

ZUSATZPROTOKOLL

Eingebracht von den Ländern Tirol, Südtirol, Trentino

Die Verkehrsbelastung entlang der Brennerachse ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Nach den Rekordzahlen von 2016, als knapp 2,1 Millionen Transit-LKW den Brenner auf der Straße passiert haben, zeigt die Entwicklung 2017 weiter eine stark steigende Tendenz mit einem Zuwachs von über 20 Prozent in den vergangenen 17 Monaten auf.

Damit ist die Kapazitätsgrenze der Infrastruktur erreicht bzw. überschritten. Die daraus für die Bevölkerung und die Umwelt resultierenden Belastungen haben ein Ausmaß angenommen, welches im Sinne der „Gemeinsamen Absichtserklärung“ ein gemeinsames, konsequentes, strategisches Vorgehen der Partner und die Umsetzung und Akzeptanz von konkreten Maßnahmen zeitnah verlangt:

1. Die Einführung einer sogenannten „Korridormaut“ von München nach Verona, die ohne jede weitere Verzögerung umgesetzt werden muss. Die Mautangleichung auf der gesamten Brennerachse mit anderen Alpentransversalen ist notwendig, um den Umwegtransitverkehr einzudämmen und auch die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn zu erhöhen. Ein bereits erarbeiteter Vorschlag sieht die Erhöhung der Maut auf der A22 für den Schwerverkehr der Klassen Euro 0 bis Euro 4 von den aktuell durchschnittlichen 0,17 €/km auf 0,80 €/km vor. Für Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge wird eine Verdoppelung der Maut innerhalb von drei Jahren von 0,17 €/km auf 0,35 €/km vorgeschlagen und zwar mit einem gestaffelten Start der Erhöhung für die Jahre 2020 und 2021. Diese Maßnahme muss über den gesamten Korridor umgesetzt werden. Die erhöhten Mauteinnahmen sind für die Förderung des Schienenverkehrs einzusetzen. Der Modernisierung der Verladebahnhöfe sowie der Stärkung der RoLa und des UKV muss dabei oberste Priorität eingeräumt werden.

PROTOCOLLO AGGIUNTIVO

Presentato da Tirolo, Alto Adige, Trentino

Il traffico lungo l'asse del Brennero negli ultimi anni ha registrato un forte aumento. Dopo le cifre record del 2016, anno nel quale il valico del Brennero è stato percorso su strada da poco meno di 2,1 milioni di veicoli pesanti, lo sviluppo registrato nel 2017 evidenzia nuovamente una forte tendenza all'aumento, con una crescita negli ultimi 17 mesi ha superato il 20%.

Con questi dati il limite di capacità delle infrastrutture è stato raggiunto e superato. L'onere che ne deriva per la popolazione e l'ambiente ha raggiunto un livello che richiede, in base alla "Comune dichiarazione d'intenti", una presa di posizione coerente e strategica dei partner, nonché la rapida realizzazione ed accettazione di misure concrete:

1. La realizzazione del cosiddetto "pedaggio di corridoio" per il tratto tra Monaco e Verona, che deve essere adottato senza ulteriori indugi. È necessario l'adeguamento del pedaggio su tutta l'asse del Brennero rispetto agli altri attraversamenti alpini, per porre un freno al traffico proveniente da questi altri tracciati ed anche per aumentare la capacità concorrenziale del trasporto ferroviario. Una proposta già elaborata prevede l'aumento della tariffa del pedaggio per il traffico pesante sulla A22 per gli EURO-0 sino ad EURO-4 dall'attuale tariffa di 0,17€/km sino a 0,80€/km. Per i veicoli EURO-5 ed EURO-6 viene proposto il raddoppio del pedaggio nell'arco di tre anni da 0,17€/km a 0,35€/km con un avvio progressivo dell'aumento per gli anni 2020 e 2021. Questa misura deve essere adottata lungo tutto il corridoio. Gli aumenti delle entrate derivanti dai pedaggi dovranno quindi essere utilizzati per la promozione del traffico su rotaia. In quest'ambito dovrà essere data la massima priorità alla modernizzazione delle stazioni di carico

ed il rafforzamento del RoLa e del trasporto combinato non accompagnato.

2. Ein klar definierter **Verlagerungsplan** muss die stufenweise Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene vorgeben. Ziel muss es sein, auf dem Brennerkorridor eine jährliche Steigerung von 1,5 Millionen NNT pro Jahr auf der Schiene zu erreichen. Gleichzeitig gilt es auch Konzepte zu erarbeiten, welche Logistiksysteme verbessern, Verladungsmöglichkeiten (Terminals) stärken und allgemein die Intermodalität und Interoperabilität forcieren. Dabei muss der Abbau von staatlichen Hürden im heutigen Eisenbahnsystem ein zentrales Thema sein. Das Hauptanliegen dieser Strategie ist es, den Modal Split, das Verhältnis zwischen Straßengüterverkehr und Schienengüterverkehr zu ändern. Der Modal Split soll bis zum Jahre 2027 ausgeglichen und bis zum Jahre 2035 umgekehrt werden (29% zu 71%).
 3. Kurzfristig wirksame, einschneidende Maßnahmen zur Beschränkung des Güterverkehrs auf der Brennerachse, wie beispielsweise ein **Dosiersystem**, werden als außerordentliche - aber auf Grund der Situation erforderliche - Maßnahmen gegen Überlastung, Gefährdung der inneren Versorgungssicherheit der betroffenen Region sowie zur Eindämmung von Sicherheitsrisiken in Übereinstimmung mit der europäischen und staatlichen Rechtsordnung sowie den Landesgesetzen akzeptiert.
 4. Die Anzahl der Gütertransporte im Umwegtransitverkehr über die Brennerachse, ist im Vergleich zu 2017 drastisch zu reduzieren (Lkw-Obergrenze). Eine Reduzierung um ein Drittel bis 2020 wird angepeilt.
2. Un piano di **spostamento dei carichi** chiaramente definito per il progressivo rafforzamento del passaggio del traffico pesante sulla rotaia. L'obiettivo deve essere quello di raggiungere un aumento annuo di 1,5 milioni di NNT lungo il corridoio del Brennero sulla rotaia. Nel contempo devono essere elaborati anche dei progetti che mirino al miglioramento dei sistemi di logistica, al rafforzamento delle opportunità di carico (Terminal) e ad accelerare in generale l'intermodalità e la interoperatività. In quest'ambito un tema centrale deve essere rappresentato dall'abbattimento delle barriere nazionali oggi esistenti nel sistema ferroviario. L'obiettivo centrale di questa strategia è la trasformazione del modal split, del rapporto tra il traffico delle merci su gomma e su rotaia. Il modal split deve essere equilibrato entro il 2027 e rovesciato entro il 2035 (29% a 71%).
 3. Nel breve periodo l'adozione di misure efficaci ed incisive per la limitazione del traffico merci sull'asse del Brennero come, ad esempio, un **sistema di dosaggio** viene accettato come una misura straordinaria, ma necessaria alla luce della situazione, contro il traffico eccessivo, la messa a repentaglio della sicurezza dell'approvvigionamento interno della regione interessata, così come per la limitazione dei rischi legati alla sicurezza, in accordo con il diritto europeo e nazionale, così come delle leggi regionali.
 4. Il numero dei trasporti merci in traffico deviato sull'asse del Brennero deve essere drasticamente ridotto rispetto al 2017 (limite massimo per i camion). Si punta alla riduzione di un terzo entro il

2020.

5. Die neue Infrastruktur, der **Bau des viergleisigen Brennerkorridors** (Brennerbasistunnel und Zulaufstrecken), ist prioritär und konsequent umzusetzen: Dabei geht es in erster Linie auch um den zeit-, fach- und bedarfsgerechten Ausbau der nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel, damit mit Fertigstellung des Tunnels ein durchgängiger und leistungsfähiger Korridor zwischen München und Verona die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ermöglicht.

Zusätzliche Forderungen der Länder Südtirol und Trentino

6. **Transitverbot für das sekundäre Straßennetz:** Die verkehrsbeschränkenden Maßnahmen auf der Brennerautobahn erhöhen notgedrungen den Druck auf das verbundene Straßennetz der Bundes- und Staatsstraßen. Deshalb braucht es auch in Italien ein klares Transitverbot für das sekundäre Straßennetz, so wie dies im Bundesland Tirol bereits in Kraft ist. Sollte ein Verbot auf staatlicher Ebene nicht durchsetzbar sein, sind entsprechende Verbote auf Landesebene mitzutragen und zu befürworten, um den lokalen Ausweichverkehr zu unterbinden
7. **Korridortarif für Schwerverkehrsdiesel:** Eine empfindliche Reduzierung bzw. eine Abschaffung des Dieselprivilegs für den Schwerverkehr auf der Brennerachse, ist ebenfalls ein notwendiger Schritt, um den Umwegverkehr zu eliminieren. Es geht weniger darum, den Dieselpreis in Österreich und Deutschland entlang der Brennerachse auf das Niveau Italiens oder der Schweiz zu heben, als vielmehr um die konsequente Schaffung einer


5. L'implementazione prioritaria e conseguente di una **nuova infrastruttura, l'ampliamento a quattro corsie** del corridoio del Brennero (Galleria di base del Brennero e tratte d'accesso); si tratta in prima linea anche dell'ampliamento adeguato sia per la tempistica che per il fabbisogno delle tratte d'accesso da nord e da sud alla Galleria di base del Brennero, affinché una volta completata la Galleria di base del Brennero vi sia a disposizione un corridoio tra Monaco di Baviera e Verona transitabile e all'altezza delle prestazioni richieste per il trasferimento del traffico merci su rotaia.

Ulteriori richieste delle Provincia di Bolzano e di Trento

6. **Divieto di transito per la rete viaria secondaria:** Le misure di limitazione del traffico sull'autostrada del Brennero aumentano per forza la pressione sulla rete viaria collegata delle strade federali e statali. Per tale ragione anche in Italia è necessario un chiaro divieto di transito per la rete viaria secondaria. Qualora non potesse essere introdotto un divieto a livello statale, allora dovranno essere approvati e sostenuti adeguati divieti a livello provinciale al fine di impedire lo spostamento del traffico.
7. **Costo carburante per mezzi pesanti:** Una sensibile riduzione ovvero l'abolizione del privilegio del costo del gasolio per il traffico pesante lungo l'asse del Brennero è anche un passo importante per eliminare il traffico deviato. Non si tratta tanto di aumentare il costo del gasolio in Austria e in Germania lungo l'asse del Brennero al livello dell'Italia o della Svizzera, quanto invece di realizzare una struttura di costi per il traffico

Kostenstruktur für den
Transitschwerverkehr, die mit der auf
anderen alpenquerenden Übergängen
vergleichbar ist und den Umwegverkehr
abhält.

deviato dei mezzi pesanti, che sia
paragonabile con quella applicata agli
altri varchi alpini in grado di
disincentivare il traffico deviato.



Ing. Norbert Hofer
Bundesminister



Arno Kompatscher

Landeshauptmann von Südtirol



Günther Platter

Landeshauptmann von Tirol