

**BESCHLUSS NR. 17**

Meran, 12. Juni 2025

Für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement am Brenner: grenzüberschreitende Zusammenarbeit und überbehördliches Komitee für Mobilität und Umwelt

Im Dreier-Landtag wurde das Thema des Verkehrs entlang des Brenner-Korridors mehrfach und aus verschiedenen Blickwinkeln behandelt. An dieser Stelle verweisen wir nur auf die in der letzten Legislaturperiode gefassten Beschlüsse:

- **Beschluss Nr. 1 von 2019 (Meran):** „*Gemeinsame Strategie für den Brennerkorridor*“ – damit wurden die Institutionen zur Förderung einer gemeinsamen Verkehrspolitik verpflichtet, um den Straßenverkehr zugunsten des Schienenverkehrs einzudämmen. Der Bericht von 2020 über die Umsetzung des Beschlusses zeigte Fortschritte beim Infrastrukturmanagement und bei der grenzüberschreitenden Koordination, aber auch Schwierigkeiten beim Bau von Logistikterminals und bei der Regulierung des Güterverkehrs auf.
- **Beschluss Nr. 18 von 2021 (Alpbach):** „*Die Alpen mögen's leise: Initiative zur Reduzierung des Motorlärms in der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino*“ – darin sind dreierlei Maßnahmen vorgesehen: Lärmemissionskontrollen, enge Abstimmung der Rechtsvorschriften zwischen den Regionen und Sensibilisierungskampagnen. Im Bericht über die Umsetzung des Beschlusses wurden Fortschritte bei den Kontrollen gemeldet, gleichzeitig wurde aber auf die Notwendigkeit einer besseren Koordination zwischen den Behörden hingewiesen.

DELIBERAZIONE N. 17

Merano, 12 giugno 2025

Verso una gestione sostenibile del traffico sul Brennero: cooperazione transnazionale e comitato interistituzionale per mobilità e ambiente

Nelle sedute congiunte del Dreier Landtag i temi afferenti il corridoio trasportistico del Brennero sono stati affrontati molteplici volte e sotto vari profili. In questa sede si citano solo le deliberazioni adottate nella scorsa legislatura:

- **Deliberazione n. 1 del 2019 (Merano):** "*Strategia comune per il corridoio del Brennero*" – impegnava le istituzioni a promuovere una politica comune dei trasporti per ridurre il traffico su gomma e favorire il trasporto ferroviario. La relazione attuativa del 2020 evidenziava progressi nella gestione delle infrastrutture e il coordinamento internazionale, ma anche difficoltà legate alla realizzazione di terminal logistici e alla regolazione del traffico merci.
- **Deliberazione n. 18 del 2021 (Alpbach):** "*Alle Alpi piace il silenzio: iniziativa per ridurre l'inquinamento acustico dovuto al traffico motorizzato nell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino*" – prevedeva misure su tre livelli: controlli sulle emissioni acustiche, armonizzazione delle normative regionali e campagne di sensibilizzazione. La relazione attuativa segnalava progressi nei controlli, ma la necessità di un maggiore coordinamento tra le amministrazioni.

- **Beschluss Nr. 15 von 2023 (Riva del Garda):** „*Brennerkorridor – Verkehrsprobleme lösen und Bevölkerung entlasten*“ – hiermit wurden die Behörden mit der Ausarbeitung eines gemeinsamen Plans zur Reduzierung des Verkehrs und zur Förderung der Verlagerung auf die Schiene beauftragt. Im Zwischenbericht wurde die Notwendigkeit einer besseren Koordination zwischen den Infrastrukturbetreibern betont, gleichzeitig wurden Maßnahmen zur Vermeidung des Ausweichverkehrs auf Nebenstraßen angemahnt.

Trotz guter Absichten gestaltet sich ein Management der Verkehrspolitik nach wie vor schwierig und birgt großes Konfliktpotenzial. Das zeigt auch der vom italienischen Verkehrsministerium vor dem Europäischen Gerichtshof eingeleitete Rechtsstreit mit Österreich.

Am 30. Juli 2024 brachte die italienische Regierung vor dem EuGH eine Klage gegen Österreich wegen Verletzung der EU-Verträge ein (Causa C-524/24) und stellte somit die Rechtmäßigkeit von vier Maßnahmen Wiens zur Begrenzung des Schwerlastverkehrs auf der Brennerachse in Frage. Zu diesen Maßnahmen gehören ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen, ein sektorales Fahrverbot für bestimmte Güter, ein Winterfahrverbot für Lkw an Samstagen und eine Blockabfertigung. Italien wertet diese Beschränkungen als Verstoß gegen die Artikel 34 und 35 des AEUV über den freien Warenverkehr. Österreich hingegen verteidigt die Legitimität der Maßnahmen mit dem Argument, dass sie für den Schutz der öffentlichen Gesundheit und der Luftqualität notwendig seien. Diese Klage ist ein weiteres Kapitel im angespannten Verhältnis rund um den Transitstreit, zu dem es schon andere Urteile des EuGH gab. Der Transitstreit zeigt, dass es dringend notwendig ist, sich grenzüberschreitend abzustimmen, um den Verkehr entlang des Brennerkorridors nachhaltig und gemeinsam zu steuern.

Der Brennerkorridor ist eine strategische Infrastruktur für den Güter- und Personenverkehr zwischen Italien, Österreich und Deutschland, aber er ist auch eine der meistbefahrenen Strecken mit den höchsten Emissionswerten in Europa.

Der Schwerverkehr auf dieser Verkehrsader hat

- **Deliberazione n. 15 del 2023 (Riva del Garda):** "*Corridoio del Brennero – risolvere i problemi di viabilità e sgravare la popolazione*" – incaricava le amministrazioni di elaborare un piano congiunto per ridurre il traffico e favorire il trasferimento su ferro. La relazione intermedia evidenziava la necessità di migliorare il coordinamento tra i gestori delle infrastrutture e l'adozione di misure per evitare la deviazione del traffico su strade secondarie.

Nonostante i buoni propositi, la gestione delle politiche trasportistiche rimane difficile e caratterizzata da un alto livello di conflittualità, come dimostra il contenzioso nei confronti dell'Austria sollevato di fronte alla Corte di Giustizia Europea dal Ministero dei Trasporti italiano

Il 30 luglio 2024, il Governo italiano ha depositato il ricorso per infrazione contro l'Austria (causa C-524/24) presso la Corte di Giustizia dell'Unione Europea, contestando la legittimità di quattro misure adottate da Vienna per limitare il traffico di mezzi pesanti lungo l'asse del Brennero. Tali misure includono il divieto di transito notturno per autocarri superiori a 7,5 tonnellate, un divieto settoriale di circolazione per determinate merci, un divieto invernale di circolazione il sabato e un sistema di dosaggio del traffico. L'Italia sostiene che tali restrizioni violino gli articoli 34 e 35 TFUE sulla libera circolazione delle merci. L'Austria, dal canto suo, difende la legittimità dei provvedimenti sostenendo che essi sono necessari per la tutela della salute pubblica e la qualità dell'aria. La controversia si inserisce in un quadro di tensione già esistente con precedenti sentenze della Corte. Questa disputa evidenzia l'urgente necessità di un coordinamento transnazionale efficace per gestire il traffico lungo il corridoio del Brennero in maniera sostenibile e condivisa.

Il corridoio del Brennero rappresenta un'infrastruttura strategica per il traffico di merci e passeggeri tra Italia, Austria e Germania, ma è anche una delle tratte più congestionate e inquinate d'Europa.

Il traffico pesante lungo questa arteria comporta

erhebliche Auswirkungen auf die Luftqualität, die Lärmbelastung sowie die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner.

Der jüngste Bericht des italienischen Umweltschutzverbandes Legambiente mit dem Titel „*Mal'aria*“ (Schlechte Luft) sowie die Daten der Europäischen Umweltagentur zeigen, dass die Luftverschmutzung im Alpenraum nach wie vor kritisch ist und dass sofortige Maßnahmen zur Verringerung der Stickoxide (NOx), der flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) und von Methan (CH₄) erforderlich sind, um die Bildung von Ozon (O₃) in der Troposphäre zu begrenzen. Daher ist es wichtig, messbare Ziele festzulegen, wie z. B. die Verringerung des Schwerverkehrs um 20 Prozent bis 2030 und die Steigerung des Schienengüterverkehrs um 30 Prozent im gleichen Zeitraum. Das entspricht den Zielen des europäischen Green Deal. In dieser Hinsicht hat die von der iMONITRAF!-Plattform in den letzten Jahren durchgeführte Überwachungs- und Analysetätigkeit wichtige Daten für das Verständnis der Auswirkungen des alpenquerenden Verkehrs auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit geliefert, die eine solide wissenschaftliche Grundlage für die Entwicklung wirksamer und gemeinsamer politischer Maßnahmen bieten.

Darüber hinaus ist es von entscheidender Bedeutung, eine Kultur der Beteiligung und Transparenz durch Information und aktive Einbeziehung der Bevölkerung zu fördern. Öffentliche Konsultationen, Sensibilisierungskampagnen und Instrumente der partizipativen Demokratie müssen in die Entscheidungsprozesse integriert werden, um sicherzustellen, dass die getroffenen Maßnahmen den Bedürfnissen der lokalen Gemeinschaften konkret entsprechen. Nur durch einen ständigen Dialog zwischen Institutionen und Bürgern wird es möglich sein, gemeinsame und wirklich zielführende Strategien zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs auf dem Brenner umzusetzen.

Doch die Aufsplitterung der Zuständigkeiten zwischen staatlicher und lokaler Ebene verhindert derzeit die Umsetzung gemeinsamer und wirksamer Strategien.

impatti significativi sulla qualità dell'aria, l'inquinamento atmosferico e acustico e le condizioni di salute della popolazione residente nelle aree attraversate.

Il recente rapporto "*Mal'aria*" di Legambiente e i dati dell'Agenzia Europea dell'Ambiente evidenziano come l'inquinamento atmosferico nell'area alpina sia ancora critico e che sia necessaria un'azione immediata per la riduzione di ossidi di azoto (NOx), composti organici volatili (COV) e metano (CH₄) per limitare la formazione di ozono troposferico (O₃). È pertanto essenziale definire obiettivi quantificabili, come la riduzione del traffico pesante del 20% entro il 2030 e l'aumento del trasporto ferroviario delle merci del 30% nello stesso periodo, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo. A tal proposito, il lavoro di monitoraggio e analisi svolto da iMONITRAF! negli ultimi anni ha fornito dati essenziali per comprendere l'impatto del traffico transalpino sull'ambiente e sulla salute pubblica, offrendo una base scientifica solida per l'elaborazione di politiche pubbliche efficaci e condivise.

Inoltre, è fondamentale promuovere una cultura della partecipazione e della trasparenza attraverso l'informazione e il coinvolgimento attivo della popolazione. Consultazioni pubbliche, campagne di sensibilizzazione e strumenti di democrazia partecipativa devono essere integrati nei processi decisionali per garantire che le misure adottate rispondano concretamente alle esigenze delle comunità locali. Solo attraverso un dialogo costante tra istituzioni e cittadini sarà possibile attuare strategie condivise e realmente efficaci per la riduzione dell'impatto ambientale del traffico sul Brennero.

L'attuale frammentazione delle competenze tra livello nazionale e locale ostacola l'attuazione di strategie condivise ed efficaci.

Die Europäische Union befürwortet das Subsidiaritätsprinzip und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Bewältigung gemeinsamer Herausforderungen, insbesondere in den Bereichen Verkehr und Umweltverträglichkeit.

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein vorrangiges Ziel im Hinblick auf die Verringerung der Emissionen und auf eine nachhaltige alpenquerende Mobilität, sie erfordert jedoch Investitionen und koordinierte Maßnahmen zwischen den beteiligten Gebieten.

In jüngster Zeit hat die Zusammenarbeit zwischen Italien und Österreich beim Infrastrukturmanagement entlang des Brennerkorridors mit der Einrichtung eines gemeinsamen Koordinierungstisches für die Wartungsarbeiten an der Lueg-Brücke positive Akzente gesetzt. An der zweiten Sitzung, die am 29. Januar 2025 per Videoschalte im italienischen Ministerium für Infrastruktur und Verkehr stattfand, nahmen Vertreterinnen und Vertreter der Ministerien, des Schienennetzbetreibers RFI, der ÖBB, der Brennerautobahn AG sowie der ASFINAG teil. In der Sitzung wurde der Zeitplan für die Arbeiten vereinbart und auf Wunsch Österreichs ein regelmäßiger Austausch im Eisenbahnsektor eingeleitet, um Lösungen für die grenzüberschreitende Mobilität zu finden. Dieses Beispiel der Zusammenarbeit zeigt, dass es konkrete Möglichkeiten für eine bessere Koordination gibt, unterstreicht aber auch die Notwendigkeit eines strukturierteren Vorgehens auf der gesamten Brennerachse mit der umfassenden Beteiligung der lokalen Behörden und Institutionen des Landes Tirol, Südtirols und des Trentino.

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

beschließen:

1. „die Einrichtung eines grenzüberschreitenden, überbehördlichen Komitees, in dem die Gebietskörperschaften, die Verwaltungen des Landes Tirol, des Landes Südtirol und der Autonomen Provinz Trient sowie die Regierungen

L'Unione Europea promuove il principio della sussidiarietà e della cooperazione transfrontaliera per affrontare le sfide comuni, specialmente nei settori del trasporto e della sostenibilità ambientale.

Il trasferimento modale del trasporto merci dalla gomma alla rotaia è un obiettivo prioritario per la riduzione delle emissioni e per la sostenibilità della mobilità transalpina, ma richiede investimenti e politiche coordinate tra i territori coinvolti.

Recentemente, la collaborazione tra Italia e Austria sulla gestione delle infrastrutture lungo il Corridoio del Brennero ha mostrato segnali positivi con la creazione di un tavolo congiunto sui lavori di manutenzione del Ponte di Lueg. La seconda riunione del tavolo, tenutasi il 29 gennaio 2025 in videoconferenza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, ha visto la partecipazione di rappresentanti ministeriali, di RFI e ÖBB, dell'Autostrada del Brennero S.p.a. e di ASFINAG. Durante l'incontro è stato condiviso il calendario dei lavori e si è avviato, su richiesta austriaca, un dialogo regolare nel settore ferroviario per individuare soluzioni per la mobilità transfrontaliera. Questo esempio di cooperazione dimostra che esistono spazi concreti per un maggiore coordinamento, ma evidenzia anche la necessità di un'azione più strutturata sull'intero asse del Brennero, con il pieno coinvolgimento degli enti locali e delle istituzioni del Land Tirolo, dell'Alto Adige/Südtirol e del Trentino.

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

deliberano:

1. “di costituire un comitato interistituzionale transnazionale che rappresenti gli enti locali, le amministrazioni del Land Tirolo, dell'Alto Adige/Südtirol e del Trentino, nonché i governi

Italiens und Österreichs vertreten sind, mit der Aufgabe, gemeinsame Strategien für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement entlang der Brennerachse auszuarbeiten;

2. die Förderung eines institutionellen Austausches zwischen den Ländern bzw. autonomen Provinzen und den Staatsregierungen Italiens und Österreichs mit dem Ziel, gemeinsame Lösungen zu finden und eine konfliktbeladene Auseinandersetzung mit der Transitfrage zu vermeiden;
3. die Ausarbeitung eines gemeinsamen Aktionsplans mit dem Ziel, die Schadstoffemissionen im Einklang mit den europäischen Luftqualitätsstandards und den Klima- und Energierichtlinien zu senken und die Anreize für die Nutzung fossiler Brennstoffe schrittweise zu verringern;
4. die Unterstützung von Anreizen für den Schienenverkehr sowie eine Verbesserung der bestehenden Infrastruktur und eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene im Einklang mit den Zielen des Europäischen Green Deal und des italienischen Integrierten Energie- und Klimaplan (PNIEC);
5. den Ausbau der Forschungs- und Untersuchungsarbeit durch die Plattform iMONITRAF!, um objektive Daten und Standards für die Entwicklung gemeinsamer Maßnahmen und die politische Entscheidungsfindung im Bereich des alpenquerenden Verkehrs zu liefern und die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen laufend zu überprüfen;
6. die regelmäßige Vorlage eines Berichts an den Dreier-Landtag über den Fortschritt und die Auswirkungen der getroffenen Maßnahmen auf die Verringerung des Lkw-Verkehrs und der Emissionswerte;
7. eindringliche Aufforderung an Deutschland und den Freistaat Bayern, den Bau des Zulaufstrecken zum BBT mit Dringlichkeit in Angriff zu nehmen;
8. bessere Abstimmung der Infrastrukturbetreiber auf Basis der bisher beschlossenen Maßnahmen;

di Italia e Austria, con il compito di definire strategie comuni per la gestione sostenibile del traffico lungo l'asse del Brennero;

2. di promuovere un dialogo istituzionale tra le autonomie locali e i governi nazionali di Italia e Austria per trovare soluzioni condivise, evitando una gestione puramente conflittuale della questione;
3. di elaborare un piano d'azione congiunto per la riduzione delle emissioni inquinanti, in linea con gli standard europei sulla qualità dell'aria e le direttive su clima ed energia, includendo anche una graduale riduzione degli incentivi per l'utilizzo di fonti fossili;
4. di sostenere misure di incentivazione al trasporto ferroviario, migliorando le infrastrutture esistenti e potenziando le politiche di trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia, in coerenza con gli obiettivi del Green Deal europeo e del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) ;
5. di valorizzare il lavoro di ricerca e analisi svolto da iMONITRAF! al fine di fornire dati e parametri oggettivi per la definizione delle politiche pubbliche e l'adozione delle decisioni politiche in materia di trasporto transalpino, nonché per monitorare l'efficacia delle misure adottate nel tempo;
6. di presentare periodicamente al Dreier Landtag una relazione sullo stato di avanzamento delle iniziative adottate e sugli impatti delle politiche attuate per la riduzione del traffico pesante e delle emissioni;
7. di sollecitare con determinazione la Germania e lo Stato libero di Baviera, di iniziare con la massima sollecitudine la costruzione delle tratte di accesso al BBT;
8. di migliorare il coordinamento tra i gestori delle infrastrutture sulla base delle misure finora decise;

9. Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrs auf der Luegbrücke und an anderen Baustellen zu unterstützen, wobei die Möglichkeit in Betracht gezogen werden sollte, während der gesamten Dauer der Arbeiten, wann auch immer möglich, beide Fahrspuren pro Fahrtrichtung zu nutzen, ohne dabei die Sicherheit zu beeinträchtigen. Auf Grundlage des geltenden Fahrverbotskalenders kann eine laufende Evaluierung und Anpassung bei Bedarf vorgenommen werden;
10. 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. Weiters ein Verkehrsmanagement zu fördern, das den wirtschaftlichen Erfordernissen und den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung beider Regionen entspricht;
11. darauf hinzuwirken, dass eine Fachgruppe mit der Beteiligung der drei Nachbarstaaten (Italien, Österreich und Deutschland) eingesetzt wird, um gemeinsame Strategien ausgehend von der aktuellen Situation für das Verkehrsmanagement zu finden, die entsprechend dem Grundsatz der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit sowie unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller die Verkehrssicherheit und die Nutzung der Luegbrücke sicherstellen.“
9. di promuovere un intervento per garantire l'ottimizzazione del traffico sul ponte Lueg e altri cantieri, considerando la possibilità di utilizzare, per tutta la durata dei lavori, entrambe le corsie per senso di marcia, senza compromettere la sicurezza, ogni qual volta possibile. Sulla base del calendario vigente può essere effettuata una valutazione continua e un adeguamento secondo le necessità;
10. 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. Promuovere una gestione del traffico che soddisfi le esigenze economiche e le richieste della popolazione locale in entrambe le regioni;
11. di sollecitare la costituzione di un tavolo di lavoro tra i 3 stati confinanti (Italia, Austria, Germania) per individuare modalità condivise partendo dalla situazione attuale di gestione del traffico volte a garantire sicurezza e fruibilità dello stesso, secondo un principio di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, salvaguardando tutte le esigenze.”

Es wird bekundet, dass die Landtage von Südtirol, Tirol und dem Trentino diesen Beschluss Nr. 17 in der gemeinsamen Sitzung vom 12. Juni 2025 in Meran mehrheitlich 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 12 giugno 2025 a Merano, la presente deliberazione n. 17 a maggioranza.

DER PRÄSIDENT
DES SÜDTIROLER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Arnold Schuler

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

Claudio Soini