



Verkehrswende im Alpenraum: Wie Personen und Güter klimafreundlich mobil werden

Im Alpenraum rollt der Großteil des Personen- und Güterverkehrs nach wie vor über die Straße. Das belastet Mensch, Natur und Klima enorm. Aus diesem Grund arbeiten Expert:innen aus sieben Alpenländern im Rahmen der EU-Strategie für den Alpenraum daran, die Bahn und andere nachhaltige Verkehrsträger deutlich zu stärken. Patrick Skonieczki, Co-Leiter der verantwortlichen Aktionsgruppe, zeigt wie sich dieser Wandel praxisnah anstoßen lässt – damit die Verkehrswende in der Alpenregion gelingt.



Foto: © Johannes Plattner

Patrick Skonieczki vom Land Tirol am Bahnhof Innsbruck-Messe

Im Alpenraum leben 80 Millionen Menschen und damit mehr als ein Fünftel der EU-Bevölkerung. Die Region im Herzen Europas ist seit jeher geographisch und kulturell eng verflochten und hat auch ökonomisch eine zentrale Stellung. Der Güter- und Personenverkehr, der über Nord-Süd-Korridore wie den Brenner oder die Tauern über die Berge fließt, bildet das Rückgrat der Wirtschaftskraft. Für die ökologisch hochsensible Region, ihre Bewohner:innen und das Klima stellt er allerdings eine große Herausforderung dar.

„Ein Drittel der Treibhausgase in der EU wird vom Verkehr verursacht“, erklärt Patrick Skonieczki aus der Abteilung Mobilitätsplanung im Amt der Tiroler Landesregierung. Die Auswirkungen des Klimawandels sind in den Alpen besonders sichtbar. Hinzu kommt eine Luft- und Lärmbelastung für die Bevölkerung in den teils engen Tälern. Der Transitverkehr aus LKW und PKW belastet besonders stark. „Um das zu ändern, müsste der Güterverkehr auf die Schiene und der verbleibende Straßenanteil auf E-LKW umsteigen“, so Skonieczki.

„Das Verkehrssystem in Europa orientiert sich an Korridoren und nicht an nationalen Grenzen.“

Patrick Skonieczki, Abteilung Mobilitätsplanung
im Amt der Tiroler Landesregierung

Auf der wichtigen Transitachse München-Verona soll dabei der Brenner Basistunnel Abhilfe schaffen – bei Inbetriebnahme 2032 mit 64 Kilometern der längste Eisenbahntunnel der Welt. In der Schweiz gelinge die Verlagerung schon gut, dort transportiere die Bahn bereits 72 Prozent aller Güter über die Alpen. „Am Brenner, der meistbefahrenen Transitstrecke der Alpenregion, laufen aber noch immer 73 Prozent des Transports über die Straße.“ Auch beim Personenverkehr müssen wir den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen forcieren, um den steigenden Mobilitätsbedürfnissen, auch verursacht durch den Tourismus als wichtiger Wirtschaftszweig im Alpenraum, gerecht zu werden.

Im Güterverkehr könne ein einzelnes Land bei der Verlagerung auf die Schiene wenig ausrichten, sagt der Mobilitätsexperte, „da sich das Verkehrssystem in Europa an Korridoren und nicht an nationalen Grenzen orientiert“. Er arbeitet daher seit 2016 mit Kolleg:innen aus anderen Alpenländern daran, Verkehrsverbindungen nachhaltiger zu gestalten, ohne die Wettbewerbsfähigkeit der Region zu gefährden.

Regionen stärken

Den Rahmen dafür bietet die EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP), deren Vorsitz Österreich 2025 gemeinsam mit Liechtenstein innehatte. Die EUSALP ist eine von vier makroregionalen Strategien der EU, die die Zusammenarbeit in großen europäischen Räumen stärken und politische Maßnahmen besser aufeinander abstimmen sollen. Die Strategie setzt den Fokus auf die Schwerpunkte Wirtschaftswachstum und Innovation, Mobilität und Anbindung sowie Umwelt und Energie.

Die Umsetzung der jeweiligen Ziele obliegt neun Aktionsgruppen (AG) mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten. Sie bestehen aus Vertreter:innen der sieben EUSALP-Mitgliedsstaaten und deren Regionen sowie verschiedenen Beobachter:innen und entwickeln auf Basis dreijähriger Arbeitspläne Lösungen für konkrete Probleme. Wichtig dabei: die EUSALP schafft keine neuen Strukturen, sondern nutzt bestehende Institutionen und Finanzierungsquellen. Das ermöglicht effiziente und kostensparende Kooperation ohne zusätzliche Bürokratie. Skonieczki leitet mit Kolleg:innen aus der Abteilung Mobilitätsplanung des Landes Tirol stellvertretend für die Europaregion

Tirol-Südtirol-Trentino die AG 4, die sich mit nachhaltigen, innovativen und smarten Lösungen für den Personen- und Güterverkehr im Alpenraum beschäftigt. Seit 2019 mit dabei als Co-Leiter ist die südfranzösische Region Provence-Alpes-Côte d’Azur. Die EUSALP zeichnet sich besonders durch diese grenzüberschreitenden Konstellationen aus, bei denen durch regelmäßigen Austausch verschiedene Interessenslagen und spezifische geografische Herausforderungen berücksichtigt werden und ein gemeinsames Verständnis geschaffen wird.

Abbau von Hürden

Die Aufgabenstellung der AG 4 lautet seit Beginn der EU-Alpenraumstrategie 2015 „Förderung von Intermodalität und Interoperabilität im Güter- und Personenverkehr“. Hinter der sperrigen Formulierung steckt das Vorhaben, die Mobilität im Alpenraum effizienter, nutzerfreundlicher und letzten Endes klimaschonender zu gestalten.

Intermodalität bedeutet, verschiedene Verkehrsträger sinnvoll zu verknüpfen, z.B. LKW und Zug oder öffentliche Verkehrsmittel miteinander sowie mit Car-Sharing, Rufbussen, Leifahrrädern oder anderen flexible Angeboten für den ländlichen Raum. Von Interoperabilität spricht man, wenn Verkehrsträger nahtlos ineinandergreifen, um Menschen und Güter rasch und unkompliziert ans Ziel zu bringen. Für Skonieczki sind beide Ansätze effektive und erprobte Werkzeuge, um nachhaltige Mobilität zu fördern – sie machen im eng vernetzten Alpenraum aber nur grenzübergreifend Sinn.



Fahrradabstellplatz am Bahnhof Innsbruck

Derzeit gebe es etliche Hürden, die eine grenzüberschreitende Mobilität erschweren, erklärt Skonieczki, etwa die Vielzahl an Sprachen im europäischen Bahnsystem. „Lokführer:innen müssen die Sprache des Landes, in dem sie fahren, sprechen. Grenzübertritte per Bahn erfordern daher fast immer einen Wechsel.“ Auch unterschiedliche Gesetze oder Sicherheitsbestimmungen wie vorgeschriebene Brems tests an nationalen Grenzen führen zu Zeitverlusten: „Das alles ist ein klarer Wettbewerbsnachteil gegenüber der Straße. Es braucht eine rasche Harmonisierung im Schienenverkehr und

Foto: © Johannes Plattner

die Schaffung eines echten einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes, so wie es auch bei anderen Verkehrsträgern üblich ist.“

Konkreter Nutzen für Bürger:innen

Die AG 4 hat sich daher in den vergangenen Jahren der verstärkten grenzüberschreitenden Koordinierung verschrieben. Etwa bei der Effizienzsteigerung durch digitale Lösungen an Güterterminals und bei einer an den Klimawandel angepassten, widerstandsfähigen Infrastruktur. Auch gab es eine Studie welche die Potenziale der Energieeffizienz der Schiene gegenüber der Straße sowie von batterieelektrischen LKWs gegenüber Diesel und anderen alternativen Antriebsformen hervorhebt.

„Basierend auf Erkenntnissen früherer Studien haben wir uns 2023 bis 2025 auf die praktische Umsetzung der Ziele konzentriert“, berichtet Skonieczki. Eine wichtige Rolle spielte das „Project Labelling“, das der Experte als „große Erfolgsgeschichte der AG 4 seit 2016“ bezeichnet. Es handelt sich dabei um eine Art Gütesiegel, das für den Alpenraum relevante Projekte der nachhaltigen Mobilität auszeichnet und ihnen den Zugang zu Fördermitteln erleichtern soll.

Konkret wird der Mehrwert der Auszeichnung an einem Projekt sichtbar. „Die grenzüberschreitende Bahnlinie im Dreieck Nizza – Cuneo – Ventimiglia im französisch-italienischen Grenzraum wurde auch dank des Project Labelling in das transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V aufgenommen und kann somit auf EU-Fördermittel zugreifen“, freut sich Skonieczki. Ein weiteres Projekt, LinkingAlps, wurde von der AG 4 initiiert und schafft eine sichtbare Verbesserung in der grenzüberschreiten-

den Mobilität im Alpenraum. LinkingAlps vernetzt nationale Fahrgast-Informationssysteme in Österreich, der Schweiz, den italienischen Regionen Lombardei und Südtirol sowie Slowenien in Echtzeit. Das erleichtert Pendler:innen und anderen Reisenden die Planung von Fahrten im öffentlichen Verkehr künftig massiv. Die Live-Schaltung wurde im Rahmen der 7. EUSALP-Mobilitätskonferenz am 27. November 2025 in Innsbruck verkündet und ist in der Webapp von Südtirol Mobil bzw. linkingalps.eu verfügbar.



Foto: © Land Tirol-Knabl

Mobilitätskonferenz in Innsbruck, November 2025

„Gemeinsam mehr erreichen“

Die Bahnlinie und LinkingAlps zeigen, wie grenzüberschreitende Zusammenarbeit den Alltag vieler EU-Bürger:innen erleichtert. Doch EUSALP und die anderen makroregionalen Strategien leisten für Skonieczki noch viel mehr: „Sie machen Regionen sichtbarer, die in räumlich weit entfernten Hauptstädten wie Berlin, Rom oder Wien oft noch zu wenig Beachtung finden.“ Transnationale Kooperation ermöglicht diesen Regionen sich zu vernetzen, ihre Identität zu stärken und Bewusstsein für ihre Anliegen zu schaffen: „Denn gemeinsam erreicht man einfach mehr.“

Foto: © Johannes Plattner



Kooperation	im Rahmen von EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP)
Fokus	Aktionsgruppe 4: Förderung von Intermodalität und Interoperabilität im Personen- und Güterverkehr
Action Group Mitglieder in Österreich	Land Tirol, Land Kärnten, Land Salzburg, Land Steiermark, Land Vorarlberg, Beobachter: Wirtschaftskammer Tirol, Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Kooperieren mit	Mitgliedern aus Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Schweiz, Slowenien
Laufzeit	laufend seit 2015 auf Basis von 3-jährigen Arbeitsplänen (work plans)
Webseite	https://www.alpine-region.eu/topics-action-groups



 Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Klima- und Umweltschutz,
Regionen und Wasserwirtschaft

EU-Kooperationen