



### BESCHLUSS NR. 1

Meran, 16. Oktober 2019

betreffend **Gemeinsame Strategie für den Brennerkorridor**

Die Ziele einer gemeinsamen Verkehrspolitik in der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino sind, den anwachsenden Straßengüterverkehr zu vermeiden, zu vermindern und durch konkrete Maßnahmen zu verlagern. Der alpenquerende Verkehr über den Brenner hat in den letzten Jahren stark zugenommen und befindet sich auch 2019 im Steigen.

Derzeit gibt es keine Anzeichen, dass sich dieser Trend in naher Zukunft umdrehen wird. Dies hat für alle Verkehrsteilnehmer die Folge, dass kleinste Störungen des Verkehrsflusses zu kilometerlangen Staus und zu starken Ausweichverkehren auf das niederrangige Straßennetz durch Dörfer und Weiler führen. Ein gemeinsames Management der Verkehrsflüsse ist deshalb unabdingbar.

Alle drei Länder verbindet das Ziel einer nachhaltigen Mobilität, insbesondere die Förderung des Schienenverkehrs. Die Verkehrsentwicklung verlangt nach konkreten Zwischenzielen auf dem Weg zur Eröffnung des Brenner-Basistunnels 2028, um die Transportwirtschaft bereits kurzfristig von der Alternative Schiene zu überzeugen. Bis zur Inbetriebnahme des BBT sollen die Unternehmen ihre Logistikketten bereits auf die Schiene umgestellt haben. Der Druck auf die Wirtschaft, Gütertransporte auf der Schiene durchzuführen, soll steigen.

Es gibt heute Materialtransporte auf der Straße, bei denen keine Notwendigkeit besteht die Schiene nicht zu nutzen, da sie keinem unmittelbaren Zeitdruck ausgesetzt sind und schon deshalb das Argument der höheren Flexibilität der Straße gegenüber der Schiene nicht entscheidend ist.

### DELIBERAZIONE N. 1

Merano, 16 ottobre 2019

riguardante **Strategia comune per il corridoio del Brennero**

Gli obiettivi di una politica comune dei trasporti per l'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino prevedono di evitare l'aumento del trasporto delle merci su strada, anzi di ridurlo e di trasferirlo su rotaia tramite misure concrete. Negli ultimi anni il traffico transalpino attraverso il Brennero si è intensificato notevolmente, e anche nel 2019 si registra un aumento.

Al momento non vi sono segnali di un'inversione di tendenza a breve termine. Di conseguenza, perturbazioni anche minime del flusso circolatorio si traducono in code chilometriche e nella deviazione del traffico sulle strade secondarie che attraversano le piccole località e i nuclei abitati. Si rende quindi indispensabile una gestione comune dei flussi di traffico.

Tutti e tre i territori sono accomunati dall'obiettivo della mobilità sostenibile, e in particolare dalla promozione del trasporto su rotaia. Lo sviluppo del traffico esige la definizione di obiettivi intermedi concreti in attesa dell'apertura della galleria di base del Brennero nel 2028, per convincere sin d'ora il settore dei trasporti a passare alla rotaia. Prima dell'apertura del BBT le aziende dovrebbero già aver trasferito la loro catena logistica su rotaia. È necessario effettuare maggiore pressione sull'economia affinché il trasporto merci venga svolto su rotaia.

Oggi giorno alcuni trasporti di materiale effettuati su strada potrebbero benissimo avvenire su rotaia, dato che non sono sottoposti a tempistiche strette per cui l'argomento della maggiore flessibilità della gomma rispetto alla rotaia non è decisivo.

Es ist notwendig, dass durch die Anpassung der Kosten beider Verkehrsträger die Kostenwahrheit hergestellt wird. Dies soll einerseits durch die Erhöhung der Straßennutzungsgebühren erfolgen und andererseits durch ökonomische Anreize zur Nutzung der Schiene. Deshalb ist es nötig, auf der Brennerautobahn A22 schnellstmöglich eine Korridormaut in Form einer basierend auf einem telematischen System, zwischen München und Verona für LKWs einzuführen, durch die eine Umweltmaut gestaffelt nach Euro-Klassen möglich wird. Es ist außerdem notwendig, alles zu unternehmen, um Umwegverkehr durch unterschiedliche Preise von LKW-Diesel entlang der verschiedenen Alpenkorridore zu verhindern.

Die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs ist bei der Bevölkerung vor allem in den Nacht- und Morgenstunden gering. Immer noch sind zu viele alte und laute Güterwaggons auf der Brennerbahnlinie unterwegs und beeinträchtigen die Lebensqualität der Bürger. Dieser Umstand gilt kurzfristig gelöst zu werden, um den Warentransport auf der Schiene zügig ausbauen zu können.

Die Rollende Landstraße ROLA stellt für ein bestimmtes Segment des Straßengüterverkehrs eine Alternative dar und wird von den drei Ländern gefördert. Gemeinsam mit der vorhandenen Verladeinfrastruktur in Trient und Wörgl kann sie heute schon als kurzfristige und mittelfristige Alternative zum Straßengüterverkehr fungieren.

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

**beschließen:**

„Der Tiroler, der Südtiroler und der Trentiner Landtag beauftragen die jeweiligen Landesregierungen,

bei den staatlichen Ministerien, Behörden, Infrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erreichen, dass existierende Hürden im Schienengüterverkehr am Brennerkorridor abgebaut bzw. eliminiert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße deutlich zu erhöhen, dazu zählen:

È necessario adeguare i costi di entrambe le tipologie di trasporto per stabilire quali sono i costi reali. Questo deve avvenire da un lato aumentando i pedaggi e dall'altro creando dei vantaggi economici per chi utilizza la rotaia. È pertanto necessario introdurre quanto prima sull'autostrada del Brennero A22 tra Monaco e Verona un pedaggio di corridoio per i mezzi pesanti basato su un sistema telematico che permetta di applicare un pedaggio ambientale differenziato in base alla classe Euro dei veicoli. È inoltre necessario fare tutto il possibile per evitare il cosiddetto traffico deviato dovuto alle differenze di prezzo del diesel per mezzi pesanti lungo i diversi corridoi alpini.

La popolazione non è molto favorevole al trasporto ferroviario di merci, soprattutto di notte e di primo mattino. Sulla linea del Brennero continuano a circolare ancora troppi vagoni merci vecchi e rumorosi che pregiudicano la qualità di vita della popolazione. Questo fatto va risolto quanto prima in modo da aumentare velocemente il trasporto merci su rotaia.

Per un determinato segmento del trasporto stradale l'autostrada viaggiante ROLA rappresenta una valida alternativa e viene promossa dai tre territori. Con gli scali merci esistenti a Trento e a Wörgl già oggi la ROLA può fungere a breve e medio termine da alternativa al trasporto merci su strada.

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

**deliberano:**

„Le assemblee legislative del Land Tirolo, della Provincia autonoma di Bolzano e della Provincia autonoma di Trento incaricano i rispettivi esecutivi

di intervenire presso ministeri e autorità statali, società di infrastrutture e società ferroviarie affinché siano ridotti ovvero eliminati gli ostacoli che si frappongono al trasporto merci su rotaia lungo il corridoio del Brennero, al fine di aumentare nettamente la competitività della rotaia rispetto alla strada. Tra le misure possibili:

- Optimierung des Baustellenmanagements um eine höchstmögliche Verfügbarkeit durchgängiger Trassen zu gewährleisten. Hierzu ist ein abgestimmtes Programm der Schieneninfrastrukturbetreiber zu erwirken, um die Planbarkeit für die verladende Wirtschaft zu erhöhen.
- Schaffung zusätzlicher von Verlademöglichkeiten, bzw. rasche und unkomplizierte Optimierung der Terminals (sowohl in dessen Zugang als auch im Umschlag), damit die Waren über die Schiene auch rasch und effizient auf- und abgeladen werden. Hier gilt es insbesondere die Kapazitäten in Trient und Wörgl, aber auch darüber hinaus im Raum München und Verona, bestmöglich auszuschöpfen.
- Harmonisierung der Eisenbahnregelungen über den Brennerkorridor. Allein durch diese könnte die ROLA bspw. pro gefahrenen Zug eine Kapazitätssteigerung von 20 % erreichen. Es gilt die maximal technisch mögliche Anzahl an Waggons pro ROLA Zug auf 25 zu erhöhen.
- das Ziel eines lärmarmen Güterverkehrskorridors weiter zu verfolgen, mit der gezielten Förderung/Incentivierung von lärmarmen Güterwaggons um den Anteil neuer moderner und leiser Züge zu steigern. Ein Verbot lauter Güterwaggons soll innerhalb des Jahres 2020 angestrebt werden.
- bei der EU-Kommission im Rahmen eines Pilotprojektes eine Anhebung der Unterstützungparameter für die ROLA und den UKV am Brennerkorridor von heute 50 Prozent auf 100 Prozent zu erwirken, um den bestehenden Preisnachteil der Schiene gegenüber der Straße zu reduzieren und damit bereits im Vorfeld der Errichtung der neuen Eisenbahninfrastruktur mit Brenner Basistunnel und Zulaufstrecken der Wirtschaft ein attraktives Umstiegsangebot zu bieten. Gleichzeitig müssen die Förderparameter zwischen den Institutionen auf regionaler und staatlicher Ebene so abgestimmt werden, dass die Zugänglichkeit unkompliziert und überschaubar ist, damit diese auch die höchstmöglichen Effekte erzielen.
- Ottimizzazione della gestione dei cantieri stradali per garantire quanto più possibile la disponibilità di tracciati scorrevoli. A tale scopo serve un piano condiviso dai gestori delle infrastrutture ferroviarie al fine di aumentare la programmabilità per gli spedizionieri.
- Creazione di ulteriori possibilità di trasferimento delle merci ovvero ottimizzazione tempestiva e semplificata dei terminal (dal punto di vista sia dell'accesso che del trasbordo) affinché le merci possano essere caricate e scaricate velocemente ed efficientemente dalla rotaia. A questo proposito va sfruttata al meglio la capacità di Trento e Wörgl ma anche quella dell'area di Monaco e di Verona.
- Armonizzazione delle normative ferroviarie lungo il corridoio del Brennero, provvedimento che da solo consentirebbe all'autostrada viaggiante di aumentare del 20% la capacità per singolo convoglio. È inoltre necessario portare a 25 il numero massimo di vagoni che tecnicamente possono far parte di un convoglio ROLA.
- Continuare a perseguire l'obiettivo di un corridoio a basse emissioni acustiche per il trasporto merci tramite la promozione/incentivazione di vagoni non rumorosi per aumentare la percentuale di materiale rotabile moderno e silenzioso. Entro il 2020 va introdotto un divieto di circolazione dei vagoni merci rumorosi.
- Intervenire presso la Commissione europea per realizzare nell'ambito di un progetto pilota un aumento dall'attuale 50% al 100% dei parametri di sostegno per la ROLA e il TCNA (trasporto combinato non accompagnato) lungo il corridoio del Brennero al fine di ridurre il differenziale di prezzo a sfavore della rotaia; in tal modo si potrà offrire al settore economico un'alternativa interessante ancor prima della realizzazione della nuova infrastruttura ferroviaria con galleria di base del Brennero e tratte di accesso. Contemporaneamente vanno concordati i parametri di incentivazione tra le istituzioni a livello regionale e statale in modo da rendere l'accesso semplice e trasparente, e così massimizzare i benefici.

- sich bei den staatlichen Ministerien, nationalen Regierungen sowie den Institutionen auf EU-Ebene dafür einzusetzen, im Rahmen der Überarbeitung der Europäischen Richtlinien (neue Wegekostenrichtlinie) größere Spielräume bei der Mauttarifgestaltung für LKW zu erreichen. Die Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie muss eine konsistente gesamteuropäische Lösung ermöglichen, die bei besonders belasteten Räumen Aufschläge (Markups) mit nachhaltiger Lenkungswirkung gestattet um eine deutliche Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen und Umwegtransit zu verhindern:
- sich bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür einzusetzen, dass das Angebot im internationalen Personenverkehr auf Schiene weiter ausgebaut und die Kapazität und die Attraktivität für die Nutzer gesteigert wird.
- Intervenire presso i ministeri statali, i governi nazionali e le istituzioni dell'Unione Europea affinché nell'ambito della revisione delle direttive europee (nuova direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto) si creino più ampi margini di manovra per la definizione dei pedaggi per i mezzi pesanti. La revisione della direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto deve consentire una soluzione coerente di respiro europeo, che nel caso di aree molto sollecitate permetta l'applicazione di supplementi (markup) tali da produrre un trasferimento sostenibile del traffico pesante dalla strada alla rotaia ed evitare il traffico deviato.
- Intervenire presso le società ferroviarie affinché sia ulteriormente ampliata l'offerta di treni passeggeri internazionali e aumentata la capacità e l'attrattività per gli utenti.

Bei den staatlichen Ministerien, Behörden und Infrastrukturunternehmen zu erreichen, dass im Bereich der Straßeninfrastruktur Maßnahmen zur Reduzierung des Güterverkehrs auf der Straße gesetzt werden, dazu zählen:

- Prüfung aller möglichen tarifarischen Eingriffe (Mautmark-ups, u.Ä.) unter der aktuell bestehenden Wegekostenrichtlinie, um eine preisliche Anpassung mit anderen alpenquerenden Nord-Südübergängen zu erreichen, damit der Umwegtransit am Brennerkorridor merklich reduziert wird.
- Prüfung aller Möglichkeiten, um Umwegverkehr, der durch unterschiedliche Preise von LKW-Diesel entlang der verschiedenen Alpenkorridore entsteht, zu verhindern.
- Das Verbot gewisser Güter (wie bspw. Müll oder Schrott) auf der Straße welches in Tirol auf der A12 gilt, auf die gesamte Strecke des Brennerkorridors innerhalb der Euregio auszuweiten, um derartige grenzüberschreitende Transporte zukünftig nur mehr über die Schiene abwickeln.
- Installierung eines länderübergreifenden koordinierten Verkehrsmanagements und Schaffung eines Verkehrsinformationstools für die Bren-
- Occorre sollecitare i ministeri e le autorità statali nonché le società di infrastrutture ad adottare nel settore delle infrastrutture stradali misure per la riduzione del trasporto merci su strada, tra cui:
- Verifica di tutti i possibili interventi tariffari (supplementi sui pedaggi ecc.) nel rispetto dell'attuale direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto per giungere a un allineamento delle tariffe con gli altri corridoi transalpini da nord a sud, allo scopo di ridurre in modo significativo il traffico di transito deviato lungo il corridoio del Brennero.
- Verifica di tutte le possibilità per evitare il traffico deviato dovuto alle differenze di prezzo del diesel per mezzi pesanti lungo i diversi corridoi alpini.
- Estensione su tutta la tratta del corridoio del Brennero all'interno dell'Euregio del divieto di trasporto su strada di determinate merci (ad esempio rifiuti o rottami), attualmente in vigore sull'A12 in Tirol, affinché in futuro simili trasporti transfrontalieri avvengano unicamente su rotaia.
- Installazione di un sistema coordinato transfrontaliero di gestione del traffico e creazione di un sistema di informazione sul traffico per

nerachse. Dadurch soll eine unmittelbare Abstimmung und Absprache im Falle einer Blockade oder außergewöhnlicher Wetterphänomene sichergestellt werden und durch Videoanalysen in Echtzeit problematische Situationen durch das Eingreifen in die Verkehrsflüsse verhindert oder abgeschwächt werden.

- Sicherheit auf den Straßen der EUREGIO durch verstärkte Polizeikontrollen von LKW und Kleintransportern gegen Überladung zu erhöhen. Durch solche Gewichtskontrollen bei Wörgl, am Brenner und bei Trient, als auch auf dem sekundären Straßennetz, sollen überladene Fahrzeuge von den Straßen verdrängt werden oder zum Ausweichen auf die Rollende Landstraße gezwungen werden; gleichzeitig sind die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten maßgebliche Vorgaben für einen sicheren Verkehr. Sozialdumping im Straßengüterverkehr muss aufs Entschiedenste bekämpft werden.

Der Brenner Basistunnel ist voll im Bau. Bereits 110 KM des größten und wichtigsten Tunnelprojektes der Europäischen Union sind ausgebrochen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist nach heutigem Zeitplan für das Jahr 2028 vorgesehen.

Um seine volle Effizienz auszuschöpfen ist es von größter Wichtigkeit, dass die Zulaufstrecken sowohl südlich als auch nördlich des Brenners zeitgerecht umgesetzt werden. Es wird aufgefordert, dass die Landesregierungen in deren Wirkungsbereiches alle nötigen behördlichen Schritte mit größter Vehemenz verfolgen und damit die Basis für den viergleisigen Ausbau des Brennerkorridors von München nach Verona vorantreiben.“

l'asse del Brennero. L'obiettivo è quello di garantire un coordinamento e un accordo immediato in caso di blocco del traffico o di fenomeni meteorologici straordinari e di prevenire o arginare situazioni problematiche intervenendo nei flussi di traffico attraverso l'analisi video in tempo reale.

- Sicurezza sulle strade dell'Euregio tramite un potenziamento dei controlli di polizia sui mezzi pesanti e sui furgoni per individuare i veicoli sovraccarichi. In seguito a tali controlli del peso a Wörgl, al Brennero e a Trento, anche sulla rete stradale secondaria, i mezzi pesanti sovraccarichi vanno allontanati dalla strada o dirottati obbligatoriamente sull'autostrada viaggiante; il rispetto dei tempi di guida e di riposo è altresì essenziale per garantire la sicurezza sulle strade. Il dumping sociale va contrastato con la massima determinazione nel settore del trasporto merci su strada.

La costruzione della galleria di base del Brennero procede senza sosta. Sono già stati scavati 110 km di quello che è il più grande e importante progetto di traforo dell'Unione Europea. Stando alle tempistiche attuali il tunnel dovrebbe essere ultimato ed entrare in funzione nel 2028.

Per massimizzarne l'efficienza è fondamentale che le tratte di accesso sia a sud che a nord del Brennero vengano realizzate per tempo. Si invitano gli esecutivi dei tre territori a compiere con la massima determinazione tutti i passi ufficiali in loro potere al fine di creare la base per l'ampliamento a quattro binari del corridoio del Brennero tra Monaco e Verona.”

Es wird bekundet, dass die Landtage von Südtirol, Tirol und dem Trentino diesen Beschluss Nr. 1 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. 1 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