



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Egregio Signore
Filippo Degasperi
Consigliere Regionale
Gruppo consiliare "Movimento 5
Stelle"
filippo.degasperi@consiglio.provincia.tn.it

Egregio Signore
Paul Köllensperger
Consigliere Regionale
Gruppo consiliare "Movimento 5
Stelle"
paul.koellensperger@landatag-bz.org

e, p.c. Egregio Signore
dott. Thomas Widmann
Presidente del Consiglio regionale
Piazza Duomo, 3
39100 BOLZANO

Oggetto: Risposta interrogazione 277/XV

In relazione all'interrogazione dei consiglieri regionali Köllensperger e Degasperi "Incolonnamenti chilometrici dei TIR sull'A22 e procedura d'infrazione per violazione dei limiti di inquinamento: chi paga?" si espone quanto segue.

Ad 1: Le stazioni di rilevamento meteo e qualità dell'aria dislocate lungo l'Autostrada del Brennero sono gestite direttamente dalle Agenzie per l'ambiente competenti per territorio. A queste ultime va pertanto rivolto il quesito.

Ad 2: Si rimanda alla risposta di cui al quesito numero 1.

Ad 3: Come già noto agli estensori dell'interrogazione, il 3 ottobre, ricorrenza della riunificazione tedesca, in Germania è festa nazionale.

In occasione di tale festività, le autorità germaniche aventi titolo in materia hanno disposto un divieto di circolazione destinato ai mezzi pesanti con portata superiore alle 7,5 t, dalle ore 0:00 alle ore 22:00 del 3 ottobre.

A seguito di tale provvedimento, le autorità austriache hanno stabilito in maniera incomprensibile un divieto di circolazione in Austria per i mezzi con destinazione diversa dal territorio austriaco.

A tale iniziativa di divieto di transito esteso dal territorio tedesco sino al confine italo-austriaco, per i veicoli di massa superiore a 7,5 t, fatta eccezione per quelli con emissioni sonore ridotte (identificati dalla cosiddetta "L-Tafel") si è sommato l'usuale divieto di circolazione vigente in Austria dalle 22:00 alle ore 5:00 di ogni notte.

Per mitigare le conseguenze dell'effetto combinato dei citati provvedimenti, il Commissariato del Governo di Bolzano ha emesso a propria volta un divieto di circolazione destinato ai mezzi



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Président

pesanti con portata superiore alle 7,5 t dalla barriera di Vipiteno al confine di Stato, così da essere di supporto alla Polizia Stradale in ordine all'esigenza di far sostare temporaneamente, presso l'aeroporto SA.DO.BRE. a Vipiteno, i veicoli interessati dall'ordinanza aventi come destinazione il territorio austriaco.

Ne è derivato che, in vigore dei suddetti divieti, i mezzi pesanti in viaggio dall'Italia con destinazione Austria e Germania, non hanno potuto proseguire oltre Vipiteno dalle ore 22:00 del 2 ottobre sino alle ore 5:00 del 4 ottobre, per un arco temporale complessivo di 31 ore.

Da sempre, divieti di circolazione non armonizzati tra competenti autorità nazionali comportano notevoli disagi, oltre che agli utenti autostradali, anche ai territori prossimi ai confini di Stato. Per quanto riguarda in particolare il tracciato A22, in vigore di tali divieti di circolazione, i veicoli pesanti puntano ad avvicinarsi quanto più possibile al confine di Stato, così da poter ripartire al più presto allo scadere dell'ordinanza.

Ne consegue che ogni area di sosta fruibile lungo il nastro o direttamente raggiungibile dall'autostrada (SA.DO.BRE., aree di servizio, parcheggi esterni, ecc.) è presto satura, piazzole per la sosta di emergenza comprese, con la conseguenza che molti veicoli, reindirizzati in carreggiata opposta, si riversano al di fuori delle aree di pertinenza autostradale.

Allo scadere del divieto si assiste quindi alla contemporanea partenza di tutti i veicoli in sosta.

In casi estremi quale quello oggetto di nota, il flusso veicolare è tale da determinare rapidamente il superamento della capacità dell'arteria, con conseguente formazione di incolonnamenti di veicoli pesanti in corsia di marcia.

Il 4 ottobre le turbative alla circolazione hanno interessato il segmento autostradale A22 per oltre 100 km, dal Brennero sino ad Egna-Ora (BZ). I tempi di percorrenza dei veicoli transitanti in corsia di marcia sono stati da due a tre volte superiori a quelli usualmente registrati in normali condizioni di traffico.

Ad aggravare la situazione ha concorso altresì l'elevato numero di veicoli in circolazione alla data del 4 ottobre u.s. Nelle 24 ore dalla barriera di Brennero, con direzione Austria, si sono registrati 6.636 transiti di veicoli di classe 4 e 5 (ovvero veicoli a quattro e cinque assi), numero che, per A22, rappresenta il record storico per l'anno 2017, con un incremento di traffico di circa il 30% rispetto ai veicoli transitati il 4 ottobre del 2016 (5.002 transiti).

Altro fattore che ha determinato un pesante aggravio alla fluidità della circolazione è stato il comportamento di molti autotrasportatori, arrestatisi in corsia di marcia e di sorpasso, provocando pesanti rallentamenti. Per farli ripartire è stato necessario il ripetuto intervento delle numerose pattuglie di Polizia Stradale in servizio, nonché del personale A22 in forza lungo il nastro.

Peraltro, dopo la realizzazione del centro di controllo veicoli pesanti "Kontrollstelle Brenner", ubicato su territorio austriaco, a circa 500 metri dal confine italiano, la capacità di accoglimento dell'arteria autostradale austriaca si è sensibilmente ridotta. L'obbligo imposto ai mezzi pesanti di transitare all'interno del citato centro, implica, infatti, una ridotta velocità di deflusso dei veicoli che, in funzione della quantità e qualità dei controlli di volta in volta effettuati, varia considerevolmente, con conseguente formazione di code che si riverberano su territorio italiano.

Ad 4: I principali leitmotiv dell'agire societario A22 sono la sicurezza del tracciato, la tutela ambientale, la fluidità del traffico.

Dal 2013 ad oggi, tra le numerose iniziative tese al potenziamento e all'ammodernamento del tracciato lungo il segmento autostradale che attraversa la Regione Trentino Alto Adige, possono essere annoverati i seguenti principali interventi:

- completamento dei lavori di adeguamento della corsia di emergenza tra Bolzano e Verona lungo il tratto di circa 6 km posto a sud di Bolzano. L'ampliamento della piattaforma stradale ha



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

reso possibile la creazione di una corsia di emergenza un metro più larga della precedente. L'allargamento ha fatto registrare immediati e significativi riflessi positivi in termini di sicurezza del tracciato.

Quotidianamente la nuova conformazione gioca inoltre un ruolo determinante per quanto riguarda la velocità media di percorrenza e lo smaltimento dei flussi di traffico in presenza di cantieri o in caso di incidente. Per fronteggiare emergenze e picchi di traffico da bollino nero, la corsia d'emergenza così adeguata potrà in futuro essere impiegata altresì quale terza corsia dinamica di transito. Numerosi test, anche condotti nell'ambito di progetti europei, hanno già interessato il tratto sperimentale; strumentato lungo il segmento Trento centro - Rovereto sud;

- adeguamento delle corsie di accelerazione e decelerazione della stazione di Bolzano sud;
- realizzazione di circa 40 piazzole per la sosta di emergenza tra Bolzano sud e Salorno;
- adeguamento delle barriere di sicurezza stradale laterale e centrale in numerosi tratti dell'intera arteria;
- potenziamento della segnaletica contromano presso le aree di servizio e lungo le rampe di accesso delle stazioni autostradali;
- ristrutturazione delle gallerie "Castelrotto" e "Chiusalta", con installazione di nuova impiantistica e nuova illuminazione;
- ristrutturazione del viadotto "Colle Isarco";
- installazione di telecamere, pannelli a messaggio variabile e sensori di vario tipo.

A quanto sopra sono inoltre da sommarsi iniziative quali, per esempio, da ultimo, il progetto BrennerLEC (Brenner Lower Emission Corridor): obiettivo del progetto è la sperimentazione di sistemi di gestione dinamica del traffico autostradale ai fini della salvaguardia della qualità dell'aria, della tutela del clima e della protezione dal rumore nell'ambito di talune sezioni stradali pilota (LEZ – low emissions zones).

Ad 5: Sfruttando i numerosi canali informativi a disposizione (pannelli a messaggio variabile, CCISS viaggiare informati, Inforadio, App A22, Centro Assistenza Utente A22 attivo 24 ore su 24) la Società assicura all'utente ampia e preventiva informazione: nel caso di specie l'estensione all'Austria del divieto di transito germanico della giornata del 3 ottobre, nonché informazione della conseguente introduzione del divieto lungo il tratto A22 Vipiteno – Brennero. Il Centro Assistenza Utente della Società è in stretto e costante contatto con la Centrale di Viabilità della Provincia di Bolzano, la quale si occupa di divulgare ogni notizia inerente il traffico, A22 compresa, a tutto il territorio di competenza.

Gli autisti dei mezzi pesanti erano stati peraltro tempestivamente informati in merito ai parcheggi disponibili grazie a una rete di pannelli a messaggio variabile dedicati.

In aggiunta, l'efficace collaborazione tra A22, Polizia Stradale e Gendarmeria austriaca, ha reso possibile, durante il giorno di divieto, che presso la barriera autostradale di Brennero, le pattuglie miste delle due polizie controllassero tutti i mezzi pesanti diretti

verso nord, facendo procedere quelli diretti in Austria e bloccando quelli transitanti l'Austria.

Più in generale, avuto notizia di possibili criticità legate ai divieti di transito, Autostrada del Brennero S.p.a. emette ordinanze tese a distribuire lo stallo dei mezzi pesanti lungo l'intero



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

tracciato di competenza, peraltro possibilmente lontano dal confine di Stato, regolamentando altresì le successive partenze, in modo che al traffico in transito sia arrecato minor disagio possibile.

6.7.8 La collaborazione tra Alto Adige, Trentino e Tirolo è molto forte e costante e finalizzata alla riduzione del traffico ed alla promozione del traffico su rotaia. Il 15 gennaio 2018 l'Euregio ha approvato una delibera avente ad oggetto :

“Strategia dell'Euregio per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia: Obiettivi strategici per una politica dei trasporti comune, coerente e sostenibile lungo l'asse del Brennero.”

In particolare sono stati stabiliti una serie di obiettivi nei seguenti ambiti:

- Gestione del traffico:

I tre territori dell'Euregio perseguiranno insieme l'obiettivo di garantire in tutto il corridoio (A12, A13 e A22) la sicurezza, l'efficienza e la fluidità dei trasporti nonché la sicurezza degli approvvigionamenti per la popolazione delle zone interessate.

Per evitare che si creino situazioni di pericolo a causa del traffico congestionato in giorni particolarmente critici, per esempio dopo festività o in seguito a divieti di circolazione in altre regioni o nei territori vicini, possono essere considerati ammissibili interventi volti a limitare la circolazione, come per esempio l'impiego di sistemi di contingentamento del traffico.

Nel caso si ricorra a tali interventi, i territori agiscono in stretto concerto coinvolgendo tempestivamente le autorità competenti (ad. es. Land e Province autonome, polizia) e valorizzando strumenti permanenti di programmazione preventiva e comunicazione efficace, affinché possano prendere i necessari provvedimenti. In tale contesto viene attribuita particolare importanza al principio del rispetto reciproco.

Monitoraggio del traffico: Per garantire una costante e trasparente informazione della popolazione, dovrà essere istituito entro il 2020 un sistema omogeneo tra tutti i territori interessati, di monitoraggio dell'evoluzione del traffico e dei suoi effetti, compresi quelli relativi all'inquinamento acustico stradale e ferroviario, lungo l'asse del Brennero (autostrada, strade statali, ferrovia), con riferimento anche a quanto ad oggi elaborato dal progetto iMonitraf!, in scadenza alla fine del 2018, e in stretto coordinamento con gli altri organismi attivi sull'asse del Brennero, quali Eusalp, la BCP e il Forum del Corridoio Scan-Med. Su tali presupposti andrà esaminata entro il 2020 l'eventuale introduzione di un limite massimo per il transito dei mezzi pesanti al fine di raggiungere i predetti obiettivi.

Sicurezza stradale: Per garantire l'efficienza, la fluidità e la sicurezza del trasporto su strada nonché la sicurezza degli approvvigionamenti nei territori interessati vanno utilizzate, potenziate o introdotte ulteriori misure a breve termine, come l'istituzione di punti di controllo dei mezzi pesanti per gestire il traffico conformemente alla legge ed eventualmente attivare il contingentamento. In tale contesto l'Euregio si impegna a effettuare controlli mirati ai fini del rispetto degli standard sociali minimi per i conducenti di mezzi pesanti e dei riposi nei fine settimana.

A tale scopo entro il 2020 sarà istituito in corrispondenza dell'accesso da sud al valico del Brennero un punto di controllo dei mezzi pesanti per migliorare la sicurezza stradale, così come già sperimentato in Tirolo.



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Trasporto merci su rotaia: Il modal split, che attualmente è di 71 a 29 per cento, dovrà andare in pareggio entro il 2027 per poi essere invertito rispetto ai valori attuali entro il 2035. Ciò significa che è necessario da un lato realizzare coerentemente la nuova infrastruttura—il tunnel di base del Brennero e le sue tratte di accesso—e dall'altro mettere in atto politiche complessive in materia di trasporti volte a incrementare massicciamente l'utilizzo della rotaia fino all'entrata in esercizio della nuova infrastruttura, anche con il rafforzamento di misure di accompagnamento coordinate. Ciò comprende interventi mirati, quali gli incentivi, sia per l'"autostrada viaggiante" (RoLa) che per il trasporto combinato non accompagnato.

L'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino si impegna ad un migliore coordinamento delle misure di incentivazione all'uso della rotaia, anche al fine di evitare la creazione di cumulo, sanzionabile, degli aiuti. L'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino si impegnerà nei confronti dei rispettivi ministeri statali per richiedere la rimozione degli ostacoli a livello nazionale che limitano il traffico ferroviario e promuovere l'armonizzazione dei regolamenti che rispetto al trasporto su strada comportano una notevole distorsione della concorrenza

In particolare le Province Autonome di Bolzano e di Trento, hanno ricevuto la mozione 39/2016 approvata il 13 ottobre 2016, nel mese di dicembre 2016 per attuare quanto di rispettiva competenza.

Cordiali saluti.

Firmato digitalmente da: Arno Kompatscher
Data: 03/05/2018 16:19:17

Arno Kompatscher

Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente, valido a tutti gli effetti di legge, predisposto e conservato presso questa Amministrazione (art. 3-bis D.Lgs. 82/05). L'indicazione del nome del firmatario sostituisce la sua firma autografa (art. 3 D. Lgs. 39/93).



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Herrn
Filippo Degasperi
Regionalratsabgeordneter
Fraktion „Movimento 5 Stelle – 5-Sterne-
Bewegung“
filippo.degasperi@consiglio.provincia.tn.it

Herrn
Paul Köllensperger
Regionalratsabgeordneter
Fraktion „Movimento 5 Stelle – 5-Sterne-
Bewegung“
paul.koellensperger@landatag-bz.org

u. z. K.

Herrn
Dr. Thomas Widmann
Präsident des Regionalrats
Domplatz 3
39100 BOZEN

Betreff: Antwort auf die Anfrage Nr. 277/XV

Bezug nehmend auf die Anfrage „Kilometerlanger Lkw-Stau auf der A22 und Vertragsverletzungsverfahren wegen Überschreitung der Grenzwerte: wer zahlt?“ der Regionalratsabgeordneten Köllensperger und Degasperi wird Nachstehendes mitgeteilt:

Zu Punkt 1: Die entlang der Brennerautobahn aufgestellten Messstationen für Wetter und Luftqualität werden direkt von den gebietsmäßig zuständigen Umweltagenturen verwaltet. Demnach ist die Frage direkt an diese zu richten.

Zu Punkt 2: Es wird auf die Antwort zu Punkt 1 verwiesen.

Zu Punkt 3: Wie den Verfassern der Anfrage bekannt ist, ist der 3. Oktober in Deutschland der Tag der Deutschen Einheit, und somit Nationalfeiertag.

Die zuständigen bundesdeutschen Behörden hatten anlässlich dieses gesetzlichen Feiertags am 3. Oktober von 0.00 Uhr bis 22.00 Uhr ein Fahrverbot für Lkws mit einem hzG über 7,5 t verfügt.

Daraufhin hatten die österreichischen Behörden unverständlicherweise für Lkws, dessen Ziel nicht auf österreichischem Staatsgebiet lag, auch ein Fahrverbot verhängt.

Hinzu kam noch das übliche in Österreich von 22.00 bis 5.00 Uhr geltende Nachtfahrverbot, sodass – außer für die mit der entsprechenden L-Tafel gekennzeichneten lärmarmen Kraftfahrzeuge – für Lkws mit einem hzG über 7,5 t ein von Deutschland bis zur Grenze nach Italien reichendes Fahrverbot galt.

Das Regierungskommissariat von Bozen hat seinerseits zur Abschwächung der auf diese Maßnahmen zurückzuführenden Auswirkungen ein Fahrverbot für Lkws mit einem hzG über 7,5 t



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

zwischen der Mautstelle Sterzing und der Staatsgrenze erlassen, sodass die Verkehrspolizei berechtigt war, die vom Verbot betroffenen und nach Österreich fahrenden Lkws vorübergehend auf dem Lkw-Parkplatz SA.DO.BRE in Sterzing anzuhalten.

Aufgrund der erwähnten Fahrverbote kamen alle aus Italien nach Österreich und Deutschland fahrenden Schwerfahrzeuge zwischen dem 2. Oktober, 22.00 Uhr, und dem 4. Oktober, 5.00 Uhr (insgesamt 31 Stunden), also lediglich bis nach Sterzing.

Seit jeher haben Fahrverbote, die nicht unter den zuständigen staatlichen Behörden abgesprochen werden, für die Autobahnnutzer sowie für die Gebiete nahe der Staatsgrenze beachtliche Unannehmlichkeiten zur Folge. Insbesondere auf der Brennerautobahn versuchen die Lkws möglichst bis an die Staatsgrenze zu gelangen, damit sie nach Ende des Fahrverbots unverzüglich losfahren können.

Sämtliche verfügbare Halteplätze entlang oder in der Nähe der Autobahn (SA.DO.BRE., Raststätten, externe Parkplätze usw.) einschließlich der Nothaltebuchten sind nach kurzer Zeit besetzt, weshalb die zurückgeschickten Fahrzeuge das Gebiet außerhalb des Autobahnbereichs ansteuern.

Nach Ende des Fahrverbots setzen all die angehaltenen Fahrzeuge nahezu gleichzeitig ihre Fahrt fort.

Im Extremfall, wie zum besagten Nationalfeiertag, ist das Verkehrsaufkommen so intensiv, dass die Kapazität der Autobahn in kürzester Zeit überschritten ist und sich daraufhin lange Lkw-Staus in Fahrtrichtung bilden.

Am 4. Oktober betrafen die Verkehrsbehinderungen einen über 100 km langen Autobahnabschnitt vom Brenner bis zur Ausfahrt Neumarkt-Auer (BZ): Die erhobenen Fahrzeiten waren zwei- bis dreimal länger als jene bei normalen Verkehrsbedingungen.

Die Lage hat sich außerdem weiter zugespitzt, weil gerade am 4. Oktober 2017 eine beträchtliche Anzahl an Fahrzeugen unterwegs war. Binnen 24 Stunden fuhren 6.636 Fahrzeuge der Klasse 4 und 5 (d. h. 4-Achser und 5-Achser) über den Brenner in Richtung Österreich. Diese im Jahr 2017 verzeichnete Rekordzahl bedeutet eine Zunahme von 30 % im Vergleich zu den am 4. Oktober 2016 (5.002 Fahrzeuge) auf der A22 gefahrenen Fahrzeugen.

Schwer behindert wurde der Verkehrsfluss außerdem durch das Verhalten vieler Lkw-Fahrer, die auf der Fahrspur oder auf der Überholspur stehen blieben und so zur Staubildung beitrugen. Um die Lkws in Bewegung zu setzen, mussten die Verkehrspolizei mit mehreren Streifen sowie das auf der Autobahnstrecke Dienst leistende Personal der A22 einschreiten.

Im Übrigen hat sich seit der Errichtung der Lkw-Kontrollstelle Brenner (ungefähr 500 Meter nach der italienischen Staatsgrenze auf österreichischem Gebiet) die Kapazität der österreichischen Autobahnstrecke beachtlich reduziert. Die Lkws müssen diese Kontrollstelle passieren, weshalb sich der Verkehrsfluss verlangsamt. Entsprechend der Anzahl und der Sorgfalt der jeweils an den Fahrzeugen durchgeführten Kontrollen bilden sich deshalb Staus, die bis zurück auf das italienische Staatsgebiet reichen.

Zu Punkt 4: Die Tätigkeit der Brennerautobahngesellschaft richtet sich nach den Prinzipien der Sicherheit der Verkehrsachse, des Umweltschutzes und der Verkehrsflüssigkeit.

Nachstehend werden die wichtigsten unter den seit 2013 durchgeführten zahlreichen Maßnahmen zum Ausbau und zur Modernisierung der Autobahntrasse, die die Region Trentino-Südtirol durchquert, angeführt:

- Fertigstellung der Arbeiten zur Anpassung der Notspur zwischen Bozen und Verona im zirka 6 km langen Abschnitt südlich von Bozen. Durch die Erweiterung des Autobahnquerschnitts ist die Notspur nun einen Meter breiter als zuvor. Die Spurerweiterung wirkte sich unmittelbar sehr positiv auf die Sicherheit der Strecke aus.



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

Die neue Gestaltung spielt außerdem im täglichen Verkehr eine bedeutende Rolle im Hinblick auf Durchschnittsfahrzeiten und effizientes Verkehrsmanagement bei Baustellen oder Unfällen. Die auf diese Weise angepasste Notspur kann zukünftig auch als „dynamische dritte Fahrspur“ zur Bewältigung von Notsituationen oder bei erhöhtem Verkehrsaufkommen dienen. Zahlreiche Tests – auch im Rahmen europäischer Projekte – betrafen bereits die entsprechend ausgestattete Versuchsstrecke Trient – Rovereto Süd.

- Anpassung der Beschleunigungs- und der Verzögerungstreifen an der Ein- bzw. Ausfahrt Bozen-Süd;
- Errichtung von etwa 40 Nothaltebuchten zwischen Bozen-Süd und Salurn;
- Anpassung der Seiten- und Mittelschutzplanken mehrerer Abschnitte entlang der gesamten Autobahntrasse;
- Nachbesserung in der Beschilderung der falschen Fahrtrichtung an den Raststätten und den Autobahneinfahrten;
- Sanierung des Kastelruther Tunnels und des Hochklauern Tunnels einschließlich der Neuinstallation von Technik und Beleuchtung;
- Sanierung des Gossensassers Viadukts;
- Installation von Verkehrskameras, Wechselverkehrszeichen und unterschiedlicher Sensoren.

Zusätzliche Maßnahmen betreffen beispielsweise das Projekt BrennerLEC (Brenner Lower Emission Corridor): auf bestimmten Versuchsstrecken (LEZ – low emission zones) werden Systeme für die dynamische Abwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Autobahn zur Verbesserung der Luftqualität, des Umweltschutzes und der Lärmreduzierung erprobt.

Zu Punkt 5: Die Brennerautobahn AG bedient sich mehrerer verfügbarer Informationskanäle (Wechselverkehrszeichen, CCISS viaggiare informati, Inforadio, App A22, das rund um die Uhr erreichbare Benutzerservicezentrum der A22), um die Autobahnbenutzer umfassend und im Voraus zu informieren, und zwar im vorliegenden Fall über die Erweiterung des in Deutschland am 3. Oktober verhängten Fahrverbots auch auf Österreich und die darauf folgende Anordnung des Fahrverbots auf der A22 für die Strecke Sterzing - Brenner.

Das Benutzerservicezentrum der A22 steht unmittelbar und ständig mit der Verkehrsmeldezentrale der Provinz Bozen in Kontakt, die für die Verbreitung sämtlicher Meldungen betreffend den Verkehr im gesamten Landesgebiet, einschließlich der A22, zuständig ist.

Den Lkw-Fahrern wurde im Übrigen anhand der eigens dafür vorgesehenen Wechselverkehrszeichen sofort über die verfügbaren Parkplätze Bescheid gegeben.

Außerdem wurden dank der wirksamen Zusammenarbeit zwischen A22, Verkehrspolizei und österreichischer Gendarmerie am Tag des Fahrverbots sämtliche in Richtung Norden fahrende Lkws von Streifen der beiden Polizeikräfte gemeinsam kontrolliert, sodass jene mit Ziel in Österreich weitergeleitet und jene, dessen Ziel nicht auf österreichischem Staatsgebiet lag, blockiert wurden.

Im Allgemeinen erlässt die Brennerautobahn AG, nachdem sie von möglichen auf Fahrverbote zurückzuführenden Problemsituationen erfährt, Verordnungen, um die angehaltenen Lkws entlang der gesamten Strecke und nach Möglichkeit fern der Staatsgrenze zu verteilen, wobei



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Präsident

anschließend auch die Weiterfahrt geregelt wird, sodass möglichst wenige Behinderungen für den Verkehrsfluss entstehen.

Zu Punkt 6 7 8: Südtirol, Trentino und Tirol üben seit Jahren eine überzeugte Zusammenarbeit, mit Schwerpunkt Mobilität und die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene aus sowie im Zusammenhang mit dem gesundheits- und umweltverträglichen Management und der Organisation der Verkehrsflüsse über den Brenner.

Insbesondere hat die Euregio in der Sitzung vom 15/01/2018 einen Beschluss genehmigt, mit folgendem Betreff: „Euregio-Strategie zur Verkehrsverlagerung: Strategische Ziele für eine gemeinsame, kohärente und nachhaltige Verkehrspolitik auf der Brennerachse.“

Inhaltlich wurden Entscheidungen in folgenden Bereichen getroffen:

Verkehrsmanagement:

Die Länder der Euregio verfolgen zukünftig gemeinsam das Ziel, im gesamten Verkehrskorridor (A 12, A 13 und A 22) die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und die Versorgungssicherheit der dort lebenden Bevölkerung aufrechtzuerhalten.

Um an besonders verkehrsintensiven und kritischen Tagen, wie Tage nach Feiertagen oder nach Fahrverboten in anderen Regionen oder Nachbarländern, eine die Verkehrssicherheit gefährdende Situation durch eine völlige Verkehrsüberlastung zu vermeiden, werden verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, wie z. B. die Einsetzung eines Dosiersystems für ausdrücklich zulässig erachtet

Im Falle einer solchen Maßnahme erfolgt eine enge Abstimmung zwischen den Regionen, wobei hier die betroffenen Behörden (wie z. B. Landesverwaltungen, Polizei) frühzeitig eingebunden werden, um ebenfalls die nötigen Vorkehrungen treffen zu können, wobei eine vorhergehende Programmierung und eine effiziente Kommunikation Berücksichtigung finden. Dabei wird dem gegenseitigen Rücksichtnahmegebot besondere Bedeutung beigemessen.

Verkehrsmonitoring: Im Sinne einer transparenten und laufenden Information der Bevölkerung ist bis 2020 ein einheitliches und länderübergreifendes Überwachungssystem zur Verkehrsentwicklung und deren Auswirkungen auf der Brennerachse (Autobahn, Bundes-/Staatsstraße, Schiene), insbesondere auch die Entwicklung der Lärmemissionen von Straße und Schiene, unter Berücksichtigung des Projektes iMonitraf!, das Ende 2018 auslaufen wird, sowie in enger Abstimmung mit den anderen Institutionen, die entlang der Brennerachse tätig sind, wie EUSALP, BCP und das Forum für den Korridor Scan-Med einzurichten. Auf dieser Grundlage soll eine mögliche Lkw-Obergrenze bis 2020 geprüft werden, damit diese Ziele erreicht werden.

Verkehrssicherheit: Um die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten und die Versorgungssicherheit in den Ländern aufrecht zu erhalten, sind zudem weitere kurzfristige Maßnahmen, wie Kontrollstellen für LKW zur gesetzeskonformen Abwicklung des Verkehrs sowie zur Dosierung des Verkehrs zu nutzen, zu erweitern bzw. zu installieren.

Im Rahmen dessen verpflichtet sich die Europaregion zu gezielten Kontrollen zur Einhaltung der sozialen Standards für LKW-Fahrer, sowie der Wochenendruhezeiten

Bis 2020 wird zu diesem Zweck auf der südlichen Anfahrt zum Brenner eine LKW-Kontrollstelle, in Anlehnung an die Erfahrungen in Tirol, eingerichtet, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Güterverkehr auf der Schiene: Der Modal Split, das Verhältnis zwischen Güterverkehr auf der Straße und Güterverkehr auf der Schiene, welcher aktuell bei 71 zu 29 Prozent liegt, ist bis zum Jahr 2027 auf ein ausgeglichenes Verhältnis und bis zum Jahr 2035 in ein umgekehrtes Verhältnis



REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE/SÜDTIROL
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONÓMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - Le Président

zur Ausgangslage zu bringen.

Dies bedeutet einerseits die konsequente Umsetzung einer neuen Infrastruktur (Brennerbasistunnel und Zulaufstrecken) genauso wie das Setzen verkehrspolitischer Rahmenbedingungen um die Auslastung auf der Schiene bis zur Eröffnung der neuen Infrastruktur maßgeblich zu stärken, auch durch den Ausbau von koordinierten, begleitenden Maßnahmen. Dies beinhaltet zielgerichtete Maßnahmen sowohl im Bereich der Rollenden Landstraße als auch im unbegleiteten Kombiverkehr.

Die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino verpflichtet sich zu einer besseren Koordinierung der Unterstützungsmaßnahmen für die verstärkte Nutzung der Schiene, auch um eine Kumulierung der Finanzhilfen, bei der die Gefahr von Strafzahlungen besteht, zu vermeiden.

Die Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino wird sich bei den jeweiligen nationalen Ministerien einsetzen, den Abbau nationaler Hürden im Eisenbahnverkehr zu fordern und eine Harmonisierung der Regulierungen, die im Verhältnis zur Straße eine große Wettbewerbsverzerrung darstellen, voranzutreiben.

Weiters wird mitgeteilt, dass der Beschlussantrag Nr. 39/2016 genehmigt am 13. Oktober 2016, im Dezember 2016 an die Autonomen Provinzen Bozen und Trient zuständigkeitshalber weitergeleitet wurde, um die jeweiligen notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

Mit freundlichen Grüßen

Firmato digitalmente da: Arno Kompatscher
Data: 03/05/2018 16:19:15

Arno Kompatscher

Falls dieses Schreiben in Papierform übermittelt wird, stellt es die für alle gesetzlichen Wirkungen gültige Kopie des elektronischen digital signierten Originals dar, das von dieser Verwaltung erstellt und bei derselben aufbewahrt wird (Art. 3-bis des GvD Nr. 82/2005). Die Angabe des Namens der unterzeichnenden Person ersetzt deren eigenhändige Unterschrift (Art. 3 des GvD Nr. 39/1993).