



BESCHLUSS NR. 7

Meran, 16. Oktober 2019

betreffend **Es geht auch ohne. Europaregion autofrei erreichbar**

Die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino ist eine der erfolgreichsten und meistbesuchten Tourismusregionen des Alpenraums. Tendenz seit Jahren steigend. Die Tourismuszahlen von 2018 sprechen Bände:

	EinwohnerInnen n. abitanti	Betten posti letto	Ankünfte arrivi	Nächtigungen pernottamenti
Tirol Tirolo	754.705	332.212	12.273.321	49.379.498
Südtirol Alto Adige	527.750	227.033	7.519.786	33.329.270
Trentino Trentino	540.901	93.042	4.415.851	18.156.000
insgesamt totale	1.823.356	652.287	24.208.958	100.864.768

Das Heer der 24 Millionen UrlauberInnen ist also mehr als 13-mal so groß wie das der EinwohnerInnen, die Anzahl der Betten so groß, dass jede dritte Person, die in der Europaregion lebt, fiktiv ein Gästebett zur Verfügung stellt. 100 Millionen Nächtigungen waren es 2018. Die gesamten Nächte, die die 1,8 Millionen EinwohnerInnen im Lande geschlafen haben dürften, machen gerade das Sechseinhalbfache aus – dabei schlafen die hier Wohnenden 365-mal im Jahr hier, die Gäste aber durchschnittlich nur 4-mal.

Die Zahlen sind in den drei Ländern etwas unterschiedlich, etwa im Hinblick auf die Tourismusintensität: In Tirol sind die Nächtigungen pro EinwohnerIn 65,42, in Südtirol 63,15, im Trentino ist die Zahl beinahe um die Hälfte geringer: 33,56 Nächtigungen pro EinwohnerIn.

DELIBERAZIONE N. 7

Merano, 16 ottobre 2019

riguardante **Lasciamola a casa ovvero per un'Euregio raggiungibile senza auto**

L'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino è una delle regioni più amate e visitate di tutto l'arco alpino. E sono anni che la tendenza è in crescita. I numeri del 2018 parlano chiaro:

Si tratta di un vero e proprio esercito di 24 milioni di turisti e turiste che equivale a 13 volte il numero delle persone residenti. Inoltre, il numero dei posti letto è così alto che nell'Euregio in teoria un abitante su tre ne offre uno. Nel 2018 siamo arrivati a 100 milioni di pernottamenti. Il numero complessivo delle notti che gli 1,8 milioni di abitanti hanno verosimilmente dormito in loco equivale appena a 6,5 volte tanto – e non va dimenticato che la popolazione residente vi passa 365 notti all'anno, mentre i turisti in media trascorrono solo 4 notti all'anno nella regione.

Nei tre territori che formano l'Euregio i numeri sono comunque leggermente diversi, per esempio per quanto riguarda l'indice di intensità turistica: in Tirolo i pernottamenti per abitante sono 65,42, in Alto Adige 63,15, mentre in Trentino sono un po' più della metà, vale a dire 33,56 pernottamenti.

Unterschiedlich ist auch die Beherbergungsdichte: In Tirol kommen 16 Betten auf 1 km², in Südtirol ist die Dichte am höchsten, nämlich 20,4 pro km², im Trentino ist die Zahl ähnlich wie in Tirol, nämlich 15,9/km².

Das ist für eine sensible Alpenregion Segen und Last zugleich. Verbauung, Ansturm auf die Natur und die empfindlichen Bergregionen, energieintensive Tourismussegmente wie Winter- und Schitourismus oder Wellnessbereich sind nur einige der Problematiken, die für Natur, Umwelt, Landschaft und Klima mit dem großen Tourismusaufkommen einhergehen.

Eines der größten Problemfelder ist jedoch für alle drei Länder gleichermaßen der Verkehr.

Denn die allermeisten Urlaubenden reisen mit dem Auto an. Für Südtirol geht das Statistikamt von 85,5 % aus (ASTAT 2015). Laut tirolwerbung.at ist das in Tirol ähnlich: „Das Auto ist das mit Abstand beliebteste Verkehrsmittel, wenn Urlauber nach Tirol kommen. Im Sommer reisen 83 Prozent mit dem Pkw an, im Winter sind es 78 Prozent.“ Für das Trentino darf von ähnlichen Zahlen ausgegangen werden.

Ein Problem für das Klima: 70 % des Fußabdrucks des Tourismussektors hängen vom Mobilitätsverhalten ab – insbesondere von Auto und Flugzeug (www.ecobnb.it). Ein Problem auch für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen, die in unserer Region leben. Die Schadstoffkonzentrationen, vor allem Stickoxide, überschreiten insbesondere entlang der Brennerachse seit Jahren immer wieder die Grenzwerte.

Eine von der Europäischen Umweltagentur veröffentlichte Studie bezifferte die durch Feinstaub, Stickoxide und Ozon in Italien pro Jahr hervorgerufenen frühzeitigen Todesfälle auf 84.400. Dies entspricht dem Dreiundzwanzigfachen der Todesfälle im Straßenverkehr. Auf die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino umgelegt wären dies über 2.000 frühzeitige Todesfälle pro Jahr.

Neben Klima-, Umweltbelastung und negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Lebensqualität ist auch auf das Sicherheitsrisiko hinzuweisen: Mit dem Verkehr steigt die Unfallrate und mit den Staus auch die Gefahr, dass Einsatzkräfte nicht weiterkommen.

Diverso è anche l'indice di intensità ricettiva: in Tirolo si contano 16 posti letto per km², in Alto Adige abbiamo il valore più alto con 20,4 posti letto per km² e in Trentino con 15,9 posti letto per km² siamo più o meno ai livelli del Tirolo.

Per un territorio sensibile come quello alpino è un bilancio di luci e ombre. La cementificazione, l'invasione di turisti nel sensibile ecosistema alpino, alcuni settori ad alta intensità energetica come il turismo invernale e quello sciistico oppure il turismo del benessere sono solo alcuni aspetti legati ai flussi turistici che hanno un impatto sulla natura, l'ambiente, il paesaggio e il clima.

Uno dei problemi principali che invece pesa allo stesso modo su tutti e tre i territori è il traffico.

La stragrande maggioranza dei turisti arriva in macchina. Per quanto riguarda l'Alto Adige l'Istituto di statistica ha calcolato che si tratta dell'85,5% (ASTAT 2015). Secondo il sito tirolwerbung.at in Tirolo la situazione è molto simile e l'automobile è di gran lunga il mezzo di trasporto più amato da chi viene in Tirolo per trascorrere una vacanza. In estate arriva in macchina l'83% e in inverno il 78% dei visitatori. Per il Trentino valgono numeri simili.

Tutto ciò crea un problema climatico, visto che il 70% dell'impronta ecologica generata dal settore turistico dipende dagli spostamenti, in modo particolare dall'uso di auto e aereo (vedi www.ecobnb.it), ma anche un problema per l'ambiente e per la salute degli abitanti. Sono anni che lungo l'asse del Brennero le concentrazioni di inquinanti, soprattutto di ossidi di azoto, continuano a superare i limiti di legge.

Uno studio pubblicato dall'Agenzia europea per l'ambiente fornisce dei numeri: in Italia ogni anno le morti premature attribuibili a polveri sottili, ossidi di azoto e ozono sono 84.400. Ciò equivale a 23 volte il numero dei morti sulla strada. Rapportato all'Europa regione Tirolo-Alto Adige-Trentino, sono più di 2.000 morti premature all'anno.

Accanto all'impatto sul clima e sull'ambiente, e oltre agli effetti negativi sulla salute e la qualità di vita, va anche evidenziato un rischio per la sicurezza, perché con l'aumento del traffico sale anche il numero degli incidenti, e in caso di ingorghi o code c'è

Die immensen Verkehrsbelastungen schaden inzwischen bereits dem Tourismus selbst, da unsere Region in der medialen Wahrnehmung immer öfter zum Stauland wird.

Zu den Ursprüngen des Problems ist zu sagen, dass ein Teil der Mobilitätsproblematik aus dem Trend zu immer kürzeren Urlaubsaufenthalten stammt. Betrug die mittlere Aufenthaltsdauer in Südtirol im Jahr 1990 noch 6,4 Tage, so sind es jetzt nur mehr 4,4 – Tendenz weiterhin fallend. Das Trentino verzeichnet gar nur 3,9 Tage, in Tirol bleiben die UrlauberInnen durchschnittlich 4 Tage. Die mittlere Aufenthaltsdauer ist ein Indikator für die Belastung der Umwelt durch intensiveren Wasserverbrauch und Verbrauch der natürlichen Ressourcen bzw. Abfallentsorgung. Dabei gilt: Je kürzer der Aufenthalt, desto größer die Umweltbelastung (Quelle: ASTAT, Tourismus und Umwelt, 2015). Außerdem müssen immer mehr Touristen anreisen, um eine gleichbleibende Bettenauslastung zu garantieren. Mehr Touristen bedeuten zwangsläufig auch mehr Verkehr.

Angesichts der Brisanz dieser Thematik braucht es daher dringend neue Strategien, um Touristinnen und Touristen mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Europaregion zu bringen. Wer heute auf die Internetportale von Fremdenverkehrsakteuren schaut, findet unter „Anreise“ meist als erstes immer noch die Autorouten angegeben, während Bahn und Bus in der An- und Abreiselogistik weiterhin marginal sind.

Hier muss sich etwas ändern. Die autofreie An- und Abreise muss Teil einer gemeinsamen Offensive der drei Länder mit Zielrichtung „No Car Requested“, also autofrei erreichbare Ferienregion, werden. Bis 2030 soll der Anteil der Urlauberinnen und Urlauber, die mit dem Zug anreisen, auf 30 % gesteigert werden. Dazu braucht es funktionierende Fernverbindungen, angepasste Buchungssysteme, Mindestkomforts wie Abhol- und Gepäckservice sowie Car-Sharing-Angebote an den wichtigsten Bahnhöfen. Sonderförderungen für Betriebe, die sich diesen Zielen verschreiben, müssen vorgesehen werden.

il pericolo che i soccorsi non riescano ad arrivare sul posto.

Nel frattempo gli enormi problemi legati al traffico si stanno rivelando controproducenti per il turismo stesso, in quanto per i media stiamo diventando un territorio in cui il traffico è spesso congestionato.

Per tornare alle origini del problema va detto che il traffico è in parte anche dovuto al fatto che la durata dei soggiorni si va accorciando sempre più. Se nel 1990 si registrava una permanenza media di 6,4 giorni, nel frattempo siamo scesi a 4,4, e la tendenza è tuttora in calo. In Trentino siamo persino a soli 3,9 giorni, mentre in Tirolo chi fa vacanza resta in media 4 giorni. La permanenza media è un indicatore dell'impatto ambientale dovuto a un maggiore consumo idrico, al consumo delle risorse naturali e allo smaltimento dei rifiuti. Sta di fatto che più corto è il soggiorno, maggiore è il suo impatto ambientale (vedi astatinfo, Turismo e ambiente, 2015). Inoltre, per mantenere l'indice di utilizzazione dei posti letto ci vuole necessariamente un numero crescente di turisti in arrivo, e più turisti significa inevitabilmente anche più traffico.

Considerata l'importanza della questione urge trovare nuove strategie per fare in modo che chi decide di passare una vacanza nei territori dell'Euregio arrivi utilizzando i mezzi pubblici. Chi consulta i siti internet degli operatori del settore, alla voce "come arrivare" in genere trova tuttora elencato in primo luogo il percorso in macchina, mentre il treno e l'autobus restano in secondo ordine.

E qui bisogna cambiare qualcosa. La possibilità di arrivare e ripartire senza macchina deve diventare un elemento della strategia comune dei tre territori verso l'obiettivo "no car requested", vale a dire un territorio turistico in cui le varie località sono raggiungibili senza l'utilizzo dell'automobile. Entro il 2030 la percentuale di coloro che arrivano in treno per passare una vacanza nell'Euregio deve arrivare al 30%. Per questo servono collegamenti funzionanti a lunga percorrenza, sistemi adeguati di prenotazione, servizi minimi per agevolare la vacanza, come navette o servizi bagagli, nonché proposte di car sharing nelle stazioni principali. Bisogna poi introdurre agevolazioni straordinarie a favore delle strutture che decidono di impegnarsi in questa direzione.

Daneben ist auch der Transport der TouristInnen innerhalb der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino mit Bus und Bahn zu fördern, damit sich die Urlauberinnen und Urlauber bequem in der Region bewegen können. Hierfür braucht es direkte und umstiegsfreie Verbindungen innerhalb der drei Länder sowie ein gemeinsames Tirol-Südtirol-Trentino-Ticket, mit dem alle öffentlichen Verkehrsmittel in der gesamten Europaregion benutzt werden können.

Solche Initiativen startet man nicht von Null aus. Im Bundesland Tirol etwa hat man schon erste Schritte gesetzt. Der Tiroler Tourismus hat sich in seiner aktuellen Strategie „Der Tiroler Weg 2021“ zu einer „ökologischen Gesamtverkehrsplanung“ bekannt. Dieses Ziel umfasst auch eine „nachhaltige und bequeme An- und Abreise“. Das bedeutet vor allem eine Förderung der Anreise mit der Bahn, die derzeit von nur fünf Prozent der Tiroler Gäste genutzt wird. Bis zum Jahr 2020 soll dieser Anteil auf zehn Prozent gesteigert werden. Die Tirol Werbung hat dazu gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), der Deutschen Bahn (DB) und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) das Projekt „Tirol auf Schiene“ initiiert.

Derartige Bemühungen kommen den Wünschen der Gäste durchaus entgegen: Laut der „Deutschen Reiseanalyse“ von 2013 hat sich der Anteil jener deutschen Reisenden, die Wert auf einen möglichst umweltfreundlichen Urlaub legen, innerhalb eines Jahres von 31 auf 40 Prozent erhöht. Zudem besitzen gerade junge Menschen in Ballungsräumen nur mehr selten ein eigenes Auto.

Auch laut der Eurac-Studie „Zukunft Tourismus 2030“ sind „die gute Erreichbarkeit und die Mobilität innerhalb einer Tourismusdestination für dessen positive Entwicklung essentiell. (...) Zu den gegenwärtigen Herausforderungen zählt unter anderem der häufige Stau entlang der Hauptverkehrsachsen, welcher vor allem die einheimische Bevölkerung belastet. Im Hinblick auf die Anreise von Gästen nennen die Experten die Bewältigung der sogenannten „letzten Meile“ zwischen dem zentralen und gut angebundenen Mobilitätsknoten in der Destination (z. B. Bahnhof) und dem Unterkunftsbetrieb. Die wohl größte zukünftige Herausforderung Südtirols ist vor dem Hintergrund von Klimaland-Überlegungen mit dem zunehmenden

Va inoltre promosso l'utilizzo dei mezzi pubblici, facendo in modo che coloro che decidono di trascorrere una vacanza nell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino riescano a spostarsi comodamente con l'autobus o con il treno. In questa ottica servono collegamenti diretti all'interno dei tre territori, senza bisogno di cambiare, nonché un biglietto comune per Tirolo, Alto Adige e Trentino con cui utilizzare tutti i mezzi pubblici dell'intera Euregio.

Ma queste iniziative non si possono improvvisare. Per esempio, nel Land Tirolo sono già stati fatti i primi passi. Nella sua attuale strategia "Der Tiroler Weg 2021" il Land Tirolo ha deciso, nell'ambito del turismo, di promuovere con forza una pianificazione strategica dei trasporti in chiave ecologica. Questo obiettivo comprende anche partenze e arrivi comodi e all'insegna della sostenibilità. Ciò significa soprattutto incentivare gli arrivi con il treno, attualmente utilizzato solo dal 5% dei turisti che arrivano in Tirolo per una vacanza. Per il 2020 questa percentuale dovrebbe salire al 10%. Con questo obiettivo la società per la promozione turistica Tirol Werbung ha avviato il progetto "Tirol auf Schiene" assieme alle ferrovie austriache (ÖBB), le ferrovie tedesche (DB) e quelle svizzere (SBB), con cui si promuove l'uso del treno per una vacanza in Tirolo.

Questi sforzi soddisfano anche i desideri dei turisti perché, secondo l'indagine studio sui viaggi di piacere "Deutsche Reiseanalyse" del 2013, in un anno la percentuale dei giovani tedeschi che dichiara di voler viaggiare in modo possibilmente sostenibile è salita dal 31 al 40%. Inoltre nel frattempo la maggior parte dei giovani che vive negli agglomerati urbani non possiede l'automobile.

Secondo lo studio dell'Eurac "Il futuro del turismo in Alto Adige 2030", "la buona accessibilità e la mobilità locale di una destinazione turistica sono essenziali ai fini di un suo sviluppo positivo. (...) Tra le attuali sfide rientra la frequente congestione dei principali assi di trasporto che pesa soprattutto sulla popolazione locale. Per quanto concerne l'arrivo dei turisti, gli esperti menzionano il cosiddetto "ultimo miglio" che occorre percorrere dai punti di snodo centrali e ben collegati nella destinazione (ad esempio la stazione ferroviaria) fino alla struttura ricettiva. La più grande sfida futura per l'Alto Adige, considerate le riflessioni sul tema Klimaland, è legata al crescente passaggio a mezzi di trasporto sostenibili. Potenziamento della rete di

Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel verbunden: Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes (allen voran das Bahnnetz), Sharing-Angebote, E-Mobility samt Ladestellen sind hierbei von den Experten prominent angemahnte Punkte. Wohlgemerkt hat die Vernetzung und Verbesserung der Erreichbarkeit kombiniert mit der starken Urbanisierung in den Augen der befragten Experten auch eine negative Seite: Das Risiko ist ein Verkommen der Alpen zum Freizeitpark für gestresste Großstädter, welche die Alpen primär für Kurzaufenthalte bzw. Ausflüge nützen. Mit solchen urban geprägten Kurzaufenthalten wächst auch die Gefahr von Wertschöpfungs- und Identitätsverlusten und erfordert ein umsichtiges Beobachten der Entwicklungen.“ (Zukunft Tourismus 2030)

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

beschließen:

1. „Der Dreierlandtag verpflichtet sich der umweltfreundlichen Mobilität für den Tourismus in der Europaregion. Er erteilt den Auftrag an die Regierungen der Länder Tirol, Südtirol, Trentino, eine gemeinsame Strategie des Typs „No Car Requested“, unter Einbeziehung bereits gesetzter regionaler Initiativen und Strategien, auszuarbeiten, um die Europaregion innerhalb 2022 als „autofrei erreichbar“ zu erklären. Das bedeutet: Den Gästen werden die An- und Abreise sowie der Aufenthalt ohne eigenes Auto problemlos ermöglicht. Ziel: Bis 2030 reisen 30 % der Urlauberinnen und Urlauber mit dem Zug an.
2. Zu dieser Strategie gehören:
 - die Einführung regelmäßiger und direkter Zugverbindungen aus den wichtigsten Tourismusmärkten in die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino, etwa Wien-Trient, Berlin-Trient, Hamburg-Trient, auch nach dem Vorbild von Charterzügen;
 - ein möglichst ausgedehntes und flächendeckendes Netz von Car-Sharing-Stationen an den wichtigsten Bahnhöfen in der Europaregion, möglichst mit Elektroautos und Ladestationen;

trasporto pubblico (in primo luogo della rete ferroviaria), offerte di condivisione, mobilità elettrica e stazioni di ricarica sono le principali richieste avanzate dagli esperti. Occorre notare che la messa in rete e il miglioramento dell'accessibilità, abbinati alla forte urbanizzazione, hanno anche un risvolto negativo agli occhi degli esperti intervistati: il rischio è che le Alpi diventino un parco divertimenti per cittadini stressati, che fruiscono delle Alpi innanzitutto per brevi soggiorni e gite. Con questi brevi soggiorni tipicamente urbani cresce anche il rischio di una perdita di valore aggiunto e di identità: occorre pertanto osservare con attenzione gli sviluppi.“ (Il futuro del turismo 2030)

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

deliberano:

1. “Le assemblee legislative, riunite in seduta congiunta, si impegnano a favore di una mobilità ecosostenibile per il turismo nell'Euregio. In questa ottica incaricano i rispettivi esecutivi di elaborare una comune strategia del tipo "no car requested", tenendo conto delle iniziative e delle strategie regionali già avviate, per rendere l'Euregio "raggiungibile senza auto" entro il 2022. A tal fine si provvede affinché per l'arrivo e la partenza, nonché durante il soggiorno, i turisti non abbiano più bisogno di avere una macchina propria. L'obiettivo è di fare in modo che entro il 2030 il 30% di chi arriva in regione per una vacanza lo faccia utilizzando il treno.
2. La strategia prevede
 - l'introduzione di collegamenti ferroviari regolari e diretti dalle principali piazze del mercato turistico verso l'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino, per esempio tra Vienna e Trento, tra Berlino e Trento, tra Amburgo e Trento, anche sul modello dei treni charter;
 - una rete possibilmente ampia ed estesa di car sharing nelle stazioni ferroviarie più importanti dell'Euregio, possibilmente con macchine elettriche e relative colonnine di ricarica;

- ein ausgedehntes und flächendeckendes Abhol- und Gepäckserviceangebot;
- die Ausarbeitung von Apps und elektronischen Buchungssystemen, die die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln einfach und schnell ermöglichen;
- die Umsetzung des vom Dreierlandtag in Schwaz einstimmig beschlossenen "Gesamttiroler Tarifsystems für den öffentlichen Personenverkehr", sodass mit einem gemeinsamen Ticket alle öffentlichen Personenverkehrsmittel in der Europaregion Tirol benutzt werden können;
- die Unterstützung von Betrieben, die sich der No-Car-Requested-Initiative verschreiben;
- die Entwicklung von Werbestrategien und Kommunikation, welche die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln stets in den Vordergrund stellt.“
- un esteso servizio di trasferimento persone e bagagli disponibile in tutto il territorio dell'Euregio;
- lo sviluppo di applicazioni e sistemi di prenotazione elettronica che consentano di prenotare agevolmente l'arrivo e la partenza con i mezzi pubblici;
- l'attuazione della deliberazione approvata dalle tre assemblee legislative riunite in seduta congiunta a Schwaz, in cui si chiedeva un sistema tariffario unificato per il trasporto pubblico locale, per viaggiare su tutti i mezzi pubblici dell'Euregio con un biglietto unico;
- il sostegno alle aziende che aderiscono all'iniziativa "no car requested";
- lo sviluppo di strategie pubblicitarie e di comunicazione in cui si mettano in evidenza l'arrivo e la partenza con i mezzi pubblici.”

Es wird bekundet, dass die Landtage von Südtirol, Tirol und dem Trentino diesen Beschluss Nr. 7 in der gemeinsamen Sitzung vom 16. Oktober 2019 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 16 ottobre 2019 a Merano, la presente deliberazione n. 7 all'unanimità.

DER PRÄSIDENT
DES SÜDTIROLER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Josef Noggler

DIE PRÄSIDENTIN
DES TIROLER LANDTAGES

LA PRESIDENTE DELLA
DIETA REGIONALE DEL TIROLO

Sonja Ledl-Rossmann

DER PRÄSIDENT
DES TRENTINER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Walter Kaswalder