

## **DER KONGRESS**

DER GEMEINDEN UND REGIONEN EUROPAS

Europarat

F – 67075 Straßburg Cedex

Tel : +33 (0)3 88 41 20 00

Fax : +33 (0)3 88 41 27 51/ 37

<http://www.coe.int/cplre>



### **11. PLENARTAGUNG**

## **ELFTE TAGUNG**

(Straßburg, 25. - 27. Mai 2004)

**Entschließung 177 (2004)<sup>1</sup>**

**zu**

**Problemen des grenzüberschreitenden Durchgangsverkehrs**

<sup>1</sup> Diskussion und Annahme durch den Kongress am 27. Mai 2004, 3. Sitzung (siehe Dok. CG (11) 6, Entschliessungsentwurf vorgelegt durch L. Pedrazzini (Schweiz, R, NI), Berichterstatter).

1. Der Kongress hat den von Herrn Luigi Pedrazzini (Schweiz) im Namen des Ausschusses für nachhaltige Entwicklung erstellten Bericht geprüft;

2. Der Kongress dankt den Experten, Herrn Ludwig Schmutzhard (Tirol, Österreich) und Herrn Davide Caccia (Tessin, Schweiz) für ihre freundliche und wertvolle Unterstützung bei der Ausarbeitung des Berichts;

3. Der Kongress erinnert an seine auf der neunten Plenarsitzung verabschiedete EntschlieÙung 137 (2002) zur integrierten Verkehrspolitik, mit welcher der Ausschuss für nachhaltige Entwicklung gebeten wurde, die Arbeiten des Kongresses zur integrierten Verkehrspolitik weiterzuverfolgen und die durch den Transitverkehr verursachten Probleme zu untersuchen;

4. Der Kongress verweist zugleich auf früher von ihm verabschiedete Texte zu Verkehrsfragen, vor allem die EntschlieÙung 220 (1991) zum Regionalverkehr und die Abschlusserklärung der Konferenz über „Nachhaltige Entwicklung von Bergregionen, europäische Transitpolitik und die Herausforderung der Globalisierung“ (Cavalese, Italien, 17. Juni 2003), die betont, dass der Durchgangsverkehr zu keiner unzumutbaren Belastung der Umwelt der betroffenen Gegenden führen darf;

5. Der Kongress geht bei seiner EntschlieÙung von folgenden Überlegungen aus:

*a.* eine leistungsfähige Verkehrsstruktur ist für die moderne Gesellschaft und ihre Wirtschaft von größter Bedeutung. Den wachsenden und berechtigten Befürchtungen wegen des ständig steigenden Verkehrsaufkommens und seiner Folgen für die Umwelt wurde jahrelang nicht die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt;

*b.* der von der Verkehrspolitik vorgegebene allgemeine Rahmen hat zu einer unausgewogenen Zunahme der verschiedenen Transportarten geführt. Der Anteil der Bahn am Frachtverkehr zu Land (Straße und Schiene) ist in den letzten 30 Jahren von 40 % auf 15 % gesunken;

*c.* der gegenwärtig im Nord-Süd-Verkehr zu beobachtende Trend wird in den nächsten Jahren anhalten: Der Frachtverkehr wächst doppelt so schnell wie der Personenverkehr, und der Fernverkehr nimmt rascher zu als der Ortsverkehr. Der überdurchschnittliche hohe Anstieg des Frachtverkehrs durch die Alpen ist auch auf den hohen Anteil des Fernverkehrs zurückzuführen;

*d.* das Verkehrsaufkommen allgemein und der Schwerverkehr im Besonderen sind schuld an der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung. Die Form der Alpentäler und die häufigen beträchtlichen Temperaturschwankungen führen dazu, dass die Luftverschmutzung besonders lang vorhält und ihre schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt länger als anderswo fort dauern;

6. Folgende Entwicklungen geben dem Kongress Anlass zur Sorge:

*a.* von den Alpen abgesehen ist der Gütertransport per Bahn gegenüber dem Transport auf der Straße drastisch zurückgegangen. Die Gründe dafür sind seit langem bekannt und lassen sich wie folgt zusammenfassen: Auf europäischer Ebene fehlen einheitliche Normen, die Entwicklungspolitik ist nicht koordiniert und die Frachtgebühren der Bahn sind zu teuer, so dass der StraÙentransport wesentlich billiger kommt;

*b.* angesichts des enormen Anstiegs des Schwerverkehrs stößt das Straßennetz an die Grenzen seiner Belastbarkeit, was sich in den Alpentälern ganz besonders bemerkbar macht und eine erhöhte Gefahr schwerer Unfälle mit sich bringt;

*c.* rein technische Verbesserungen an den Fahrzeugen reichen nicht aus, um in den Alpentälern entlang der großen Durchgangsstraßen angemessenen Schutz der Umwelt zu gewährleisten und die Höchstwerte für den Schadstoffausstoß einzuhalten, denn der Anstieg des Schwerverkehrs macht wieder zunichte, was durch technische Verbesserungen an den Fahrzeugen gewonnen wird;

*d.* ganz abgesehen von den unmittelbaren Folgen für das körperliche und psychische Wohlbefinden der betroffenen Personen verursachen Luftverschmutzung und Unfälle enorm hohe Kosten, die hauptsächlich die Allgemeinheit zu tragen hat;

7. Der Kongress ist folgender Überzeugung:

*a.* der Transitverkehr über die Alpen darf nicht als reines Problem der Alpenregionen an den Durchgangsstraßen betrachtet werden, sondern muss als Teil europäischer Verkehrspolitik gesehen werden; denn ganz Europa ist auf die Alpenverbindungen angewiesen. Das Problem erfordert daher koordinierte Lösungen unter Einbeziehung der meisten europäischen Länder;

*b.* die Lenkung der Verkehrsströme über die Alpen darf nicht zu Konflikten zwischen den betroffenen Alpenregionen führen. Ganz im Gegenteil sollten sie sich gemeinsam um eine umfassende Verkehrspolitik für Schiene und Straße bemühen;

*c.* die Tragfähigkeit des gesamten Verkehrssystems (in Bezug auf Umwelt, Gesundheit, wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und gesicherte Möglichkeiten des Durchgangsverkehrs) lässt sich nur erreichen, wenn den örtlichen Erfordernissen Rechnung getragen wird. Bei verkehrspolitischen Entscheidungen muss das gesundheitliche Wohl der einheimischen Bevölkerung Vorrang vor der Freiheit, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu wählen, haben, wenn es zum Interessenkonflikt kommt ;

*d.* die Verlagerung eines Teils des Frachtverkehrs (vor allem des Fernverkehrs) auf die Schiene ist die einzig mögliche Lösung, und zwar nicht nur zur Abwendung ernsthafter Umweltschäden und Lärmbelästigung in den Alpentälern (und auch anderswo), sondern auch zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der großen europäischen Durchgangsstraßen. Das Ziel muss sein, den Frachtverkehr so aufzuteilen, dass die bestmögliche Nutzung von Schiene und Straße gesichert ist. Das bedeutet, dass die Bahn einen größeren Anteil am Frachtverkehr übernehmen muss als bisher.

*e.* technische Verbesserungen an den Fernlastzügen reichen für sich allein nicht aus, um in den Alpentälern entlang der großen Durchgangsstraßen angemessenen Umweltschutz zu erreichen und zugleich die Luftverschmutzung in zumutbaren Grenzen zu halten. Hinzukommen müssen Bemühungen, den Verkehrsanstieg zu bremsen. Vor allem in sensiblen Gegenden muss der Schwerverkehr beschränkt werden;

8. Der Kongress ruft die Gemeinden und Regionen zu folgenden Maßnahmen auf:

*a.* es gilt, in der Region die nötigen Bedingungen für die Verlagerung eines Teils des Schwerverkehrs auf die Schienen zu schaffen, z.B. durch die Herstellung von Bahnanschlüssen bei der Umgestaltung oder Einrichtung von Gewerbegebieten und Industrieanlagen;

*b.* es sollten Programme für den Ausbau von Bahnanschlüssen erstellt und gefördert werden;

*c.* die Bevölkerung sollte dazu gebracht werden, vermehrt Produkte und Waren aus der eigenen Gegend zu beziehen;

*d.* regelmäßige und wirksame Verkehrskontrollen sollten dafür sorgen, dass die technischen und sozialen Vorschriften im Straßenverkehr eingehalten werden. Äußerst wichtig für die Verkehrssicherheit ist, dass Fernfahrer nicht vorschriftswidrig zu lange am Steuer sitzen und dass sie die vorgeschriebenen Ruhepausen einhalten. Wenn auf strikte Einhaltung der Regeln geachtet wird, nimmt man dem Fernverkehr auf der Straße manches von seiner angeblichen „Flexibilität“, die darin besteht, dass man durch Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Fahrt- und Ruhezeiten zeitliche Vorteile herauszuholen versucht und dadurch den Gütertransport auf der Straße attraktiver als den Bahntransport macht.