

Vorblatt

Problem:

Österreich ist Vertragspartei des am 7. November 1991 unterzeichneten Übereinkommens zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), BGBl. Nr. 477/1995 idF BGBl. III Nr. 18/1999. Dieses als Rahmenvertrag konzipierte internationale Übereinkommen hat zum Ziel, unter Beachtung des Vorsorge-, Verursacher- und des Kooperationsprinzips eine ganzheitliche Politik zur Erhaltung und zum Schutz der Alpen unter ausgewogener Berücksichtigung der berechtigten Interessen aller Alpenstaaten und ihrer alpinen Regionen sowie einer umsichtigen und nachhaltigen Nutzung der Ressourcen sicherzustellen. Dabei soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Alpenraum auf Basis entsprechender Durchführungsprotokolle zur Umsetzung der in der Alpenkonvention enthaltenen Zielvorgaben noch weiter verstärkt werden.

Ziel:

Anlässlich der letzten, 6. Tagung der Alpenkonferenz vom 30./31. Oktober 2000 in Luzern wurden das Protokoll „Verkehr“ sowie das „Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 über die Beilegung von Streitigkeiten“ angenommen und vom Großteil der Vertragsparteien unterzeichnet; Österreich hat ebenso diese Protokolle im Rahmen der letzten, 6. Ministerkonferenz, 30./31. Oktober 2000 in Luzern unterzeichnet. Als Ziel formuliert die Alpenkonvention, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, ua. durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität (Art. 2 Abs. 2 lit. j der Alpenkonvention).

Alternativen:

Keine.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der EU:

Die EU-Konformität ist angesichts der Tatsache gegeben, dass die Europäische Gemeinschaft gemäß ABl. Nr. L 61 vom 12. März 1996, Seite 31, die Alpenkonvention ratifiziert hat, die ja bereits in ihrem Artikel 2 die Ziele der im Wege der Durchführungsprotokolle zu ergreifenden Maßnahmen festlegt.

Weiters war die Europäische Gemeinschaft als Vertragspartei der Alpenkonvention nicht nur laufend in die Verhandlungen eingebunden, sondern hat auch die Protokolle „Naturschutz und Landschaftspflege“, „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“ sowie „Berglandwirtschaft“ unterzeichnet. Überdies hat die Europäische Kommission dem Rat bereits im Jänner 2001 einen Vorschlag zur Unterzeichnung des Verkehrsprotokoll vorgelegt, in dem unter anderem festgestellt wird, dass eines der Ziele der Verkehrspolitik der Gemeinschaft die Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Lösung regionaler und europäischer Probleme, die die umweltverträgliche Mobilität im Verkehr behindern und die Umwelt gefährden, ist [vgl. COM (2001) 0018].

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 1 letzter Satz B-VG erforderlich.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Regional sind positive Effekte zu erwarten, insbesondere durch die engere Zusammenarbeit der Alpenregionen.

Finanzielle Auswirkungen:

Unter Umständen wären allenfalls ergänzende Förderungen bzw. differenziertere Förderungspraktiken in den Bereichen Bergwald, etwa bedingt durch einen verstärkten Einsatz von Holz aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern, Berglandwirtschaft, etwa für Betriebe, die in Extremlage eine Mindestbewirtschaftung sichern, oder im Bereich Bodenschutz für die Einrichtung von so genannten Dauerbeobachtungsflächen, notwendig. Über deren Umfang wäre nach Maßgabe der Erfordernisse und budgetären Möglichkeiten zu beschließen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Ausgangslage:

Das Protokoll „Verkehr“ als Durchführungsprotokoll zur Implementierung der Alpenkonvention hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Charakter und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat. Es hat nicht politischen Charakter und ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Das Protokoll enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen. Da es auch Angelegenheiten des selbstständigen Wirkungsbereiches der Länder regelt, ist gemäß Art. 50 Abs. 1 letzter Satz B-VG die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

Die Alpenkonvention legt für die weitere Ausgestaltung in Art. 2 Zielvorgaben in zwölf beispielhaft vorgegebenen Sachbereichen fest. Die weitere inhaltliche Determinierung ist bislang in den Bereichen „Naturschutz und Landschaftspflege“, „Berglandwirtschaft“, „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“, „Bergwald“, „Tourismus und Freizeit“, „Bodenschutz“, „Energie“ und „Verkehr“ erfolgt. Die verbliebenen vier Bereiche „Luftreinhaltung“, „Bevölkerung und Kultur“, „Wasserhaushalt“ und „Abfallwirtschaft“ harren noch ihrer Behandlung.

Die Protokolle setzen nun die allgemeinen Verpflichtungen der Vertragsparteien in Blickrichtung auf eine umweltverträgliche Nutzung bereichsübergreifend mit dem Ziel um, den Alpenbogen der ansässigen Bevölkerung als Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum zu erhalten. So haben die Vertragsparteien unter Beachtung des Vorsorge-, des Verursacher- und des Kooperationsprinzips eine ganzheitliche Politik zur Erhaltung und zum Schutz der Alpen sicherzustellen. Überdies haben die Vertragsparteien die Interessen aller Alpenstaaten, ihrer alpinen Regionen sowie jene der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ausgewogen zu berücksichtigen. Dies hat insbesondere dazu geführt, die Beteiligung der Gebietskörperschaften an der Umsetzung aller Protokolle als weitestgehend harmonisierte Bestimmung in alle Durchführungsprotokolle aufzunehmen. Daneben ist auch die Verpflichtung enthalten, die Ressourcen umsichtig und nachhaltig zu nutzen und die grenzüberschreitend Zusammenarbeit für den Alpenraum zu verstärken sowie räumlich und fachlich zu erweitern.

Entstehung:

Schon vor der Ausarbeitung der Alpenkonvention wurde die Schweiz anlässlich der 1. Internationalen Alpenkonferenz, 9. bis 11. Oktober 1989, beauftragt, den Vorsitz in einer Subarbeitsgruppe „Verkehr“ zur Ausarbeitung eines Verkehrsprotokolls zu übernehmen.

Die Kernaussage der österreichischen Haltung, die mit der konventionsspezifischen Zielsetzung konform ging, bestand in der Verpflichtung der Vertragsparteien, den Straßenbau auf die unbedingt nötigen Vorhaben und Verbindungen zu beschränken und keine neuen, umweltbelastenden, hochrangigen, alpenquerenden Straßenverkehrsachsen zu errichten. Mit dieser Formulierung sollte verhindert werden, dass zu den drei bereits vorhandenen Nord-Südachsen Brenner, Tauern und Pyhrn neue hinzukommen. Konkreter Auslöser für die Befürchtungen waren die zum damaligen Zeitpunkt mit großer Intensität betriebenen Arbeiten zur Verlängerung der so genannten Alemagna-Autobahn.

Schließlich wurde im Rahmen einer Abschlussveranstaltung der Sub-Arbeitsgruppe „Verkehr“ am 25./26. April 1995 in Ljubljana ein Protokollentwurf verabschiedet, der zum Themenkomplex „Handlungsbedarf im Straßenverkehr“ vorsah, im Hinblick auf eine der Zielsetzungen der Alpenkonvention, den Verkehr insbesondere den Güterverkehr, verstärkt auf die Schiene zu verlagern. Überdies wurden die Vertragsparteien verpflichtet, den Straßenbau auf die unbedingt nötigen Vorhaben und Verbindungen zu beschränken. Im Rahmen der damit befassten, 4. Internationalen Alpenkonferenz vom 26./27. Februar 1996 konnte letztendlich keine Einigung über das vorgelegte Protokoll erzielt werden.

Nach ausführlichen Diskussionen um eine Neuverhandlung des Verkehrsprotokolls kamen die Minister anlässlich der 5. Ministerkonferenz vom 16. Oktober 1998 überein, eine Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz Liechtensteins einzusetzen.

Letztendlich konnte im Rahmen der 15. Sitzung des Ständigen Ausschusses vom 29. bis 31. März 2000 in Château d'Oex (Schweiz) der entscheidende Durchbruch erzielt werden. Anlässlich der Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls am 31. Oktober 2000 in Luzern bekräftigte Herr Bundesminister Mag. Wilhelm Molterer, dass gemäß den Vorgaben der Alpenkonvention die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß gesenkt werden müssen, welches für Menschen, Fauna und Flora erträglich ist. In diesem Sinne sei aus österreichischer Sicht davon auszugehen, dass

örtliche Umfahrungsstraßen, die weder Autobahnen sind, noch baulich getrennte Richtungsfahrbahnen aufweisen, noch kreuzungsfrei sind, nicht als hochrangige Straßen im Sinne des Verkehrsprotokolls sind (siehe Punkt 24 der 36. Sitzung des Ministerrates vom 14. November 2000 – GZ 65 5981/2-III/8U/00).

Inhalt des Protokolls:

Unter dem Kapitel „Allgemeine Bestimmungen“ (Kap. I) werden erstmals Begriffsbestimmungen in einem Protokoll vorgenommen. Neben protokollspezifischen Begriffen, wie „alpenquerender“ oder „inneralpiner“ Verkehr, werden auch Begriffe wie „Umweltqualitätsziele“, „Umweltqualitätsstandards“, „Umweltindikatoren“ oder „Vorsorge- und Verursacherprinzip“ definiert (Art. 2).

Um den Verkehr unter den Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeit zu entwickeln, werden die Vertragsparteien verpflichtet, mit einer abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken den Belangen der Umwelt, der Gesellschaft und der Wirtschaft Rechnung zu tragen (Art. 7).

Unter dem Titel „Projektelevaluations- und zwischenstaatliches Konsultationsverfahren“ (Art. 8) wird die Verpflichtung für den Alpenbereich normiert, sämtliche Straßenbauvorhaben offen zu legen, um damit nicht nur die Vergleichbarkeit, sondern auch die Überprüfbarkeit zu gewährleisten. Durch die Vorlage und den Austausch der entsprechenden Verzeichnisse der Vertragsparteien wurde dieser Bedingung auch entsprochen.

Diese mittlerweile von allen Vertragsparteien der Alpenkonvention entweder schriftlich oder mündlich abgegebenen Erklärungen sind nicht Bestandteil des Protokolls, sondern stellen lediglich die politischen Voraussetzungen für die Annahme des Verkehrsprotokolls im Rahmen der Ministerkonferenz dar.

Den zentralen und seit mehreren Jahren inhaltlich intensiv diskutierten Artikel stellt Art. 11 – „Straßenverkehr“ dar. So sind die Vertragsparteien nunmehr übereingekommen, nicht nur auf den Bau neuer, hochrangiger Straßen für den Alpen querenden Verkehr zu verzichten, sondern auch hochrangige Straßenprojekte für den inneralpinen Verkehr nur unter präzisen Bedingungen zu verwirklichen.

Weiters verpflichten sich die Vertragsparteien, verkehrliche Auswirkungen weiterer Erschließungen mit touristischen Anlagen unter Berücksichtigung der Ziele dieses Protokolls zu überprüfen und entsprechende Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen. Überdies sind durch Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen, die Einrichtung autofreier Tourismusorte sowie weiterer Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen die Zielsetzungen dieses Protokolls zu unterstützen (Art. 13).

Zur Frage der Kostenwahrheit haben sich die Vertragsparteien auf die Umsetzung des Verursacherprinzips geeinigt und unterstützen die Entwicklung und Anwendung eines entsprechenden Verrechnungssystems zur Ermittlung der Wegekosten und externen Kosten, um auf Verkehrslenkungseffekte durch eine bessere Anrechnung der wahren Kosten der verschiedenen Verkehrsträger hinzuwirken. Ziel ist es, schrittweise verkehrsspezifische Abgabensysteme einzuführen, die es erlauben, auf gerechte Weise schließlich die wahren Kosten zu decken (Art. 14).

Ein zusätzlicher Punkt, der sich nicht in den Schlussbestimmungen der anderen Protokolle findet, betrifft das Thema der Umweltqualitätsziele, Standards und Indikatoren. Demnach haben Vertragsparteien Umweltqualitätsziele zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrs festzulegen und umzusetzen. Übereinstimmend wird angestrebt, über Standards und Indikatoren zu verfügen, welche den spezifischen Verhältnissen des Alpenraumes angepasst sind. Die Anwendung dieser Standards und Indikatoren zielt darauf hin, die Entwicklung der Belastungen durch den Verkehr auf die Umwelt und die Gesundheit zu bemessen (Art. 16).

Umsetzung

Die Inhalte dieses Protokolls entsprechen den national vorgesehenen Handlungserfordernissen. Bezüglich des Straßenverkehrs decken sich die innerösterreichischen Bauvorhaben mit den zu diesem Bereich vorgesehenen Vorgaben und Restriktionen.

Bei einigen anderen Bereichen, etwa bei der Erarbeitung von Umweltqualitätszielen oder der Überprüfung und Berücksichtigung von verkehrlichen Auswirkungen bei Erschließungen mit touristischen Anlagen, werden künftig die entsprechenden Parameter des Verkehrsprotokolls Berücksichtigung finden müssen.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Umsetzungserfordernisse:

- Sicherung der Verkehrswege vor Naturgefahren in Gebieten mit besonderen Belastungen;

- Einrichtung und Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zur nachhaltigen Aufrechterhaltung und Verbesserung der Bildungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Erholungs- und Freizeitattraktivität des Alpenraums;
- Verzicht auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr und Verwirklichung hochrangiger Straßen für den inneralpinen Verkehr nur nach Maßgabe strenger Bedingungen;
- Überprüfung verkehrlicher Auswirkung touristischer Erschließungen und Schaffung bzw. Erhaltung von verkehrsberuhigten, verkehrsfreien Zonen;
- Umsetzung des Verursacherprinzips im Interesse der Kostenwahrheit im Verkehr und weitere Erarbeitung und mögliche Umsetzung der Umweltqualitätszielen im Sinne des Protokolls.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 – Ziele:

Neben der Zielvorgabe der Alpenkonvention gemäß Art. 2 Abs. 2 lit. j werden die Vertragsparteien zu einer alle Verkehrsträgern umfassenden, aufeinander abgestimmten Verkehrspolitik verpflichtet, die dazu beiträgt, Einwirkungen zu mindern und so weit wie möglich zu vermeiden, die Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme zu steigern, umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsträger zu fördern und faire Wettbewerbsbedingungen unter den einzelnen Verkehrsträgern zu gewährleisten.

Zu Artikel 2 – Begriffsbestimmungen:

Erstmalig wird in einem Protokoll eine Fülle von Definitionen angeboten. Im konkreten Fall werden sowohl protokollspezifische Begriffe wie „alpenquerend“ oder „inneralpiner“ Verkehr als auch umweltvölkerrechtlich relevante wie „Umweltindikatoren“, „Vorsorge- oder Verursacherprinzip“ definiert.

Zu Artikel 3 – Nachhaltiger Verkehr und Mobilität:

Darin wird die grundsätzliche Verpflichtung der Vertragsparteien zu einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken festgelegt. Sowohl den Belangen der Umwelt als auch den Belangen der Gesellschaft und den Belangen der Wirtschaft ist durch entsprechende Maßnahmen Rechnung zu tragen. Darüber hinaus werden in Anbetracht der besonderen Topographie der Alpen verstärkte Maßnahmen zur Lärmbekämpfung zu ergreifen sein.

Zu Artikel 4 – Berücksichtigung der Ziele in anderen Politiken:

In diesem weitestgehend mit anderen Protokollen harmonisierten Artikel wird die Verpflichtung der Vertragsparteien festgelegt, die Ziele dieses Protokolls vorausschauend und zurückblickend zu überprüfen und in anderen Politiken zu berücksichtigen.

Zu Artikel 5 – Beteiligung der Gebietskörperschaften:

Dieser ebenso weitestgehend harmonisierte Artikel verhält jede Vertragspartei zur Abstimmung und Zusammenarbeit mit unmittelbar betroffenen Institutionen und Gebietskörperschaften im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung. Diese Gebietskörperschaften sind in den verschiedenen Stadien der Vorbereitung und Umsetzung beizuziehen.

Zu Artikel 6 – Weitergehende nationale Regelungen:

Diese in allen Protokollen harmonisierte Bestimmung sieht vor, dass Vertragsparteien auch Maßnahmen ergreifen können, die über die in dem Protokoll vorgesehenen hinausgehen.

Zu Artikel 7 – Allgemeine verkehrspolitische Strategie:

Darin wird die Verpflichtung der Vertragsparteien festgeschrieben, eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs in einem grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerk umzusetzen. Dabei sind Verkehrsträger, – mittel und -arten aufeinander abzustimmen, die Intermodalität zu begünstigen, bestehende Verkehrssysteme und -infrastrukturen bestmöglich zu nutzen, dem Verursacher – nach Belastungen differenziert – externe Kosten und Infrastrukturkosten anzulasten, eine Verlagerung der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel zu begünstigen und Reduktionspotenziale im Verkehrsaufkommen zu erschließen und zu nutzen. Die erforderlichen Maßnahmen haben die Sicherung der Verkehrswege vor Naturgefahren, die schrittweise Reduktion der Schadstoff- und Lärmemissionen, den Schutz der Menschen und der Umwelt in Gebieten mit besonderer Belastung und schließlich auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Zu Artikel 8 – Projektevaluations- und zwischenstaatliches Konsultationsverfahren:

Die Vertragsparteien werden verpflichtet, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen so genannte Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen. Überdies sind Planungen für Verkehrsinfrastrukturen im Alpenraum zu koordinieren und zu konzertieren. Die Vertragsparteien sind verpflichtet, bei Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen Konsultationen mit den davon betroffenen Vertragsparteien zu führen. Dabei wird aber nicht das Recht jeder Vertragspartei präjudiziert, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls – der 31. Oktober 2000 – im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist. Die diesbezüglichen, schriftlichen und mündlichen Erklärungen der Vertragsparteien über den Stand der nationalen Bauvorhaben im Lichte dieser Bestimmungen liegen vor.

Zu Artikel 9 – Öffentlicher Verkehr:

Darin werden die Vertragsparteien verpflichtet, die Einrichtung und den Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern.

Zu Artikel 10 – Eisenbahn- und Schiffsverkehr:

Die Vertragsparteien haben dabei eine Fülle von Maßnahmen, beginnend mit der Verbesserung vorhandener Bahninfrastrukturen bis hin zur betrieblichen Optimierung und Organisation sowie der Verwendung von intermodalen Transportsystemen zu unterstützen.

Zu Artikel 11 – Straßenverkehr:

Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer, hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr. Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen festgelegt werden, die im Wesentlichen auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie das Erreichen der in den Zielvorgaben der Alpenkonvention vorgesehenen Risiko- und Belastungssenkung abstellen. Im Hinblick auf die geographischen Verhältnisse und die unterschiedliche Siedlungsstruktur im Alpenraum wird hingegen die Notwendigkeit der Schaffung der Erhaltung von ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen für einen funktionierenden Individualverkehr anerkannt.

Zu Artikel 12 – Luftverkehr:

Abgesehen von der grundsätzlichen Verpflichtung, die Umweltbelastungen des Flugverkehr, einschließlich des Fluglärms, soweit wie möglich zu senken, werden die Vertragsparteien angehalten, das Absetzen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen einzuschränken und erforderlichenfalls zu verbieten. Überdies werden die Vertragsparteien verpflichtet, das vorhandene öffentliche Verkehrssystem von alpennahen Flughäfen in die verschiedenen Alpenregionen zu verbessern, wobei soweit wie möglich der Neubau von Flughäfen im Alpenraum und der erhebliche Ausbau von bestehenden begrenzt wird.

Zu Artikel 13 – Touristische Anlagen:

In diesem Artikel verpflichten sich die Vertragsparteien, die verkehrlichen Auswirkungen weiterer Erschließungen mit touristischen Anlagen zu überprüfen und erforderliche Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen. Dabei werden ausdrücklich die Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten- und verkehrsfreien Zonen, die Einrichtung autofreier Tourismusorte sowie Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthaltes genannt.

Zu Artikel 14 – Kostenwahrheit:

In diesem Artikel kommt die Einigung der Vertragsparteien zum Ausdruck, die Entwicklung und Anwendung eines Berechnungssystems zur Ermittlung der Wegekosten und der externen Kosten zu unterstützen. So ist es das Ziel, schrittweise verkehrsspezifische Abgabensysteme einzuführen, die es erlauben, auf gerechte Weise die wahren Kosten zu decken.

Zu Artikel 15 – Angebot und Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen:

Die Vertragsparteien werden verpflichtet, nach einem einheitlichen Muster in einem Referenzdokument die Entwicklung sowie die Nutzung bzw. Verbesserung der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssysteme sowie die Reduktion der Umweltbelastungen festzuhalten und periodisch zu aktualisieren.

Zu Artikel 16 – Umweltqualitätsziele, Standards und Indikatoren:

Abgesehen von der deklaratorischen Aussage, Umweltqualitätsziele zur Erreichung des nachhaltigen Verkehrs festzulegen und umzusetzen, kommt die Übereinstimmung der Vertragsparteien zum Ausdruck, dass es notwendig ist, über Standards und Indikatoren zu verfügen, die den spezifischen Verhältnissen des Alpenraumes angepasst sind.

Zu Artikel 17 – Koordination und Information:**Zu Artikel 18 – Forschung und Beobachtung:****Zu Artikel 19 – Bildung und Information der Öffentlichkeit:**

Dieser unter Kapitel III zusammengefasste und größtenteils harmonisierte Abschnitt „Koordination, Forschung, Bildung und Information“ sieht eine engere Zusammenarbeit der Vertragsparteien bei verkehrspolitischen Entscheidungen und beim Austausch von Informationen zur Umsetzung dieses Protokolls vor. Ziel ist eine engere Zusammenarbeit im Bereich der Forschung und systematischen Beobachtung, wobei die Vertragsparteien auch anwendungsorientierte Pilotprojekte zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrskonzepte und -technologien unterstützen.

Zu Artikel 20 – Umsetzung:**Zu Artikel 21 – Kontrolle der Einhaltung der Protokollpflichten:****Zu Artikel 22 – Bewertung der Wirksamkeit der Bestimmungen:**

Diese drei mit dem Überbegriff „Kontrolle und Bewertung“ im Kapitel IV zusammengefassten und harmonisierten Bestimmungen sollen eine effiziente und vergleichbare Umsetzung aller Vertragsparteien ermöglichen, die auf Basis von regelmäßigen Berichten seitens der Vertragsparteien an den Ständigen Ausschuss über die Einhaltung der Verpflichtungen und die Bewertung der Wirksamkeit der darin enthaltenen Bestimmungen zu erfolgen hat. Dem Ständigen Ausschuss obliegt es dann, die Alpenkonferenz davon zu unterrichten, die wiederum bei einer Verletzung entsprechende Empfehlungen verabschieden kann.

Zu Artikel 23 – Verhältnis zwischen der Alpenkonvention und dem Protokoll:**Zu Artikel 24 – Unterzeichnung und Ratifizierung:****Zu Artikel 25 – Notifikationen:**

Diese unter dem Überbegriff „Schlussbestimmungen“ im Kapitel V zusammengefassten und harmonisierten Bestimmungen regeln größtenteils völkerrechtliche Fragen in Anlehnung an das Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge von 1969 (WVK I – BGBl. Nr. 40/1980). Hervorzuheben ist, dass eine Kündigung der Alpenkonvention gleichzeitig auch als Kündigung des jeweiligen Protokolls gilt. Überdies tritt jedes Protokoll für die Vertragsparteien drei Monate nach dem Tag in Kraft, an dem drei Parteien ihre Ratifikations-, Annahme- und Genehmigungsurkunde hinterlegt haben.