

# Der Schienenverkehr im Alpenraum – Gemeinsam für ein nachhaltiges Verkehrs- und Mobilitätssystem

**Beitrag der EUSALP Staaten und Regionen zum  
europäischen Jahr der Schiene**



## Der Alpenraum

Die Alpen stellen ein **äußerst sensibles Ökosystem** im Herzen des europäischen Kontinents dar, deren geographische Merkmale besondere Einschränkungen in Bezug auf Anbindung, Zugänglichkeit, Umweltqualität und Management der Verkehrsinfrastruktur mit sich bringen. **Dies macht die Mobilität zu einer der größten Herausforderungen** für die soziale, wirtschaftliche und ökologische Entwicklung des Alpenraums. Koordinierte Maßnahmen auf makroregionaler und EU-Ebene für den Schienenverkehr sind erforderlich, um zu einer nachhaltigen Entwicklung in den Alpen beizutragen sowie ein funktionierendes Verkehrssystem auf den Alpenkorridoren und, soweit die Schiene verfügbar ist, auch auf dem niederrangigen Netz außerhalb der Korridore zu gewährleisten.

Mit der EU Strategie für den Alpenraum (EUSALP) wurde eine einzigartige Plattform der Zusammenarbeit geschaffen, auf der die regionale und nationale Ebene ihre Aktivitäten effektiv koordinieren und harmonisieren und **kohärente Lösungen umsetzen** können. Die EUSALP Aktionsgruppe 4 Mobilität widmet sich der Förderung eines nachhaltigen Verkehrssystems im Alpenraum und leistet einen aktiven Beitrag zur Erreichung der Ziele des Europäischen Green Deals und der neuen EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>1</sup>, den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen, der Alpenkonvention und ihren relevanten Protokollen sowie den allgemeinen und spezifischen EUSALP-Zielen<sup>2</sup>.

Der Schienenverkehr soll insbesondere auf mittleren und langen Strecken das Rückgrat eines effizienteren, multimodalen und vernetzten nachhaltigen Verkehrssystems bilden. Mit neuen Infrastrukturinitiativen soll die Schiene auch im Zentrum eines vollständig dekarbonisierten Verkehrssystems im Einklang mit der Dekarbonisierungsstrategie des europäischen Grünen Deals stehen. Während fast ein Viertel aller Treibhausgasemissionen in der EU auf den Verkehrssektor entfallen, hat der Schienenverkehr nur einen Anteil von 0,6 % an allen verkehrsbedingten Emissionen<sup>3</sup>. Derzeit entfallen im alpenquerenden Güterverkehr jedoch nur etwa 30 % auf die Schiene, während etwa 70 % der Güter auf der Straße transportiert werden. Die Schweiz, in der 74 % der Güter auf der Schiene transportiert werden, beweist jedoch, dass die Schiene mit einer ehrgeizigen Verlagerungspolitik die Lösung für lange Strecken sein kann.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en)

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/cooperate/alpine/eusalp\\_action\\_plan.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/alpine/eusalp_action_plan.pdf)

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en)



***Diese Erklärung baut auf der Zusammenarbeit der 7 Staaten und 48 Regionen, die seit 2016 im Rahmen der EUSALP kooperieren. Bei der 4. EUSALP Mobility Conference im Mai 2021 haben die politischen Vertreter:innen der EUSALP-Regionen mehrere Prioritäten für den Alpenraum in Bezug auf den Schienenverkehr hervorgehoben. Die Impulse des Europäischen Jahrs der Schiene 2021 nutzend rufen wir, die Vertreter:innen der Staaten und Regionen auf dem Gebiet der Europäischen Strategie für den Alpenraum (EUSALP) mit dieser Erklärung dazu auf, den Schienenverkehr zu stärken und Bemühungen um eine stärkere Verkehrsverlagerung von der Straße auf der Schiene im Alpenraum zu unterstützen.***

***Wir fordern die Europäische Union auf ...***

**1) ... Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern als Grundvoraussetzung für eine effektive Verkehrsverlagerung mittels:**

- Förderung der Bedingungen, um die Verfügbarkeit geeigneter Schieneninfrastruktur und -dienste in Bezug auf Quantität, Qualität, Zuverlässigkeit und Kostentragfähigkeit im Vergleich zum Straßenverkehr zu gewährleisten, sowie Korrektur der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern: die positiven externen Effekte der meisten Schienengütertransporte in Bezug auf Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Staus, Verkehrstote und, in manchen Fällen auch Lärm im Vergleich zu ihrem Straßenäquivalent werden durch das aktuelle regulatorische Umfeld und die daraus resultierenden Marktpreise sowie die ursprünglichen Anreize, die die Wettbewerbsfähigkeit beeinflussen können, nicht angemessen berücksichtigt. In Anbetracht dieser Marktverzerrungen sollte das Angebot an Schienenverkehrsdiensten, insbesondere in dünn besiedelten Gebieten mit geringer Nachfrage, aufrechterhalten und subventioniert werden.
- Steigerung der Attraktivität nachhaltiger schienengestützter und intelligenter Mobilitätslösungen für alpine Tourismusdestinationen und für Pendler:innen durch Sicherstellung der Angebotsqualität, den Aufbau attraktiver und integrierter nutzerfreundlicher Fahrgastinformations- und Ticketingsystemen unter voller Ausschöpfung der Potenziale der Digitalisierung.
- Unterstützung bei der Optimierung grenzüberschreitender Schienenverkehrs einschließlich Nachtzüge.



## 2) ... das Potenzial der Schiene als Rückgrat eines vernetzten Verkehrssystems zu optimieren mittels:

- Stärkung gemeinsamer Aktivitäten zur Förderung belastbarer, intelligenter Lösungen für den Schienenverkehr und den intelligenten kombinierten Verkehr, einschließlich des von den EUSALP-Häfen und deren Verbindungen ins Hinterland ausgehenden Schienengüterverkehrs, um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen im Wettlauf um Innovationen zu verbessern.
- voller Ausschöpfung des Potenzials des Eisenbahnsektors hinsichtlich Digitalisierung, Automatisierung, Interoperabilität und Umstellung auf nachhaltigeres Rollmaterial.
- Unterstützung der Industrie bei der Sicherstellung des Zugangs zu Nebenstrecken und Verladestellen mit Anschluss an das nationale und europäische Hauptschienennetz.

## 3) ... Verbesserung der Infrastrukturangebote für den Schienenverkehr mittels:

- besserer Koordinierung der Schaffung grenzüberschreitender Schieneninfrastruktur und Schließung der Engpässe im alpinen Verkehrsnetz. Einige der von der EUSALP ausgezeichneten Projekte zeigen einige dieser fehlenden Verbindungen auf.<sup>4</sup>
- engerer grenzüberschreitender Koordinierung des Kapazitätsmanagements der Schieneninfrastruktur für den grenzüberschreitenden Güterverkehr, wie z.B. die Zuweisung von Zeitnischen, um die Verkehrsverlagerung zu unterstützen.
- Unterstützung des Ausbaus der Terminalinfrastruktur für den kombinierten Verkehr und Verbesserung des Bahnzugangs, um die Potenziale der neuen alpenquerenden Basistunnel voll auszuschöpfen.
- Bewertung der Relevanz und Abstimmung alternativer Antriebstechnologien für den schienengebundenen Verkehr mit den relevanten Verkehrsbedürfnissen im Alpenraum.

*Unterstützt in schriftlicher Form von:*

---

<sup>4</sup> <https://www.alpine-region.eu/results/labelling-projects-macroregional-added-value-fostering-sustainable-mobility-solutions>





Baden-Württemberg

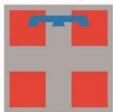
LAND  KÄRNTEN

Mobilität



Das Land  
Steiermark

Bavarian State Ministry of  
Housing, Building and Transport



REGIONE  
PIEMONTE



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



Regione  
Lombardia

AUTONOME  
PROVINZ  
BOZEN  
SÜDTIROL



PROVINCIA  
AUTONOMA  
DI BOLZANO  
ALTO ADIGE

PROVINCIA AUTONOMA DE BULSAN  
SÜDTIROL



REGIONE LIGURIA



Vorarlberg  
*unser Land*

Région Autonome  
Vallée d'Aoste



Regione Autonoma  
Valle d'Aosta

REGION  
SUD  
PROVENCE  
ALPES  
CÔTE D'AZUR



LAND  
SALZBURG