 23%

Auf einen Blick: Worum geht's?

Alpentransit: Berge von Zusatzbelastungen

Direktere Wirkungen der Luftverschmutzung: mehr Emissionen wegen hoher Motordrehzahlen auf Steigungstrecken • besonders hohe Schadstoffkonzentration durch geringes Luftvolumen in den Tälern • häufige Inversionslagen ohne Abzug/Verdünnen der Schadstoffe • häufige Windstillen ohne Abzug der Schadstoffe • Rückkehr der Schadstoffe bei oft täglichen thermischen Lokalwinden • Geschwächte Vegetation mit verminderter Schutz- und Stabilisierungsfähigkeit, riskant oberhalb der Verkehrswege und Siedlungen • Kurorte können Grenzwerte nicht einhalten • Aufschaukelungsprozesse zwischen den Abgasen, Ozon, Treibhauseffekten

Zusätzliche Lärmbelastung: fehlende Bodendämpfung • Trichterwirkung, Amphitheatereffekt • lautes Motorbremsen der LKW bei Talfahrten • Anstiege mit erhöhten Motordrehzahlen;

Erhöhte Klimarisiken und -kosten: mehr Kraftstoffverbrauch auf Steigungen • Verminderung der Reflektionsfähigkeit von Schnee und Gletschern durch Dieselruß • Gletscherschmelze, Neubildung gefährlicher Gletscherseen mit Durchbruchgefahr, verstärkte Hochwasser • auftauender Dauerfrost in den Hochlagen: rutschende Hänge, Steinschlag, Gefahr auch für Verkehrswege • instabile Fundamente der Infrastrukturen in Hochlagen • Schutzwald stark gefährdet durch Synergieeffekte (Klimastress und Luftverschmutzung) • Erhöhte Kosten (aufwendige Sicherung von Hängen, Umbau von Verkehrswegen) • Nachteile für Tourismus (Verschwinden von Wanderwegen und Steigen, Schneeunsicherheit durch wärmere Bergwinter, erhöhte Lawinengefahr, Einbrüche im Wintertourismus)

Zusätzliche Unfallrisiken und -kosten: Bremsen auf Gefällestrecken • Enge Kurven bei Autobahnausfahrten • Viele Brücken - oft über Siedlungen • Erschwerte Zugangsmöglichkeiten für Polizei, Rettungsdienste, Feuerwehr • Risiken bei Gefahrguttransporten für ganze Orte/Täler

Beengter Raum: Nähe von Wohngebieten zu großen Transportrouten • Kaum Evakuierungsmöglichkeiten bei Katastrophen • Schneller und höher steigende Hochwasser

Landschaftszerschneidung: Negative Wirkungen auf den klassischen Alpentourismus • Einschränkungen für wandernde Alpenfauna, mit Verlusten für die genetische Vielfalt

Was macht die Alpen empfindlich?

Nach der in der EU üblichen Definition³ sind Regionen besonders empfindlich, in denen die Schäden vergleichsweise größer sind, weil entweder mehr Belastungen einwirken und/oder die selbe Menge von Umweltbelastungen größere Schäden hervorruft. Für die Alpen trifft beides zu.

a) Mehr einwirkende Belastungen:

- 1) Aufgrund des höheren Benzinverbrauchs auf den langen Steigungsstrecken werden auf dem alpinen Straßennetz mehr Luftschadstoffe und CO₂ erzeugt als in der Ebene. Die Schadstoffe sammeln sich wegen spezieller Ausbreitungsbedingungen (s. Abschnitt „Luft“) in höherer Konzentration und wirken erheblich länger ein. Die Gesamtbelastung wird dadurch vervielfacht. In engen Tälern mit häufigen Inversionswetterlagen bilden sich Schadstoffkonzentrationen, die schon bei geringerem Verkehrsaufkommen genau so hoch sind wie in Großstädten. Studien haben nachgewiesen, dass dieselbe Verkehrsbelastung in den Alpen zu einer dreimal höheren NO_x-Konzentration in der Umgebungsluft führt als in der Ebene. Während der Nachtstunden im Sommer belasten die Abgase die Umgebungsluft 6 mal stärker als an den Tagen⁴.
- 2) Der Lärm auf Gefällestrecken wird von den Motorenbremsen der LKW verstärkt. Allgemein breitet Lärm sich über größere Distanzen aus (s. „Lärm“).
- 3) Die Unfallgefahr erhöht sich auf Steilstrecken, in engen Kurvenradien etc.

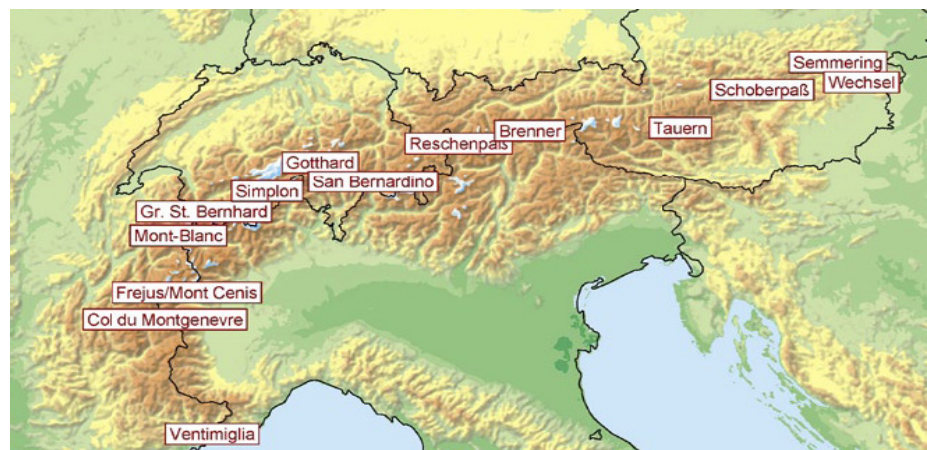
b) Größere Schäden:

- 1) Kleine und größere Rutschungen gehören zu den alltäglichen Risiken des Hochgebirges mit seinen Steilhängen. In flachen Regionen treten sie dagegen kaum auf. Weil die Hochlagen der Berge ab ca. 2400 Meter durch Dauerfrost stabilisiert sind, setzen die Auftauprozesse des Klimawandels gefährliche Naturrisiken in Gang, wobei Dieselruß aus dem Verkehr die Gletscherschmelze beschleunigt (s. „Klimawandel“). In anderen Regionen ist das fast kein Thema. Ein Ausweichen ist nicht möglich, denn wohin? Nur ein kleiner Teil des Alpenraums ist überhaupt besiedelbar: alpenweit 20 Prozent, in einigen Regionen wie Tirol sogar nur 14%. Der Rest sind Schutzwälder, Steilhänge, Geröll, rutschgefährdetes Gebiet.
- 2) Die Warenströme konzentrieren sich aus diesem Grund auf nur 14 geeignete Übergänge. Sie führen meist durch enge Täler, wo sich die Siedlungen und großen Transitstrecken wegen des begrenzten Raums in unmittelbarer Nachbarschaft drängen. Die Menschen bekommen die Abgase dadurch direkter und in höherer Konzentration mit. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, vor allem in Österreich, Frankreich, Italien und in der Schweiz⁵. Bei eventuellen Naturkatastrophen oder Unfällen mit Gefahrguttransporten lässt die beengte Situation kaum Evakuierungen zu. Katastrophen könnten dramatische Ausmaße annehmen.

Begrenzter Raum: Bevölkerungsdichte in Agglomerationen verschiedener alpiner Transittäler⁶

Chambéry:	2754 Einwohner/km ²	Kufstein:	2370 Einwohner/km ²
Como:	2250 Einwohner/km ²	Salzburg:	2288 Einwohner/km ²
Innsbruck:	1124 Einwohner/km ²		

14 Straßentransitrouten durch begrenzten Dauersiedlungsraum



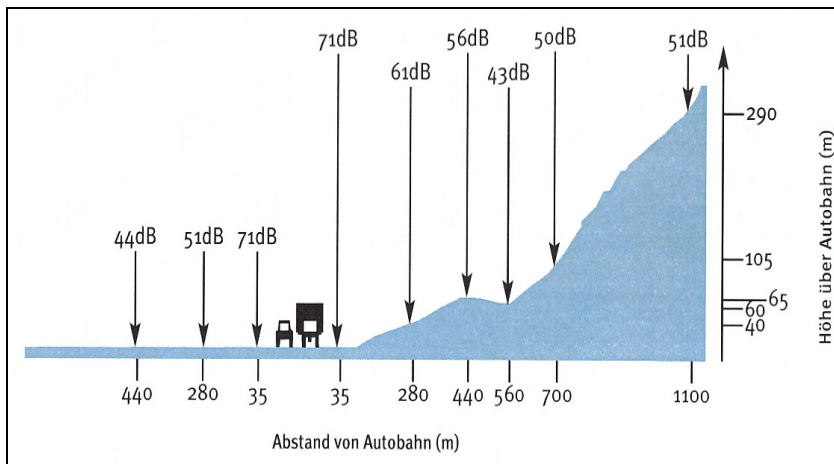
Grafik:BMVIT⁷

3) Die konzentrierten Abgase belasten auch die Gebirgsnatur intensiver als in tiefer gelegenen Regionen. Diese Schäden sind deshalb von besonderer Bedeutung, weil die Vegetation die steilen Hänge stabilisiert. Wegen der kurzen Vegetationsperioden in den Bergen - mit einem sehr langsamen Wachstum als Folge und einer insgesamt viel dünneren Boden/Pflanzen-Decke – ist die Vegetation viel empfindlicher und regeneriert sich nur schwer. Schäden haben oft gravierende Nachwirkungen. Einmal abgerutschte Berghänge weisen manchmal erst nach mehreren Hundert Jahren wieder eine stabilisierende Pflanzendecke auf.

Die Natur muss aber eine vitale Schutzfunktion für die Verkehrswege und den Siedlungsraum erfüllen. Ein sterbender Bergwald oberhalb von Innsbruck stellt ein äußerstes Risiko dar, weil er nicht mehr vor Lawinen und Erdbeben schützt und den Abfluss der Wassermassen nach heftigen Regenfällen nicht bremsen kann. Ein kranker Wald bei Hamburg ist dagegen kaum ein Grund zu Sicherheitsbedenken.

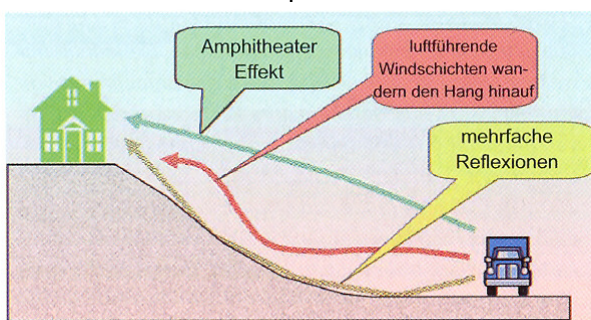
Wie sehen die besonderen Ausbreitungsbedingungen aus? - Details

Lärm



Unterschiedliche Lärmausbreitung im Bergtal / in der Ebene⁸

In der Ebene nimmt der Lärm durch kleine und große Unebenheiten, Gebäude etc mit der Entfernung von der Quelle kontinuierlich ab, oft wirkt er schon nach wenigen Metern gedämpft. In einem U- oder V-Tal kann sich der Lärm dagegen ungehindert ausbreiten. In einem Kilometer Entfernung schräg nach oben ist eine Straße immer noch genauso laut wie in der Ebene nach 250 Metern. Die Täler der Alpen sind praktisch von der Talsohle bis zum Berggipfel von fast gleich intensiven Schallpegeln betroffen. In einigen Fällen erinnern die Talhänge an die runde Form der Ränge eines Amphitheaters. Lebt man in einer solchen Hanglage, so kann man sich buchstäblich dieses Amphitheater-Effekts „erfreuen“, indem die Geräusche des Verkehrs unten im Tal besonders „gut“ zu hören sind. Der Prozentsatz von stark oder sehr stark lärmbelasteten Menschen ist in den Alpen um ein Vielfaches höher als im Flachland.

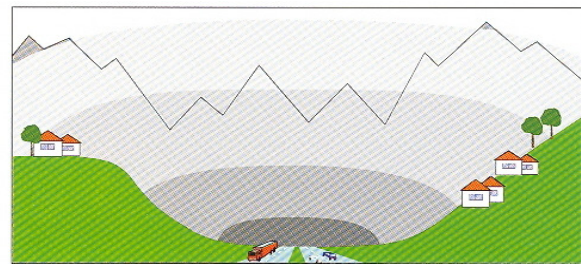
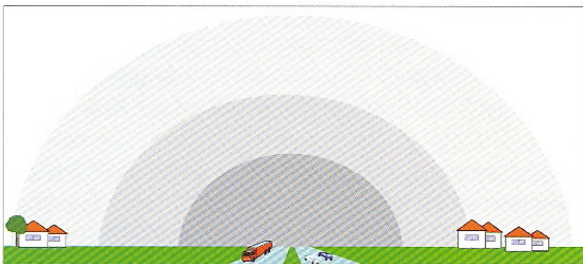


Durch die Reflexionen an den Hängen wird Lärm in noch größeren Höhen wahrgenommen. Der selbe Emissionspegel ruft deutlich höhere Immissionen hervor.⁹

Luft

Als Ursachen für die vergleichsweise höheren Konzentrationen und intensiverere Einwirkung der Abgase wirken ebenfalls verschiedene Mechanismen zusammen: Je steiler und enger die Bergtäler sind, desto weniger Durchlüftung ist möglich. Luftschadstoffe ziehen oft tagelang nicht ab. Oft werden sie durch leichte Talaustritts- und Talanwinden ständig hin- und wieder zurück bewegt. In großen U-Tälern bildet sich regelmäßig eine Inversionsschicht, die für noch einmal höhere Konzentrationen und ein entsprechende intensives Einwirken der Schadstoffe verantwortlich ist. Im Talboden werden dann sehr hohe Werte gemessen - wegen des begrenzten Siedlungsraumes leben hier aber die meisten Menschen. Kinder, ältere Menschen und Menschen, die sich im schadstoffbelasteten Freien aufhalten und große Mengen verunreinigter Luft einatmen, scheinen besonders anfällig dafür zu sein.¹⁰

Reduziertes Luftvolumen



Im Flachland freigesetzte Luftschadstoffe können sich ungehindert ausbreiten. Aber in einem Tal ist das Luftvolumen durch die Hänge reduziert. Die Grautöne verdeutlichen die erhöhten durchschnittlichen Konzentrationen.¹¹

Inversionswetterlagen



Innsbruck, Inversionswetterlage, unten links die Brennerautobahn

(Foto: ALPNAP)



Die Schadstoffe reichern sich unter der Inversionsschicht an. (Grafik: CIPRA, 1994¹²)

Status quo und Trends bei den Luftschadstoffen

Trotz großer technischer Fortschritte bei der Fahrzeugtechnik kommt es zu regelmäßigen Grenzwertüberschreitungen im gesamten Alpenraum. Der Alpenzustandsbericht 2005 fordert daher zusätzliche Maßnahmen:

„Stickstoffdioxid (NO₂):

NO₂-Konzentrationen blieben gleich oder haben sogar aufgrund des anhaltenden Anstiegs des Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren zugenommen. Dadurch wurde der in der letzten Dekade erreichte, technische Fortschritt zur Drosselung der Emissionen kompensiert. (...) Höchstwahrscheinlich wird der EU-Grenzwert 2010 nicht ohne weitere Maßnahmen einzuhalten sein.

Ozon:

Die Zielwerte der EU zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation – die 2010 erreicht werden sollen – werden in weiten Teilen der Alpen überschritten. (...) Während der letzten Dekade wurde ein Anstieg der Langzeitozonwerte beobachtet. Es erscheint unwahrscheinlich, dass die EU-Zielwerte 2010 erreicht werden.

Feinstaub:

Hohe PM-10-Werte, die den Kurzzeitgrenzwert (Tagesmittelwert) überschreiten, werden in den meisten größeren Alpentälern und –becken und in vielen Städten, besonders an den Straßenrändern gemessen. Die Hauptquellen sind Straßenverkehr und Heizungen (Holzverbrennung). Bisher kann kein Trend festgestellt werden.“¹³



Was folgt daraus für die „Eurovignette III“ ?

1. Um die alpenspezifischen Umweltprobleme zu reduzieren und ihre Kosten gerecht anzulasten, müssen die Sonderregelungen der aktuell noch geltenden Richtlinie in vollem Umfang erhalten und weiter verbessert werden.
2. Unfallkosten (nicht von den Versicherungen abgedeckt) müssen eingerechnet werden können. Es muss möglich sein, die im Alpenraum erhöhten Anforderungen an Rettungsdienste etc müssen von den Einnahmen aus den Gebühren mit zu finanzieren, ebenso Maßnahmen zur Reduzierung der Luft- und Lärmbelastungen.
3. Die starren Obergrenzen und niedrigen Durchschnittswerte in Annex III dürfen nicht ausschlaggebend für die erlaubte Gebührenhöhen sein, denn das wäre ein grobe Verzerrung der tatsächlichen Kosten im Alpenraum. Wenn die Gebühren nach wissenschaftlichen Methoden (Methodenhandbuch) und nachweisbar errechnet werden, ist damit ein echter Fortschritt möglich.
4. Irrtümlich gelten die Alpen als ländlicher Raum, weil nur die Bevölkerungsdichte der Gesamtfläche betrachtet wird. Die zukünftige Richtlinie sollte um die Definition „Dauersiedlungsraum“ ergänzt werden, dadurch ließe sich diese Verzerrung leicht beheben.

Welche Rolle spielt der Klimawandel ?

Seit über 150 Jahren wird ein Rückgang der Alpengletscher beobachtet. Bis ungefähr 1970 lag dies im normalen Bereich der historischen Klimaänderungen. Doch seit ca 1980 hat sich der Rückgang mit 20-30% innerhalb von 30 Jahren massiv beschleunigt. (Die seit 1850 gemessenen zwei Drittel Volumenverlust insgesamt haben dagegen über 150 Jahre gebraucht).¹⁴

In den Alpen befinden wir uns bereits mitten im Klimawandel. Drei Viertel aller Alpengletscher werden bis 2050 verschwunden sein, prognostiziert die OECD¹⁵. Wir sind Zeugen des schnellsten Gletscherschwundes, den es auf der Welt je gegeben hat

Die Klimaerwärmung prägt sich in Bergregionen - wie an den Polkappen – extremer aus. In den Alpen wurde es bereits um bis zu 2°C Durchschnittstemperatur wärmer, dreimal so viel wie im europäischen Mittel. 1994, 2000, 2002 und 2003 waren alpenweit die wärmsten Jahre der letzten 500 Jahre. Im Sommer 2003 lag der Gefrierpunkt wochenlang über 4000 m Höhe, und seither noch mehrfach.¹⁶

Die möglichen Konsequenzen sind für den Verkehrsbereich genauso fatal wie für die ansässige Bevölkerung, denn die Transportwege sind ebenfalls betroffen. Naturgefahren bedrohen die selben Täler, und die Einheimischen genau so wie die Passanten bzw transportierten Güter.

Der Beitrag des Verkehrs zum Klimawandel in den Alpen:

Der Straßenverkehr trägt im Alpenraum mehr als in den anderen Regionen Europas zur Klimaerwärmung bei. Die bereits registrierten Risiken und entstandenen Kosten sind erheblich. Bekannt ist, dass mehr als 30 Prozent der CO₂-Produktion in Europa direkt vom Verkehr verursacht werden. Weniger beachtet wird, dass die Abgase doppelt wirken, weil sie gleichzeitig auch die Ozonschicht schwächen, wodurch die UV-Strahlen intensiver einwirken und die Erwärmung weiter antreiben.

In den Alpen trägt der Straßenverkehr durch zwei Besonderheiten zusätzlich zur Klimaerwärmung bei: Die CO₂-Emissionen sind im Gebirge höher, weil sich auf den langen Steigungsstrecken auch der Treibstoffverbrauch deutlich erhöht. Zweiter Zusatz-Effekt: Ruß und Feinstaub lagern sich auf den Gletschern ab und verdunkeln deren Oberfläche. Je dunkler die Flächen werden, desto mehr heizt die Sonne das Eis auf. Eine weiße Oberfläche (Albedo) könnte das Sonnenlicht dagegen total reflektieren.¹⁷



Zusatzeffekt des Straßenverkehrs: Ruß und Feinstaub schwächen die Reflexionsfähigkeit des Gletscherschnees. Zugspitze/Deutschland Foto: GÖF

Welche Risiken entstehen für Siedlungen und Verkehrswege?

Schmelzende Gletscher – neue Gletscherseen

Mit den Temperaturen steigt im Alpenraum das Gefahrenpotential. Durch das schnelle Abschmelzen der Gletscher werden große Schuttareale freigelegt. Das lockere Gestein kann bei Starkregen als Murgang oder Erdrutsch die Täler, Siedlungen und Verkehrswege gefährden. Eine gefürchtete neue Erscheinung sind Gletscherseen, die durch Eisdämme, Schutt und Geröll aufgestaut werden und schnell ansteigen. Sie können nach Damnbrüchen Flutwellen auslösen.



2002 Gletschersee am Triftgletscher



2006 Gletschersee am Triftgletscher (Fotos: GÖF)

Auftauende Permafrostgebiete

Permafrost ist die etwa 20 bis 100 Meter dicke Schicht aus Eis und Boden im Hochgebirge, die normalerweise das ganze Jahr über gefroren bleibt. In ausgedehnten Regionen oberhalb von 2400 Metern verleiht Dauerfrost dem Untergrund Stabilität. Das gefrorene Wasser „kittet“ Felsgestein, Schutt, Steine und Boden. In den letzten 100 Jahren hat sich die Permafrostgrenze bereits um 150 bis 200 Höhenmeter nach oben verschoben.

Taut das Bodeneis, kommen die Berghänge in Bewegung. Oft gleiten sie sehr langsam zu Tal, es kann aber auch zu plötzlichen Rutschungen und Felsstürzen, Geröll- und Schlammlawinen kommen.

Destabilisierte Waldökosysteme

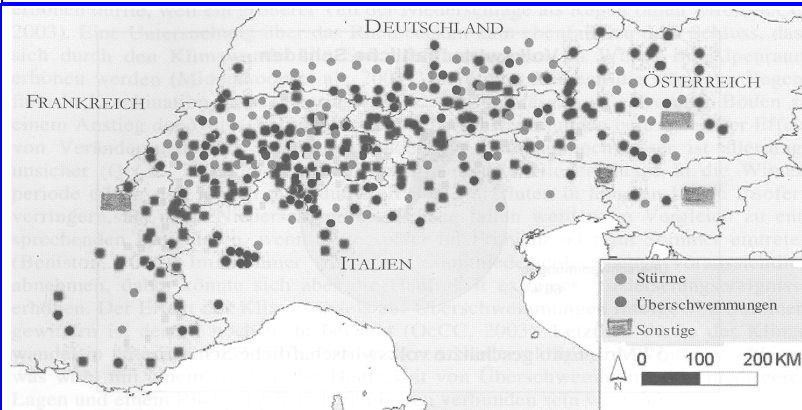
Häufigere Wetterextreme destabilisieren die Schutzwälder oberhalb der Siedlungen und Infrastrukturen und vergrößern bereits vorhandene Schäden. Die Bäume und Waldökosysteme sind durch die Luftverschmutzung - vor allem an der Alpennord- und -südkette und entlang der Transitstrecken - erheblich belastet und geschädigt. Jetzt folgt der Klimawandel mit Wetterextremen. Sturmwürfe und Massenvermehrungen von Insekten werden durch den Klimawandel begünstigt.



Was folgt daraus für die „Eurovignette III“ ?

1. Regionale Klima-Effekte hat die EU-Kommission außer Acht gelassen, als sie vorschlug, für die „Eurovignette III“ keine Klimakosten zuzulassen, weil dies nur globale Effekte seien. Dieser Irrtum sollte korrigiert und Klimakosten sollten daher in die „Eurovignette III“ integriert werden.
2. Es gebe geeignetere Instrumente für den Klimaschutz, wird argumentiert. Die Basis für einen dauerhaft wirksamen Klimaschutz ist aber ein Mix von Preisinstrumenten, bei dem neben dem Benzinverbrauch auch die gefahrene Strecke und die Regionalität berücksichtigt werden. Die „Eurovignette III“ gehört auf jeden Fall dazu.
3. Starre Obergrenzen für die Kosten sind wegen der großen regionalen Unterschiede nicht sinnvoll. Die Klimakosten sollten am besten mit Hilfe des Methodenhandbuchs von dem Mitgliedsländern festgelegt werden.
4. Einnahmen aus den Gebühren sollten für Klimaschutz-Maßnahmen verwendet werden können.

Festgestellte Wirkungen der letzten Jahre



Bilanz der Münchner Rückversicherung

Zwischen 1982 und 2005 verursachten Naturgefahren in den Alpen Katastrophen und Schadensereignisse mit wirtschaftlichen Einbußen in Höhe von 57 Mrd. Euro¹⁸

Beispiele

Neue Gletscherseen • Sommer 2002: Im Monte-Rosa-Massiv hat sich ein Gletschersee oberhalb des Kurorts Macugnaga gebildet und bedroht das Dorf über Wochen hinweg. • Seit 2003 entsteht im Berner Oberland ein Gletschersee unter dem Triftgletscher. Es wird erwartet, dass er demnächst überläuft und die Flutwelle das nahegelegene Dorf erreichen könnte. • Im Sommer 2006 kommt es zum Durchbruch eines Gletschersees mit Muren im Vadret da l'Alp Ota. Eine Touristin kommt ums Leben. • Seit langem bekannt: Das Schmelzwasser des Gruben-Gletscher gefährdet den Schweizer Ort Saas Baalen. •

Permafrost • Alle zehn großen Bergstürze der letzten zehn Jahre in der Schweiz haben sich in Permafrostzonen ereignet. • Permafrost war vermutlich der Auslöser für den katastrophalen Bergsturz im regenreichen Sommer 1987 im Veltlin/Italien. • Im Sommer 2003 sind am Mont Blanc 1000 Kubikmeter Felsen in das Tal gestürzt, nachdem es in 3400 Metern Höhe zu schmelzen begonnen hatte. • 300 Bergbahnen, Bergrestaurants und Stromleitungen in der Schweiz sind in Permafrostböden verankert und unsicher geworden. • Verschiedene Berghütten mussten wegen instabiler Fundamente und Steinschlaggefahr aufgegeben werden, in anderen gibt es Risse. • Verbindungswege und Wanderwege in Hochlagen sind verschwunden. Die Touristensaison in einigen Gegenden ist viel kürzer geworden.¹⁹



Auffangdamm oberhalb von Pontresina/Engadin; er wurde notwendig weil das Dauerfrostgebiet oberhalb der Stadt zu schmelzen begann. Kosten: 5 Millionen Euro. (Foto: GÖF)



Werthenstein/Schweiz 2003 (Foto: amluzern)



Unterspülter Zubringer zum Brenner (bayer. Inntal)

Starke Signale durch die Alpenkonvention – Was hat das mit der EU-Verkehrspolitik zu tun?

Die EU hat bewiesen, dass sie die Alpen besser schützen will. Das wichtigste Signal dafür ist die Alpenkonvention, ein Abkommen für den Schutz und eine dauerhaft umweltgerechte Entwicklung im Alpenraum. Es besteht aus der Rahmenkonvention und 8 Fachprotokollen, darunter einem Verkehrsprotokoll.

Die Alpenkonvention ist ein verbindlicher Völkerrechtsvertrag im Sinne der Wiener Vertragsrechtskonvention; Vertragspartner sind die acht Alpenstaaten und die EU. Die EU als Vertragspartnerin wird das Verkehrsprotokoll in den nächsten Monaten ratifizieren. Sechs Alpenstaaten haben dies bereits getan, und auf der Ebene der Regionen und Gemeinden gibt es schon seit Jahren eine Vielzahl grenzüberschreitender Initiativen und Netzwerke zur Umsetzung. Für die Akteure vor Ort und für viele Wissenschaftler gilt die Alpenkonvention als Meilenstein für die nachhaltige Entwicklung. Die Besonderheit des Verkehrsprotokolls wird dadurch charakterisiert, dass es einige klare, direkt rechtswirksame Vorgaben, vor allem aber Bestimmungen für Förderungen enthält und also auf win-win-Effekte für alle setzt.

Soweit der Geltungsbereich der Alpenkonvention betroffen ist, sind einzelne Bestimmungen des Verkehrsprotokolls auch für die Eurovignette III maßgeblich:

Art. 1, Ziele: formuliert die Verpflichtung zu einer Verkehrspolitik, die „Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpineren und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere, Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize“ (....)

Art. 2, Definitionen, „Verursacherprinzip“: fordert die Anlastung der Kosten für die Vermeidung, Bewältigung und Verringerung der Umweltbelastung und für die Sanierung der Umwelt einschließlich Folgewirkungen; fordert, dass die Verursacher soweit als möglich, die „gesamten Kosten der Verkehrsauswirkungen auf Umwelt und Gesundheit tragen.“

Art.11 Straßenverkehr, schreibt vor: „Die Vertragspartner verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.“ Für den inneralpineren Straßenbau werden weitgehende Restriktionen definiert, Diese dürfen nur dann gebaut werden, wenn die Ziele nachweislich eingehalten werden können (UVP) und Alternativen (bessere Auslastung bestehender Kapazitäten, Ausbau Bahninfrastruktur) ernsthaft geprüft wurden

Art.14 Kostenwahrheit: fordert, dass die Umsetzung des Verursacherprinzips unterstützt werden muss, durch die Entwicklung und Anwendung eines Berechnungssystems zur Ermittlung der Wegekosten und der externen Kosten mit dem Ziel, schrittweise verkehrsspezifische Abgabensysteme einzuführen, um die „wahren Kosten“ zu decken.²⁰



Was folgt daraus für die „Eurovignette III“ ?

1. Mit der Zielformulierung in Artikel 1 gibt die Alpenkonvention zu Recht ein hohes Tempo vor, denn auch die Risiken sind ja enorm. Die Eurovignette III wird dem gerecht, wenn sie eine größtmögliche Verbindlichkeit anstrebt: die verbindliche Einführung der LKW-Gebühren, mit dem Geltungsbereich für alle Straßen und einem angemessenen Niveau von Mindestgebühren.
2. Ein weiteres Verzögern oder das Verwässern wirksamer Regelungen, zum Beispiel der anrechenbaren Gebühren wären mit der Zielsetzung der Alpenkonvention (Art.1) nicht vereinbar.
3. Die von der Kommission vorgeschlagene Beschränkung auf nur drei Kostenelemente und die starren Obergrenzen stehen im Widerspruch zur Alpenkonvention, denn sie verbieten explizit, dass die Verursacher die gesamten tatsächlichen Kosten tragen. Einige Änderungsanträge des Parlamentes schlagen vor, die externen Kosten nach den Methoden des Handbuchs zu berechnen – also ohne künstliche Obergrenzen. Außerdem gibt es Vorschläge, denen zufolge alle relevanten

Kostenkategorien einbezogen werden können. Diese Vorschläge entsprechen vollinhaltlich der Alpenkonvention (Art. 2 und 14).

4. Vorsicht ist bei der Verwendung der Einnahmen geboten! Forderungen nach einer Zweckbindung der „mark-ups“ für den Straßenbau stehen im direkten Widerspruch zu der Konvention und sind möglicherweise daher nicht abstimmungsfähig (vgl. Art. 11). Dasselbe gilt für die Zweckbindung bei den allgemeinen Infrastrukturgebühren und Externe-Kosten-Gebühren (soweit der Geltungsbereich der Alpenkonvention betroffen ist) .



Ein Kunstkopfmikrofon zeichnet den „Amphitheaterereffekt“ an der Ostseite des Wipptals (bei Steinach/Österreich) auf. Im Hintergrund ist eine Brücke der Brennerautobahn erkennbar. Das EU-Projekt ALPNAP gehört zu den vielen Initiativen, um mehr über die Besonderheiten der Alpen zu lernen und angemessen reagieren zu können.²¹

Quellen:

¹ wapedia/wikipedia/websites der Städte

² ARE (Bundesamt für Raumplanung und Entwicklung der Schweiz) alpinfo 2006

⁴ ARE, s.o.

³ GRACE, nach: Handbook on estimation of external cost in the transport sector, 2008

⁴ EEA -European Environment Agency, The European environment – State and Outlook, 2005

⁵ nach: EEA, Freight transport in mountainous regions, 2001

⁶ wapedia/wikipedia/websites der Städte

⁷ Österr.Bundesministerium f. Verkehr, Innovation u Technologie / Herry: Alpenquerender Verkehr in Österreich, Wien 2006

⁸ Quelle: Ida Pack, Landesforstdirektion Tirol, Ibk 1980, Grafik: Bund Naturschutz 2004)

⁹ ALPNAP, nach Alpenkonvention: Verkehr und Mobilität in den Alpen, Alpenzustandsbericht 2007

¹⁰ EEA -European Environment Agency, The European environment – State and Outlook, 2005

¹¹ Quelle und Grafik: ALPNAP, Leben an der Transitroute – Luftverschmutzung, Lärm und Gesundheit in den Alpen, 2007

¹² CIPRA, Verkehr in den Alpen – mehr als nur Transit, Turin 1994

¹³ Alpenkonvention: Verkehr und Mobilität in den Alpen, Alpenzustandsbericht 2007

¹⁴ Quelle: EEA 4/2008, summary, S.12

¹⁵ OECD, Klimawandel in den Alpen, 2007

¹⁶ GÖF, Gesellschaft für ökologische Forschung, 2008 www.oekologische-forschung.de

¹⁷ GÖF, s.o.

¹⁸ Münchner Rück, GeoRisikoForschung 01/2006 NatCatSERVICE

¹⁹ Quellen: GÖF, Hamberger/Zängl: Gletscher im Treibhaus, Steinfurt 2004; „Avoiding Dangerous Climate Change“, Intergovernmental Panel of Climate Change (IPCC) Transport et changements climatiques: un Carrefours a haut risque, Reseau Action Climat France

²⁰ Übereinkommen zum Schutz der Alpen, 1995

²¹ ALPNAP, Leben an der Transitroute – Luftverschmutzung, Lärm und Gesundheit in den Alpen, 2007

Foto auf der Vorderseite: Aghte, Foto auf S.2 /12: derlobiss

Auf einen Blick: Was ist zu tun?

„Eurovignette III“ – Chancen für die Alpen

- Alle Kostenelemente zulassen • Regionale Unterschiede bei den Kosten berücksichtigen – pauschale Obergrenzen streichen • Berechnungsarten nach dem Methodenhandbuch zulassen, pauschale Kostentabellen des Annex streichen • Aktualisierungen der Gebührenehöhe bei wissenschaftlichen Fortschritten zulassen (Annex III) • Verzerrungen abbauen: „Dauersiedlungsraum“ als Definition / für die Differenzierung nach Straßen ergänzen • Klimakosten auf jeden Fall anrechnen • Lenkungsabgaben im vollen Umfang erhalten und auch für Alpen zulassen • Vorsicht! Zweckbindung der Einnahmen für den Straßenbau könnten einen Bruch der Alpenkonvention bedeuten • Bei der Zweckbindung echte Maßnahmen für den Abbau der Umweltbelastungen ermöglichen • Richtlinie verbindlich machen • Geltungsbereich auf dem ganzen Straßennetz • • Rücksicht auf den Alpenraum sichern: „ökologisch besonders sensible Region“ als Definition aufnehmen •

