

**BESCHLUSS NR. 15**

Riva del Garda, 15. Juni 2023

betreffend **Brennerkorridor - Verkehrsprobleme lösen und Bevölkerung entlasten!**

Der Brennerpass ist wohl die bedeutendste, aber auch mit Abstand meistbefahrene Nord-Süd-Verbindung über die Alpen. Rund 2,5 Millionen LKW donnern jährlich über den Brenner, Tendenz steigend. Aber auch die PKW-Fahrten über den Brenner gehen weiter nach oben, die individuelle Urlaubsanreise mit dem PKW hat durch Corona einen neuen Aufschwung erlebt. Dies bringt eine überaus große Belastung für die Bevölkerung, aber auch die Umwelt diesseits und jenseits des Brenners mit sich. Darüber hinaus ist auch die Belastung für die gesamte Infrastruktur am Brennerkorridor enorm.

Die A13 Brenner Autobahn besteht auf der Tiroler Seite zu ca. 35% aus Brücken. Einige der großen Brücken in Nordtirol und auch Teile der A22 müssen in den nächsten Jahren saniert werden, so auch die Luegbrücke. Oberstes Ziel, auch während sämtlicher Bauarbeiten auf Tiroler, aber auch Südtiroler Seite, muss die Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit sein. Daher muss alles daran gesetzt werden, Ausweichverkehre über Landes- und Gemeindestraßen, sowie das Entstehen neuer Verkehrsrouten bzw. neuer Ausweichrouten zu vermeiden.

DELIBERAZIONE N. 15

Riva del Garda, 15 giugno 2023

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

Il valico del Brennero è probabilmente il più importante, ma anche di gran lunga il più trafficato collegamento transalpino nord-sud. Ogni anno circa 2,5 milioni di TIR attraversano il Brennero e la tendenza è in aumento. Ma anche il traffico automobilistico lungo l'asse del Brennero continua ad aumentare, e in seguito alla pandemia il numero di turisti che raggiungono la propria destinazione con l'auto privata ha subito un'ulteriore impennata. Ciò ha un forte impatto sulla popolazione, ma anche sull'ambiente su entrambi i versanti del Brennero. Inoltre, l'intero sistema di infrastrutture lungo il corridoio del Brennero è soggetto a un enorme sovraccarico.

Sul versante tirolese, circa il 35% dell'autostrada A13 del Brennero è costituito da viadotti. Nei prossimi anni dovranno essere ristrutturati alcuni dei grandi viadotti del Tirolo del Nord, tra cui il viadotto Lueg. L'obiettivo primario durante tutti i lavori di costruzione sul versante tirolese e altoatesino deve essere quello di garantire la circolazione e il trasporto merci in condizioni di sicurezza. A tal fine, occorre fare il possibile per evitare la deviazione del traffico lungo le strade provinciali e comunali ed evitare la creazione di nuove vie di circolazione o di nuovi percorsi alternativi.

Um besonders die Belastung durch den Schwerverkehr 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.

Zudem muss durch gemeinsame Initiativen der Nationalstaaten der Umwegverkehr, welcher aufgrund attraktiverer Rahmenbedingungen des Brennerkorridors gegenüber anderen Transitrouten entsteht, deutlich reduziert werden. Dies kann nur durch ein gemeinsames Vorgehen erreicht werden. Geprüft werden soll die grenzüberschreitende Realisierung einer Korridormaut unter der Berücksichtigung der Möglichkeit der Einführung einer Umweltmaut.

Es gibt bereits unzählige grenzüberschreitende Plattformen für den Austausch zu den Herausforderungen im Verkehrsbereich.

Um das Ziel, die Verkehrsbelastung zu reduzieren, wie es auch das Weißbuch für Verkehr der EU vorgibt, zu erreichen, benötigt es eine gemeinsame Position von Tirol, Südtirol und dem Trentino, welche durch eine noch engere Abstimmung in grenzüberschreitenden Mobilitätsfragen sowie durch konkrete gemeinsame Initiativen und Maßnahmen greifbar werden soll.

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

Al fine di ridurre l'impatto causato dal traffico pesante, in particolare, occorre orientare la ripartizione modale, ovvero il rapporto tra trasporto su strada e su rotaia, in modo deciso verso la ferrovia. Questo obiettivo può essere raggiunto solo rendendo le ferrovie più attraenti e allo stesso tempo armonizzando l'infrastruttura ferroviaria. Questa armonizzazione e il relativo smantellamento degli ostacoli tecnici al trasporto ferroviario transfrontaliero sono peraltro un prerequisito fondamentale per il futuro utilizzo ottimale del tunnel di base del Brennero.

Inoltre, le iniziative congiunte degli Stati nazionali devono puntare a ridurre in modo significativo il traffico di deviazione che si genera a causa delle condizioni più vantaggiose del corridoio del Brennero rispetto ad altre vie di transito. Questo obiettivo può essere raggiunto solo attraverso un approccio congiunto. Va valutata l'attuazione transfrontaliera di un pedaggio di corridoio prendendo in considerazione anche la possibilità di introdurre un pedaggio ambientale.

Esistono già innumerevoli piattaforme transfrontaliere per lo scambio di informazioni sui problemi legati ai trasporti.

Per raggiungere l'obiettivo di ridurre i carichi di traffico, come indicato nel Libro bianco sui trasporti dell'Unione Europea, il Land Tirolo, l'Alto Adige e il Trentino devono adottare una posizione comune, che dovrebbe concretizzarsi in un coordinamento ancora più stretto per quanto riguarda le questioni della mobilità transfrontaliera e attraverso effettive iniziative e misure comuni.

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

beschließen:

„Die Landesregierungen von Tirol, Südtirol und Trentino werden beauftragt, den Staaten ein gemeinsam erarbeitetes verkehrstechnisches Konzept für den Brennerkorridor vorzulegen, mit dem Ziel den Schwerverkehr auf der Straße zu reduzieren und die Verlagerung auf die Schiene voranzutreiben. Dies umfasst folgenden Schwerpunkte:

- Abstimmung der Straßen- und Schienen-Infrastrukturbetreiber
 - Abgestimmtes Baustellenmanagement und halbjährliche Berichterstattung an die jeweiligen Landesregierungen
 - Austausch von Echtzeitdaten mittels einer digitalen Plattform
 - Regelmäßige Jour Fixe zwischen ASFINAG und A22 Brennerautobahn AG und Intensivierung des Austauschs der Italienischen und Österreichischen Staatsbahnen sowie der Regionalen Verkehrsverbände.
- Konzept „Verhinderung des Ausweichverkehrs“:
Ein Konzept erarbeiten, welches Maßnahmen beinhaltet, die insbesondere bei Baustellenabschnitten, an Hauptreisetagen sowie bei Großveranstaltungen zusätzlichen Ausweichverkehr auf das niederrangige Straßennetz sowie den Seitentälern der Hauptverkehrsrouten verhindern soll.
- Umsetzung eines digitalen Verkehrsmanagementsystems im Brennerkorridor auf Basis einer entsprechenden Vereinbarung zwischen den Staaten.
- Simulation der Auswirkung einer Mauterhöhung am Brennerkorridor im Falle der Einführung einer Korridor- oder

deliberano:

"Si incaricano gli esecutivi del Land Tirolo e delle Province autonome di Bolzano e di Trento di presentare agli Stati un piano dei trasporti sviluppato congiuntamente per il corridoio del Brennero, con l'obiettivo di ridurre il traffico pesante su gomma e di promuoverne il trasferimento su rotaia. Tale piano dovrà prevedere le seguenti priorità:

- coordinamento dei gestori delle infrastrutture stradali e ferroviarie:
 - gestione coordinata dei cantieri e rendicontazione semestrale agli esecutivi dei tre territori dell'Euregio;
 - scambio di dati in tempo reale attraverso una piattaforma digitale;
 - incontri regolari fra l'ASFINAG e l'Autostrada del Brennero Spa e rafforzamento dei rapporti di interscambio tra le ferrovie italiane e austriache e i rispettivi consorzi del trasporto pubblico locale;
- piano per impedire il traffico alternativo: elaborare un piano che comprenda misure per evitare che il traffico alternativo, soprattutto durante i cantieri, nei giorni di maggior traffico e in occasione di grandi eventi si trasferisca sulla rete stradale di ordine inferiore e sulle valli laterali delle principali direttrici di traffico;
- introduzione di un sistema di gestione digitale del traffico sul corridoio del Brennero sulla base di un relativo accordo tra gli Stati;
- simulazione dell'impatto di un aumento dei pedaggi sul corridoio del Brennero in caso di introduzione di un pedaggio di corridoio o

Umweltmaut.

- Verlagerungsstrategie Straße - Schiene aufbauend auf den Beschluss Nr. 1 vom 16. Oktober 2019 betreffend Gemeinsame Strategie für den Brennerkorridor müssen bei dem grenzüberschreitenden Güterverkehr die geforderten Maßnahmen zügig weiter umgesetzt werden (Ausbau von Verladeterminals, lärmarme Güterwaggons, etc.).
- Die finanziellen Mittel zur Unterstützung der RoLa sowie des UKV am Brennerkorridor weiterhin zur Verfügung zu stellen und somit Planungssicherheit für die Transportwirtschaft zu schaffen.
- Die Schieneninfrastrukturbetreiber der italienischen und der österreichischen Staatsbahnen sowie der regionalen Verkehrsverbände sollen innerhalb der Europaregion einen grenzüberschreitenden Taktverkehr etablieren unter Beibehaltung attraktiver Ticketpreise sowie die technischen Hürden und Erschwernisse bedingt durch die staatlichen Vorgaben abbauen.
- Eine möglichst starke Verbindung aller Landesteile der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino vor allem im öffentlichen Verkehr zu realisieren (siehe Beschluss Nr. 20 vom 28. Oktober 2014 betreffend Mobilitätskonzept Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino: Ausbau direkter Zugverbindungen).“

ambientale.

- strategia per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia: sulla base della deliberazione n. 1 del 16 ottobre 2019 in merito alla strategia comune per il corridoio del Brennero, le misure richieste per il trasporto merci transfrontaliero dovranno continuare ad essere attuate in tempi brevi (ampliamento degli scali merci, vagoni merci a bassa rumorosità, ecc.);
- assicurare i mezzi finanziari per sostenere l'autostrada viaggiante (RoLa) e il traffico combinato non accompagnato (TCNA) sul corridoio del Brennero per garantire una maggiore sicurezza nella pianificazione per l'industria dei trasporti;
- i gestori delle infrastrutture ferroviarie delle ferrovie italiane e austriache e i consorzi del trasporto pubblico locale dovranno provvedere, a livello di Euregio, all'introduzione di collegamenti cadenzati transfrontalieri a tariffe vantaggiose nonché alla rimozione degli ostacoli tecnici e degli impedimenti causati da direttive statali;
- realizzazione di collegamenti con la massima frequenza possibile tra tutti i territori dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino, in particolare per quanto riguarda il trasporto pubblico (si veda la deliberazione n. 20 del 28 ottobre 2014 relativa al piano per la mobilità dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino: potenziamento dei collegamenti ferroviari diretti).“

Es wird bekundet, dass die Landtage von Südtirol, Tirol und dem Trentino diesen Beschluss Nr. 15 in der gemeinsamen Sitzung vom 15. Juni 2023 in Riva del Garda 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 15 giugno 2023 a Riva del Garda, la presente deliberazione n. 15 a maggioranza.

DER PRÄSIDENT
DES TRENTINER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Walter Kaswalder

DIE PRÄSIDENTIN
DES SÜDTIROLER LANDTAGES

LA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

Rita Mattei

DIE PRÄSIDENTIN
DES TIROLER LANDTAGES

LA PRESIDENTE DELLA
DIETA REGIONALE DEL TIROLO

Sonja Ledl-Rossmann