

**GEMEINSAME SITZUNG**

DES SÜDTIROLER, TIROLER UND TRENTINER LANDTAGES
(MIT VORARLBERG IM BEOBACHTERSTATUS)

SEDUTA CONGIUNTA

DELLE ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI
BOLZANO, DEL LAND TIROLO E DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI
TRENTO (CON IL VORARLBERG IN VESTE DI OSSERVATORE)

GEMEINSAME SITZUNG

DER LANDTAGE VON SÜDTIROL, TIROL,
TRENTINO UND VORARLBERGER LANDTAG IM
BEOBACHTERSTATUS

SEDUTA CONGIUNTA

DELLE ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLA PRO-
VINCIA AUTONOMA DI BOLZANO, DEL LAND
TIROLO E DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI
TRENTO NONCHÉ DEL VORARLBERG IN VESTE
DI OSSERVATORE

Innsbruck, 18. April 2007

Innsbruck, 18 aprile 2007

BESCHLUSS NR. 18**DELIBERAZIONE N. 18**

betreffend **öffentlicher Personennahverkehr - Verbesserung des Angebotes auf der Schiene**

riguardante il **trasporto pubblico locale - miglioramento dell'offerta su rotaia**

Die Bemühungen der letzten Jahre, den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere auf der Schiene und grenzüberschreitend zwischen Südtirol und dem Bundesland Tirol zu verbessern, sind anerkennend zur Kenntnis zu nehmen. Sie sind spürbar und gezielt zu verstärken. Denn die Anforderungen an die individuelle Mobilität im sozio-kulturellen, beruflichen und bildungsbestimmten Bereich sind gestiegen. Die Belastung des Berufs- und Schülerpendels auf der Straße durch Stau, Zeitdruck und erhöhtes Risiko nimmt zu. Lärm und Luftverschmutzung mindern die Lebensqualität vielerorts. Die Automobilität schluckt wegen schwindender Kaufkraft von Löhnen und Einkommen bereits bis zu einem Viertel eines Durchschnittsjahreseinkommens. Die Vereinzelung der Menschen nimmt zu, die Standorte von Betrieben und Dienstleistungen werden immer öfter verlagert und konzentrieren sich zunehmend an günstigen Verkehrsknoten. Diese Erscheinungen und Entwicklungen verstärken den Ruf nach einem reibungslosen, vertakteten öffentlichen Personennahverkehr vor allem auf der Schiene.

Und weil der öffentliche Personennahverkehr den Mobilitätsbedürfnissen einerseits und der unseren Bürgerinnen und Bürgern jeden Alters "zugemuteten und aufgezwungenen Mobilität" andererseits folgerichtig nachzugehen und das

Gli sforzi compiuti negli ultimi anni per migliorare il trasporto pubblico locale, soprattutto quello ferroviario nonché i collegamenti transfrontalieri fra l'Alto Adige e il Land Tirolo, sono apprezzabili, si notano e vanno sostenuti con misure mirate. Anche perché sono cresciute le esigenze di mobilità individuale per attività in campo socio-culturale, lavorativo e formativo. Il pendolarismo per ragioni di lavoro e studio aumenta costantemente ed è la causa di ingorghi, fretta e rischi maggiori. L'inquinamento acustico e quello atmosferico riducono la qualità di vita in molti posti. Per via del sempre più ridotto potere d'acquisto di stipendi e introiti l'automobile "si mangia" ormai quasi un quarto di un reddito medio annuale. Le persone vanno sempre più a vivere in posti isolati e le sedi di ditte e servizi vengono sempre più spesso spostate, concentrandosi in misura crescente in punti nodali strategici per il traffico. Tali fenomeni e questo sviluppo aumentano il desiderio di un trasporto pubblico locale efficiente e cadenzato, soprattutto su rotaia.

E visto che il trasporto pubblico locale deve seguire debitamente da un lato le esigenze di mobilità e dall'altro la "mobilità pretesa da e imposta a" tutte le nostre cittadine e tutti i nostri cittadini di ogni età e va costantemente migliorata l'offerta,

Angebot laufend zu verbessern hat,

beschließen

**DER SÜDTIROLER LANDTAG,
DER TIROLER LANDTAG UND
DER LANDTAG
DER AUTONOMEN PROVINZ TRIENT:**

"Die Landtage von Südtirol, Tirol und Trentino ersuchen die jeweiligen Landesregierungen zu prüfen,

1. wie der Taktverkehr auf der Schiene in der Nord-Süd-Richtung zwischen Innsbruck-Bozen-Trient-Verona unabhängig von den Euro/Intercity-Verbindungen ins euregionale Schienennetz aufgenommen werden kann, und zwar täglich unabhängig von Feier- oder Festtagen am Morgen, zu Mittag und am Abend;
2. wie die Bahnverbindung zwischen Franzensfeste-Bruneck-Innichen-Lienz durchgängig ohne Umstiegs- und Wartezeiten an der "Grenze" gestaltet und ein tägliches Mindestangebot am Morgen, zu Mittag und am Abend garantiert werden kann;
3. wie im Sinne eines euregionalen öffentlichen Nahverkehrsnetzes die Busverbindungen zwischen Mals-Reschen-Landeck verbessert und sowohl auf die Bahnverbindung Mals-Meran-Bozen als auch auf die Westbahn in Landeck abgestimmt werden können;
4. wie die Tarifsysteme schneller einander angeglichen werden können bzw. welche Wege zu beschreiten sind, die es den Menschen unserer Länder, insbesondere Jugendlichen, Studenten und Studentinnen sowie Familien und älteren Menschen erleichtern, auf den öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere auf der Bahn, reibungslos, unkompliziert und kostengünstig zu fahren;
5. welche politischen und technischen Voraussetzungen gegeben sein müssen, damit die Zeiten für den „Wechsel“ auf den Zugmaschinen spürbar verkürzt werden bzw. überhaupt wegfallen, das Dienst tuende Personal grenzüberschreitend tätig werden kann und modernes und kundenfreundliches Rollmaterial im euregionalen Schienenverkehr zum Einsatz kommt;

**LE ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLA
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO,
DEL LAND TIROLO E DELLA
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**

deliberano:

"Le assemblee legislative della Provincia autonoma di Bolzano, del Land Tirolo e della Provincia autonoma di Trento invitano i propri esecutivi a verificare

1. in che modo si potrebbe introdurre nella rete euregionale un orario cadenzato per i treni nella direzione nord-sud fra Innsbruck, Bolzano, Trento e Verona, indipendentemente dai collegamenti mediante Euro/Intercity, con treni che viaggiano quotidianamente, senza tener conto dei giorni festivi, al mattino, nell'ora di pranzo e la sera;
2. in che modo si potrebbero organizzare collegamenti ferroviari diretti fra Fortezza-Brunico-San Candido-Lienz per evitare tempi di attesa o un cambio treno alla "frontiera" e garantire un'offerta quotidiana minima di treni al mattino, a mezzogiorno e la sera;
3. in che modo si potrebbero migliorare le autolinee esistenti fra Malles-Resia-Landeck e prevedere coincidenze con la ferrovia Malles-Merano-Bolzano e con la linea ferroviaria della Westbahn a Landeck ai fini di una rete di trasporto pubblico locale euregionale;
4. in che modo si potrebbero allineare più rapidamente le tariffe ovvero che cosa si potrebbe intraprendere per consentire agli abitanti delle nostre regioni, in particolare ai giovani e agli studenti nonché alle famiglie e agli anziani di viaggiare sui mezzi pubblici di trasporto, e soprattutto sui treni, senza intoppi o complicazioni e a prezzi convenienti;
5. quali dovrebbero essere i presupposti politici e tecnici affinché i tempi per il cambio delle locomotive siano sensibilmente ridotti oppure cancellati del tutto, il personale possa svolgere un servizio transfrontaliero, e nel trasporto ferroviario euregionale venga impiegato materiale rotabile moderno e a misura di utente;

6. wie ein kundenfreundlicher und grenzüberschreitender Fahrplan erstellt werden kann, der leicht lesbar ist, den Mobilitätsbedürfnissen tatsächlich entgegenkommt und der entsprechend bekanntgemacht und beworben werden kann;
 7. ob nicht doch durch gezielte Informations- und Werbekampagnen länderübergreifend, auch in der Tourismusbranche, immer mehr Menschen auf die Auto-Mobilität verzichten können, indem das öffentliche Angebot entsprechend attraktiv gestaltet wird;
 8. wie sie aktiv werden können, um die Direktanbindung der Pusterer Bahn an die Brennerlinie zu realisieren und den Stundentakt einer Nord-Süd-Verbindung Innsbruck-Brenner-Sterzing-Brixen-Bozen(Meran)-Auer-Mezzocorona-Trient-Rovereto-Verona einzuführen, damit das vorhandene euregionale Schienennetz für den öffentlichen Personennahverkehr optimal genutzt werden kann;
 9. wie die Buslinien, wo immer es sinnvoll und zweckmäßig erscheint, Zubringerdienste zu den Bahnhöfen gewährleisten können, damit die Schiene als Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs besser genutzt und ausgenutzt werden kann."
6. in che modo si potrebbe introdurre un orario transfrontaliero a misura di utente, facilmente leggibile, effettivamente corrispondente alle esigenze di mobilità, che possa essere diffuso e pubblicizzato in modo adeguato;
 7. se tramite campagne informative e pubblicitarie mirate in tutte le regioni e diffuse anche nel settore del turismo non sia possibile indurre sempre più persone a rinunciare all'uso della macchina, rendendo l'offerta pubblica adeguatamente competitiva;
 8. in che modo possono attivarsi affinché sia realizzato il collegamento diretto della ferrovia della Val Pusteria con la linea del Brennero e introdotto un servizio a cadenza oraria nella direzione nord-sud sulla linea Innsbruck-Brennero-Vipiteno-Bressanone-Bolzano(Merano)-Ora-Mezzocorona-Trento-Rovereto-Verona, così che l'attuale rete ferroviaria euregionale per il trasporto pubblico locale di persone sia sfruttata in maniera ottimale;
 9. in che modo le linee degli autobus potrebbero garantire servizi navetta per le stazioni ferroviarie, nei luoghi ove appare opportuno e ragionevole, affinché la ferrovia in quanto struttura portante del trasporto pubblico locale possa essere meglio utilizzata e sfruttata."

Es wird bekundet, dass die Landtage von Südtirol, Tirol und Trentino diesen Beschluss in der gemeinsamen Sitzung vom 18. April 2007 in Innsbruck einstimmig gefasst haben.

Si attesta che le assemblee legislative della Provincia autonoma di Bolzano, del Land Tirolo e della Provincia autonoma di Trento hanno adottato, nella seduta congiunta del 18 aprile 2007 a Innsbruck, la presente deliberazione all'unanimità.

DER PRÄSIDENT
DES SÜDTIROLER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

dott. Riccardo Dello Sbarba

DER PRÄSIDENT
DES TIROLER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DELLA DIETA REGIONALE
DEL LAND TIROLO

Prof. Ing. Helmut Mader

DER PRÄSIDENT
DES TRENTINER LANDTAGES

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

dott. Dario Pallaoro