



Bozen, 2.9.2019

An den Präsidenten  
des Südtiroler Landtages  
Bozen

Bolzano, 2/9/2019

Al presidente  
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano  
Bolzano

## BESCHLUSSANTRAG

Nr. 155/19

---

### **Zeitnahe Errichtung von Container-Verladebahnhöfen zur Reduzierung des LKW-Verkehrs**

Die Fertigstellung des Brennerbasis-Tunnels und die Inbetriebnahme desselben samt der Zulaufstrecken ist allerfrühestens für das Jahr 2028 zu erwarten. Auch die gezielte Reduzierung des Individual-Straßenverkehrs durch die Schaffung von effizienteren ÖPNV-Angeboten und attraktiven Direkt-Zugverbindungen für den Tourismus sind wichtige und richtige, aber leider längerfristige Ziele, die ihre Wirkung erst allmählich entfalten werden.

In der Zwischenzeit ist es die Pflicht der Politik, sehr zeitnahe Lösungen herbeizuführen. Die wichtigsten Maßnahmen sind dabei die Vermeidung des Umwegverkehrs durch das derzeitige Maut- und Treibstoffkostendumping und die Errichtung von

**1-2 CONTAINER-VERLADEBAHNHÖFEN AUF  
DEM LANDESGBIET.**

Der unbegleitete, kombinierte Verkehr vereint alle Vorteile der Verkehrsträger Schiene und Straße in einer homogenen Transportkette – ob mit Containern, Wechselbehältern oder Trailern. Durch die Errichtung von Terminals auf dem Landesgebiet kann sich die Südtiroler Wirtschaft längere Anfahrten zu anderen Terminals, wie beispielsweise jene in Verona, Hall und Roncafort ersparen. Auch ist sie der zurecht immer restriktiveren Verkehrspolitik Nordtirols und den daraus resultierenden Einschränkungen für den LKW-Verkehr nicht mehr alternativlos ausgeliefert.

## MOZIONE

N. 155/19

---

### **Realizzazione tempestiva di scali intermodali per container allo scopo di ridurre il traffico pesante**

Allo stato attuale non sarà possibile concludere i lavori della galleria di base del Brennero e poterne usufruire assieme alle bretelle di accesso prima del 2028. Inoltre, la riduzione mirata del traffico individuale su strada – grazie a un trasporto pubblico locale più efficiente e a collegamenti ferroviari diretti interessanti per i turisti – è senz'altro un obiettivo importante e condivisibile, che però si potrà raggiungere solo a lungo termine, e i cui effetti si manifesteranno solo gradualmente.

Nel frattempo i politici hanno il dovere di proporre e realizzare soluzioni che risolvano tempestivamente i problemi attuali. Fra le misure prioritarie in tal senso vi è la riduzione del traffico di deviazione, dovuto al dumping dei prezzi di pedaggi e carburante, nonché la realizzazione SUL TERRITORIO PROVINCIALE DI 1-2 SCALI INTERMODALI PER CONTAINER.

Il trasporto combinato non accompagnato abbina tutti i vantaggi del trasporto merci su strada e rotaia in un'unica omogenea catena di trasporto – a prescindere che esso avvenga tramite container, cassa mobile o semirimorchio. Con la realizzazione di un terminale sul territorio provinciale, gli operatori economici non dovrebbero più mettere in conto lunghi percorsi verso altri scali, ad esempio Verona, Hall in Tirolo e Roncafort. Inoltre non dipenderebbero più solo dalla politica dei trasporti del Tirolo – che giustamente diventa sempre più restrittiva – e dalle conseguenti limitazioni al traffico pesante, in quanto avrebbero un'alternativa.

Bereits ein sehr kleiner Container-Terminal wie jener in Bludenz ermöglicht es mit einem Jahresdurchlauf von ca. 35.000 TEU (= „20-Fuß-Container-Äquivalenten“) täglich mehr als 60 LKWs von der Straße zu holen, während jener in Hall i. Tirol mit seinem Jahresdurchlauf von rund 60.000 TEU jährlich die Ladung von 30.000 LKWs von der Straße auf die Schiene bringt. Derzeit arbeitet Hall was 200 Container pro Schicht, entspricht 5 Zügen a 40 Containern, mit 2 Schichten, (mit 7 Personen) das heißt es werden 400 Container von der Straße auf die Schiene verladen. Bei einer 3. möglichen Schicht würde es bedeuten, täglich 600 Container von der Straße auf die Schiene zu bringen. Nordtirols Bürgern allein auf der Strecke von Hall bis Kufstein eine Minderemission von rund 1600 Tonnen CO<sub>2</sub> bringt, von der Reduzierung von Stickoxiden und Lärm ganz zu schweigen.

Innerhalb kürzester Zeit -vermutlich bereits 2020- wird man sich in Europa auf eine CO<sub>2</sub>-Emissions-Bepreisung von mindestens 60 €/Tonne aber wohl eher bis zu 150 €/Tonne einigen. Die Landesregierung sollte jegliche Gelegenheit nutzen um die damit einhergehenden massiven Wettbewerbsnachteil von Südtirols Wirtschaft abzuwenden. Der Plan kann wohl hoffentlich nicht der sein, an höherer Stelle um Ausnahmegenehmigungen zu flehen. Wie machtlos eine Politik des 20. Jahrhunderts gegenüber den neuen Herausforderungen unserer Zeit ist, hat das fruchtlose Bittstellen unserer Landesspitzen beim – eigentlich befreundeten – Nordtiroler Landeshauptmann zum Thema der Blockabfertigungen eindrücklich bewiesen. Wer will es einem Günter Platter verübeln, wenn ihm das Wohl seiner eigenen Bevölkerung mehr am Herzen liegt als jenes der Südtiroler Frächter/Wirtschaft?

In diesem Sinne gilt es, bereits vorhandene Möglichkeiten und Infrastrukturen zu nutzen und auf schnellstem Weg den Bau zweier Verladebahnhöfe in Angriff zu nehmen, damit uns die kommenden Entwicklungen in Sachen Transportpolitik nicht gänzlich unvorbereitet treffen. Als Beispiel sei auf das Areal in Grasstein verwiesen, welches sich anbietet und mit geringem Aufwand umgesetzt werden kann.

Un terminale molto piccolo come quello di Bludenz con un traffico merci annuo di 35.000 TEU (Twenty-Foot-Equivalent-Unit, unità equivalente a 20 piedi), consente di spostare giornalmente più di 60 mezzi pesanti dalla strada alla rotaia. Lo scalo merci di Hall in Tirolo con un traffico merci annuo di circa 60.000 TEU è in grado invece di spostare ogni anno 30.000 mezzi pesanti dalla strada alla rotaia. Attualmente lo scalo intermodale di Hall con 7 addetti riesce a movimentare 200 container per strato, il che equivale a 5 treni di 40 container, sovrapposti su 2 strati; in altre parole sono 400 i container che passano dalla strada alla rotaia. Se si aggiunge poi un terzo strato, si riuscirebbe a spostare giornalmente circa 600 container dalla strada alla rotaia. Ciò significa che già solo sul tratto da Hall fino a Kufstein sarebbe possibile ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> di circa 1600 tonnellate, per non parlare poi della riduzione dell'inquinamento da azoto e di quello acustico.

Entro breve – presumibilmente già entro il 2020 – si dovrà trovare un accordo in Europa riguardo al prezzo delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che oscillerà tra i 60 € e i 150 € a tonnellata. La Giunta provinciale dovrebbe sfruttare tutte le possibilità esistenti per evitare i conseguenti massicci svantaggi in termini di competitività per l'economia altoatesina. Si spera davvero che non ci si limiti a chiedere alle autorità preposte l'introduzione di deroghe. Quanto sia inerme la politica del XX secolo di fronte alle nuove sfide lo hanno dimostrato ampiamente i nostri vertici politici che avevano avanzato alcune richieste – senza successo – al presidente dell'esecutivo del Tirolo con cui, peraltro, intrattengono rapporti amichevoli. Ma si può biasimare il presidente Platter, se ha più a cuore il bene della propria popolazione che non quello degli spedizionieri e dell'economia altoatesina?

Pertanto le possibilità e le infrastrutture esistenti andrebbero sfruttate per avviare quanto prima la realizzazione di due scali intermodali allo scopo di non trovarsi completamente impreparati di fronte ai futuri sviluppi della politica dei trasporti. A titolo di esempio si ricorda l'areale di Le Cave, che si presterebbe a tale scopo e non comporterebbe grandi spese.

Dies vorausgeschickt

**verpflichtet  
der Südtiroler Landtag  
die Landesregierung,**

- 1) zeitnah die Bedingungen und Kosten für die Realisierung eines Verladebahnhofes in Grastal zu eruieren und dem Südtiroler Landtag noch innerhalb dieses Jahres über die Machbarkeit dieses Vorhabens einen ausführlichen und prüfbareren Bericht zukommen zu lassen;
- 2) zeitnah die Bedingungen und Kosten für die Realisierung eines Verladebahnhofes in Branzoll zu eruieren und dem Südtiroler Landtag innerhalb dieses Jahres über die Machbarkeit dieses Vorhabens einen ausführlichen und prüfbareren Bericht zukommen zu lassen;
- 3) bereits jetzt zeitgleich auch nach zusätzlichen alternativen Standorten entlang der Brennerachse zu suchen;
- 4) innerhalb 2021 auf dem Landesgebiet zumindest 1 Verladebahnhof entlang der Brennerachse zu realisieren und in Betrieb zu nehmen.

gez. Landtagsabgeordnete  
Josef Unterholzner  
Peter Faistnauer  
Paul Köllensperger  
Maria Elisabeth Rieder  
Alex Ploner  
Dr. Franz Ploner

Ciò premesso,

**il Consiglio della Provincia  
autonoma di Bolzano  
impegna la Giunta provinciale**

- 1) a verificare quanto prima le condizioni e i costi per la realizzazione di uno scalo intermodale a Le Cave e a presentare al Consiglio provinciale ancora entro quest'anno una relazione esaustiva, basata su dati verificabili, riguardo alla fattibilità del progetto in questione;
- 2) a verificare quanto prima le condizioni e i costi per la realizzazione di uno scalo intermodale a Bronzolo e presentare al Consiglio provinciale ancora entro quest'anno una relazione esaustiva, basata su dati verificabili, riguardo alla fattibilità del progetto in questione;
- 3) a cercare fin da subito ubicazioni alternative lungo l'asse del Brennero;
- 4) a realizzare e attivare entro il 2021 sul territorio provinciale almeno 1 scalo intermodale lungo l'asse del Brennero.

f.to consiglieri provinciali  
Josef Unterholzner  
Peter Faistnauer  
Paul Köllensperger  
Maria Elisabeth Rieder  
Alex Ploner  
dott. Franz Ploner