

Die Alpen als Europäische (Verkehrs-)Planungsregion - Stand der Zusammenarbeit bei Verkehrsdaten

Michael SCHMIDT, Thomas SPIEGEL

Michael Schmidt, ICCR Wien, The Interdisciplinary Centre for Comparative Research in the Social Sciences, Schottenfeldgasse 69/1, 1070 Wien, m.schmidt@iccr-international.org.

Dipl.-Ing. Dr. Thomas Spiegel, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/A/1, Radetzkystraße 2, 1030 Wien. thomas.spiegel@bmv.gv.at

ABSTRACT

Die Alpen können – wohl auch abseits nationaler Übertreibung – als eine der wesentlichen Planungsregionen Europas bezeichnet werden. In kaum einem anderen Gebiet scheinen die Grundsätze des freien Warenverkehrs mit dem des Schutzes der Bevölkerung und der natürlichen Ressourcen schwerer vereinbar. Der Beitrag soll erläutern, welche Planungs- und Datengrundlagen diesen politischen Prozess in der Vergangenheit unterstützt haben und welche Initiativen für deren zukünftige Gestaltung bestehen.

Dank einiger multinationaler Initiativen kann heute behauptet werden, dass der Alpenraum zu jenen staatenübergreifenden Regionen Europas zählt, die über die besten Datengrundlagen im Verkehrsbereich verfügen. Hier ist insbesondere die Initiative der Schweiz, Frankreichs und Österreichs zur koordinierten Erhebung des Alpenquerenden Güterverkehrs zu nennen. Die Datengrundlage, die im Rahmen dieses Projektes alle fünf Jahre geschaffen wird, ist Eingangsgröße für beinahe sämtliche Verkehrsstudien und Prognosen im Alpenraum und wurde auch als Argumentationsgrundlage für wesentliche politische Entscheidungsprozesse verwendet.

Dennoch, die Datensituation im Alpenraum kann deswegen keinesfalls als ausreichend und zufriedenstellend betrachtet werden. Aufgrund der politischen Bedeutung der Region ist der Bedarf an Informationen weit größer als das Angebot. So bestehen Mängel an harmonisierten Daten abseits des Güterverkehrs, an harmonisierten Netz- und vergleichbaren Verkehrsmodellen.

Um nun die Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrsforschung im Alpenraum zu verbessern hat die Europäische Kommission im Rahmen des fünften Rahmenprogramms ein Projekt zur Schaffung eines Thematischen Netzwerkes ("ALP-NET") für die Alpenübergänge in Auftrag gegeben. ALP-NET bildet eine Plattform zur Diskussion und Koordination einschlägiger Initiativen, die sich mit der Problematik des alpenquerenden Verkehrs beschäftigen. Durch die Einbindung von Forschern, Interessensvertretern, Entscheidungsträgern, NGOs und anderen relevanten Gruppen aus allen Alpenländern soll die Intensität und Qualität der Zusammenarbeit verbessert und die Basis für eine koordinierte Verkehrs- und Umweltpolitik im Alpenbereich gelegt werden.

1. AUFGABENSTELLUNGEN

1.1 Nachhaltigkeit versus Verkehrshindernis

Jährlich werden rund 160 Millionen Tonnen von Gütern auf Straße und Schiene über die österreichischen, Schweizer und französischen Alpen transportiert. Jede achte Tonne¹ im zwischenstaatlichen EU-Handel muss die Alpen überqueren. Verkehrsverbindungen durch die Alpen sind daher lebenswichtig für das Funktionieren des Europäischen Wirtschaftsraumes. Die alpenquerenden Verkehrsverbindungen auf Schiene und Straße können zu Recht als wesentliche Schlagadern der Europäischen Wirtschaft bezeichnet werden.

Auf der anderen Seite wird der 190.000 km² große Alpenbogen von 11,2 Millionen Menschen² bewohnt. Die Alpen sind ein wesentlicher Bestandteil der kulturellen europäischen Identität. Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehr ist in Gebirgsgegenden wesentlich stärker als vergleichsweise im Flachland, die Ökosysteme des Alpenraums ebenfalls wesentlich sensibler³. Eine möglichst unversehrte alpine Naturlandschaft stellt eine wesentliche Ressource von europäischer Dimension dar, sei es als Grundlage für Erholung der Menschen, als Luftreservoir oder als Trinkwasserspeicher. Die Schonung und Bewahrung dieser Lebensgrundlagen steht damit grundsätzlich im Gegensatz zu den verkehrlich Erfordernissen.

Der Alpenraum umfasst verschiedene EU-Staaten und Drittstaaten.

Der Nutzen des alpenquerenden Verkehrs entsteht großteils in anderen Regionen als denen, die den durch den Verkehr hervorgerufenen Schaden und die Belastungen tragen müssen.

Die Politik ist damit vor große Herausforderungen gestellt, um tragfähige Lösungen für die Problematik des alpenquerenden Verkehrs zu finden.

1.2 Europäische Dimension (Ökopunkteregelung, Schweizabkommen, Sperre von Übergängen)

Die „alpine“ Verkehrspolitik hat längst den Rahmen der Nationalstaatlichkeit verlassen und eine europäische Dimension erreicht. Aus österreichischer Sicht ist als wesentliches Beispiel in diesem Zusammenhang der Transitvertrag zwischen Österreich und der EU und in Folge die Ökopunkteregelung gemäß Protokoll Nr. 9⁴ des österreichischen Beitrittsvertrages zu nennen. Darin wird im Rahmen des Europäischen Rechtssystems erstmals versucht, einer ungebremsten Verkehrsentwicklung Maßnahmen zur Einhaltung von ökologischen Rahmenbedingungen entgegenzuhalten.

¹ EU-Binnenhandel (Straße, Schiene, Küstenschifffahrt, Wasserstraßen): 932 Mio to; Quelle: Eurostat / DG TREN 2001, Alpenquerender Güterverkehr, Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen EU-Staaten: 117 Mio. to, Quelle: eigene Auswertung der Daten Alpenquerender Güterverkehr 1999.

² Quelle: www.cipra.org

³ Siehe z.B. Scheiring 2000

⁴ Siehe <http://www.bmv.gv.at/vk/6int/ökol.htm>

Als weiterer wesentlicher Meilenstein in Zuge einer europäischen alpinen Verkehrspolitik ist das Landverkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz⁵ zu nennen. Insbesondere die darin vorgesehene Querfinanzierung von Eisenbahninfrastruktur durch den Straßenverkehr wird zunehmend als mögliche Lösung für andere Alpenstaaten gehandelt, so auch im neuen Weißbuch der Kommission (DG TREN 2001).

Auch die verhängnisvolle Serie von Katastrophen in den Alpentunneln, vom Mont Blanc und Tauern 1999 bis zum Gotthard 2001 zeigten, dass die primär nationalen Probleme sofort zu einem Europäischen Thema wurden, da die Auswirkungen auch andere Staaten betrafen.

Auch im Bereich der geplanten Infrastrukturbauten durch die Alpen wie den Eisenbahn Verbindungen Lyon – Turin oder München - Verona (Brenner-Basistunnel) wird die europäische Dimension des Alpenverkehrs deutlich. Die hochrangige Verankerung der Projekten in den TEN - Leitlinien (Europäische Kommission 2001) zeigt das Interesse der Europäischen Gemeinschaft.

Mit diesem schlagwortartigen Abriss der Aspekte einer europäischen Verkehrspolitik im Alpenraum soll im Rahmen dieses Beitrages das Auslangen gefunden werden. Vielmehr soll aber der Frage nachgegangen werden, welche Planungsgrundlagen dafür zur Verfügung stehen? Es soll auch aufgezeigt werden, dass sich im Bereich dieser Informationsgrundlagen heute bereits eine fruchtbare Zusammenarbeit zwischen Alpenstaaten besteht und welche Aktivitäten gesetzt wurden, diese auszuweiten und zu intensivieren.

2. PLANUNGSGRUNDLAGEN

2.1 Datenanforderungen der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik

Welche Daten und Informationen werden nun benötigt, um für die oben angerissenen Problemstellungen Entscheidungsgrundlagen bereitzustellen? Dazu scheint es hilfreich, die anstehenden Fragestellungen wie folgt zu konkretisieren:

- Beurteilung und Bewertung von Infrastrukturprojekten
- Beurteilung und Bewertung von kostenseitigen Maßnahmen
- Aufzeigen der Auswirkung von mengenmäßigen Beschränkungen oder Sperren der Infrastruktur
- Aufzeigen von nationalen Ungleichgewichten (Schlagwort: Umwegverkehr)
- Optimale Verteilung von Genehmigungen.

Aus diesen Aufgaben lässt sich folgendes Bedürfnis an Information zum transalpinen Verkehr ableiten:

- Sämtliche bisherigen verkehrspolitischen Maßnahmen und Verträge auf Europäischer Ebene zielten primär auf den Güterverkehr ab. So stellen auch die Informationen über die Güterverkehrsflüsse die wesentlichste Datengrundlage dar. Quelle und Ziel, Art der Güter, benutzte Verkehrsmittel und gewählter Alpenübergang, Nationalität und Eigenschaften der Verkehrsmittel sind wesentliche Größen, die für die verschiedenen Aufgaben benötigt werden.
- In weiterer Folge wären Informationen über die Verkehrsnetze wie Entfernungen, Reisezeiten, Kosten, Angebote, Beschränkungen oder Kapazitäten von Bedeutung. Für viele Fragestellungen wird die Funktionalität eines Verkehrsmodells benötigt.
- Die Bewertung transalpiner Infrastrukturprojekte kann aber in der Regel nicht auf den Güterverkehr beschränkt bleiben. Gerade die Verkehrsspitzen des Urlauberreiseverkehrs führen zu extremen Belastungen der Verkehrsinfrastruktur und begründen oftmals die Forderungen nach deren Ausbau.
- Zuletzt darf nicht vergessen werden, der eingangs dargelegten hohen ökologischen Sensitivität des Alpenraumes durch entsprechende laufende Messung geeigneter Umweltparameter gerecht zu werden. Ohne in Detail auf diese Thematik eingehen zu wollen und können, darf auf entsprechende österreichische Aktivitäten verwiesen werden.⁶

2.2 Zusammenarbeit der Datenbereitstellung

Im Bereich der Erhebung von Verkehrsdaten hat sich eine tragfähige Zusammenarbeit zwischen den Alpenstaaten Frankreich, Schweiz und Österreich entwickelt. So werden laufend Informationen zum alpenquerenden Güterverkehr bereitgestellt.

Kern dieser Initiative sind dabei Befragungen von Fahrzeuglenkern an den Alpenübergängen. Diese Form der Verkehrserhebung kann auf eine lange Tradition in den einzelnen Staaten zurückblicken. Fahrzeuge werden angehalten, die Lenker nach Quelle, Ziel, Art der Ladung und ähnlichem befragt. Die an vielen Alpenübergängen erforderlichen Halte der Fahrzeuge (Mautstellen, früher Grenzen) hat diese Form der Erhebung zusätzlich gefördert. Gerade für Österreich ist eine derartige Befragungsform von großer Bedeutung, da damit an bestimmten Straßenquerschnitten sämtlicher Verkehr, also auch der von ausländischen Fahrzeugen erfasst wird. Es ist möglich, mit vergleichsweise geringen Stichproben gute Aussagen für einzelnen Routen zu erzielen. Beide Vorteile wären bei haushalts- oder unternehmensbezogenen Erhebungen nicht gegeben.

Deswegen wurden diese Erhebungen auch trotz der relativ hohen Kosten und des hohen administrativen Aufwandes, der heute für die Anhaltung der Fahrzeuge notwendig ist, öfters wiederholt.

1994 erfolgte erstmals eine Abstimmung von vergleichbaren Erhebungen in Frankreich, der Schweiz und Österreich. Die Erhebungen werden national jeweils vom Ministère de l' Equipement, des Transports et du Logement in Paris, dem Bundesamt für Raumentwicklung in Bern sowie vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in Wien koordiniert.

⁵ Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (z.B. http://www.europa.admin.ch/ba/off/abkommen/d/abd_terrestre.pdf)

⁶ z.B. Umweltmessungen des Landes Tirols; <http://www.tirol.gv.at/luft/index.html>

Neben der Befragung des Straßengüterverkehrs an den Alpenübergängen erfolgte eine Befragung der Fahrer in den Terminals der Rollenden Landstraße, um auch detaillierte Informationen über diese Verkehrsart zu erhalten. Die Bahnverwaltungen der drei Staaten werteten ihre Datenbestände aus, um für den Wagenladungsverkehr und den unbegleiteten Kombiverkehr vergleichbare Informationen über die alpenquerenden Güterströme bereitstellen zu können.

1994 erfolgt im wesentlichen eine ex post Harmonisierung bestehender Erhebungen. So erfolgte beispielsweise die Erhebung in Frankreich bereits 1993, nicht alle Variablen wurden einheitlich erhoben. Aber durch die Initiative der Schweiz war es war möglich, für 1994 eine einheitliche Datenbank über den alpenquerenden Güterverkehr aufstellen zu können.

Für die Erhebung 1999 gelang es, eine weitest gehende Harmonisierung in der Konzeption der Erhebungen zu realisieren. Zusätzlich kann herausgestrichen werden, dass erstmals auch eine Förderung durch die Europäische Kommission erfolgte, was die europäische Bedeutung der Erhebung hervorhebt.

2.3 Erhebung Alpenquerender Güterverkehr, Methode, wesentliche Aussagen und Ergebnisse

Aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen wurde für die Erhebungen des Straßengüterverkehrs eine Methode entwickelt, die eine hohe Qualität der Daten sicherstellen sollte. Wesentliche Merkmale waren:

Die Interviews der Lkw-Fahrer erfolgten in allen drei Staaten unter der Verwendung von wetterfesten Kleincomputern. Durch die Computerunterstützung war ein einheitlicher Interviewablauf und eine einheitliche Vercodung gesichert. Die Vercodung der Ortsangaben beispielsweise erfolgt unter direkter Verwendung einer Datenbank mit allen wesentlichen Orten in Europa.

	Verkehr 99 1000 LKW / Jahr	Anzahl Interviews	Stich- probe
Brenner	1.610	13.646	0,85%
Reschenpass	89	1.040	1,17%
Tauern	664	1.659	0,25%
Schoberpass	1.162	2.889	0,25%
Semmering	487	1.548	0,32%
Wechsel	1.052	1.931	0,18%
Bruck Neudorf	914	1.789	0,20%
Gesamt	5.978	24.492	0,41%

Erhebung Alpenquerender Güterverkehr 1999 in Österreich, Stichprobe

Die Stichprobe der befragten Lkw mussten aus dem vollen Verkehrsfluss gezogen werden, um die Repräsentativität zu gewährleisten. Wenn nicht ohnehin durch Mautstellen eine Verkehrsanhaltung erfolgt, mussten die Lkw durch die Exekutive aus dem laufenden Verkehrsfluss zu angehalten werden.

Parallel zur Befragung erfolgt eine Zählung der Lkw nach Lkw - Arten und Nationalitäten. Diese Daten wurden zusammen mit den Ergebnissen automatischer Zählstellen bzw. von Mautstatistiken zur Hochrechnung der Befragungsdaten verwendet.⁷



Maßnahmen an der A2 (Wechsel), um Fahrzeuge aus dem Verkehrsfluss auf freier Strecke auszuwählen.

Die Befragung der Lkw – Fahrer, die die Rollenden Landstraße⁸ benutzten erfolgte nicht mit Computerunterstützung. Die Interviews wurden durch das Personal der Kombiverkehrsagenturen durchgeführt. Eine intensive Einschulung, die Voraussetzung für den Computereinsatz gewesen wäre, war nicht möglich. Die Vercodung der regionalen Informationen von Quelle und Ziel der Fahrt erfolgte in Österreich unter der Verwendung von Landkarten.

Da im Bereich der Daten zum unbegleiteten Kombiverkehr und zum Wagenladungsverkehr keine eigenständige Erhebung durchgeführt werden konnte, musste auf das bei den Bahnverwaltungen verfügbare Datenmaterial zurückgegriffen werden. In deren Datenbanken sind zum Wagenladungsverkehr ausreichend Informationen vorhanden. Hier stellen höchstens die zunehmenden Bestrebungen der Bahnverwaltungen, aus Schutz vor möglicher Konkurrenz Detailinformationen nicht aus der Hand zu geben, eine Beschränkung dar. So musste regionale Gliederungstiefe der gesamten Erhebung auf die Bereitschaft der Bahnen zur Datenweitergaben Rücksicht nehmen.

Beim unbegleiteten KV liegen bei den Bahnverwaltungen die Informationen nicht im erforderlichen Umfang vor. Insbesondere die Art der Beladung von Containern aber auch die eigentlichen Quelle und das Ziel der Sendung ist nicht bekannt, lediglich die Orte, wo die Container auf die Bahn be- oder entladen wurden. Von der Schweiz durchgeführte Piloterhebungen zur einer zusätzlichen Erhebung dieser Informationen waren für die Erhebung 1999 auch nicht anwendbar.

Das Ergebnis der Erhebung stellt sich nun in Form einer Matrix der gesamten alpenquerenden Güterverkehrsbeziehungen dar. Diese Matrix, die die Ströme nach Quelle und Ziel ausweist, ist zusätzlich nach dem gewählten Alpenübergang, der Güterart, dem Verkehrsmittels sowie – im Falle des Straßenverkehr nach Eigenschaften des Fahrzeuges unterteilt. Insbesondere die Nationalität des Fahrzeuges ist von großer Bedeutung.

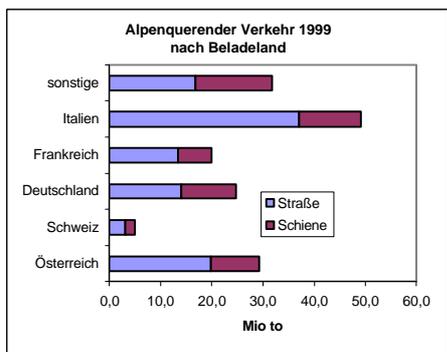
⁷ Weitere Details zu den Erhebungen siehe Nadler und Steierwald 1998 sowie Fußeis 2000.

⁸ Siehe Käfer und Thaller 2000

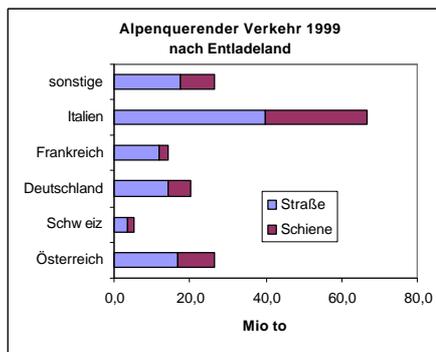
Nachstehende Übersicht⁹ gibt wesentliche Ergebnisse der Erhebung 1999 für den gesamten Alpenraum wieder.

	1994	1999	1994-1999	
	Mio. t	Mio. t	Mio. t	%
Gesamt⁽¹⁾	130,7	159,8	+28,9	+22,1%
Österreich	63,1	85,8	+22,7	+36,0%
Strasse	39,4	58,1	+18,7	+47,3%
Schiene	23,7	27,7	+4,0	+17,1%
Bahn, Wagenladung	17,3	20,1	+2,8	+16,2%
Rollende Landstrasse	2,5	3,1	+0,5	+19,9%
Bahn, UKV	3,9	4,6	+0,7	+19,2%
Schweiz	24,0	26,8	+2,8	+11,6%
Strasse	6,2	8,4	+2,2	+36,0%
Schiene	17,8	18,4	+0,6	+3,1%
Bahn, Wagenladung	10,5	9,5	-1,0	-9,5%
Rollende Landstrasse	1,0	1,1	+0,2	+17,4%
Bahn, UKV	6,3	7,7	+1,4	+21,9%
Frankreich	44,7	50,4	+5,7	+12,8%
Strasse	36,0	40,2	+4,2	+11,8%
Schiene	8,7	10,2	+1,5	+17,1%
Bahn, Wagenladung	5,7	5,9	+0,3	+5,0%
Rollende Landstrasse	0,0	0,0	+0,0	-
Bahn, UKV	3,0	4,2	+1,2	+39,9%

Alpenquerender Güterverkehr im Alpenbogen Ventimiglia – Wechsel
 (1) Ströme, die mehrmals die Alpen queren, sind in der Summe nur einfach gezählt.



Alpenquerender Güterverkehr 1999 nach Beladeland



Alpenquerender Güterverkehr 1999 nach Entladeland

Neben der fünfjährigen detaillierten Erhebung des Güterverkehrs stellt das Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung jährliche Übersichten¹⁰ über die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs zusammen. Die Informationen werden vom Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, vom BMVIT bzw. von den Bahnverwaltungen der drei Staaten übermittelt.

3. BEISPIELE DER ANWENDUNG DER DATEN

3.1 Verkehrsmatrix Österreich

Aus österreichischer Sicht liegt eine wesentliche Verwendung der Daten in der Erstellung der gesamtösterreichischen Verkehrsmatrix. Da aufgrund der Konzeption der EU-Statistik zum Güterkraftverkehr nur jeder Mitgliedstaat die Fahrzeughalter des jeweiligen Landes befragt, fehlt auf nationaler Ebene ein vollständiges Bild über den Straßengüterverkehr. Ein Datenaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten, der die Situation verbessern wird, ist erst im Anlaufen. Die Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr stellt deswegen aus österreichischer Sicht eine hervorragende Datenquelle dar, um die in der offiziellen Statistik fehlenden Informationen zu ergänzen. Die Erhebung wurde so konzipiert, dass ein Großteil des österreichischen Transitverkehrs erfasst wurde (Zusätzlicher „außeralpiner“ Querschnitt an der A4-Ostautobahn). Zusammen mit den Möglichkeiten des Verkehrsmodells Österreich konnte vom BMVIT für 1999 eine umfassende Güterverkehrsmatrix guter Qualität erstellt werden.

3.2 Schweizabkommen

Eine konkrete Verwendung der Daten von 1999 bestand im Zuge der Diskussion um die Umsetzung des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU. Dieses Abkommen sieht vor, dass in Übergangsfristen eine begrenzte Anzahl schwerer LKW (über 28 Tonnen) die Schweiz passieren darf. Für diese Fahrten stehen den Mitgliedsstaaten Kontingente zu. Der Verteilungsschlüssel für diese Kontingente musste vom Rat festgelegt werden, was anhand möglichst objektiver Kriterien geschehen

⁹ Detaillierte Auswertungen zur österreichischen Erhebung siehe Fußeis 2000 sowie Spiegel et. al. 2000.

¹⁰ ALPINFO, siehe <http://www.admin.ch/gvf/>

sollte¹¹. Als Maß wurde dabei die Summe der von einem Land zurückgelegten Lkw-Kilometer gewählt, die vor Inkrafttretens des Abkommens im Umweg um die Schweiz gefahren wurden. Österreich und Frankreich werteten daraufhin die Daten der Erhebung 1999 aus, indem mit der Information über Quelle und Ziel der Fahrt sowie der tatsächlich gewählten Alpenroute der „Schweiz - Umweg“ berechnet wurde und für die Fahrzeuge jedes Landes entsprechende Summen berechnet wurden. Wenn auch die Ergebnisse nicht 1:1 in die Verteilung der Quoten mündete, dienten sie zumindest als Grundlage für die weitere Verhandlungen.

Eine ähnliche Vorgehensweise wurde von der Kommission für die Verteilung der Ökopunktekontingente mit den Daten von 1994 gewählt.

3.3 Infrastrukturprojekte

Eine wesentlich Verwendung der Daten besteht auch in der Evaluierung von Infrastrukturprojekten im Bereich des Alpenraums. Gerade die Kombination von empirische erhobenen Informationen zur Verflechtung (Quelle und Ziel) mit denen der Routenwahl (Alpenpass) ist hier von großer Bedeutung. Als jüngstes Beispiel darf hier die von der Brenner Basistunnel Planung- und Errichtungsgesellschaft beauftragten und von der Prognos AG durchgeführten Verkehrsprognose genannt werden (PROGNOS 2001).

4. BEDARF AN WEITEREN DATEN / WEITERENTWICKLUNG

Trotz der großen Anstrengungen, die bisher im Bereich der Datenerhebungen im Alpenraum getätigt wurden, kann die Situation keinesfalls als ausreichend bezeichnet werden. So würdigt zwar die Europäische Verkehrsministerkonferenz CEMT in einem Dokument (CEMT 2001) die bestehende Zusammenarbeit und die Datenlage im Bereich des Güterverkehrs, weist aber gleichzeitig auf fehlende oder widersprüchliche Informationen hin. Wie im Abschnitt 2.1 dargelegt, übersteigt der Datenbedarf die verfügbaren Informationen über die Güterverkehrsnachfrage. Neben harmonisierten Informationen zu den Verkehrsnetzen besteht vor allem Bedarf an vergleichbaren Daten zum Personenverkehr.

Für viele Fragestellungen wird die Funktionalität eines Verkehrsmodells benötigt. Wenn es auch nicht sinnvoll erscheint, eine einziges Verkehrsmodell für den Alpenraum anzustreben, so wäre die Schaffung von einheitlichen Grundlagen wie die der Netze äußerst sinnvoll. Die Modellierung der Routenwahl im Straßenverkehr an den Alpenübergängen ist dabei keine triviale Aufgabe. Die Einflussfaktoren können nicht durch übliche Kostenkomponenten abgebildet werden, da unterschiedliche Beschränkungen (Schweizkontingente, Ökopunkte, räumliche und zeitliche Einschränkungen) einen starken Einfluss auf die Routenwahl ausüben. Zwischen dem BMVIT und der Europäischen Kommission wird gerade diskutiert, ein entsprechendes Forschungsprojekt zu starten.

Aber selbst die bestehende Erhebung zum Güterverkehr bedarf einer laufenden Weiterentwicklung. Die Probleme, die Exekutive zur Mitarbeit zu gewinnen, wachsen in allen Ländern. Es muss zusätzlich geprüft werden, ob die von Eurostat gesammelten nationalen Daten zum Straßengüterverkehr nicht bereits Informationen in einem Ausmaß für eine Datenbank zum transalpinen Güterverkehr zur Verfügung stellen können, dass mit kleineren ergänzenden Erhebungen das Auslangen gefunden werden kann¹².

Ein Aspekt der Weiterentwicklung der Erhebungen ist der verstärkten internationalen Zusammenarbeit. Die Datensammlung, die von einzelstaatlicher Aktivität zu koordinierten trilateralen Aktionen wurde, ist nun endgültig zu einer europäischen Angelegenheit geworden. Dies betrifft einerseits die Bereitschaft, dass auch Kosten von Europäischen Institutionen übernommen werden. Andererseits ist damit aber auch die Notwendigkeit verbunden, dass von Europäischer Seite aktiv die Erhebungen mitgestaltet werden können. In zwei Vereinbarungen von europäischer Tragweite werden explizit Mechanismen zur Beobachtung der Verkehrsnachfrage in den Alpen vorgesehen sind, im Landverkehrsübereinkommen zwischen der EU- Schweiz¹³ und im Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention¹⁴. Aus der freiwilligen Zusammenarbeit einzelner Staaten ist damit aber eine Verpflichtung der Staatengemeinschaft geworden.

5. ZUKÜNFTIGE PERSPEKTIVE DER ZUSAMMENARBEIT:

6. EU-THEMATISCHES NETZWERK ALPNET

Das ALP-NET Netzwerk wurde von der Europäischen Kommission im Jahr 2001 ins Leben gerufen, um die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsforschung, staatlicher Administration und Interessensgruppen in den sechs Alpenländern zu verbessern. Hauptziel des auf zweieinhalb Jahre angelegten Projektes ist es, die Basis für eine besser koordinierte Verkehrs- und Umweltpolitik im Alpenraum zu schaffen.

ALP-NET beschäftigt sich mit den folgenden vier thematischen Bereichen:

- **Daten, Methoden und Modelle** für ein besseres Verständnis der Verkehrsflüsse im Alpenraum und deren Auswirkungen auf die Umwelt;
- **Infrastrukturbenützungsgeldern** zur effizienteren Nutzung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur;
- **Kombinierter Verkehr/Intermodalität** als mögliche Alternative zur Steigerung des Straßengüterverkehrs und
- **Politische Entscheidungsprozesse** für ein besseres Verständnis des Gestaltungsspielraumes der regionalen, nationalen und europäischen Verkehrspolitik.

¹¹ Basierend auf den Vorschlag eine Verordnung des Rates zur Festlegung eines Systems für die Verteilung von Genehmigungen für Lastwagen, die in die Schweiz fahren. KOMM (1999) 35 endg.

¹² z.B. indem über detaillierte Verkehrszählungen die Routenwahl im Verkehrsmodell kalibriert werden kann.

¹³ Artikel 45 des Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (z.B. http://www.europa.admin.ch/ba/off/abkommen/d/abd_terrestre.pdf)

¹⁴ Z.B. Artikel 18 des Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr. Download z.B. unter http://www.are.admin.ch/pdf/alpenkonvention/rahmenkonv_protokolle_d.pdf

Zur Erreichung der oben genannten Ziele organisiert ALP-NET in Zusammenarbeit mit Experten aus den Alpenländern, der Europäischen Kommission und Internationaler Organisationen sieben internationale Workshops sowie nationale und regionale Vorbereitungstreffen, Diskussionsveranstaltungen und Präsentationen bei Konferenzen, etc. Durch diese Aktivitäten soll eine Plattform für einen andauernden und intensiven Meinungsaustausch zwischen den verschiedenen Akteuren geschaffen werden. Parallel dazu arbeitet das ALP-NET Konsortium, bestehend aus neun Forschungsinstituten/ Universitäten aus allen Alpenländern, an der Ausarbeitung von Diskussionspapieren, der Sichtung und Zusammenfassung bereits existierender Forschungsarbeiten und der Koordinierung und Dokumentation der Aktivitäten des Netzwerkes.

In den ersten sechs Monaten des Projektes wurde ein Inventar aller bestehenden Forschungsarbeiten sowie eine Datenbank mit rund 400 der wichtigsten Akteure aus Forschung, Administration und Interessensvertretung geschaffen. Beide Informationsquellen sind als Datenbank unter www.alp-net.org verfügbar. Das Inventar der Forschungsarbeiten ist auch in der Vollversion und als "Executive Summary" online abrufbar.

Die Verbesserung der Datengrundlagen für den alpenquerenden Verkehr ist eines der Hauptziele von ALP-NET. Dies soll durch eine verstärkte Zusammenarbeit der Alpenländer bei der Datenerhebung erreicht werden. Die konkrete Umsetzung dieses Prozesses soll in mehreren Schritten erfolgen. Den Anfang bildet eine Untersuchung und Bewertung der gegenwärtig vorhandenen Datengrundlagen für den Verkehr und dessen Umwelteinflüsse. Was wurde bisher erhoben? Wie ist die Qualität der Daten? Wo gibt es Inkonsistenzen zwischen Datensätzen aus verschiedenen Erhebungen?

In einem zweiten Schritt sollen die Bedürfnisse der Forscher und Entscheidungsträger untersucht werden. Welche Daten / Indikatoren benötigen diese für ihre Arbeit, sei dies nun die Modellierung von Verkehrsflüssen, die politische Argumentation oder andere Anwendungszwecke? Durch die Erarbeitung eines allgemein akzeptierten Datenzielkatalogs soll die Grundlage für harmonisierte Erhebungen im Alpenraum geschaffen werden. Zu diesem Zweck wird es nötig sein, gemeinsame Richtlinien für die Datenerhebung zu erstellen, welche idealer Weise die Zustimmung aller sechs Alpenländer finden sollten.

Schlussendlich wird sich ALP-NET auch der Frage des institutionellen Rahmens widmen, in dem die Datenerhebung stattfinden soll. Die Schaffung eines alpenweiten Observatoriums für Verkehrs- und Umweltdaten muss dabei in Abstimmung mit drei bereits bestehenden Initiativen stattfinden: Des schweizerischen Monitoringsystems im Rahmen des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU, der Alpenkonvention und des ETIS (European Transport Information System) bzw. ATIS (Alpine Transport Information System).

LITERATURANGABEN

- Büro für Verkehrs- und Raumplanung: Alpenquerender Güterverkehr 1999, Erhebungen Westösterreich. Im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Innsbruck 2000
- CEMT, European Conference of Ministers of Transport: Committee of Deputies, Group on Trends in International Traffic: Monitoring and Forecasting Transalpine Traffic Flows, (Note by the Secretariat), Document No. CEMT/CS/TTI(2001)2/PROV, Genf 2001.
- DG TREN: White Paper "European transport policy for 2010 : time to decide ", Brussels 2001; http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html
- Eurostat / DG TREN: Energy and Transport in Figures, Stand 2001, http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/etif/transport_general/trade_by_mode.html
- Hitz P., Kooijman G.: Alpenquerender Güterverkehr auf Straße und Schiene 1999 (AQGV 99) Alpenübergänge der Schweiz. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation; Bundesamt für Raumentwicklung, Abteilung Verkehrskoordination. GVF Auftrag Nr. 328, Bern 2001.
- Houée M., Dornbusch J.: Transit terrestre, Franchissements Alpains et Pyrénéens: Une Observation Commune des Flux de Marchandises. Ministère de l'Équipement, des Transport et du Logement, Direction des Affaires Economiques et Internationales: Note de Synthèse du SES Numéro 130, Paris 2000.
- Käfer A., Thaller O. (Büro Trafico): Alpenquerender Güterverkehr 1999, Rollende Landstraße, Im Auftrag von ÖKOMBI, Wien, 2000.
- Nadler Steierwald: Alpenquerender Güterverkehr 1999, Erhebungsgrundlagen und Stichprobenplan. Im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr, Wien 1998
- Nadler und Steierwald: Alpenquerender Straßengüterverkehr 1994. Im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, Wien 1995.
- Österreichisches Institut für Raumplanung: Erhebung des Alpenquerenden Straßengüterverkehrs 1999, Technischer Bericht Ostösterreich. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2000.
- PROGNOS AG Brenner Base tunnel – Multi -Modal Multi-Commodity Forecast Auftrag der Brenner Basistunnel Gesellschaft, Informationen unter www.netr.fr/think-up verfügbar. Basel 2001.
- Scheiring H: Bergspezifische Umweltqualitätsziele. Nationaler Beitrag Österreichs für die Protokolle "Bergwald" und "Verkehr" der Alpenkonvention, Im Auftrag des Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Schwaz 2000.
- Sigmaplan: Alpenquerender Güterverkehr 1999, AQGV 99: Konzept für die Erhebung in der Schweiz, Stand der Vorbereitungen April 1998, Auftrag des Schweizer Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Bern 1998
- Spiegel Th., Fußeis W., Grubits Ch., Käfer A., Thaller O.: Austrian Cross Alpine Freight Transport 1999, Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2000.
- W. Fußeis: Alpenquerender Straßengüterverkehr 1999., Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2000.