



GEMEINSAME SITZUNG

DER LANDTAGE VON SÜDTIROL, TIROL UND
TRENTINO SOWIE VORARLBERGER LANDTAG
IM BEOBACHTERSTATUS

Meran, 22. Februar 2005

BESCHLUSS NR. 15

betreffend den **grenzüberschreitenden regionalen und überregionalen Bahnverkehr**

In Politik und Öffentlichkeit wird seit Jahren die notwendige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene intensiv diskutiert, wenn auch mit bisher sehr bescheidenem Erfolg. Aber auch um den Personenverkehr auf der Brennerbahn, insbesondere den grenzüberschreitenden, steht es keineswegs zum Besten.

Der grenzüberschreitende Personenverkehr auf der Achse München-Verona wird seit vielen Jahren vernachlässigt und ist heute wenig attraktiv, weder für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, noch für Urlaubs- und Ausflugsverkehr oder den Zugang zum europäischen Fernverkehr:

- Zwischen München und Verona gibt es nur fünf durchgehende Tagesverbindungen pro Richtung (Eurocity), die in Zweistundenabständen verkehren. Tagesrandverbindungen und wichtige Anschlüsse sind nur sehr unvollständig gewährleistet. Im Vergleich dazu besteht auf der Gotthardlinie bereits seit einigen Jahren ein Intercity-Studentakt.
- Die Fahrzeiten der Eurocity-Züge sind trotz verschiedener Ausbauten an der Bahnlinie (z. B. vier neue Tunnel zwischen Brenner und Verona) in den letzten 10 Jahren nicht verändert worden und sind mit 5 ½ Stunden zwischen München und Verona nicht sonderlich attraktiv. Auch der überfällige Einsatz

SEDUTA CONGIUNTA

DELLE ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO, DEL LAND TIROLO E DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO NONCHÉ DEL VORARLBERG IN VESTE DI OSSERVATORE

Merano, 22 febbraio 2005

DELIBERAZIONE N. 15

riguardante il **trasporto ferroviario transfrontaliero, regionale e interregionale**

Da anni nel mondo della politica e nell'opinione pubblica si va facendo un gran parlare della necessità di trasferire su rotaia il trasporto delle merci, sinora però senza grandi risultati. E le cose non vanno meglio per quando riguarda il trasporto delle persone sulla linea del Brennero, soprattutto sulla tratta transfrontaliera.

Il trasporto transfrontaliero di passeggeri sull'asse Monaco-Verona è stato trascurato per anni e oggi risulta poco conveniente, né per i pendolari per motivi di lavoro e di studio né per vacanzieri e gitanti o per arrivare alle linee a lunga percorrenza:

- Per andare da Monaco e Verona o viceversa esistono solo cinque treni (eurocity) al giorno per tratta e con cadenza bioraria. Collegamenti nelle ore marginali e importanti corrispondenze sono solo in parte garantiti. Rispetto a ciò sulla linea del Gottardo da alcuni anni c'è un treno intercity ogni ora.
- Nonostante lavori di potenziamento della linea (per es. quattro nuove gallerie fra Brennero e Verona) negli ultimi dieci anni i tempi di percorrenza degli eurocity sono rimasti invariati e le 5 ½ ore necessarie tra Monaco e Verona non invogliano particolarmente. Anche l'impiego di locomotive policorrente

von Zweisystemlokomotiven, mit denen der Lokwechsel-Aufenthalt am Brenner entfallen könnte, ist weiterhin nicht in Sicht.

- Im grenzüberschreitenden Verkehr stehen nur EC-Züge zur Verfügung, die relativ wenige Haltestellen bedienen. Bewohner von mittleren und kleineren Ortschaften müssen umsteigen und teils größere Zeitverluste hinnehmen (z. B. Ala, Auer, Sterzing, Matrei, Schwaz, ...).
- Die Tarife sind für den grenzüberschreitenden Verkehr sehr ungünstig. Es kommen drei nationale Tarife auf relativ kurzen Strecken zur Anwendung und besondere Tarifangebote gelten nur auf den jeweiligen Teilabschnitten oder sind erst für wesentlich längere Strecken interessant.

Wenn die Eisenbahn im Mittelstrecken- und Fernverkehr nicht vollends ins Hintertreffen geraten soll, muss das Angebot im grenzüberschreitenden Personenverkehr wesentlich attraktiver werden. Unsere Vorschläge:

- Einrichtung einer regionalen Expresslinie zwischen München und Verona (sobald möglich, bis Bologna) im Stundentakt, auf Initiative der Länder Tirol, Südtirol und Trentino und in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Regionen, unter Wahrnehmung der Zuständigkeiten für den regionalen Schienenverkehr. Mit dem Einsatz von modernem Zweisystem-Rollmaterial sollte zwischen München und Verona eine Fahrzeit von ca. fünf Stunden möglich sein, bei 20-22 Zwischenhalten. Damit ist eine qualifizierte Grundversorgung sichergestellt, die Züge erfüllen zudem wichtige Aufgaben auch im Regionalverkehr auf den einzelnen Abschnitten. Die stündliche Erreichbarkeit der beiden großen Bahnknotenpunkte München und Verona (-Bologna), bzw. der jeweiligen Flughäfen, ermöglicht endlich eine wirkungsvolle Einbindung der Brennerachse in den europäischen Fernverkehr.
- An Stelle der heutigen Eurocity-Züge sollten mehrere tägliche Verbindungen mit Neigezügen eingerichtet werden (München-Mailand, München-Venedig, München-Rom), die eine deutliche Fahrzeitreduktion ermöglichen (München-Verona ca. 4 ½ Stunden). Derartige Züge werden bereits erfolgreich von der Gesellschaft "Cisalpino" im Verkehr zwischen Italien und der Schweiz eingesetzt.
- Die grenzüberschreitenden Bahnverbindun-

da tempo atteso, con il quale non sarebbe più necessario il cambio delle locomotive al Brennero, continua a non essere previsto.

- Il traffico transfrontaliero viene effettuato solo con treni eurocity che fanno relativamente poche fermate. Gli abitanti di centri medi e piccoli (come per es. Ala, Ora, Vipiteno, Matrei, Schwaz ...) devono pertanto cambiare treno e in parte rassegnarsi a considerevoli perdite di tempo.
- I prezzi dei biglietti per questi treni non sono per niente convenienti. Su percorsi relativamente brevi si applicano tre tipi di tariffe a seconda del Paese. Inoltre particolari offerte valgono solo per la relativa tratta e risultano vantaggiose solo per viaggi molto più lunghi.

Se le ferrovie non vogliono perdere del tutto la competitività nel trasporto passeggeri a media e lunga distanza, l'offerta nel trasporto transfrontaliero di viaggiatori deve diventare decisamente più attrattiva. Le nostre proposte:

- Introduzione di un treno espresso regionale fra Monaco e Verona (e quanto prima fino a Bologna) con cadenza oraria, su iniziativa del Land Tirolo e delle Province di Bolzano e Trento e in collaborazione con le regioni limitrofe, assumendo le competenze per il trasporto ferroviario regionale. Con l'impiego di moderno materiale rotabile policolorente si dovrebbe poter ridurre il tempo di percorrenza fra Monaco e Verona a ca. 5 ore, con 20-22 fermate intermedie. Con ciò si garantirebbe un adeguato servizio di base. I treni hanno inoltre una funzione importante nel trasporto regionale sulle singole tratte. La possibilità di raggiungere con frequenza oraria i due grandi snodi ferroviari di Monaco e Verona (-Bologna) o i loro aeroporti, permetterebbe finalmente di collegare efficacemente l'asse del Brennero alla rete europea di trasporto a lunga distanza.
- Al posto degli attuali treni eurocity andrebbero realizzati dei collegamenti quotidiani con treni ad assetto variabile (Monaco-Milano, Monaco-Venezia, Monaco-Roma) che consentono una sostanziale riduzione dei tempi di viaggio (Monaco-Verona in 4 ½ ore ca.). Treni di questo tipo sono già impiegati con successo dalla società "Cisalpino" nei collegamenti fra Italia e Svizzera.
- I collegamenti transfrontalieri attraverso la

gen durchs Pustertal nach Lienz in Osttirol und Kärnten sollten verbessert und die Direktverbindung von Bozen dorthin ausgebaut werden.

- Für den grenzüberschreitenden Verkehr auf der Brenner- und Pustertalachse sind eigene, attraktive Tarifangebote einzuführen, die die Bahn gegenüber dem eigenen Fahrzeug auch finanziell konkurrenzfähig machen, für Vielfahrer und im Ausflugsverkehr, für Jugendliche, Familien und Kleingruppen.

Ein attraktiver Personenverkehr auf der Brenner- und Pustertalbahn ist von grundlegender Bedeutung für die Bevölkerung des betroffenen Raumes, aber auch für den Tourismus, der in allen durchquerten Regionen eine wesentliche Rolle spielt. Um das Angebot auf der Brennerbahn zu verbessern, muss nicht auf die in ferner Zukunft liegende Verwirklichung neuer großer Infrastrukturen gewartet werden. Wesentliche Schritte können und müssen bereits heute unternommen werden, wenn die mittel- und langfristige Strategie zum Bahnausbau und zur Verkehrsverlagerung glaubwürdig sein soll. Die Brennerbahn verfügt über viel ungenutztes Potenzial, im Güterverkehr, aber auch im Personenverkehr auf regionaler und überregionaler Ebene.

Als vorbildhaftes Beispiel sei erwähnt, dass für den grenzüberschreitenden Regionalverkehr zwischen dem Tessin und der Lombardei eine eigene Bahngesellschaft ("TILO") gegründet wurde, an der die Trenitalia AG und die Schweizerischen Bundesbahnen je zur Hälfte beteiligt sind. Diese Gesellschaft wird ab Dezember 2004 die Bahnverbindungen zwischen Biasca und Mailand (125 km) übernehmen. Damit sollen im betroffenen Gebiet die regionalen Bahnverbindungen allgemein und besonders die grenzüberschreitenden Verbindungen ausgebaut und verbessert werden.

**DER SÜDTIROLER LANDTAG,
DER TIROLER LANDTAG UND
DER LANDTAG
DER AUTONOMEN PROVINZ TRIENT**

fordern

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

Val Pusteria per Lienz nel Tirolo dell'Est e la Carinzia andrebbero migliorati e vanno potenziati i collegamenti diretti da Bolzano per quelle destinazioni.

- Per i collegamenti transfrontalieri sulla linea del Brennero e della Val Pusteria bisogna introdurre speciali offerte vantaggiose che ai viaggiatori assidui e ai gitanti, ai giovani, alle famiglie e ai piccoli gruppi rendano preferibile, anche economicamente, il treno rispetto al mezzo privato.

Un trasporto viaggiatori attrattivo sulle linee del Brennero e della Val Pusteria è essenziale per gli abitanti di quelle zone, ma anche per il turismo che ha una grande importanza in tutte le regioni attraversate. Per migliorare l'offerta sulla linea del Brennero non serve aspettare la ben lontana realizzazione di grandi infrastrutture. Per rendere credibile la strategia a medio e lungo termine di potenziamento della ferrovia e trasferimento del traffico, si può e si deve introdurre fin d'adesso misure sostanziali. La ferrovia del Brennero ha un grande potenziale non sfruttato, nel trasporto merci, ma anche nel trasporto passeggeri a livello regionale e interregionale.

Come esempio da seguire citiamo il fatto che per il trasporto regionale transfrontaliero fra il Cantone Ticino e la Lombardia è stata creata un'apposita società ferroviaria (la "TILO"), partecipata al 50% da Trenitalia SpA e al 50% dalle Ferrovie Federali Svizzere, che a partire dal dicembre 2004 gestirà i collegamenti ferroviari fra Biasca e Milano (125 km) con l'obiettivo di potenziare e migliorare i collegamenti ferroviari interni nelle due regioni e soprattutto i collegamenti transfrontalieri.

Ciò premesso,

**LE ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLA
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO,
DEL LAND TIROLO E DELLA
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**

invitano

**gli esecutivi del Land Tirolo, della
Provincia autonoma di Bolzano e della**

- eine enge Zusammenarbeit im Bereich öffentlicher Verkehr anzustreben und baldmöglichst zu verwirklichen,
- einen integralen Taktfahrplan flächendeckend in Tirol, Südtirol und im Trentino umzusetzen, mit besonderer Berücksichtigung der Angebotsausweitung in den Tagesrandlagen und an den Wochenenden,
- grenzüberschreitende attraktive Tarifangebote zu verwirklichen,
- eine sofortige Verknüpfung bestehender Taktverkehre über die Grenzen hinweg durchzuführen,
- sich massiv für einen raschen Einsatz von Zweisystem-Rollmaterial einzusetzen,
- die Gestaltung eines einheitlichen, auch mehrsprachigen Fahrplanheftes für die drei Länder zu realisieren,
- die Möglichkeiten zur Gründung einer eigenen Personenverkehrsgesellschaft zu prüfen und gegebenenfalls in die Wege zu leiten.

Provincia autonoma di Trento

- a cercare una stretta collaborazione nel trasporto pubblico e realizzarla quanto prima;
- a introdurre un orario cadenzato in tutta la rete dei trasporti del Tirolo, del Sudtirolo e del Trentino, con particolare riguardo all'ampliamento dell'offerta nelle ore marginali e nei fine settimana;
- a introdurre offerte tariffarie attrattive per i tragitti transfrontalieri;
- a creare quanto prima corrispondenze transfrontaliere fra i vari collegamenti con orario cadenzato esistenti;
- a intervenire con decisione per una rapida introduzione di materiale rotabile policorrente;
- a predisporre un libretto unico, anche plurilingue, con gli orari di Tirolo, Sudtirolo e Trentino;
- a verificare le possibilità di creare una propria società di trasporto passeggeri ed eventualmente avviarne la creazione.

Es wird bekundet, dass die Landtage von Südtirol, Tirol und Trentino diesen Beschluss Nr. 15 in der gemeinsamen Sitzung vom 22. Februar 2005 in Meran einstimmig gefasst haben.

Si attesta che le assemblee legislative della Provincia autonoma di Bolzano, del Land Tirolo e della Provincia autonoma di Trento hanno adottato, nella seduta congiunta del 22 febbraio 2005 a Merano, la presente deliberazione n. 15 all'unanimità.

DIE PRÄSIDENTIN
DES SÜDTIROLER LANDTAGES

LA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Dr. Veronika Stirner Brantsch

DER PRÄSIDENT
DES TIROLER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DELLA DIETA REGIONALE
DEL LAND TIROLO

Prof. Ing. Helmut Mader

DER PRÄSIDENT
DES TRENTINER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Giacomo Bezzi