



ANTRAG NR. 5

der Interregionalen Landtagskommission an
den Dreier Landtag

zum Antrag der Abgeordneten

Sonja Ledl-Rossmann (MATTLE)
Florian Riedl (MATTLE)
Philip Wohlgemuth (SPÖ)
Evelyn Achhorner (FPÖ)
Gebi Mair (GRÜNE)
Andrea Haselwanter-Schneider (FRITZ)
Dominik Oberhofer (NEOS)
Sandro Repetto (Partito Democratico - Liste civiche/
Demokratische Partei - Bürgerlisten)

betreffend

**Gesamtkonzept für Brennerkorridor
ausarbeiten - Verkehrsprobleme lösen und
Bevölkerung entlasten!**

Begründung

Der Brennerpass ist wohl die bedeutendste, aber auch mit Abstand meistbefahrene Nord-Süd-Verbindung über die Alpen. Rund 2,5 Millionen LKW donnern jährlich über den Brenner, Tendenz steigend. Aber auch die PKW-Fahrten über den Brenner gehen weiter nach oben, die individuelle Urlaubsreise mit dem PKW hat durch Corona einen neuen Aufschwung erlebt. Dies bringt eine überaus große Belastung für die Bevölkerung, aber auch die Umwelt diesseits und jenseits des Brenners mit sich. Darüber hinaus ist auch die Belastungsgrenze für die gesamte Infrastruktur am Brennerkorridor enorm.

PROPOSTA N. 5

della Commissione interregionale alle tre
assemblee legislative riunite in seduta
congiunta

in merito alla proposta di mozione presentata
dalle consigliere e dai consiglieri

Sonja Ledl-Rossmann (MATTLE)
Florian Riedl (MATTLE)
Philip Wohlgemuth (SPÖ)
Evelyn Achhorner (FPÖ)
Gebi Mair (GRÜNE)
Andrea Haselwanter-Schneider (FRITZ)
Dominik Oberhofer (NEOS)
Sandro Repetto (Partito Democratico - Liste civiche/
Demokratische Partei - Bürgerlisten)

riguardante

**Elaborare una strategia per il corridoio del
Brennero - risolvere i problemi di viabilità e
sgravare la popolazione**

Motivazioni

Il valico del Brennero è probabilmente il più importante, ma anche di gran lunga il più trafficato collegamento transalpino nord-sud. Ogni anno circa 2,5 milioni di TIR attraversano il Brennero e la tendenza è in aumento. Ma anche il traffico automobilistico lungo l'asse del Brennero continua ad aumentare, e in seguito alla pandemia il numero di turisti che raggiungono la propria destinazione con l'auto privata ha subito un'ulteriore impennata. Ciò ha un forte impatto sulla popolazione, ma anche sull'ambiente su entrambi i versanti del Brennero. Inoltre, l'intero sistema di infrastrutture lungo il corridoio del Brennero è soggetto a un enorme sovraccarico.

Die A13 Brenner Autobahn besteht auf der Tiroler Seite zu ca. 35% aus Brücken. Einige der großen Brücken in Nordtirol und auch große Teile der A22 in Südtirol müssen in den nächsten Jahren saniert oder neu errichtet werden, so auch die Luegbrücke. Oberstes Ziel, auch während sämtlicher Bauarbeiten auf Tiroler, aber auch Südtiroler Seite, muss die Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit sein. Daher muss alles daran gesetzt werden, Ausweichverkehre über Landes- und Gemeindestraßen, sowie die Schaffung neuer Verkehrsrouten, beispielsweise über das Pustertal, zu vermeiden.

Um besonders die Belastung durch den Schwerverkehr zu reduzieren, muss der Modal Split, das Verhältnis zwischen Transporten auf der Straße und der Schiene, deutlich in Richtung Schiene gelenkt werden. Dies kann nur durch eine Attraktivierung und zugleich auch Harmonisierung der Schiene erfolgen. Diese Harmonisierung und der damit verbundene Abbau technischer Hürden des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs wird auch eine Grundvoraussetzung für die bestmögliche Nutzung des Brenner Basistunnels sein.

Zudem muss durch gemeinsame Initiativen der Nationalstaaten der Umwegverkehr, welcher aufgrund attraktiverer Rahmenbedingungen des Brennerkorridors gegenüber anderen Transitrouten entsteht, deutlich reduziert werden. Dies kann nur durch ein gemeinsames Vorgehen, beispielsweise bei der Einführung einer Korridormaut, erreicht werden.

Es gibt bereits unzählige grenzüberschreitende Plattformen für den Austausch zu den Herausforderungen im Verkehrsbereich.

Um das Ziel, die Verkehrsbelastung zu reduzieren, wie es auch das Weißbuch für Verkehr der EU vorgibt, zu erreichen, benötigt es eine gemeinsame Position von Tirol,

Sul versante tirolese, circa il 35% dell'autostrada A13 del Brennero è costituito da viadotti. Nei prossimi anni dovranno essere ristrutturati o ricostruiti alcuni dei grandi viadotti del Tirolo del Nord, tra cui il viadotto Lueg, così come lunghi tratti dell'A22 sul versante altoatesino. L'obiettivo primario durante tutti i lavori di costruzione sul versante tirolese e altoatesino deve essere quello di garantire la circolazione e il trasporto merci in condizioni di sicurezza. A tal fine, occorre fare il possibile per evitare la deviazione del traffico lungo le strade provinciali e comunali nonché la creazione di vie di transito alternative, ad esempio attraverso la Val Pusteria.

Al fine di ridurre l'impatto causato dal traffico pesante, in particolare, occorre orientare la ripartizione modale, ovvero il rapporto tra trasporto su strada e su rotaia, in modo decisivo verso la ferrovia. Questo obiettivo può essere raggiunto solo rendendo le ferrovie più attraenti e allo stesso tempo armonizzando l'infrastruttura ferroviaria. Questa armonizzazione e il relativo smantellamento degli ostacoli tecnici al trasporto ferroviario transfrontaliero sono peraltro un prerequisito fondamentale per il futuro utilizzo ottimale del tunnel di base del Brennero.

Inoltre, le iniziative congiunte degli Stati nazionali devono puntare a ridurre in modo significativo il traffico di deviazione che si genera a causa delle condizioni più vantaggiose del corridoio del Brennero rispetto ad altre vie di transito. Per far ciò è indispensabile un approccio congiunto, ad esempio mediante l'introduzione di un pedaggio di corridoio.

Esistono già innumerevoli piattaforme transfrontaliere per lo scambio di informazioni sui problemi legati ai trasporti.

Per raggiungere l'obiettivo di ridurre i carichi di traffico, come indicato nel Libro bianco sui trasporti dell'Unione Europea, il Land Tirolo, l'Alto Adige e il Trentino devono adottare una

Südtirol und dem Trentino, welche in einem Gesamtkonzept zur Entlastung der vom Verkehr geprägten Bevölkerung, dargelegt werden soll.

Die Interregionale Landtagskommission Dreier-Landtag stellt daher an den Dreier-Landtag folgenden

Antrag

„Der Dreier-Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierungen von Tirol, Südtirol und Trentino werden beauftragt, ein verkehrstechnisches Gesamtkonzept für den Brennerkorridor auszuarbeiten, mit dem Ziel den Schwerverkehr auf der Straße zu reduzieren und die Verlagerung auf die Schiene voranzutreiben. Dies umfasst folgenden Schwerpunkte:

- Abstimmung der Straßen- und Schienen-Infrastrukturbetreiber
 - Abgestimmtes Baustellenmanagement und halbjährliche Berichterstattung an die jeweiligen Landesregierungen
 - Austausch von Daten
 - Regelmäßige Jour Fixe zwischen ASFINAG und A22 Brennerautobahn AG und der Italienischen und Österreichischen Staatsbahnen sowie der Regionalen Verkehrsverbände
- Konzept „Verhinderung Ausweichverkehr“
 - Osttirol, Pustertal, Reschenpass bzw. Vinschgau
 - Bei Baustellen auf Nordtiroler und Südtiroler Seite
 - Bei Olympischen Spielen
- Einführung SLOT-System

positione comune, da definire in un piano generale per sgravare la popolazione dai disagi causati dal traffico.

Ciò premesso, la Commissione interregionale sottopone alle tre assemblee legislative riunite in seduta congiunta la seguente

proposta

"Si chiede alle tre assemblee legislative, riunite in seduta congiunta, di deliberare quanto segue:

si incaricano gli esecutivi del Land Tirolo e delle Province autonome di Bolzano e di Trento di elaborare un piano generale dei trasporti lungo il corridoio del Brennero, con l'obiettivo di ridurre il traffico pesante su gomma e di promuoverne il trasferimento su rotaia. Tale piano dovrà prevedere le seguenti priorità:

- coordinamento dei gestori delle infrastrutture stradali e ferroviarie:
 - gestione coordinata dei cantieri e rendicontazione semestrale agli esecutivi dei tre territori dell'Euregio;
 - scambio di dati;
 - incontri regolari fra l'ASFINAG e l'Autostrada del Brennero Spa, le ferrovie italiane e austriache e i rispettivi consorzi del trasporto pubblico locale;
- piano per impedire che il traffico si sposti su tragitti alternativi:
 - Tirolo orientale, Val Pusteria, passo Resia, Val Venosta;
 - in caso di cantieri lungo i versanti tirolese e altoatesino;
 - durante le Olimpiadi;
- introduzione di un sistema a fasce orarie per il traffico pesante:

- Erarbeitung gemeinsamer Position mit Bayern, um mit dieser an die Nationalstaaten herantreten zu können
- Bekenntnis zur Erhöhung der LKW-Maut
 - Gemeinsame Position gegenüber den Nationalstaaten
- Verlagerungsstrategie Straße - Schiene aufbauend auf den Beschluss Nr. 1 vom 16. Oktober 2019 betreffend Gemeinsame Strategie für den Brennerkorridor müssen bei dem grenzüberschreitenden Güterverkehr die geforderten Maßnahmen zügig umgesetzt werden (Ausbau von Verladeterminals, lärmarme Güterwaggons, etc.)
- Attraktivierung der Rollenden Landstraße (RoLa)
- Einführung Autoreisezüge
- Die Schieneninfrastrukturbetreiber der italienischen und der österreichischen Staatsbahnen sowie der regionalen Verkehrsverbände sollen innerhalb der Europaregion
 - einen grenzüberschreitenden Taktverkehr etablieren unter Beibehaltung attraktiver Ticketpreise sowie
 - die technischen Hürden und Erschwernisse bedingt durch die staatlichen Vorgaben abbauen - gemeinsame Forderung an Nationalstaaten und EK
- Eine möglichst starke Verbindung aller Landesteile der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino vor allem im öffentlichen Verkehr zu realisieren (siehe Beschluss Nr. 20 vom 28. Oktober 2014 betreffend Mobilitätskonzept Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino: Ausbau direkter Zugverbindungen).“
 - definizione di una posizione comune con la Baviera in vista delle richieste da sottoporre agli Stati nazionali;
- impegno ad aumentare il pedaggio per gli automezzi pesanti:
 - definizione di una posizione comune nei confronti degli Stati nazionali;
- strategia per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia: sulla base della deliberazione n. 1 del 16 ottobre 2019 in merito alla strategia comune per il corridoio del Brennero, le misure richieste per il trasporto merci transfrontaliero dovranno essere attuate in tempi brevi (ampliamento degli scali merci, vagoni merci a bassa rumorosità, ecc.);
- aumentare l'attrattiva dell'"autostrada viaggiante" (RoLa);
- introduzione di treni con trasporto di autovetture al seguito;
- i gestori delle infrastrutture ferroviarie delle ferrovie italiane e austriache e i consorzi del trasporto pubblico locale dovranno provvedere, a livello di Euregio:
 - all'introduzione di collegamenti cadenzati transfrontalieri a tariffe vantaggiose nonché
 - alla rimozione degli ostacoli tecnici e degli impedimenti causati da direttive statali - richiesta congiunta in tal senso agli Stati nazionali e alla Commissione europea;
- realizzazione di collegamenti con la massima frequenza possibile tra tutti i territori dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino, in particolare per quanto riguarda il trasporto pubblico (si veda la deliberazione n. 20 del 28 ottobre 2014 relativa al piano per la mobilità dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino: potenziamento dei collegamenti ferroviari diretti)."

Trient, den 20. April 2023

Trento, 20 aprile 2023