

Artikel	Inhalt	Nationale bzw. europäische Vorschrift	Inhalt	Erläuterungen
<p>Art. 1</p>	<p>Verpflichtung zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, welche die Verkehrsbelastungen in den Alpen auf ein verträgliches Maß senkt; insbesondere durch Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.</p> <p>Inneralpiner und alpenquerender Verkehr wird gewährleistet. Effizienzsteigerung und die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger ist wesentliches Ziel.</p>	<p><u>Bund: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie</u> (Aktualisierung 2018)</p> <p><u>Bayern: Bayerische Nachhaltigkeitsstrategie</u></p> <p><u>Bayern: Gesamtverkehrsplan Bayern</u></p>	<p>Für eine moderne und nachhaltige Verkehrs- und Infrastrukturpolitik in Verbindung mit einer emissionsarmen Mobilität werden Anreize geschaffen, z. B. durch Stärkung des Schienenverkehrs, des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs, die Förderung von Carsharing und die Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes mit Blick auf neue digitale Mobilitätsangebote. Dadurch wird auch die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger gefördert.</p> <p>Die Bayerische Nachhaltigkeitsstrategie enthält ebenfalls Zielfestlegungen zur nachhaltigen Verkehrspolitik. Hierzu zählen: Forschung, Entwicklung und Einsatz regenerativer Energie im Verkehr weiter voranbringen, Verlagerung möglichst großer Verkehrsanteile von der Straße auf die Schiene und auf Wasserstraßen sowie auf öffentliche Verkehrsmittel, Optimierung der Transportketten durch effizienten Einsatz unterschiedlicher Verkehrsträger und bestmögliche Nutzung vorhandener Infrastrukturen, Nutzung der verfügbaren Technologien sowie weitere technische Verbesserung der Fahrzeuge, Digitalisierung und Vernetzung aller Verkehrsangebote, Verbesserung der Nahmobilitätsangebote, Verbesserung des Angebots sowie der Zuverlässigkeit und Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs.</p> <p>Der Gesamtverkehrsplan Bayern stellt einen Überblick über die verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Ziele der Bayerischen Staatsregierung dar. Darin enthalten sind ein klares Bekenntnis zum Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention und die damit verbundene nachhaltige Verkehrspolitik.</p>	<p>Zur Umsetzung der Ziele sind konkrete Maßnahmen hinterlegt. Diese umfassen z. B: Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung durch das Prinzip der kurzen Wege und entsprechende Festlegungen im Rahmen der Landesplanung, Schaffung geeigneter Infrastruktur, ein optimiertes Gesamtverkehrssystem und eine Mobilitätsstrategie bzw. Mobilitätskonzepte mit dem Ziel bestmöglicher Kombination der Verkehrsträger, das Vorantreiben der Elektrifizierung von Schienenstrecken und Unterstützung der Verkehrsbetriebe und Kommunen beim Ausbau des ÖPNV, u.a. durch Förderung aus dem Landeshaushalt sowie den Ausbau innovativer Technologien im Verkehr.</p> <p>Zudem ist beabsichtigt, den Einsatz von regenerativ erzeugtem Wasserstoff im Verkehrsbereich voranzubringen.</p>
<p>Art. 3</p>	<p>Um den Verkehr nachhaltig zu entwickeln, werden Umwelt- und Verkehrspolitik aufeinander abgestimmt. Umweltbelangen wird</p>	<p><u>Bund: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie</u></p>	<p>Siehe oben Art. 1</p>	
	<p>ebenso Rechnung getragen wie den Anliegen der Gesellschaft und der Wirtschaft.</p>			

<p>Nationale, regionale und lokale Zielvorgaben, die unterschiedlichen örtlichen Bedürfnissen entsprechen, werden entwickelt.</p>	<p><u>Bund:</u> Bundesverkehrswegeplan 2030 und dazugehörige Ausbaugesetze (BSWAG, FStrAbG, WaStrAbG) mit Bedarfsplänen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße</p> <p><u>Bayern:</u> LEP: 4.1.3 Gesamtverkehrsplan Bayern</p>	<p>Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 stellt ein Planungsinstrument für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße dar und ist der wichtigste Rahmen für die zukünftige Verkehrsplanung. Alle Projekte im Rahmen des BVWP 2030 sind nicht nur einer Bewertung nach Wirtschaftlichkeit, raumordnerischen und städtebaulichen Aspekten, sondern auch nach umwelt- und naturschutzfachlichen Kriterien unterzogen worden.</p> <p>Der BVWP bildet die Grundlage für die Ausbaugesetze für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen.</p> <p>Der BVWP 2030 wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossen und gilt für den Planungshorizont von 2016 bis 2030.</p> <p>Die drei Ausbaugesetze wurden am 02.12.2016 vom Deutschen Bundestag beschlossen und traten Ende Dezember 2016 in Kraft. Die darin jeweils enthaltenen Bedarfspläne legen abschließend fest, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Details der Bauvorhaben werden unabhängig davon grundsätzlich für jedes Einzelprojekt in den entsprechenden planungsrechtlichen Verfahren festgelegt, z.B. im Planfeststellungsverfahren. Hier erfolgt auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung des konkreten Projekts, die sicherstellt, dass den Umweltbelangen Rechnung getragen wird.</p> <p>Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden. Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden. Der Güterverkehr soll optimiert werden.</p>
---	--	---

		<u>Bayern</u> : Bayerische Nachhaltigkeitsstrategie	Siehe Art. 1
Art. 7	Verkehr wird in einem grenzüberschreitend abgestimmten Verkehrsnetz umgesetzt, das dem Nutzer externe Kosten auferlegt und den Transport auf das umweltverträglichste Verkehrsmittel verlagert.	<u>Bund</u> : § 3 Abs. 1, 3, Anlage 1 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG)	Im Rahmen der Lkw-Maut werden für Fahrzeuge ab 7,5 t zGG die Infrastrukturkosten, die Luftverschmutzungskosten sowie die Lärmbelastungskosten erhoben (§ 3 Abs. 1 und 3 i.V.m. Anlage 1 BFStrMG). Die Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten sind externe Kosten im Sinne der RL 1999/62/EG.
Art. 8	Bei großen Verkehrsneubauten und wesentlichen Ausbauten wird die Umweltverträglichkeit geprüft. Bei grenzüberschreitenden Auswirkungen werden andere Vertragsparteien konsultiert.	<u>Bund</u> : § 1 Abs. 1 Nr.1, Anlage 1 UVPG <u>Bund</u> : § 33 ff. UVPG <u>Bayern</u> : Art. 37 BayStrWG <u>Bayern</u> : Art. 13 BayESG <u>Bund</u> : §§ 54 ff. UVPG	Bei Vorhaben nach Anlage 1 sind die Umweltauswirkungen zu überprüfen. Zu Vorhaben nach Anlage 1 gehören auch Straßen und Schienenwege. Für Verkehrswegeplanungen des Bundes und für Flächennutzungsplan und Bebauungsplan (§§ 6 und 10 BauGB) ist eine strategische Umweltprüfung gemäß §§ 33 ff. UVPG notwendig (Anlage 5 Nr. 1.8). Bei Staats-, Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei den in Art. 37 BayStrWG aufgelisteten Vorhaben durchzuführen. Für den Bau und Betrieb von Seilbahnen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen falls die in Art. 13 BayESG beschriebenen Ausmaße erreicht werden. Nach § 54 ff UVPG ist die grenzüberschreitende Behördenbeteiligung sicherzustellen. Nach § 54 UVPG hat bei einem UVP-pflichtigen Vorhaben, das erhebliche grenzüberschreitende Umweltauswirkungen haben kann, die von einem anderen Staat benannte Behörde zu benachrichtigen. Die in § 55 UVPG genannten Unterlagen sind an den anderen Staat zu übermitteln. Nach § 56 UVPG ist auch der Öffentlichkeit des betroffenen Staates gemäß § 18 ff. UVPG Gelegenheit zur Äußerung zu geben. § 58 UVPG regelt den Fall der Beteiligung der deutschen Behörden an ausländischen Vorhaben, wobei gemäß § 59 UVPG eine Beteiligung der deutschen Öffentlichkeit möglich ist.

		<p><u>Bund: § 60 UVPG</u></p> <p><u>Bayern: Art. 78 BayVwVfG</u></p>	<p>Nach § 60 UVPG gelten für die grenzüberschreitende Behördenbeteiligung bei Strategischen Umweltprüfungen die Vorschriften der § 54 ff. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum BVWP 2030 konnten auch Behörden und Öffentlichkeit aus den Nachbarstaaten schriftlich und in ihrer Landessprache Stellung zum Entwurf des BVWP 2030 nehmen. Von dieser Möglichkeit machten u. a. Behörden sowie zum Teil auch Bürgerinnen und Bürger aus Frankreich, Österreich und der Schweiz Gebrauch. Art. 78 BayVwVfG regelt die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Behörden</p>	
Art. 9	Kundenfreundliche und umweltgerechte öffentliche Verkehrssysteme werden ausgebaut.	<p><u>EU: Alps Mobility Projekte, Interreg Alpine Space e-MOTICON</u></p> <p><u>Bund: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)</u></p>	<p>Mit den überwiegend durch die EU finanzierten Projekten Alps Mobility I (bis 2001) und Alps Mobility II (2003-2006) wurden in verschiedenen Alpenregionen (D, AUT, CH, I, F) innovative Tourismus-Konzepte entwickelt und unterstützt, die allein die Benutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel umfassen. Das e-MOTICON Projekt besteht aus 15 Partnern aus fünf Alpenstaaten. Ziel ist die Unterstützung der öffentlichen Verwaltung beim Aufbau eines innovativen E-Ladinfrastrukturmodells auf Grundlage einer transnationalen Strategie und der regionalen Aktionspläne sowie der Steigerung des Wissens über technologische Innovation und Geschäftsmodelle rund um das Thema Elektromobilität. Das Projekt wurde im November 2016 gestartet und 2019 abgeschlossen.</p> <p>Für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden stehen seit 1971 Bundesmittel zur Verfügung. Für kleinere Investitionen im kommunalen Straßenbau und ÖPNV stehen seit der Föderalismusreform 2007 sogenannte Entflechtungsmittel zur Verfügung. Für größere ÖPNV-Investitionsvorhaben in Verdichtungsräumen und den Randgebieten mit zwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro stellt der Bund Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm bereit. Im Oktober 2016 sind die</p>	

		<p><u>Bayern</u>: Zuweisungen des Freistaats Bayern an die zuständigen Landkreise und Städte (Art. 27 BayÖPNVG)</p>	<p>Grundzüge zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 beschlossen worden, womit das GVFG-Bundesprogramm über das Jahr 2019 hinaus unbefristet fortgesetzt wird. Die Mittel sollen im Jahr 2020 von ca. 333 auf ca. 665 Millionen Euro und ab 2021 auf 1 Milliarde Euro erhöht werden. Nach der am 04.04.2019 in Kraft getretenen Änderung des Artikels 125c Grundgesetz soll in einem weiteren Schritt die Novellierung des GVFG erfolgen.</p> <p>Zuweisungen zur Förderung des ÖPNV i.H.v. rund 50 Millionen Euro jährlich</p>	
Art. 10	<p>Um Eisenbahnen für die Bewältigung des Fernverkehrs besser zu nutzen, wird deren Infrastruktur durch den Neubau alpenquerender Achsen, durch Modernisierung und durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene verbessert.</p>	<p><u>International</u>: Aktionsplan „Brenner 2018</p> <p><u>Bund</u>: Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP), Bedarfsplan Bundesschienenwege (Anlage zum BSWAG)</p> <p><u>Bund</u>: Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen</p>	<p>Der Brenner-Aktionsplan enthält einen Maßnahmenkatalog mit Fokus auf den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie der Kapazitäten der für den Brennerkorridor relevanten Terminals. Zudem soll die Wettbewerbsposition der Schiene durch politische Begleitmaßnahmen und die Verbesserung der operativen Abläufe gestärkt werden. Dieser wurde 2018 aktualisiert.</p> <p>Durch die Schienenvorhaben des BVWP werden kapazitätsbedingte Engpässe auf einer Streckenlänge von rund 800 km abgebaut. Die zusätzlichen Kapazitäten führen zu einer stärkeren Verkehrsleistung der Bahn, auch im Bereich des alpenquerenden Verkehrs.</p> <p>Das Projekt des Brenner-Nordzulaufs und der vergleichsige Ausbau der Strecke Karlsruhe-Basel sind im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 enthalten. Der Bedarfsplan Bundesschienenwege sieht zudem den Ausbau der Terminals für den Kombinierten Verkehr München-Riem und Regensburg vor.</p> <p>Der Bund unterstützt den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen finanziell seit 1998.</p>	

	Die Kapazitäten des Schiffsverkehrs sollen besser ausgenutzt werden.	Bund: Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP), Bedarfsplan Bundesschienenwege (Anlage zum BSWAG); Bayern: Gesamtverkehrsplan Bayern Kap. 5.5. und 6.6.	An den Bundeswasserstraßen werden qualitative und quantitative Engpässe beseitigt. Bayern setzt sich für Aufrechterhaltung und Ausbau der Binnenschifffahrt ein.	
Art. 11	Hochrangige <i>inneralpine</i> Straßen werden nur gebaut, wenn Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, die Erhöhung der Transportkapazitäten nicht durch bessere Auslastung bestehender Straßen oder Verlagerung erreicht werden kann und die Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Projekte gegeben ist.	Bund: UVPG , BNatSchG , FStrG , Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie , Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) i.V.m. Bedarfsplan Bundesfernstraßen (Anlage zum FStrAbG)	Der Bau neuer Straßen wird nicht erforderlich sein, wenn ein Ausbau der Eisenbahnen bzw. des öffentlichen Nahverkehrs für eine Entlastung der bestehenden inneralpinen Straßen sorgen kann. Die Umweltauswirkungen eines Straßenbauprojektes werden nach dem UVPG ermittelt; gemäß BNatSchG sind Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen sowie u.U. Maßnahmen des europäischen Arten- und Gebietsschutzes (Schadensbegrenzungsmaßnahmen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, Maßnahmen zur Kohärenzsicherung)	
Art. 12	Die Umweltbelastungen durch den Flugverkehr werden gesenkt.	Bund: Nationaler Klimaschutzplan 2050	Für die Anwendungen, bei denen der Strom nicht direkt genutzt werden kann, zum Beispiel im Luftverkehr, können biogene Treibstoffe eine Rolle spielen. Das nachhaltige Biomassepotenzial ist jedoch begrenzt. Daher kann es sinnvoll sein, dass erneuerbarer Strom auch in Wasserstoff und gegebenenfalls in weiteren Prozessschritten in synthetisches Methan und in synthetische Flüssigkraftstoffe umgewandelt wird. Der so erzeugte Wasserstoff wird in Brennstoffzellen eingesetzt, die synthetischen Kohlenwasserstoffe prioritär in Schiffen und Flugzeugen. Bei der Senkung der Umweltbelastungen im Luftverkehr, können nachhaltige alternative Treibstoffe eine Rolle spielen. Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn bietet Alternativen zum Luftverkehr.	

			Am Flughafen München sind die Entgelte lärm- und schadstoffemissionsabhängig gestaffelt. Dies schafft Anreize zur Nutzung lärm- und schadstoffreduzierter Flugzeuge.	
	Der Neubau und der erhebliche Ausbau von Flughäfen wird beschränkt.	<u>Bayern</u> : LEP 4.5.5 und Begründung zu 4.5.5, 2.3.3, 2.3.4 / 2.3.6	<p>Alle bestehenden und neu geplanten Flughäfen in Bayern liegen nicht im Konventionsgebiet. Das LEP sieht darüber hinaus in Ziffer 4.5.5. ausdrücklich vor, dass jede Planungsregion über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen solle, wobei in der Begründung zu 4.5.5. für die Region 17 (Oberland) eine Ausnahme zugelassen wird. Auf die Anlegung eines neuen Flugplatzes wird wegen der Alpenkonvention und dem Bestreben die Umweltbelastungen durch den Luftverkehr so weit wie möglich zu reduzieren, verzichtet.</p> <p>In der Region München ist zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zuzulassen (LEP 4.5.5).</p> <p>Die Erschließung der bayerischen Alpen mit Verkehrsvorhaben, wie Flugplätzen (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) soll so geordnet werden, dass ausgewogene Lebens- und Arbeitsbedingungen ihrer Bewohner gewährleistet bleiben, die Naturschönheiten und die Eigenart als Erholungsgebiet sowie die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts erhalten werden und der Erholung suchenden Bevölkerung der Zugang zu diesem Gebiet gesichert bleibt. In der Zone A sind Verkehrsvorhaben mit Ausnahme von Flugplätzen landesplanerisch grundsätzlich unbedenklich. In der Zone C sind Flugplätze landesplanerisch unzulässig.</p>	

<p>Art. 13</p>	<p>Verkehrsauswirkungen von touristischen Neuerschließungen werden überprüft; der öffentliche Verkehr hat Vorrang.</p> <p>Verkehrsberuhigte und verkehrsfreie Zonen sowie autofreie Tourismusorte werden unterstützt.</p>	<p>Bayern: LEP Begründung zu 2.3.3</p> <p>EU: Interreg Alpine Space e-MOTICON</p>	<p>Der Alpenraum soll vor einer ungeordneten Zulassung von Verkehrsvorhaben geschützt werden. Mit dem Alpenplan besteht ein bewährtes Instrument, das die ökologischen Schutzzwecke, die biologische Vielfalt, berechnete touristische Ansprüche und die Abwehr von Naturgefahren zu einem angemessenen Ausgleich bringt.</p> <p>siehe Art. 9</p>	<p>Im Übrigen richtet sich die Beurteilung nach den Vorschriften des LEP 2.3.4, 2.3.5, 2.3.6 die eine Einteilung des Alpengebietes in drei Zonen vornehmen, in denen Verkehrserschließungen nicht oder nur unter bestimmten (strengen) Voraussetzungen möglich sind. Damit entfällt bereits eine projektbezogene Überprüfung für besonders sensible Bereiche; in allen anderen Bereichen sind über die allgemeinen Regeln zur UVP die Umweltauswirkungen der Tourismuseröffnung durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu beurteilen.</p>
<p>Art. 14</p>	<p>Zur besseren Anrechnung der wahren Kosten der einzelnen Verkehrsträger vereinbaren die Parteien die Umsetzung des Verursacherprinzips und entwickeln Systeme zur Ermittlung der externen Kosten von Verkehrsmitteln.</p>	<p>Bund: § 3 Abs. 1 und 3 i.V.m. Anlage 1 Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG)</p>	<p>Im Rahmen der Lkw-Maut werden für Fahrzeuge ab 7,5 t zGG die Infrastrukturkosten, die Luftverschmutzungskosten sowie die Lärmbelastungskosten erhoben (§ 3 Abs. 1 und 3 i.V.m. Anlage 1 BFStrMG). Die Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten sind externe Kosten im Sinne der RL 1999/62/EG.</p>	