



**GEMEINSAME SITZUNG  
DER LANDTAGE VON SÜDTIROL,  
TIROL, TRENTO SOWIE VORARLBERGER  
LANDTAG MIT BEOBACHTERSTATUS**

**SEDUTA CONGIUNTA DELLE  
ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLA  
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO,  
DEL TIROLO, DELLA PROVINCIA  
AUTONOMA DI TRENTO  
NONCHÉ DEL VORARLBERG IN VESTE DI  
OSSERVATORE**

Riva del Garda, den 31. Mai 1996

Riva del Garda, 31 maggio 1996

**BESCHLUSS**

betreffend den Transitverkehr auf der Brennerachse.

Die Brennerachse, welche quer durch Tirol, Südtirol und das Trentino führt, stellt eine der Hauptverbindungen über die Alpen dar. Dieser wichtige Alpenübergang hat in jüngster Zeit durch die Ostöffnung und durch die verstärkte Anbindung Griechenlands an Europa über Italien sowie dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union an Bedeutung zugenommen. So haben im Jahr 1995 über 8 Mio. Pkws und 1.258.000 Schwerfahrzeuge den Brennerpaß frequentiert. Im Jahr davor betrug die Anzahl der transitierenden Lkws 1.106.000. Angesichts dieser Zahlen muß leider eine sehr starke Verkehrszunahme im alpenquerenden Straßengüterverkehr auf der Brennerachse festgestellt werden. Im Jahresmittel 1995 betrug die Zunahme 13,7 %. Einzelne Monate im Jahr 1995 ergaben Steigerungsraten bis zu 27 % gegenüber denselben Monaten des Vorjahres.

Diese Entwicklung ist sehr unerfreulich, wenn man bedenkt, daß es seit längerer Zeit Bestrebungen und

**DELIBERAZIONE**

riguardante il traffico di transito sull'asse del Brennero.

L'asse del Brennero, che attraversa il Tirolo, l'Alto Adige e il Trentino, costituisce uno dei più importanti collegamenti transalpini. Negli ultimi tempi questo importante valico alpino ha acquisito maggiore importanza per diversi motivi: l'apertura dei Paesi dell'Est, il collegamento della Grecia con l'Europa che passa in misura maggiore attraverso l'Italia e l'adesione dell'Austria alla UE. Nel 1995 sono transitati attraverso il valico del Brennero più di 8.000.000 di autovetture e 1.258.000 automezzi pesanti. L'anno precedente gli automezzi pesanti in transito erano stati 1.106.000. Sulla base di questi numeri si è purtroppo costretti a constatare un forte aumento del traffico pesante transalpino, ovvero del trasporto di merci su gomma attraverso l'asse del Brennero. Nel 1995 si è registrato in media un aumento del 13,7%. In alcuni mesi del 1995 si sono addirittura registrati incrementi del 27% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente.

Questa tendenza è assai preoccupante se si considera che da lungo tempo ormai sono in atto sforzi

Maßnahmen für eine bessere Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger gibt und die betroffenen Länder und Provinzen für eine verstärkte Berücksichtigung der ökologischen Erfordernisse und für mehr Kostenwahrheit im Verkehr eintreten. Die konkreten Ursachen für das verstärkte Verkehrsaufkommen werden darin gesehen, daß mit dem Beitritt Österreichs zur EU am 1. Jänner 1995 einerseits Grenzzollbehandlungen weggefallen sind und andererseits die Straßenbenützungsabgabe erheblich abgesenkt wurde.

Die derzeit gültige Richtlinie 93/89/EWG des Rates sieht einen sehr niedrigen Höchstsatz für Benützungsgebühren vor, läßt keine Internalisierung der externen Kosten zu und setzt für die Verwendung von Mautgebühren sehr enge Grenzen. Dem auch in der EU vorhandenen Anliegen nach Kostenwahrheit wird damit nur sehr unvollkommen Rechnung getragen.

Einer erst kürzlich von der Tiroler Landesregierung im Auftrag gegebenen Studie kann entnommen werden, daß nach wie vor ein Teil des Straßengüterverkehrs auf der Brennerachse den sogenannten Umwegtransit zuzurechnen ist. In der Studie für 1994 sind 20 % "Umwegtransit" und 18 % "Mehrwegtransit" ausgewiesen.

Im Bereich der Eisenbahn wurde zwar die Eisenbahnstrecke München-Brenner-Verona als Teil der transeuropäischen Netze (TEN) in höchster Dringlichkeitsstufe gereiht, die Finanzierungsfrage blieb jedoch bis zuletzt ungeklärt. Aufgrund bestehender Engpässe im Eisenbahnverkehr kann eine dringend gebotene Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene derzeit nicht stattfinden.

Diese Ausgangslage hat nun in der Alpenregion dazu geführt, daß der Widerstand der Bevölkerung insbesondere gegen den Güterschwerverkehr in erheblichem Maße gestiegen ist. Zahlreiche Bürgerinitiativen haben sich gebildet, Blockaden der Autobahn haben stattgefunden. Sollten die prognostizierten Verkehrszuwächse auf der Straße eintreffen, so muß damit gerechnet werden, daß mit großer Mehrheit Verbote gegen den Verkehr von den Regierungen gefordert werden. Aufgrund dieser Situation muß angenommen werden, daß die Bevölkerung des Alpengebietes an der Brennerachse den Warentransit über ca. 300 km auf der Straße langfri-

di vario tipo per diversificare meglio il traffico ripartendolo tra i vari sistemi di trasporto e se si pensa che i Länder e le Province interessati si impegnano a rispettare maggiormente le esigenze ambientali e ad imporre una maggiore veridicità dei costi del traffico. L'aumento del volume del traffico è stato attribuito alle seguenti cause: in seguito all'adesione dell'Austria alla UE, avvenuta il 1° gennaio 1995, sono state da un lato abolite le formalità doganali alle frontiere e dall'altro è stata notevolmente abbassata la tassa sull'utilizzo delle strade.

La direttiva CEE 93/89 del Consiglio, attualmente in vigore, fissa per i diritti di utenza dei massimali molto bassi, non consente la ripartizione dei costi esterni tra chi li provoca e fissa limiti assai rigidi per l'applicazione di pedaggi.

Da uno studio commissionato di recente dall'esecutivo del Tirolo si può desumere che una parte del trasporto merci su gomma lungo l'asse del Brennero continua ad essere imputabile al cosiddetto transito "dirottato" (quando cioè viene scelta una rotta più lunga ma meno costosa o problematica). In riferimento al 1994 lo studio parla di un 20% di "transito dirottato" e di un 18% di "transito di convenienza" (quando tra varie alternative ugualmente valide, si sceglie la più conveniente).

Per quanto concerne la ferrovia occorre sottolineare che, quantunque la tratta ferroviaria Monaco-Brennero-Verona sia stata inserita quale progetto della massima urgenza nel piano delle reti trans-europee, la questione del finanziamento è tuttora aperta. A causa dell'*impasse* in cui si trova il traffico ferroviario non è pertanto ancora possibile procedere all'assai auspicabile trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

Questa situazione ha fatto sì che nelle regioni alpine crescesse enormemente il malcontento della popolazione nei confronti, soprattutto, del transito di automezzi pesanti adibiti al trasporto merci. Si sono formati numerosi comitati di cittadini che hanno organizzato manifestazioni di protesta e bloccato l'autostrada. Qualora, come previsto, dovesse ulteriormente crescere il volume del traffico su strada, agli esecutivi verrà chiesta a gran voce l'imposizione di limitazioni del traffico. La situazione illustrata induce a ritenere che la popolazione della regione alpina non sarà più disposta a tollerare ancora per molto il trasporto di merci lungo l'asse del Brennero per circa

stig nicht mehr hinnehmen wird. Um der besonderen Verkehrssituation im ökologischen Alpenraum Herr zu werden, bietet sich als Alternative zu Verkehrsverböten nur an, neue Verkehrslösungen zu suchen.

Ein wesentlicher Lösungsansatz besteht darin, daß die Alpenquerung des Verkehrs über Tirol, Südtirol und Trient die Querung eines ökologisch sensiblen Gebietes bedeutet. Aus dieser grundsätzlichen Ausgangslage ergibt sich, daß ein neuer schienengebundener Eisenbahnverkehr mit diesem ökologisch sensiblen Gebiet in Einklang stehen muß. Die Linienführung kann daher nur weitgehend unterirdisch erfolgen. Bei den Planungen muß die neue Trassenführung in Abstimmung mit den Regierungen der Alpenregion und der betroffenen Bevölkerung erfolgen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung muß eine positive Öko-Bilanz ergeben.

Da die Überwindung des Alpenbogens als ein gesamthafes Verkehrsproblem anzusehen ist, müssen Schiene und Straße als Einheit gesehen werden. Eine gesamthafte Verkehrsbetrachtung muß auch zu einer gesamthafte Finanzierung führen, was bedeutet, daß bei der Festlegung der Maut für die Straße auch die Finanzierungserfordernisse für den zweiten Verkehrsträger, die Bahn, eingeschlossen werden müssen. Gerade dadurch bietet sich die Möglichkeit an, mehr Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern herbeizuführen und die Finanzierung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zu erleichtern.

Wenn diese Rahmenbedingungen herbeigeführt werden, sehen die Länder der Alpenregion in der Realisierung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale eine Möglichkeit, das europäische Verkehrsproblem am Brenner zu lösen. Die betroffenen Länder verlangen die Eisenbahninfrastruktur zwischen München und Verona nicht zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme, sondern der europäischen Verkehrsprobleme. Sie fordern nicht für sich eine neue Eisenbahn-Alpentransversale, sondern sehen ein, daß die Wirtschaftsräume im Norden und im Süden im sogenannten Binnenmarkt der EU eine Verbindung brauchen. In diesem Sinne lassen sie eine solche Verbindung zu, wenn auf das ökologisch sensible Gebiet Rücksicht genommen wird, die neue Trassenführung in Abstimmung mit den Regierungen der Alpenregion sowie der betroffenen Bevölkerung erfolgt und bei der Finanzierung jene Institutionen maßgeblich eingebunden sind, welche diesen Verkehr brauchen.

Aufgrund dieser Erwägungen sowie im Sinne der

300 km. Al fine di riuscire a dominare la situazione in un ecosistema come quello alpino, non resta che cercare, in alternativa ai divieti, nuove soluzioni per i trasporti.

Nella ricerca di tali soluzioni è fondamentale si tenga presente che gli automezzi in transito attraverso Tirol, Alto Adige e Trentino percorrono un territorio fragile dal punto di vista ecologico. Da questa considerazione di fondo non si può non giungere alla conclusione che un nuovo tracciato ferroviario deve essere compatibile con questo ambiente così fragile. Il tracciato pertanto non potrà che correre in gran parte in galleria. In fase di progettazione il nuovo tracciato dovrà essere stabilito d'intesa con gli esecutivi della regione alpina e con la popolazione interessata. Dalla valutazione di impatto ambientale dovrà risultare un bilancio positivo dal punto di vista ecologico.

Dal momento che l'attraversamento dell'arco alpino va considerato un problema globale dal punto di vista dei trasporti, occorrere considerare un tutto unico strada e ferrovia. Un'analisi globale del problema deve mettere in evidenza la necessità di un finanziamento comune, il che significa che nei pedaggi fissati per la strada dovranno essere inglobati anche gli sforzi finanziari necessari per il secondo sistema di trasporto, ovvero la ferrovia. Ciò consente di stabilire una maggiore veridicità dei costi tra i sistemi di trasporto e di facilitare il finanziamento della nuova linea ferroviaria transalpina.

Se verranno create queste condizioni generali, le regioni dell'arco alpino considereranno la realizzazione di una nuova ferrovia transalpina come una possibilità di risolvere il problema, di portata europea, del traffico attraverso il Brennero. Le regioni interessate esigono l'infrastruttura ferroviaria tra Monaco e Verona non per risolvere un problema proprio, bensì per risolvere un problema europeo. Esse non chiedono una nuova ferrovia transalpina a loro uso e consumo bensì riconoscono il fatto che le realtà economiche del sud e del nord, inserite nel mercato interno della UE necessitano di una via di collegamento. A tale scopo esse accettano un collegamento tra nord e sud a patto che: venga rispettato un territorio fragile dal punto di vista ecologico, il nuovo tracciato venga stabilito d'intesa con gli esecutivi delle regioni coinvolte e con la popolazione interessata e che nel finanziamento vengano coinvolti in modo determinante coloro che hanno bisogno di questa via di collegamento.

Sulla base di tali riflessioni e al fine di far valere gli

Geltendmachung der gemeinsamen Interessen der von ihnen vertretenen Länder und autonomen Provinzen geben die Landtage von Südtirol, Tirol und Trentino ein klares Bekenntnis zur Notwendigkeit einer Lösung des europäischen Verkehrsproblems auf der Brennerachse quer durch Tirol, Südtirol und Trentino ab, wobei die Realisierung einer neuen Eisenbahnalpentransversale mit Rücksicht auf die ökologische Sensibilität dieses Gebietes in umweltfreundlicher Weise und in Abstimmung mit den Ländern sowie der Bevölkerung zu erfolgen hat.

Dies vorausgeschickt,

**f o r d e r t**

**DER DREIER-LANDTAG**

**die Landesregierungen  
von Südtirol, Tirol und Trentino auf,**

gemeinsam bei den zuständigen Stellen der EU sowie den Zentralregierungen

- darauf aufmerksam zu machen, daß in Ansehung der Verkehrszuwächse auf der Straßen in bereits absehbarer Zeit ein Punkt erreicht wird, der in offenem Widerstand der Bevölkerung gegen den Transit endet, sodaß eine weitere Zunahme des Verkehrs auf der Straße nicht mehr möglich sein wird;
- darauf hinzuweisen, daß die Realisierung des in den TEN(Transeuropäische Netze)-Projekten angeführten Eisenbahnprojektes München-Brenner-Verona notwendig ist, wenn die Leistungsfähigkeit der Verkehrsachse München-Verona langfristig aufrechterhalten bleiben soll;
- zu verlangen, daß der Raum der Länder und Provinzen als ökologisch sensibler Raum anerkannt wird, für den es in der europäischen Verkehrspolitik besondere Regelungen (z.B. Wegekostenrichtlinie, Trassenführung) geben muß;
- zu verlangen, daß in diesem sensiblen Raum Straße und Schiene als Einheit gesehen werden und damit eine Querfinanzierung als Voraussetzung für die Finanzierbarkeit eines neuen Eisenbahnprojektes anerkannt wird.

interessi comuni del Land e delle Province autonome da essi rappresentate, le assemblee legislative della Provincia autonoma di Bolzano, del Land Tirol e della Provincia autonoma di Trento riconoscono apertamente la necessità di risolvere il problema del traffico di transito europeo lungo l'asse del Brennero, vale a dire attraverso il Tirol, l'Alto Adige e il Trentino, ovvero riconoscono la necessità di realizzare, d'intesa con le regioni e la popolazione interessata, una nuova linea ferroviaria transalpina che sia eco-compatibile e concepita nel rispetto della fragilità ecologica della regione.

Ciò premesso,

**LE TRE ASSEMBLEE LEGISLATIVE,  
RIUNITE IN SEDUTA CONGIUNTA,**

**i n v i t a n o**

**gli organi esecutivi  
della Provincia di Bolzano,  
del Land Tirol e della Provincia di Trento**

a rivolgersi congiuntamente alle sedi competenti della UE nonché ai Governi centrali:

- per far presente che, visto l'aumento del traffico stradale, si arriverà presto al punto in cui la popolazione si ribellerà apertamente al traffico di transito, il che renderà non più prospettabile un aumento del traffico su strada;
- per ricordare che, se si vuole mantenere inalterata a lunga scadenza l'efficienza dell'asse Monaco-Verona, è necessario realizzare il progetto ferroviario Monaco-Brennero-Verona contemplato nel piano delle reti transeuropee;
- per esigere che venga riconosciuta la fragilità dell'ecosistema del territorio dei Länder e delle Province nonché la necessità di prevedere per essi una regolamentazione speciale nell'ambito della politica dei trasporti europea (p.e. direttiva sui pedaggi, determinazione dei tracciati);
- per esigere che, all'interno di questo fragile ambiente, strada e ferrovia vengano considerate un tutto unico e che pertanto un finanziamento trasversale costituisca la premessa che rende finanziabile un nuovo progetto ferroviario.

Es wird bekundet, daß die Landtage von Südtirol, Tirol, Trentino diesen Beschluß in der gemeinsamen Sitzung vom 31. Mai 1996 in Riva del Garda einstimmig gefaßt haben mit Ausnahme von Punkt 2 des beschließenden Teils, der stimmenmehrheitlich (11 Gegenstimmen) genehmigt worden ist.

Si attesta che le assemblee legislative della Provincia autonoma di Bolzano, del Tirolo e della Provincia autonoma di Trento hanno adottato, nella seduta congiunta del 31 maggio 1996 a Riva del Garda, la presente deliberazione all'unanimità, ad eccezione del punto 2 della parte deliberativa che è stata approvata a maggioranza di voti (11 voti contrari).

DIE PRÄSIDENTIN  
DES SÜDTIROLER LANDTAGES

LA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Dr. Sabina Kasslatter Mur

DER VIZEPRÄSIDENT  
DES TRENTINER LANDTAGES

IL VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

rag. Marco Giordani

DER PRÄSIDENT  
DES TIROLER LANDTAGES

IL PRESIDENTE  
DELLA DIETA REGIONALE DEL TIROLO

Ing. Helmut Mader