

ANTRAG NR. 4

der Interregionalen Landtagskommission an den
Dreier-Landtag

zum Antrag der Abgeordneten

Florian Riedl (VP TIROL)
Sonja Ledl-Rossmann (VP TIROL)
Dominik Mainusch (VP TIROL)
Sebastian Kolland (VP TIROL)
Evelyn Achhorner (FPÖ)
Elisabeth Fleischanderl (SPÖ)
Christian Kovacevic (SPÖ)
Andrea Haselwanter-Schneider (FRITZ)
Gebi Mair (GRÜNE)
Birgit Obermüller (NEOS)

betreffend

**Brennerkorridor – Verkehrsprobleme lösen
und Bevölkerung entlasten!**

Begründung

Der Brennerpass ist die meistbefahrene Nord-Süd-Verbindung in den Alpen. Rund 11,5 Millionen PKW und 2,5 Millionen LKW rollen jährlich über den Brenner.

Das enorme Verkehrsaufkommen bringt eine überaus große Belastung für die Bevölkerung, aber auch für die Umwelt in den Gemeinden entlang des Brennerkorridors mit sich. Zudem ist die Belastungsgrenze für die gesamte Infrastruktur am Korridor nicht nur erreicht, sondern wird sogar überschritten.

Ohne die Aufrechterhaltung der derzeit bestehenden Notmaßnahmen, würde es zu einem

PROPOSTA DI MOZIONE N. 4

della Commissione interregionale alle tre assemblee legislative riunite in seduta congiunta

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

Florian Riedl (VP TIROL)
Sonja Ledl-Rossmann (VP TIROL)
Dominik Mainusch (VP TIROL)
Sebastian Kolland (VP TIROL)
Evelyn Achhorner (FPÖ)
Elisabeth Fleischanderl (SPÖ)
Christian Kovacevic (SPÖ)
Andrea Haselwanter-Schneider (FRITZ)
Gebi Mair (GRÜNE)
Birgit Obermüller (NEOS)

riguardante

**Corridoio del Brennero – risolvere i problemi
di viabilità e sgravare la popolazione**

Motivazioni

Il valico del Brennero è il più trafficato collegamento transalpino nord-sud. Ogni anno lo attraversano circa 11,5 milioni di auto e 2,5 milioni di TIR.

Nei comuni lungo il corridoio del Brennero tale enorme volume di traffico ha un forte impatto sulla popolazione, ma anche sull'ambiente. Inoltre, per l'intera infrastruttura lungo il corridoio, i limiti di capacità sono stati non solo raggiunti ma addirittura superati.

Senza mantenere le attuali misure di emergenza il traffico aumenterebbe, in misura di gran lunga

Mehr an Verkehr kommen, welcher die Belastungsgrenzen in jeglicher Hinsicht bei weitem übersteigen und zudem alle umwelt- und klimapolitischen Maßnahmen sowie nationale und europäische Klimaschutzziele konterkarieren würde.

Um die große Verkehrsbelastung am gesamten Korridor grenzüberschreitend managen zu können, ist eine überregionale Abstimmung sämtlicher Stakeholder unabdingbar. Der zukünftige Austausch soll auf einer fachlich fundierten Basis stattfinden, weshalb die Verschneidung von (Echtzeit-)Verkehrsdaten ein wesentliches Element bilden wird.

Um besonders die Belastung durch den Schwerkverkehr 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. Der Brennerkorridor als TEN-V Strecke soll dabei ein europäisches Pilotprojekt werden. Neben der Harmonisierung der Vorschriften und Regelungen ist zudem der schnellstmögliche Ausbau der Zulaufstrecken ein essentieller Bestandteil, um das volle Potential des Brenner Basistunnels nutzen zu können, weshalb gemeinsam Druck auf die deutsche Bundesregierung ausgeübt werden muss.

Eine weitere Grundvoraussetzung für die Verlagerung auf die Schiene bildet der Ausbau der Terminalinfrastruktur entlang des gesamten Brennerkorridors. Dieser Ausbau muss in enger Abstimmung zwischen den Ländern und den Bahnbetreibern erfolgen.

Um die Verkehrsbelastung zu reduzieren, wie es auch das Weißbuch für Verkehr der EU vorgibt, muss zudem auch der Individualverkehr verringert werden. Dies kann nur durch einen laufenden Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Mobilitätsangebotes erfolgen.

e da ogni punto di vista superiore ai limiti di capacità. Ciò vanificherebbe tutte le misure di politica ambientale e climatica nonché gli obiettivi nazionali ed europei di tutela del clima.

Per gestire su base transfrontaliera l'enorme volume di traffico lungo l'intero corridoio, è essenziale un coordinamento sovranazionale di tutte le parti interessate. Il futuro interscambio deve avvenire su una base fondata tecnicamente; pertanto, l'incrocio dei dati sul traffico (in tempo reale) ne costituirà un elemento essenziale.

Per ridurre l'impatto causato soprattutto dal traffico pesante, occorre orientare decisamente la ripartizione modale – cioè il rapporto tra trasporto su strada e su rotaia – verso la ferrovia. Questo obiettivo può essere raggiunto solo rendendo la ferrovia più attrattiva e allo stesso tempo armonizzando l'infrastruttura ferroviaria. Tale armonizzazione e il relativo smantellamento degli ostacoli tecnici al trasporto ferroviario transfrontaliero sono peraltro un prerequisito fondamentale per il futuro utilizzo ottimale della galleria di base del Brennero. In quanto linea TEN-T, il corridoio del Brennero dovrebbe diventare un progetto pilota europeo. Per poter sfruttare appieno il potenziale della galleria di base, oltre ad armonizzare norme e regolamenti è essenziale realizzare il più rapidamente possibile le tratte d'accesso, e per questo bisogna esercitare una pressione congiunta sul Governo tedesco.

Un altro requisito fondamentale per il passaggio alla ferrovia è l'ampliamento delle infrastrutture terminali lungo l'intero corridoio, da realizzarsi in stretta consultazione tra i diversi territori e gli operatori ferroviari.

Per raggiungere l'obiettivo di ridurre i carichi di traffico, come indicato nel Libro bianco sui trasporti dell'Unione europea, bisogna inoltre ridurre il traffico individuale. Tale obiettivo può essere raggiunto solo attraverso una continua espansione dell'offerta di trasporto pubblico transfrontaliero.

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

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

Antrag:

proposta:

„Der Dreier-Landtag wolle beschließen:

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

Die Landtage von Tirol, Südtirol und dem Trentino bekennen sich zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der jeweiligen Notwendigkeiten nördlich und südlich des Brenners. Die Landtage bekennen sich dabei zu den geltenden verkehrsbeschränkenden Notmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt, zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Nord-Süd-Verkehrsachse und zur Aufrechterhaltung der Versorgung der Gemeinden entlang dieser Verkehrsachse. An den derzeit bestehenden Maßnahmen soll festgehalten werden, sofern und soweit diese nicht durch andere mindestens ebenso wirksame Maßnahmen ersetzt werden können.

Le assemblee legislative del Land Tirolo e delle Province autonome di Bolzano e di Trento si dichiarano favorevoli a una politica dei trasporti comune che tenga conto delle rispettive esigenze a nord e a sud del Brennero. Le assemblee legislative sostengono le misure di emergenza vigenti per limitare il traffico e proteggere la salute della popolazione e l'ambiente, per garantire la funzionalità dell'asse di trasporto nord-sud e mantenere l'approvvigionamento dei comuni lungo questo asse. Le misure attualmente in vigore devono essere mantenute se e nella misura in cui non possono essere sostituite da altre misure almeno altrettanto efficaci.

Darüber hinaus werden die Landesregierungen von Tirol, Südtirol und dem Trentino beauftragt, ein gemeinsames Konzept, unter Einbindung der Straßeninfrastrukturbetreiber, für den Austausch von Echtzeitverkehrsdaten vorrangig für das hochrangige Straßennetz zu erarbeiten. Dieses Konzept soll die Grundlage für ein Verkehrsleitsystem in der Euregion bilden.

Inoltre, s'incaricano gli esecutivi del Land Tirolo e delle Province autonome di Bolzano e di Trento di elaborare, coinvolgendo i gestori delle infrastrutture stradali, un piano comune per lo scambio di dati sul traffico in tempo reale, soprattutto per la rete stradale principale. Tale piano deve costituire la base per un sistema di gestione del traffico nell'Euregio.

Die Landtage von Tirol, Südtirol und dem Trentino bekennen sich zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Die Landesregierungen werden beauftragt sich gemeinsam auf nationaler und europäischer Ebene für eine schnellstmögliche Harmonisierung des Eisenbahnraums und den Abbau von bürokratischen und rechtlichen Hürden einzusetzen. Ziele sind die Harmonisierung, Digitalisierung und Effizienzsteigerungen am Korridor. Die Umsetzung muss bereits vor der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels erfolgen. Der Brennerkorridor (München – Verona) als TEN-V Strecke soll dabei als europäisches Leuchtturmprojekt zur wirksamen Verlagerung vorangetrieben und umgesetzt werden. Zudem soll ein „Umsetzungs- & Folgeprojekt“ für das Projekt „Brenner ohne

Le assemblee legislative del Land Tirolo e delle Province autonome di Bolzano e di Trento si dichiarano favorevoli al trasferimento su rotaia del traffico merci. S'incaricano gli esecutivi dei tre territori d'intervenire congiuntamente a livello nazionale ed europeo per armonizzare quanto prima lo spazio ferroviario e rimuovere i relativi ostacoli burocratici e giuridici. Gli obiettivi sono quelli di armonizzare e informatizzare il corridoio e migliorare l'efficienza, e devono essere raggiunti prima che entri in funzione la galleria di base del Brennero. In quanto percorso TEN-T, il corridoio del Brennero (Monaco-Verona) dev'essere promosso e realizzato come "progetto guida" europeo per un efficace trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. Va inoltre promosso con determinazione a livello europeo un progetto di

Grenzen“ auf europäischer Ebene forciert werden.

Die Landtage von Tirol, Südtirol und dem Trentino fordern zudem die deutsche Bundesregierung auf, den Ausbau des BBT-Nordzulaufs zu beschleunigen und umzusetzen.

Darüber hinaus werden die Landesregierungen, unter Einbindung der Bahnbetreiber, mit der Ausarbeitung eines Masterplans für die Terminalinfrastruktur am Brennerkorridor beauftragt. Die regionale Anbindung an die Schiene und an die entstehende europäische Hochleistungsachse ist sicherzustellen. Den Unternehmen in der Euroregion müssen im Nahbereich intermodale Umschlagplätze, wie auch Infrastruktur für kleinräumige Güterverteilung zur Verfügung gestellt werden.

Die Landtage von Tirol, Südtirol und Trentino bekennen sich außerdem zum Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs innerhalb der Euroregion und fordern die Landesregierungen auf, durch den Ausbau und die Attraktivierung der Angebote noch mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu überzeugen.“

Bozen, den 7. April 2025

“attuazione e follow-up” del progetto “Brenner ohne Grenzen” (Brennero senza frontiere).

Le assemblee legislative del Land Tirolo e delle Province autonome di Bolzano e di Trento chiedono al Governo tedesco di accelerare e concludere la realizzazione della tratta d'accesso nord alla galleria di base del Brennero.

Inoltre, s'incaricano gli esecutivi dei tre territori di elaborare, con il coinvolgimento degli operatori ferroviari, un master plan per le infrastrutture terminali sul corridoio del Brennero. È necessario garantire i collegamenti regionali alla ferrovia e all'asse europeo ad alta capacità in via di realizzazione. Le aziende dell'Euregio devono disporre di piattaforme intermodali in ambito locale nonché d'infrastrutture per la distribuzione locale delle merci.

Le assemblee legislative del Land Tirolo e delle Province autonome di Bolzano e di Trento si dichiarano infine favorevoli al potenziamento del trasporto pubblico transfrontaliero all'interno dell'Euregio, e invitano i rispettivi esecutivi a convincere un numero ancora maggiore di persone a passare al trasporto pubblico potenziando e rendendo più attrattivi i servizi.”

Bolzano, 7 aprile 2025