



Resolution Tirol/Südtirol

Stärkung der Schiene am Brenner

Der Straßengüterverkehr am Brennerkorridor hat 2022 wieder ein neues Maximum mit knapp 2,5 Mio. Schwerfahrzeugen erreicht. Ziel der gemeinsamen Politik des Landes Tirol und der Provinz Bozen/Südtirol muss es daher sein, eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene konsequent voranzutreiben. Die Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels im Jahr 2032 muss dabei die letzte der erforderlichen Verlagerungsmaßnahmen darstellen, um die volle Kapazität von Beginn an nutzen zu können. Zusätzlich wird die Bahn in den kommenden Jahren zur Abfederung der zu erwarteten Engpässe auf der Straße rascher eine größere Kapazität anzubieten haben. Neben den bereits laufenden Planungen im Bereich der Stärkung der Schiene durch Arbeitsgruppen wie u.a. der Brenner Corridor Plattform (BCP), der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, der EUSALP und iMONITRAF! sowie zahlreichen bilateralen Gruppen zwischen den Regionen bzw. den Mitgliedstaaten erscheint es nun in einem nächsten Schritt essentiell, durch konkrete Projekte und Ziel- und Terminvorgaben die Verlagerung so rasch als möglich in Wirkung zu setzen.

Das Land Tirol und die Provinz Bozen/Südtirol vereinbaren daher die Umsetzung folgender Maßnahmen und Aktivitäten.

1.) im eigenen Wirkungsbereich

a.) Verlagerung auf die Schiene bei Transporten der regionalen Wirtschaft:

Ziel: Verlagerung konkreter regionaler Transport- und Wirtschaftsunternehmen auf die Schiene in der Größenordnung von 5 Ganzzügen bzw. entsprechendem Einzelwagenverkehr.

Zeitraum: Bis Ende 2024

Maßnahmen:

- Beide Länder werden aktiv auf die eigene verladende und produzierende Wirtschaft und Industrie zugehen, um konkrete Verlagerungsprojekte zu initiieren und zu ermöglichen. Beispielgebend sollen dabei die Verlagerungsprojekte von Rundholz im Zillertal und auf der Strecke Bozen – Jenbach gestärkt und rasch umgesetzt werden.

Risoluzione Land Tirolo/Alto Adige

Rafforzamento della ferrovia sul Brennero

Il traffico merci su strada sul corridoio del Brennero ha raggiunto un nuovo picco di quasi 2,5 milioni di veicoli pesanti nel 2022. L'obiettivo della politica congiunta del Land Tirolo e della Provincia autonoma di Bolzano/Alto Adige deve quindi essere quello di promuovere in modo coerente il trasferimento del traffico merci sulla ferrovia. La messa in funzione della Galleria di Base del Brennero nel 2032 deve essere l'ultima delle misure necessarie per lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, per poter utilizzare la piena capacità fin dall'inizio. Inoltre, nei prossimi anni le ferrovie dovranno offrire più rapidamente una maggiore capacità per attenuare gli intasamenti sulle strade. Oltre alla pianificazione già in corso nel settore del rafforzamento delle ferrovie da parte di gruppi di lavoro come la Piattaforma del Corridoio del Brennero (BCP), la Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero (CAB), EUSALP e iMONITRAF! nonché numerosi gruppi bilaterali tra le regioni e gli Stati membri, è ora essenziale, come passo successivo, rendere effettivo il passaggio alla ferrovia il più rapidamente possibile attraverso progetti e obiettivi concreti e scadenze.

Il Land Tirolo e la Provincia autonoma di Bolzano/Alto Adige si impegnano pertanto ad attuare le seguenti misure e attività.

1.) Nella propria sfera d'azione

a.) Passaggio alla ferrovia per il trasporto dell'economia locale:

Obiettivo: trasferire su ferro specifiche imprese di trasporto e imprese commerciali regionali, nell'ordine di 5 convogli completi o di un corrispondente traffico a vagone singolo.

Applicazione: entro fine 2024

Misure:

- Entrambe le istituzioni si rivolgeranno attivamente ai locali operatori economici e alle industrie locali per avviare e facilitare progetti concreti di trasferimento dalla strada alla ferrovia. In particolare, i progetti di trasferimento del legname tondo nella regione Zillertal e sulla tratta Bolzano – Jenbach devono essere rafforzati e attuati rapidamente.
- La particolare attenzione si concentrerà sulla

- Schwerpunkt wird dabei auf die Bereitstellung von Funktions- und Transportinfrastruktur in Form von Anschlussgleisen, Sanierung bzw. Aufwertung von Terminals gesetzt
- Zudem soll durch die Koordination der unterschiedlichen Ansprechpartner der Ablauf wirtschaftlich optimiert und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gesteigert werden.
- Einführen, Fördern und Unterstützen von überregionalen „Railcoaches“ (Verlagerungsberater) als Kümmerer und Brückenbauer zwischen verladender Wirtschaft, Bahn, Kommunen und Wirtschaftsförderern
- Die Länder werden im eigenen Wirkungsbereich in der Rolle der Eigentümervertretung auf Unternehmen einwirken und derartigen Infrastrukturentscheidungen zur Ermöglichung eines umfangreichen Transports auf der Schiene einfordern.

b.) Stärkung des grenzüberschreitenden Personenregionalverkehrs:

Ziel: durchgehende Regionalverbindungen im Halbstundentakt von 06:00 – 22:00 Uhr von Innsbruck zumindest nach Bozen (ev. bis Meran oder Mals)

Zeitraum: Bis Fahrplanwechsel 2027

Maßnahmen:

- Beide Partnerländer beschaffen die notwendigen kompatiblen Dreisystemtriebwagen, die einen durchgehenden Betrieb über den Brenner ermöglichen;
- Ausarbeitung der Verkehrsdienstverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen

2.) Im Wirkungsbereich der Mitgliedsstaaten; beide Länder werden sich dafür einsetzen, dass folgende Maßnahmen seitens der Mitgliedsstaaten bzw. den staatlichen Unternehmen umgesetzt werden:

a.) Zeitliche Reduktion der Grenzhalte für Güterzüge am Brenner:

Ziel: Durch die Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels ist es erforderlich, einen Grenzübertritt von Österreich nach Italien bzw. umgekehrt ohne Halt von Güterverkehrszügen zu ermöglichen. Bis zur Eröffnung müssen somit die betrieblichen und organisatorischen Rahmenbedingungen einen Übertritt in Fahrt ermöglichen.

Zeitraum:

- Reduktion des durchschnittlichen Grenzaufenthaltes von Güterzügen am Brenner auf max. 30 min. bis Ende 2025
- Reduktion des durchschnittlichen Grenzaufenthaltes von Güterzügen am Brenner auf max. 15 min. bis Ende 2028
- Entfall eines Grenzaufenthaltes am Brenner für Güterzüge bis Ende 2030

fornitura di infrastrutture funzionali e di trasporto sotto forma di binari di raccordo, riqualificazione e ristrutturazione dei terminali.

- Inoltre, il coordinamento dei vari partner di contatto deve ottimizzare il processo dal punto di vista economico, aumentando così la competitività delle ferrovie.
- L'introduzione, la promozione e il sostegno di „rail coaches“ sovra-regionali (consulenti per il trasferimento su ferro) come custodi e costruttori di ponti tra l'industria del trasporto e l'industria del legno, dovranno essere in grado di gestire il traffico merci tra gli operatori economici, la ferrovia, i comuni e le associazioni per lo sviluppo economico.
- Le autorità regionali influiranno sulle aziende della propria sfera d'influenza nel ruolo di rappresentanti dei proprietari e chiederanno decisioni infrastrutturali che consentano un trasporto su rotaia su larga scala.

b.) rafforzamento del trasporto regionale transfrontaliero di passeggeri:

Obiettivo: collegamenti regionali cadenzati ogni mezz'ora dalle ore 06:00 alle ore 22:00 da Innsbruck almeno fino a Bolzano (eventualmente fino a Merano o Malles).

Applicazione: fino al cambio di orario nel 2027

Misure:

- Entrambi i governi locali acquistano i necessari treni a tre sistemi compatibili che consentiranno il funzionamento senza cambio trazione, per attraversare il valico del Brennero;
- L'elaborazione dei contratti di servizio di trasporto si stipuleranno con le imprese ferroviarie.

2.) Nell'ambito della sfera d'azione degli Stati membri; entrambi i Paesi si adopereranno per garantire l'attuazione da parte degli stessi e delle imprese statali delle seguenti misure:

a.) Riduzione delle soste per i treni merci al Brennero:

Obiettivo: a causa della messa in funzione della Galleria di base del Brennero, è necessario consentire l'attraversamento del confine dall'Austria all'Italia o viceversa senza fermate dei treni merci. All'apertura del BBT, le condizioni quadro operative e organizzative devono quindi consentire un attraversamento del valico per i treni merci senza fermate.

Applicazione:

- Riduzione della sosta media dei treni merci al Brennero a un massimo di 30 minuti entro la fine del 2025.
- Riduzione della sosta media dei treni merci al Brennero a un massimo di 15 minuti entro la fine del 2028.
- Eliminazione dello scalo di frontiera al Brennero per i treni merci entro la fine del 2030.

Misure:

Maßnahmen:

- Einsetzen von Pilot- und Umsetzungsprojekten im Rahmen der Brenner Corridor Plattform zur schrittweisen Sicherstellung der o.a. Ziele und Termine.
 - Digitalisierung und gegenseitige Übernahme der Transportdokumente
 - Sicherheitsüberprüfung der Züge grenzüberschreitend anerkennen
 - Gegenseitige Anerkennung der Sprachen (Italienisch bis Kufstein und Deutsch bis Verona) mit Blick auf den zukünftigen Betriebsablauf mit dem Brenner Basistunnel

b.) Angleichung der erlaubten Anzahl an ROLA-Wägen zwischen Österreich und Italien

Ziel: Für die Attraktivität der ROLA ist die Anzahl der erlaubten ROLA-Wagen die pro Zugladung gezogen werden dürfen, ein wichtiger Parameter. Derzeit gelten unterschiedliche Regulierungen auf dem österreichischen Netz (23 Wagen) und dem italienischen Netz (21 Wagen), weshalb eine höhere Konkurrenzfähigkeit auf der Strecke Wörgl-Trient verhindert wird. Ziel ist es eine einheitliche Regelung für 23 Wagen zu erwirken.

Zeitraum: innerhalb 2023

Maßnahmen:

- Einwirken auf die italienische Eisenbahnsicherheitsbehörde, das diesbezügliche Ansuchen vonseiten der EVUs positiv zu behandeln.

c.) Beschleunigung der Personenfernverkehrszüge

Ziel: Entsprechend den Grenzübertritten von Deutschland nach Österreich sollen Fernverkehrszüge ohne Halt den Brenner überqueren können. Dazu ist der Gesamtfahrplan derart anzupassen, dass die Umsteigeverbindungen in beiden Ländern aufrecht bleiben.

Zeitraum: Abschaffung des Aufenthalts am Brenner für Fernverkehrszüge inkl. Anpassung des Fahrplans mit Fahrplanwechsel 2025/26.

Maßnahmen:

- Einsetzen von Pilot- und Umsetzungsprojekten im Rahmen der Brenner Corridor Plattform zur schrittweisen Sicherstellung der o.a. Ziele und Terminen.
- Verbesserung der Pünktlichkeit der grenzüberschreitenden Fernverkehrszüge

d.) Sicherstellung grenzüberschreitender Nahverkehr

Ziel: bis zum Einsatz neuer Dreisystemtriebwagen im durchgehenden Betrieb über den Brenner müssen die bestehenden durchgehenden Nahverkehrsverbindungen sichergestellt werden.

- Avvio di progetti pilota e di attuazione nell'ambito della Piattaforma del Corridoio del Brennero per garantire gradualmente il raggiungimento degli obiettivi e delle scadenze di cui sopra.
 - Digitalizzazione e accettazione reciproca dei documenti di trasporto
 - Accettazione dei controlli di sicurezza dei treni transfrontalieri
 - Riconoscimento reciproco delle lingue (italiano fino a Kufstein e tedesco fino a Verona) in vista delle future modalità operative con la Galleria di base del Brennero

b.) Applicazione dello stesso numero di carri ROLA consentito tra Austria e Italia

Obiettivo: il numero di carri ROLA che possono essere trainati per ogni carico di treno è un parametro importante per aumentare l'attrattiva della ROLA. Attualmente, vigono normative diverse, che impediscono una maggiore competitività sulla tratta Wörgl-Trento (23 vagoni sulla rete austriaca e 21 vagoni sulla rete italiana). L'obiettivo è ottenere un regolamento uniforme per 23 carri.

Applicazione: entro il 2023

Misure:

- Incidere sull'autorità italiana per la sicurezza ferroviaria affinché accolga positivamente le richieste delle imprese ferroviarie a questo proposito.

c.) La velocizzazione dei treni passeggeri a lunga percorrenza

Obiettivo: in conformità con i passaggi di frontiera dalla Germania all'Austria, i treni a lunga percorrenza devono poter attraversare il Brennero senza soste. A tal fine, l'orario complessivo deve essere adattato in modo da mantenere i collegamenti di interscambio in entrambi i Paesi.

Applicazione: abolizione dello scalo al Brennero per i treni a lunga percorrenza, compreso l'adeguamento dell'orario con il cambio d'orario 2025/26.

Misure:

- Avvio di progetti pilota e di attuazione nell'ambito della Piattaforma del Corridoio del Brennero per garantire gradualmente gli obiettivi e le scadenze di cui sopra.
- Migliorare la puntualità dei treni transfrontalieri a lunga percorrenza.

d.) Garantire il trasporto pubblico locale transfrontaliero

Obiettivo: fino a quando i nuovi treni a tre sistemi non saranno operativi per poter attraversare il valico del Brennero in funzionamento senza cambio trazione, è necessario garantire i collegamenti locali continui esistenti.

Applicazione: immediata fino al 2026

Zeitraum: sofort bis 2026

Maßnahme:

- Einwirken auf die nationalstaatliche Sicherheitsbehörde Italiens, die bestehenden Ausnahmegenehmigungen bei Eisenbahnfahrzeugen bis 2026 zu verlängern

3.) Im Wirkungsbereich der Europäischen Union: beide Länder werden sich dafür einsetzen, dass folgende Maßnahmen seitens der EU-Institutionen umgesetzt werden:

Richtlinie zum Kombinierten Verkehr

Ziel: Zielgerichtete Förderung des Verkehrsträgers Schiene im System „Kombinierter Verkehr“ um einen Verlagerungseffekt treffsicher zu bewirken.

Zeitraum: 2023-24, sobald Gesetzesvorschlag der Europäischen Kommission veröffentlicht wird.

Maßnahmen:

- Gemeinsames politisches Schreiben samt Positionspapier der iMONITRAF! Partner an Europaabgeordnete, Ständige Vertreter sowie VerkehrsministerInnen zur ambitionierten Überarbeitung der Richtlinie Kombiniertes Verkehr zur zielgerechten Förderung des europäischen Schienenverkehrs.

Misure:

- Fare leva sull'autorità italiana per la sicurezza nazionale per estendere le esenzioni esistenti per i veicoli ferroviari fino al 2026.

3.) Nell'ambito dell'azione dell'Unione europea: entrambi i Paesi si adopereranno per garantire l'attuazione delle seguenti misure da parte delle istituzioni dell'UE:

Direttiva europea sul trasporto combinato

Obiettivo: promozione mirata della ferrovia come modalità di trasporto nel sistema di „trasporto combinato“ per ottenere un effetto immediato nel passaggio dalla strada alla ferrovia.

Applicazione: 2023-24, non appena verrà pubblicata la proposta per la legislazione della Commissione europea

Misure:

- Lettera politica congiunta e documento di posizione dei partner di iMONITRAF! ai parlamentari europei, ai rappresentanti permanenti e ai ministri dei Trasporti sull'ambiziosa revisione della direttiva sul trasporto combinato per promuovere il trasporto ferroviario europeo in modo mirato.



Anton Mattle

Landeshauptmann von Tirol
Governatore del Tirolo



Arno Kompatscher

Landeshauptmann von Südtirol
Presidente dell'Alto Adige



René Zumbel

Verkehrslandesrat von Tirol
Consiglio provinciale dei trasporti del Tirolo



Daniel Alfreider

Verkehrslandesrat von Südtirol
Assessore alle infrastrutture e alla mobilità