

Resolution der 34. gemeinsamen Sitzung der Vorstände  
der Gesamttiroler HeimatpflegerInnen  
Neustift, Oktober 2022

**Verkehr und Klimawandel sowie der ausufernde Transit auf der Brennerachse: Das sind nur einige der vielen Themen, die die Gesamttiroler Heimatpfleger in ihrer 34. gemeinsamen Vorstandssitzung in Neustift besprochen haben.**

Die Gesamttiroler Heimatpfleger sind ein informelles Netzwerk von Verbänden und Vereinen in der Region Trentino-Südtirol und dem Bundesland Tirol, die ein gemeinsames Interesse am Erhalt von Kultur- und Naturlandschaft verbindet.

Seit Jahren weisen die Gesamttiroler Heimatpfleger auf die bedenklichen Entwicklungen im Verkehrswesen innerhalb der Euregio hin.

**Klimawandel: Ein grundsätzliches Umdenken beim Verkehr ist notwendig**

Der Auto- und LKW-Verkehr ist in Tirol und Südtirol der Hauptverursacher aller CO<sub>2</sub>-Emissionen <sup>1</sup>. Und davon fallen in Südtirol 37 % <sup>2</sup> auf die Brennerautobahn, für die Nachbarn im Norden und im Süden gilt ähnliches. Dazu kommen die enormen Belastungen für die Anwohner entlang des Brennerkorridors.

Das heißt beim Thema Verkehr allgemein, und auf der Brennerachse im Speziellen, ist ein grundsätzliches Umdenken notwendig. Das hat auch die Politik erkannt: Die EU sieht vor, dass bis 2050 die Hälfte der internationalen Transporte und ein Großteil der Personentransporte auf die Schiene verlegt werden müssen.

**Kapazitätserhöhung auf der Brennerautobahn geplant**

Mehr als 50 % des alpenquerenden internationalen LKW-Transportverkehrs <sup>3</sup> verläuft über den Brennerkorridor. Das heißt alle anderen Transitrouten über die Alpen zusammen haben weniger LKW-Verkehr als der Brenner alleine. Neben der geographisch besseren Erreichbarkeit dieser Route liegt das vor allem an den niedrigen Mautgebühren und der großen Kapazität der Brennerautobahn im Verhältnis zu anderen Routen. Und diese Kapazität soll in den nächsten Jahren sogar noch ausgebaut werden. Während für den Abschnitt Modena-Verona eine Erweiterung auf sechs Spuren vorgesehen ist, plant man für die Strecke Verona-Bozen die sogenannte dynamische dritte Fahrspur. Sobald die Belastung auf ein gewisses Niveau steigt, wird der Pannestreifen zur dritten Fahrspur. Die ersten Vorbereitungsarbeiten wurden bereits umgesetzt, in den nächsten Jahren soll die Autobahn in diesem Bereich links und rechts um jeweils einen Meter verbreitert werden. Zusätzlich dazu sollen entlang der Brennerautobahn neue Parkplätze für LKWs und PKWs entstehen. Ob mit der neuen Lösung für die Luegbrücke in Nordtirol auch eine Kapazitätserhöhung einhergeht ist bisher unklar.

<sup>1</sup> Klimaplan Südtirol 2040, S. 17; VCÖ Analyse auf Basis von Daten des Umweltbundesamtes:

<https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-7-bundeslaendern-ist-der-verkehr-der-groesste-verursacher-von-co2-emissionen>

<sup>2</sup> Klimaplan Südtirol 2040, S. 18.

<sup>3</sup> VCÖ, Bereits 55% des gesamten Alpen-Lkw-Transports rollen über den Brenner:

<https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/bereits-55-prozent-des-gesamten-alpen-lkw-transports-rollen-ueber-den-brenner>

Diese Ausbaupläne machen die Brennerachse für den Schwerverkehr und auch für den Personenverkehr immer attraktiver und damit eine Verlagerung auf die Schiene schwieriger. Sogar mit Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels rechnet der erste Entwurf des Südtiroler Landesmobilitätsplanes bis 2040 lediglich mit einer Reduktion des internationalen Schwerverkehrs auf der Autobahn um nur 10,7 %<sup>4</sup>.

### **Neuer Autobahnabschnitt Valdastico Nord**

Ein zusätzliches problematisches Straßen-Infrastrukturprojekt, das vor der Umsetzung steht, ist der geplante neue Autobahnabschnitt Valdastico Nord. Mit ihm soll eine Verbindung zwischen Rovereto und Venetien geschaffen und die A31 an die A22 angeschlossen werden. Die neue Autobahn bedeutet nicht nur eine massive Beeinträchtigung der Lebensqualität für die Anwohner, sondern wird auch den Druck auf die Brennerautobahn durch zusätzlichen Schwer- und Personenverkehr stark erhöhen.

### **Brennerachse: Gemeinsames Vorgehen der Euregio notwendig.**

Verkehrsplaner betonen es immer wieder: Verkehrsteilnehmer benutzen das Verkehrsmittel, das am einfachsten funktioniert und am schnellsten ist. Das heißt, wenn wir die Klimaziele erreichen und die Lebensqualität der Anrainer erhöhen wollen, muss alles Mögliche unternommen werden, um auf der Brennerachse den Schienenverkehr für Personen und Waren so attraktiv wie möglich zu machen. Gleichzeitig muss die Vormachtstellung der Autobahn gegenüber den anderen Verkehrsmitteln schrittweise abgebaut werden. Deshalb ist die von Südtirol, Tirol und Bayern von der EU-Kommission und den Verkehrsminister\*innen von Deutschland, Österreich und Italien im August geforderte Erhöhung der LKW-Maut für den Brennerkorridor sehr zu begrüßen. Doch das sollte nur der Startschuss für ein ganzes Maßnahmenpaket sein. So fehlen zum Beispiel immer noch Konzepte und internationale Verträge für die Verlagerung des Personen- und Warenverkehrs auf die Schiene nach Inbetriebnahme des BBTs und der Zulaufstrecken. Hier muss dringend nachgebessert werden.

Bis zur Inbetriebnahme des BBT fehlt es noch an wirksamen Initiativen, um die verbleibende Kapazität der bestehenden Bahnstrecke und des Interports Trento Roncafort voll auszunutzen. Anfang der 2000er Jahre verkehrten täglich mehr als zehn Güterzugpaare (Rola und Kombiverkehr) auf der Strecke Trento-Wörgl und anderen Zielen in Deutschland. Diese Aktivität war nur von kurzer Dauer, und heute läuft nur noch ein Rola-Paar. Das würde mehr als vierhundert LKWs weniger pro Tag auf der Autobahn im Tiroler Raum bedeuten.

Die Gesamttiroler Heimatpfleger fordern die politisch Verantwortlichen in allen Tiroler Landesteilen auf, zeitnah vollständige und schlüssige Konzepte für die Verlagerung des Personen- und Schwer-Verkehrs auf der Brennerachse von der Autobahn auf die Schiene zu erarbeiten: Für die Lebensqualität der Anwohner und für die Erreichbarkeit der Klimaziele. Und damit für die nachhaltige Entwicklung Tirols

Oktober 2022

Claudia Plaikner - Fabrizia Carner - Konrad A. Roider

---

<sup>4</sup> Entwurf des Südtiroler Landesmobilitätsplans für nachhaltige Mobilität und Logistik 2022-2035