



*Südtirol und die „Erreichbarkeit“:
Mehr Globalisierung – mehr Verkehr?*

Bruneck, den 11 November 2015

POLITIK

6. Treffen - Mittwoch

**Südtirol und
Mehr Globalisierung**

Südtirol ist Nutznießer der
wichtigen Wirtschaftskrisen,
die die Vertiefung der
ungemein zugewandten
intensivsten Bereiche
für den Export.
anschwollen lassen
Arbeitsteilung der
Kreisläufe stärken
geht das zusammen
gelingen? Die Effizienz
sowie mögliche

Referenten:
Claudio Campedelli
Hanspeter Niederwiesinger
Moderation: Theodor



Erreichbarkeit & Globalisierung

Schwerpunkt Waren



Warentransport



Die blauen Linien stehen für die Hauptschifffahrtrouten (proportional zum Frachtvolumen)

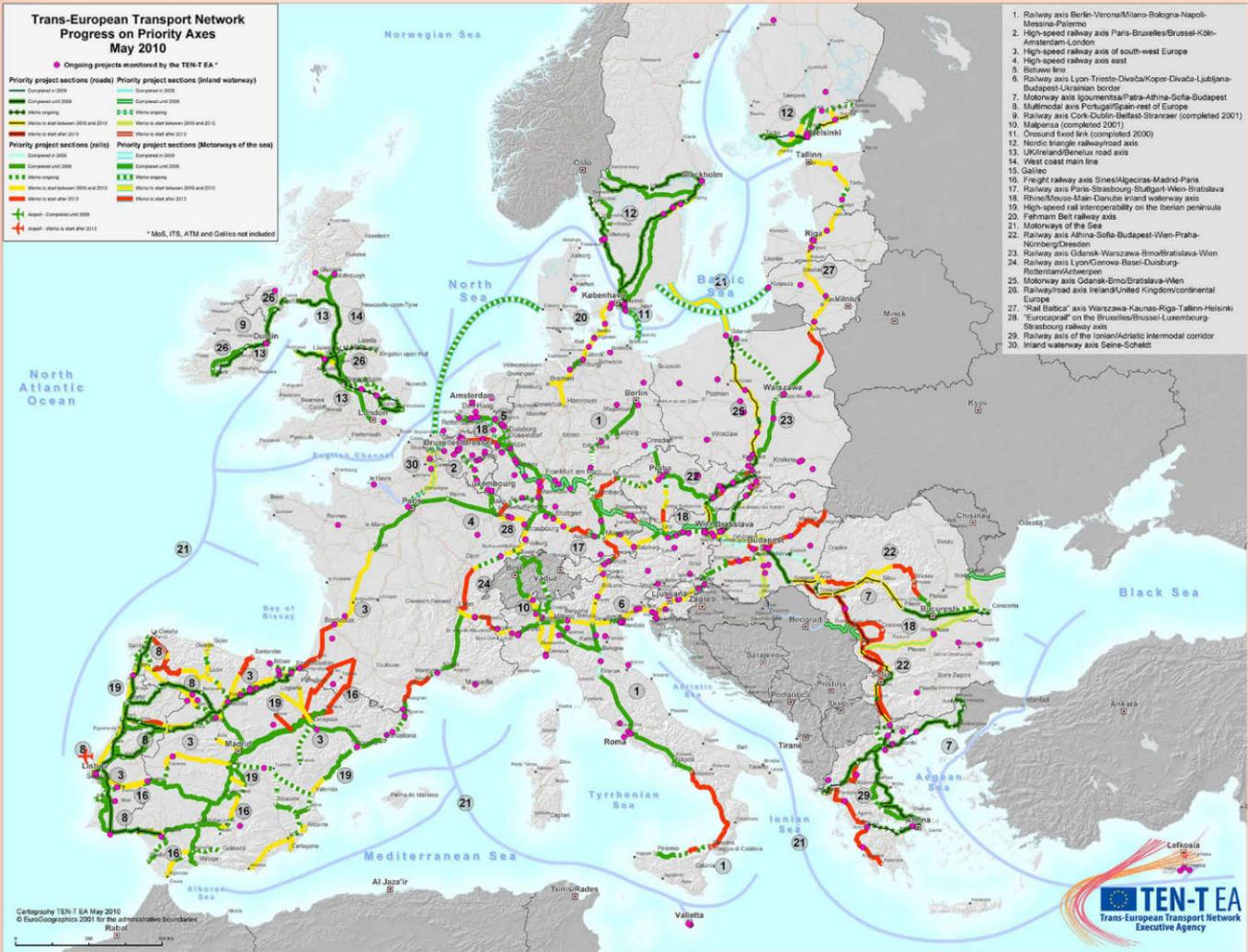
Mio. Tonnen 50-70 70-100 100-150 150-250 300-350



© Le Monde diplomatique, 2007

**Trans-European Transport Network
Progress on Priority Axes
May 2010**

- Ongoing projects monitored by the TEN-T EA*
 - Priority project sections (roads)** **Priority project sections (inland waterway)**
 - Completed until 2008
 - Completed until 2010
 - Under way
 - Planned to start between 2010 and 2013
 - Planned to start after 2013
 - Planned to start between 2010 and 2013
 - Planned to start after 2013
 - Priority project sections (rails)** **Priority project sections (Motorways of the sea)**
 - Completed until 2008
 - Completed until 2010
 - Under way
 - Planned to start between 2010 and 2013
 - Planned to start after 2013
 - Completed until 2008
 - Completed until 2010
 - Under way
 - Planned to start between 2010 and 2013
 - Planned to start after 2013
 - ▲ Airport
 - ▲ Airport
- * MoS, ITS, ATM and Galileo not included



1. Railway axis Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. High-speed railway axis Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London
3. High-speed railway axis of south-west Europe
4. High-speed railway axis east
5. Baltiawi line
6. Railway axis Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border
7. Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
8. Multimodal axis Portugal/Span-west of Europe
9. Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (completed 2001)
10. Malpensa (completed 2001)
11. Öresund fixed link (completed 2000)
12. Nordic triangle railway/road axis
13. UK/Ireland/Benelux road axis
14. West coast main line
15. Gallic
16. Freight railway axis Sines/Algeiras-Madrid-Paris
17. Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Rhine/Rhône-Main-Danube inland waterway axis
19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
20. Fehmarn Belt railway axis
21. Motorways of the Sea
22. Railway axis Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden
23. Railway axis Gdansk-Warszawa-Berlin/Bratislava-Wien
24. Railway axis Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
25. Motorway axis Gdansk-Berlin/Bratislava-Wien
26. Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe
27. "Rail Baltica" axis Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. "Eurocorridor" on the Bruxelles/Brussel-Luxembourg-Strasbourg railway axis
29. Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor
30. inland waterway axis Seine-Scheldt



Cartography: TEN-T EA May 2010
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

ROUTEN EINZUGSGEBIET FREJUS, GOTTHARD UND BRENNER (1994 – 2004)

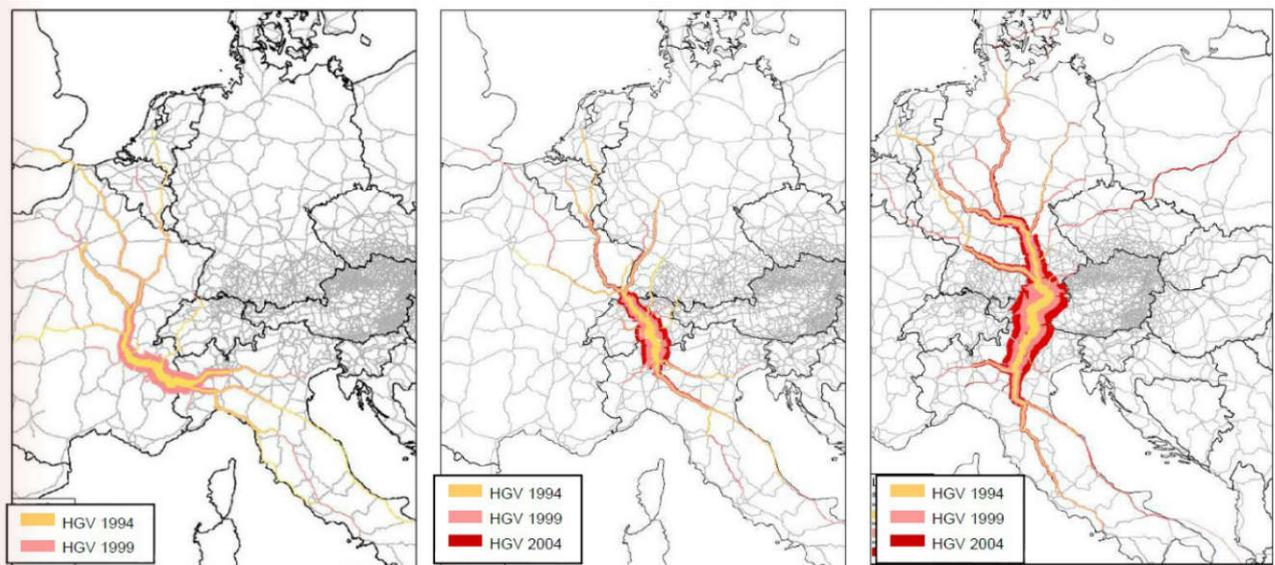
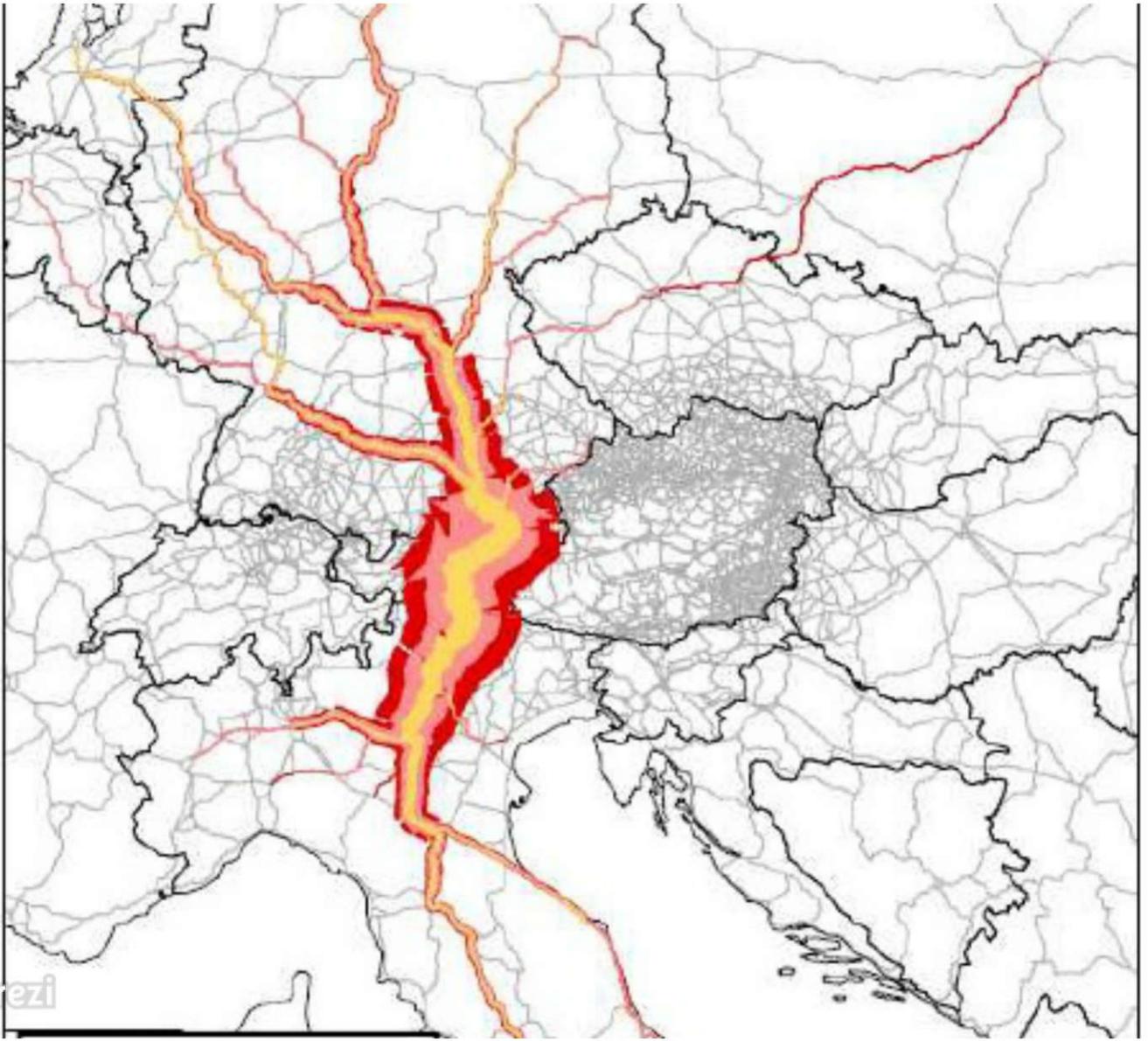


Abbildung 6 Das Routennetzwerk, die Einzugsgebiete und die durchschnittliche Fahrtstrecke wurden auf Basis der CAFT-Daten berechnet. Bis auf die CAFT-Daten aus Frankreich für 2004, lagen alle CAFT-Daten der Jahre 1994, 1999 und 2004 für das MONITRAF Projekt vor. Quelle: Köll 2005 (innerhalb MONITRAF)



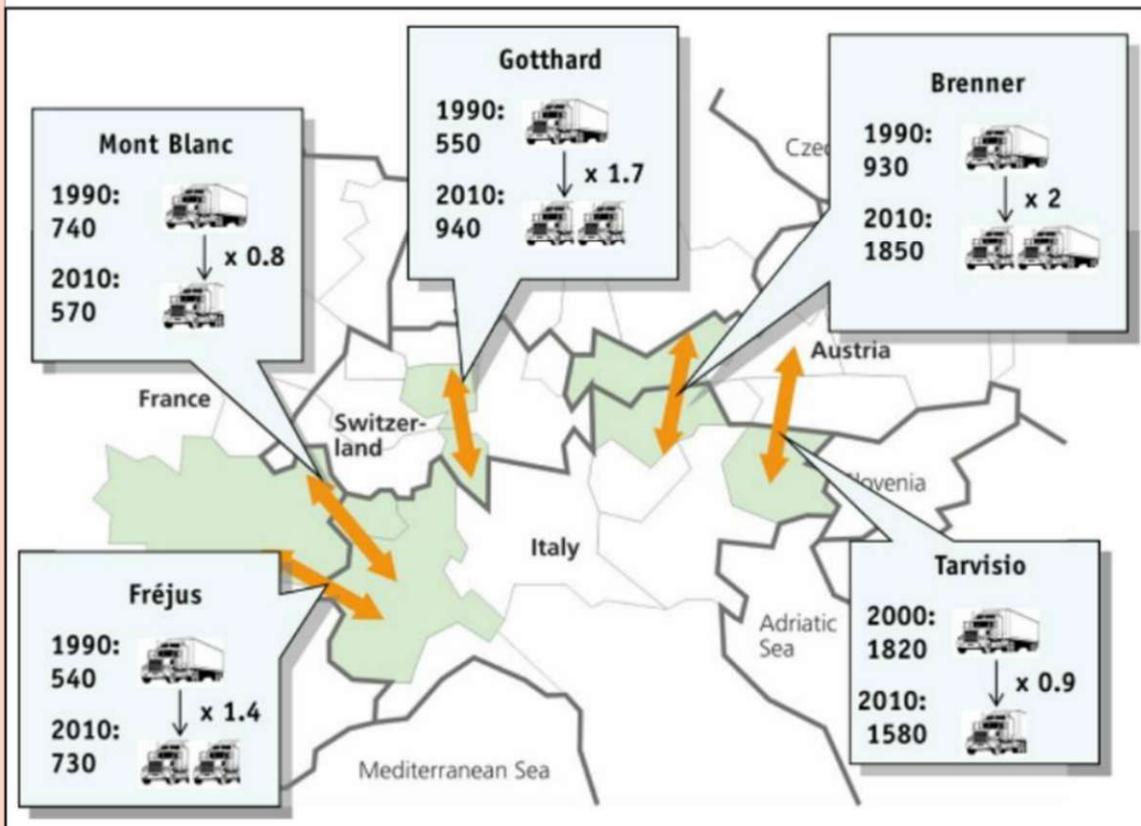
Brenner war und ist nicht der
einzige Alpen querende
Übergang



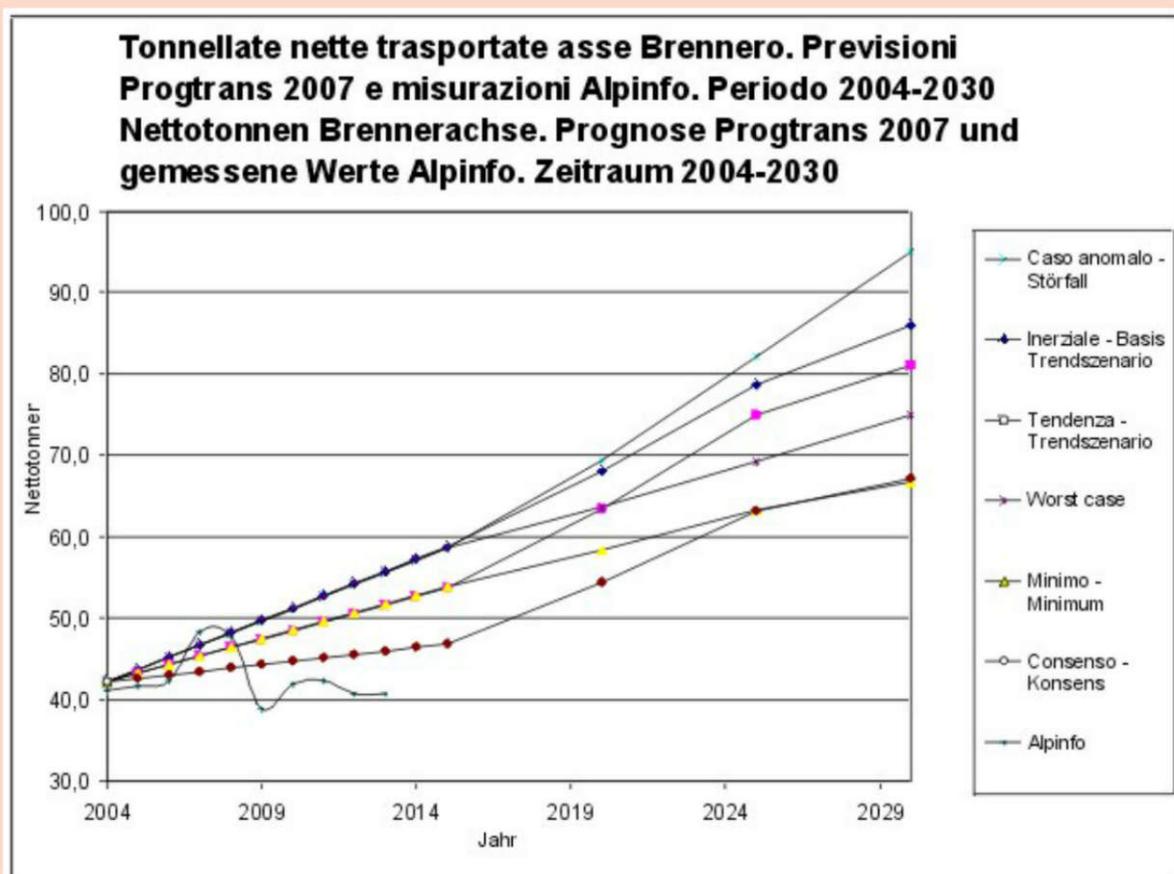
Foto: Copyright NASA

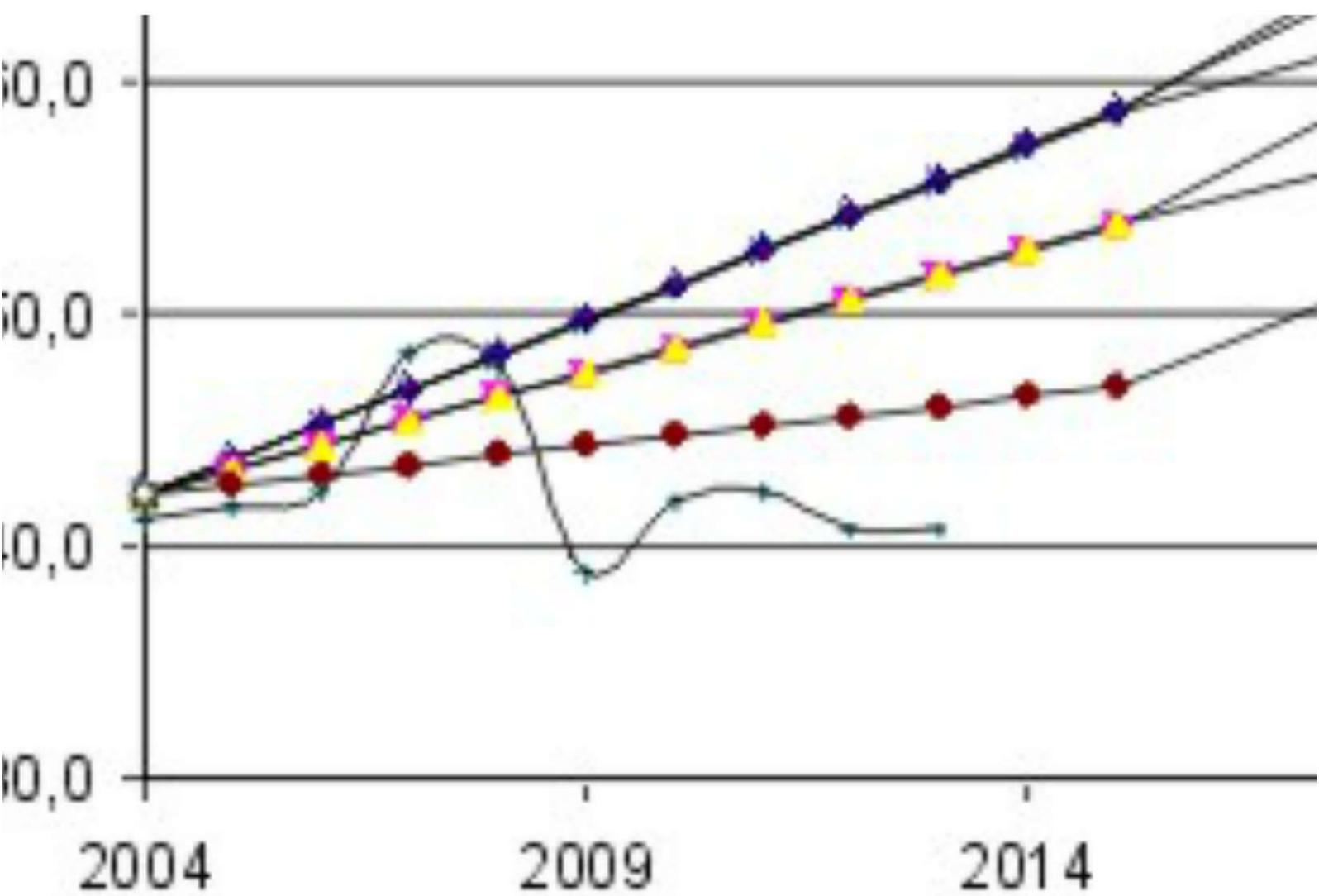
Gesamtübersicht der bodengebundenen alpenquerenden Güterverkehrsstrecken: der Brenner ist nicht der einzige Bergang. Sämtliche alpenquerende Strecken sollen im Netzwerk genutzt werden.

DEVELOPMENT OF TRAFFIC VOLUMES BETWEEN 1990 AND 2010 (1'000 HGV)



Vergleich Prognose – Wirklichkeit





LKW Transitverkehr auf der Brennerachse

Mehr- und
Umwegverkehr
2009

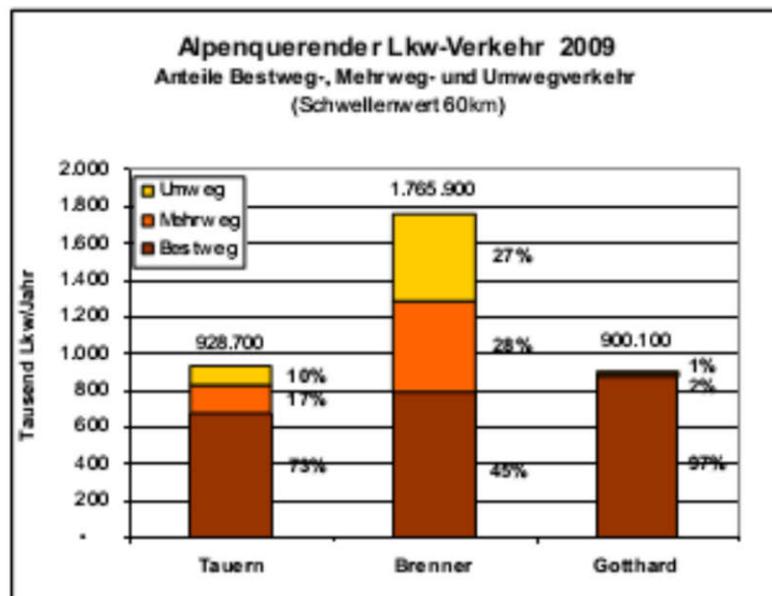
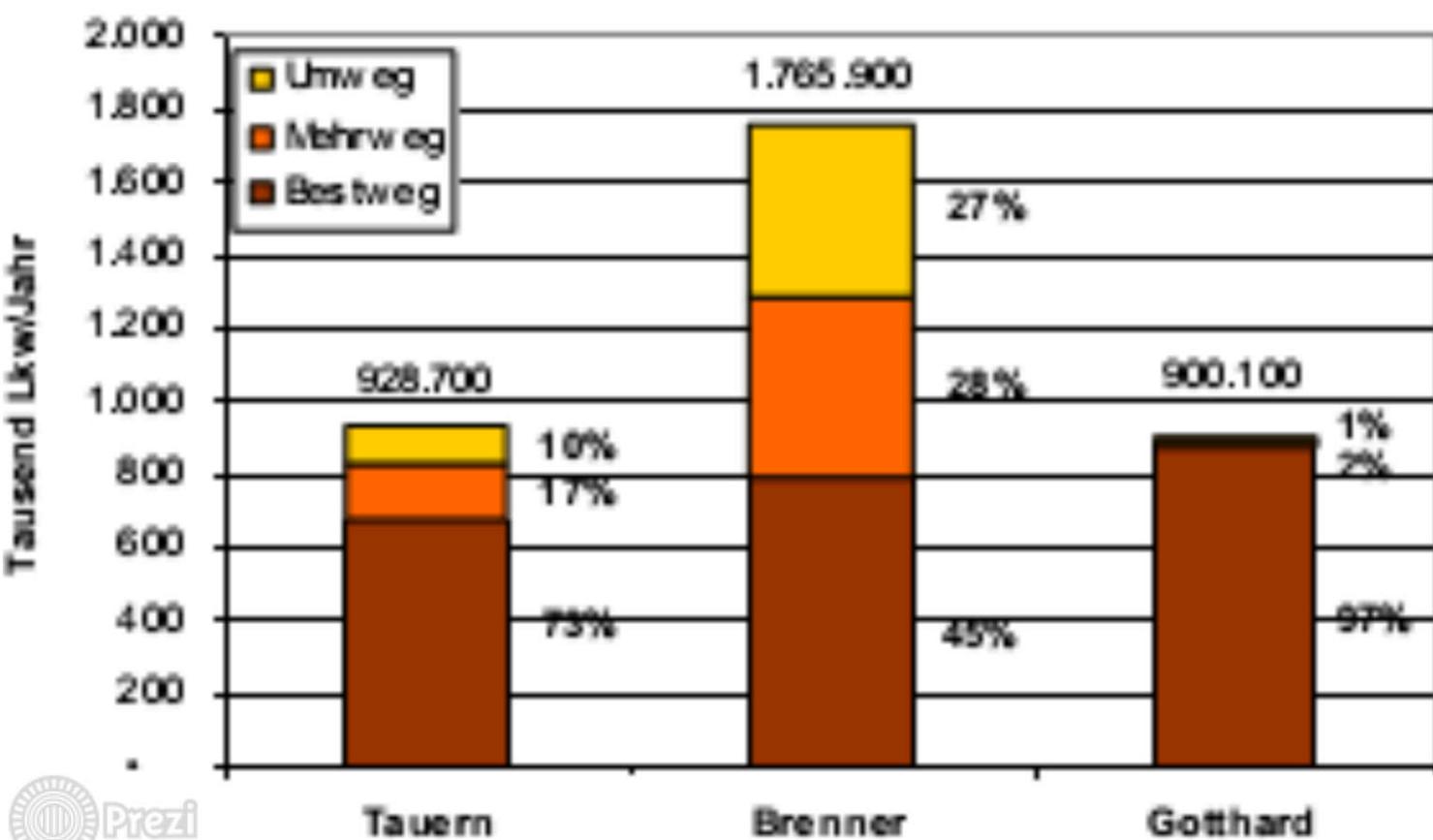


Abbildung 3-7: Lkw-Routenwahl auf den Alpenkorridoren

Alpenquerender Lkw-Verkehr 2009

Anteile Bestweg-, Mehrweg- und Umwegverkehr
(Schwellenwert 60km)



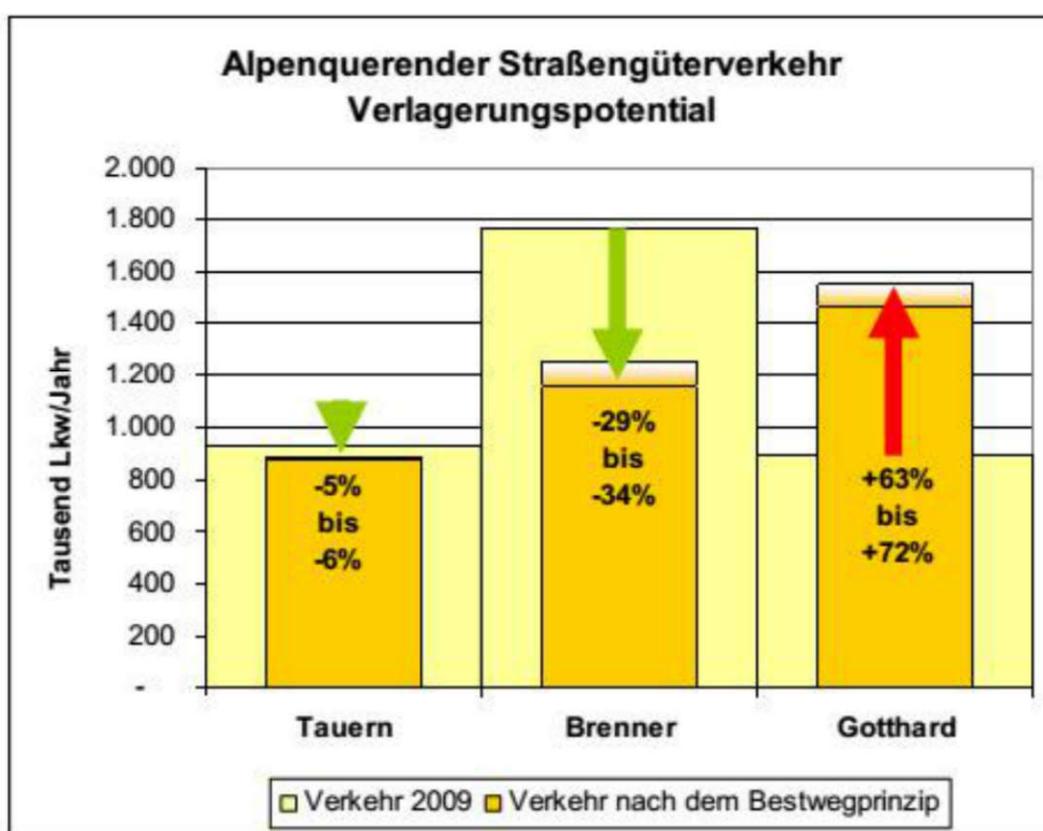
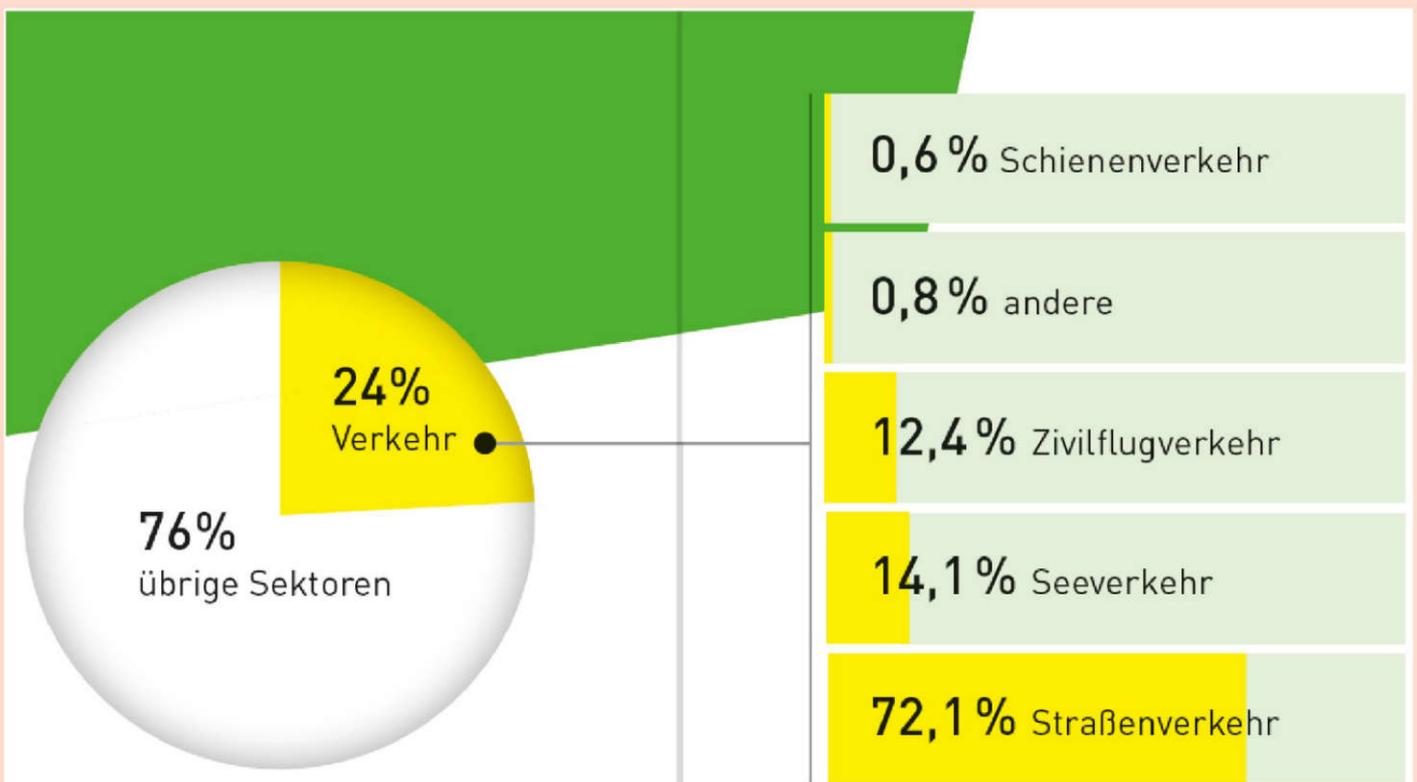


Abbildung 3-8: Routenaufteilung nach dem Bestwegprinzip (2009)

Auswirkungen



CO₂ Emissionen nach Sektoren (2011)



ANTEIL DES PKW (LV) VERKEHRS UND LKW (HGV) VERKEHRS AM
GESAMTVERKEHR UND JEWEILIGE ANTEILE AN NOX, PM10 UND CO2
EMISSIONEN 2005

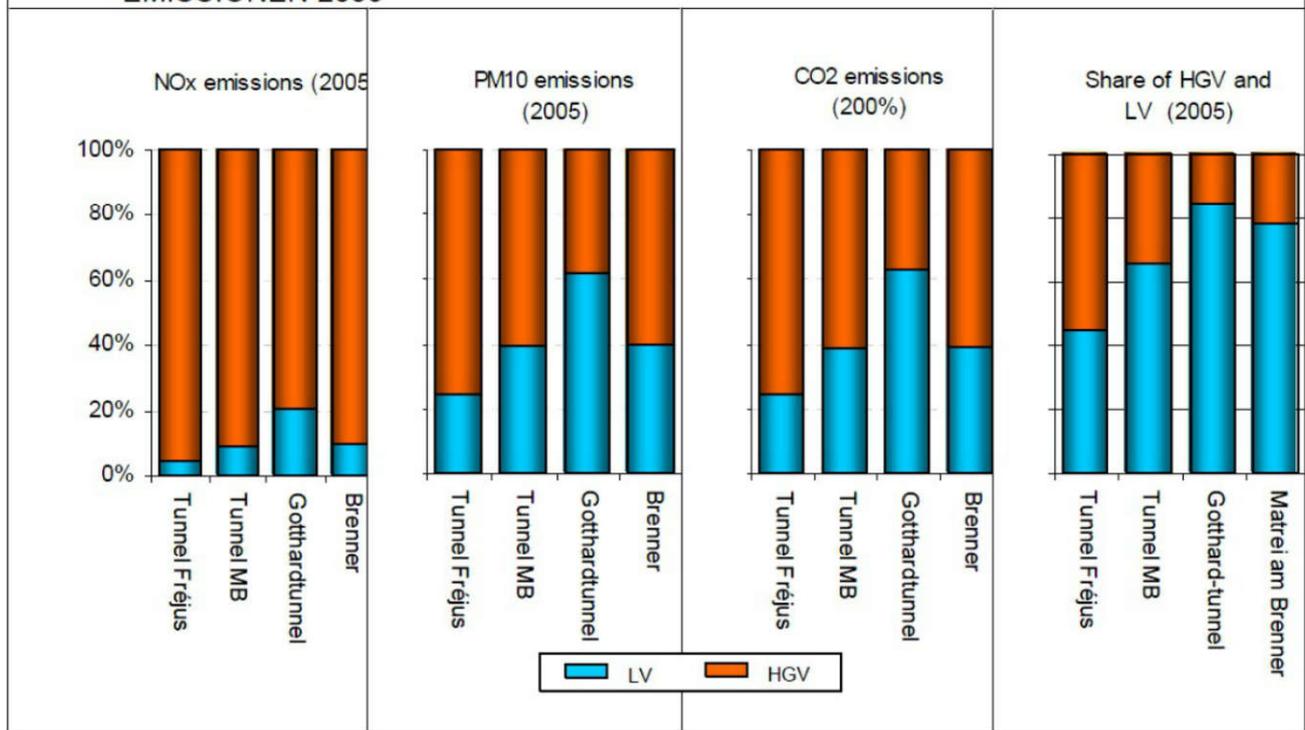
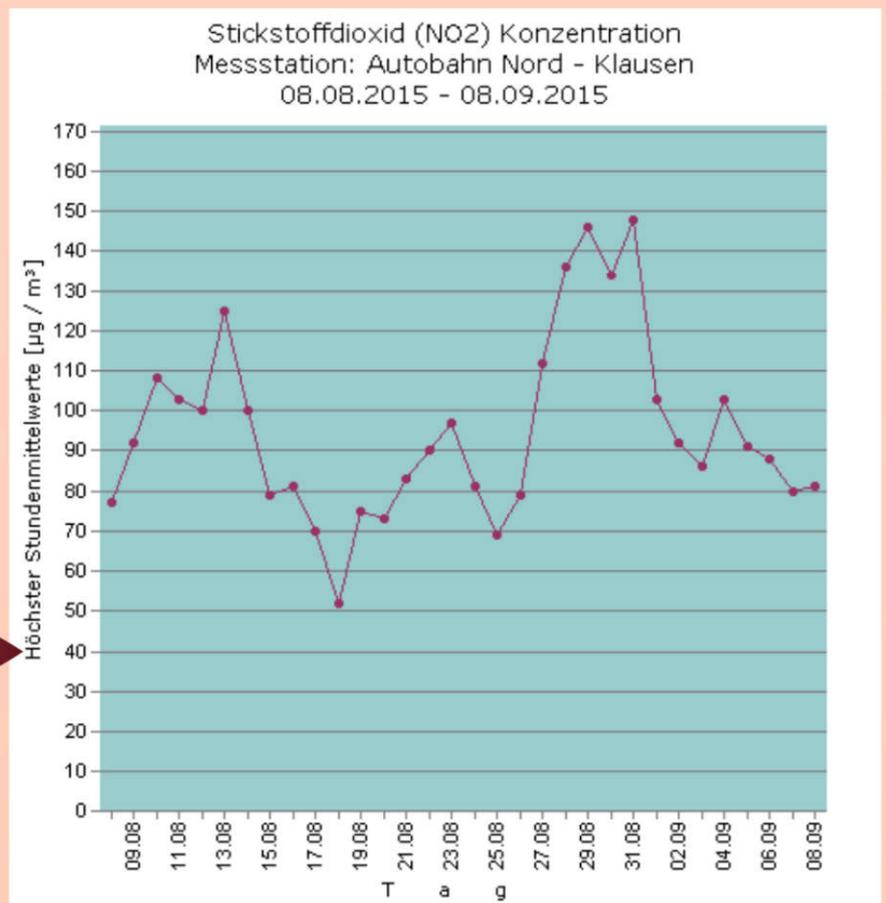


Abbildung 2

Emissions-Anteile des PKW- und LKW-Verkehrs an den Gesamtemissionen und die jeweiligen NOx, PM10 und CO2 Emissionen in den MONITRAF Korridoren Fréjus, Mont-Blanc, Gotthard und Brenner für das Jahr 2005. Quelle: MONITRAF 2007

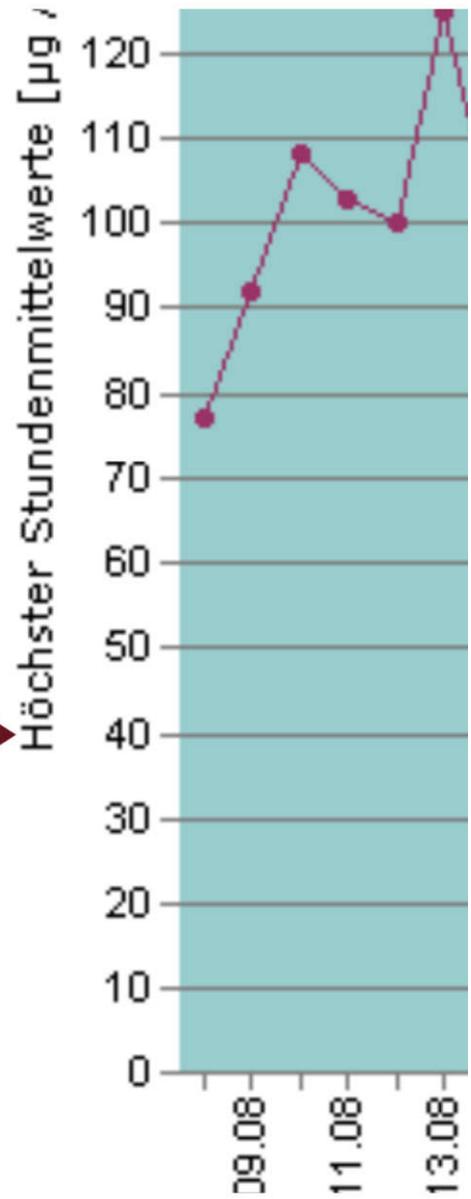
z. B. Stickstoffoxide
systematisch über den
zugelassenen Jahresmittelwert
gefährden
die Gesundheit

Grenzwert →

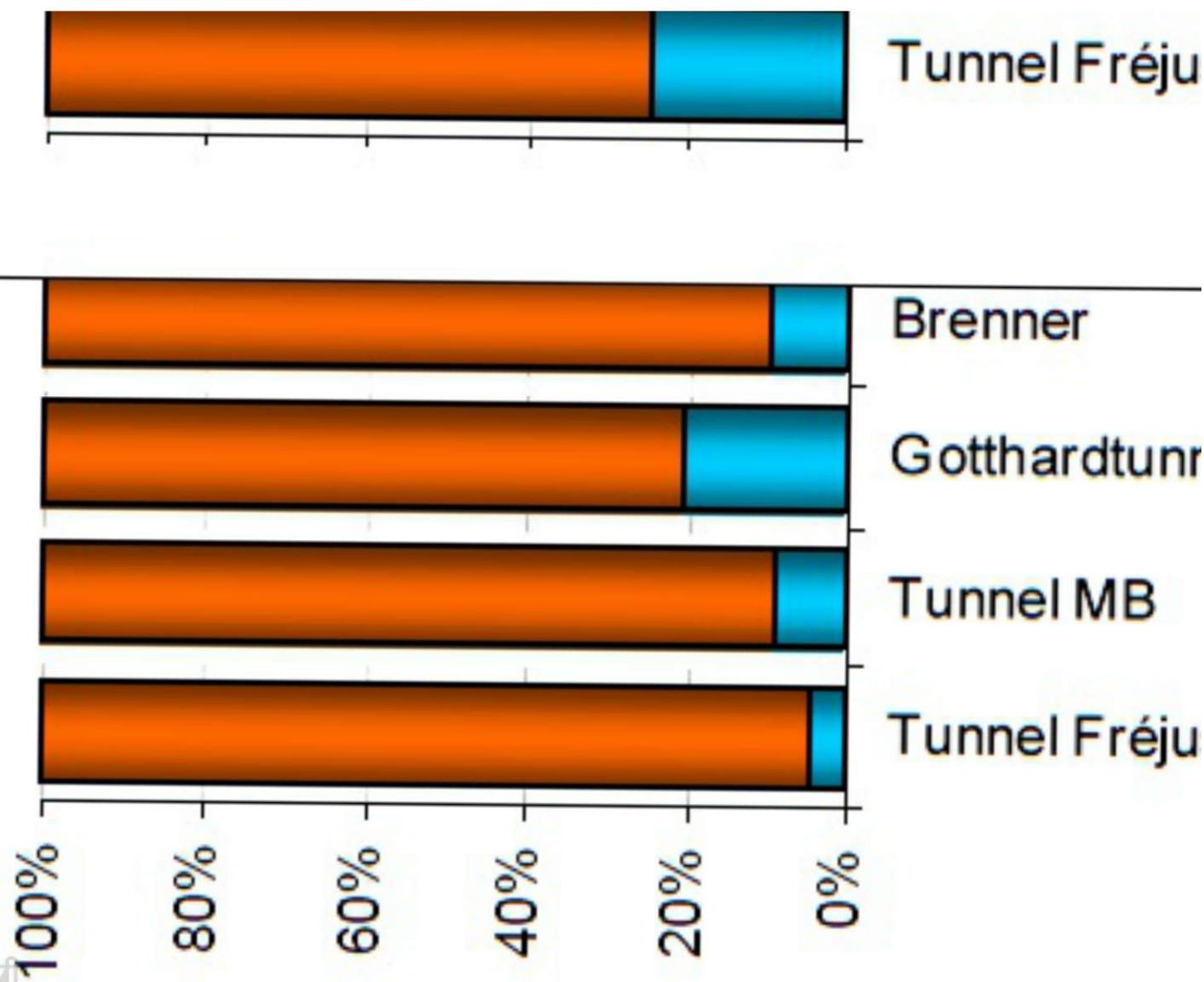


die Gesundheit

Grenzwert

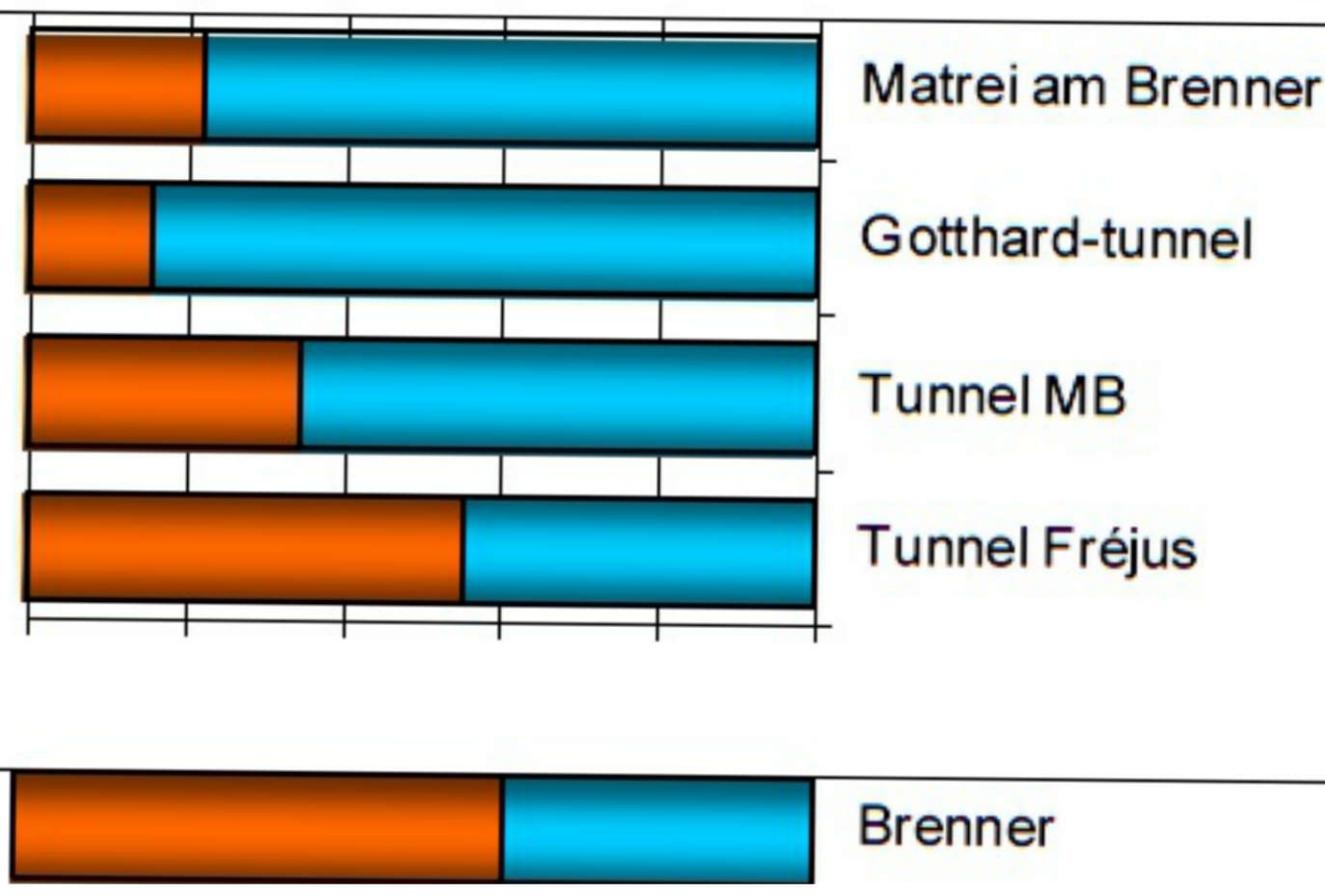


NOx emissions (2005)

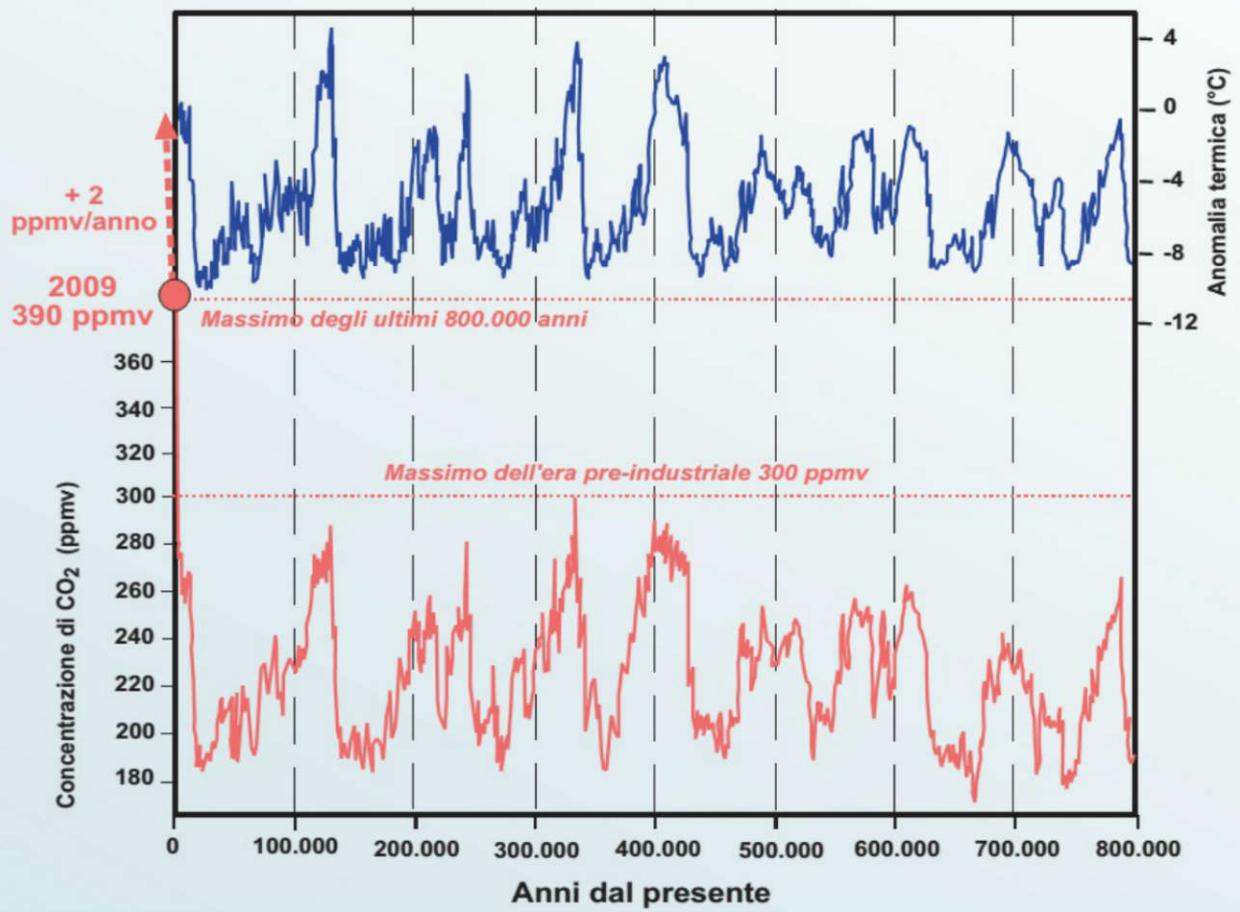


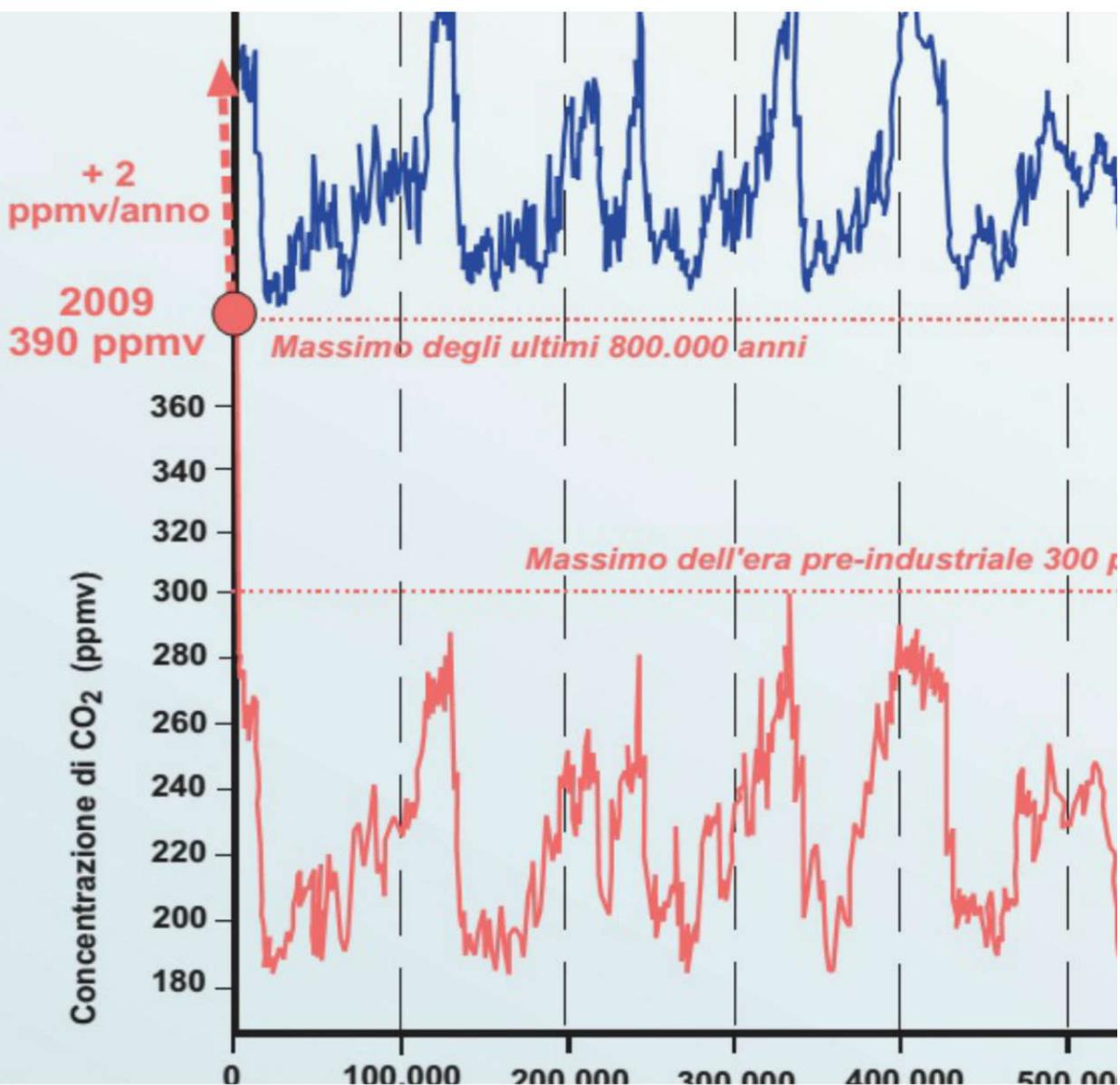


Share of HGV and
LV (2005)



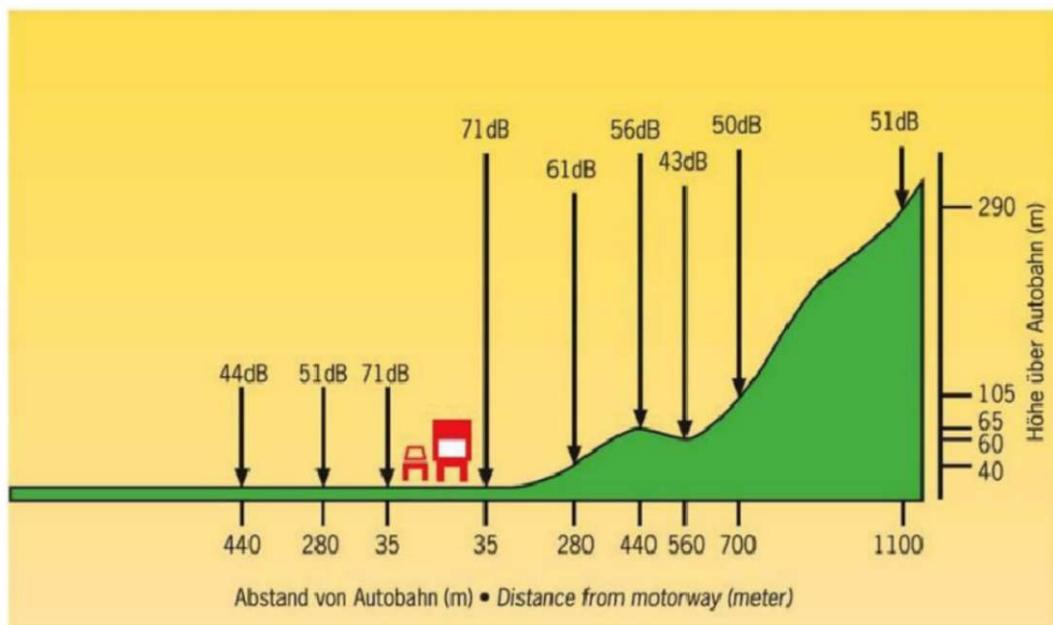
EPICA - Dome C (Antartide) Concentrazione di CO₂ e anomalia termica





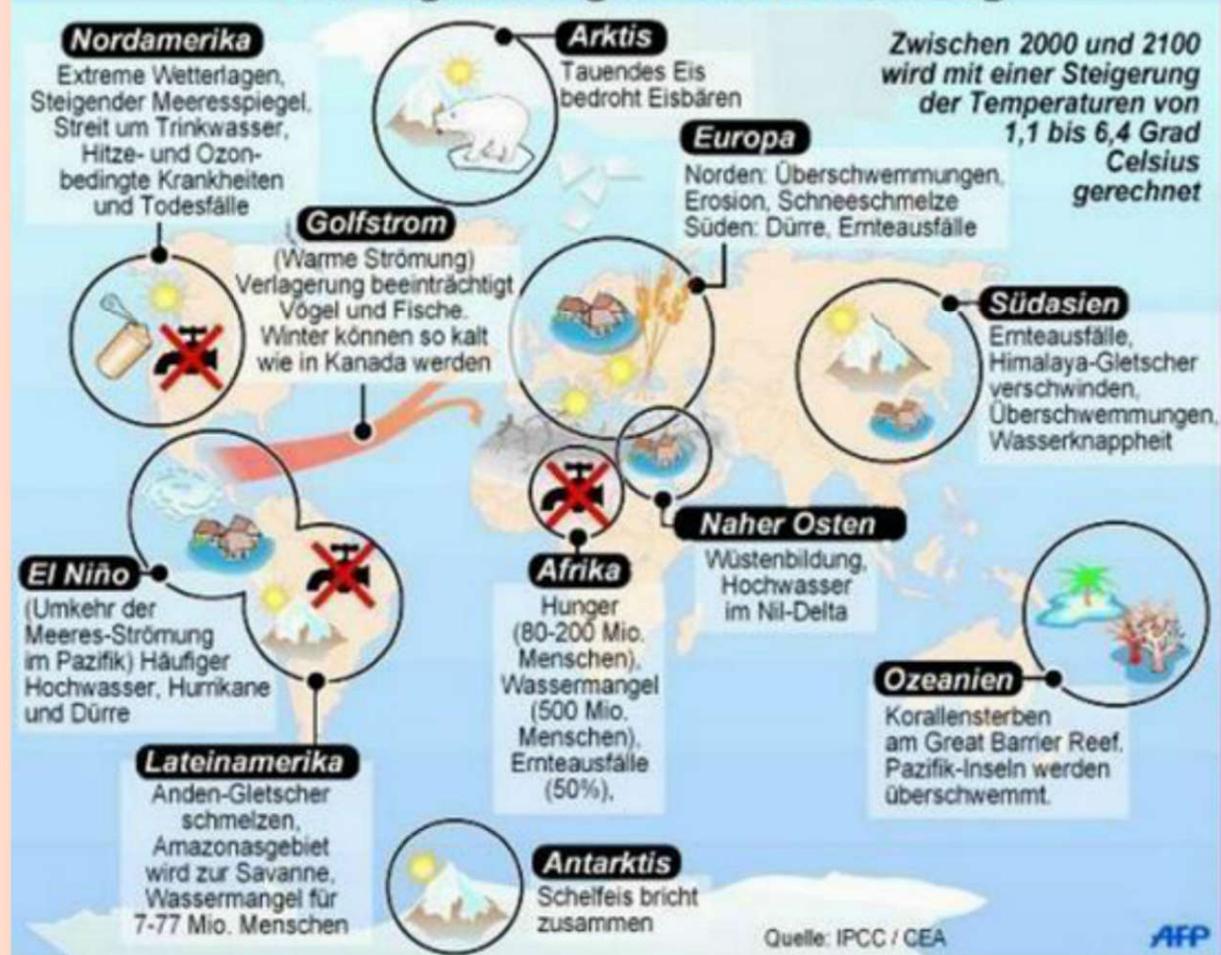
Lärmbelastung in den Alpentälern

Autobahn: 2000 Kfz/h – 20% LKW

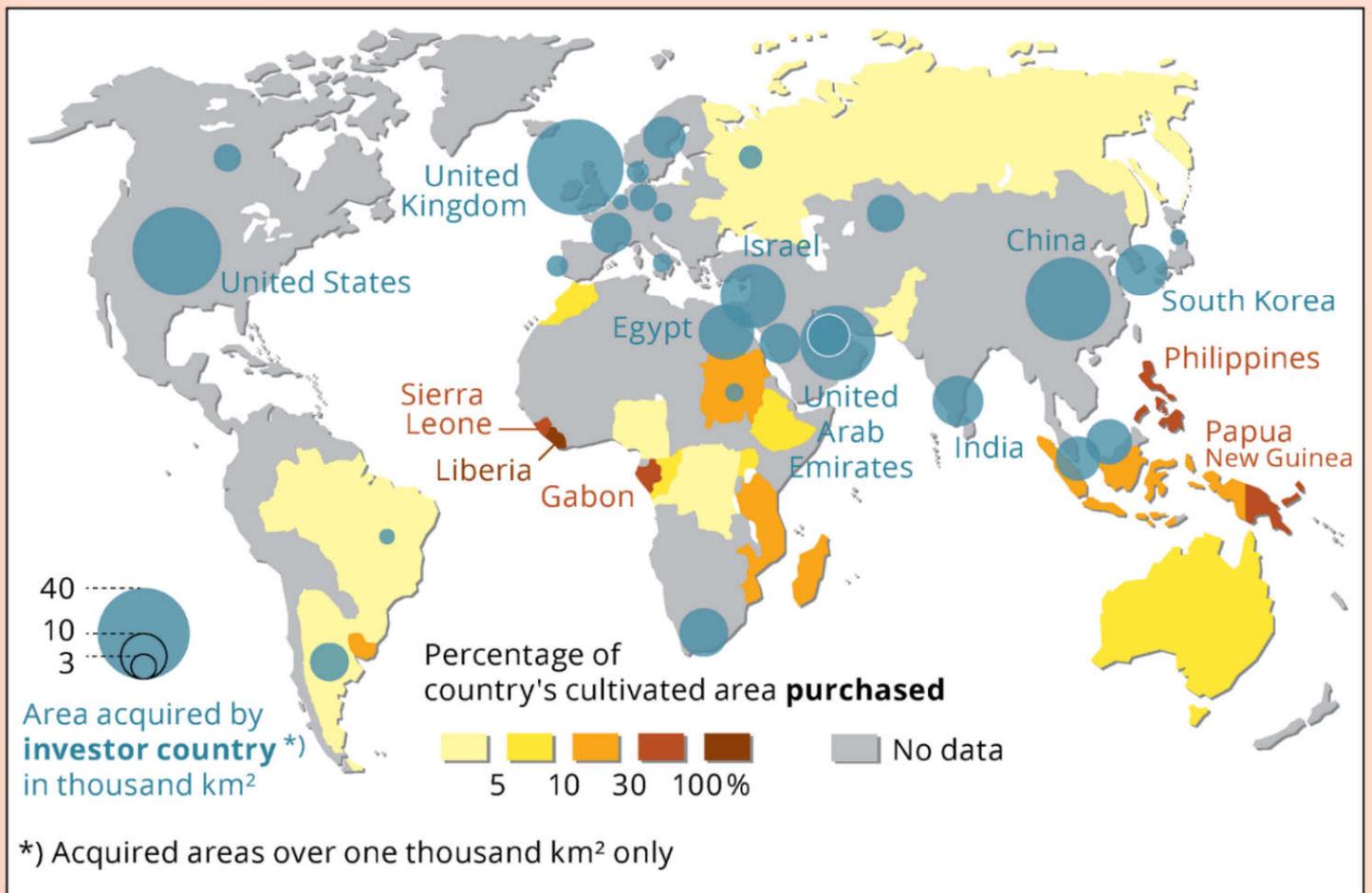


(Quelle: Gruber 1994, S. 21)

Die Folgen der globalen Erwärmung



Land grabbing - Landaneignung



Data sources: Rulli et al., 2013

Verantwortung

Es gilt
maßgebend
Staatsverträge,
Völkergesetze,
Leitungen,
die Mensch, Natur
zu und Wirtschaft
berücksichtigen.

Es gibt
machbare,
finanzierbare,
zielführende
Lösungen,
die Mensch, Natur
und Wirtschaft
berücksichtigen.



Verkehrspolitische Maßnahmen

- **Alpentransitbörse oder dergl.**
- **Angleichen der Transitzkosten aller Alpen querenden Routen**
- Kontrolle der Vorschriften (Gewicht, Fahrzeiten, Geschwindigkeit, Zustand des Fahrzeuges)
- Sektorale Transportverbote
- Nachtfahrverbot
- Geschwindigkeitsbegrenzung

Maßnahmen zur bestehenden Eisenbahnstrecke

- effiziente Nutzung
- **lärmmindernde Maßnahmen**
- **lärmaarmes, sicheres Rollmaterial**
- moderne Lokomotiven

Die Scheinlösung BBT



Hauptthese der
Befürworter ist,
dass der Verkehr
weiter steigt und es
unbedingt neue
Infrastrukturen
braucht.

Großes Hindernis

Laut Vertrag von Lissabon AEUV, Art. 94
(seit 1. Dezember 2009 in Kraft):

"Jede Maßnahme auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte und -bedingungen, die im Rahmen dieses Vertrags getroffen wird, hat der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmer Rechnung zu tragen."

Programm zur Reduzierung der NO² Belastung, 2011

5.5 Schlussbemerkung

Die Simulationen haben deutlich gemacht, dass zur Erreichung des NO₂-Grenzwertes von 40 µg/m³ im Jahre 2015 eine Reduzierung der Emissionen des Autobahnverkehrs von 40 – 50% nötig ist.

Dieses Ziel scheint nur durch Verringerung des Verkehrs erreichbar.

5.5 Schlussbemerkung

Die Simulationen haben deutlich gemacht, dass zur Erreichung des NO_2 -Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahre 2015 eine Reduzierung der Emissionen des Autobahnverkehrs von 40 – 50% nötig ist.

Dieses Ziel scheint nur durch Verringerung des Verkehrs erreichbar.

er

2007

Weichen stellen für die Zukunft

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Ich schreibe Ihnen diese Zeilen, um Sie persönlich über ein Thema zu informieren, das für die Zukunft unserer Heimat Südtirol von ganz außerordentlicher Bedeutung ist.

.....

Schon jetzt bemühen wir uns darum, dass die Maut-Tarife zwischen der Schweiz, Österreich und der Brennerautobahn angeglichen werden, damit sich Umwegverkehr nicht mehr lohnt und die kürzeste Strecke anstatt der billigsten gewählt wird.

.....

Bitte überzeugen Sie sich selbst. Informieren Sie sich laufend; wir werden unser Bestes tun, um Ihnen Informationen zur Verfügung zu stellen.

Luis Durnwalder

Der A
schwe
Strasse
der Sc
währen
Schutz



2007

Weichen stellen für die Zukunft

be Mitbürgerinnen und Mitbürger!



Schreibe Ihnen diese Zeilen, um Sie

personlich über ein Thema zu informieren, das für die Zukunft unserer Heimat Südtirol von ganz außerordentlicher Bedeutung ist.

.....

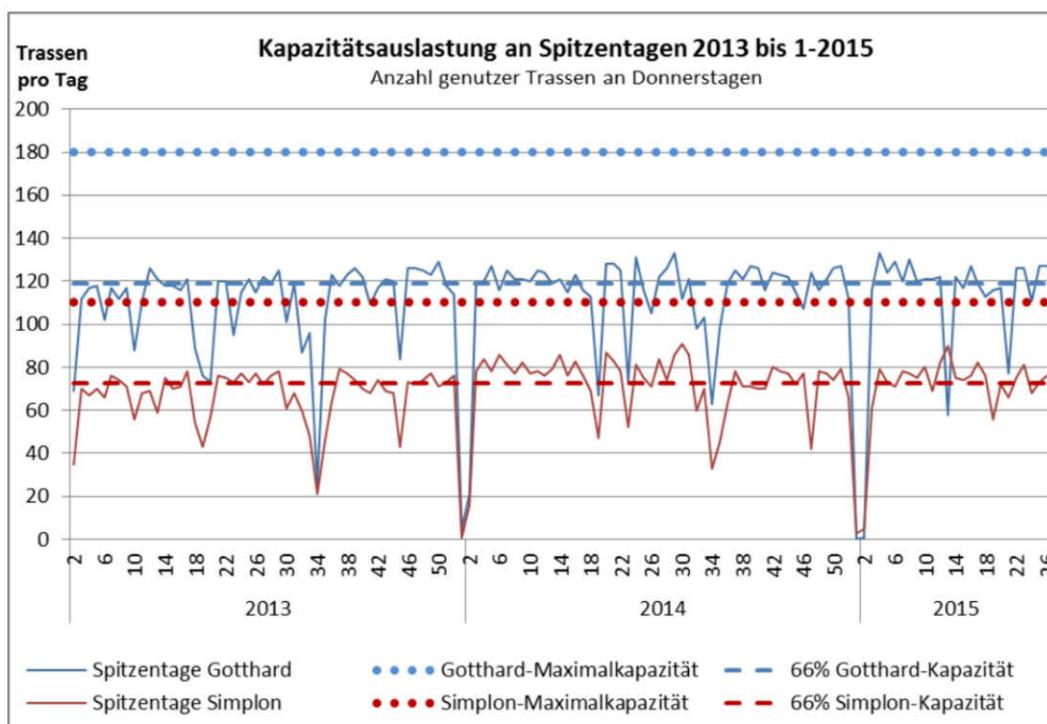
Schon jetzt bemühen wir uns darum, dass die Maut-Tarife zwischen der Schweiz, Österreich und der Brennerautobahn angeglichen werden, damit sich Umwegverkehr nicht mehr lohnt und die kürzeste Strecke anstatt der billigsten gewählt wird.

.....

Bitte überzeugen Sie sich selbst. Informieren Sie sich laufend; wir werden unser Bestes tun, um Ihnen Informationen zur Verfügung zu stellen



Der Artikel 46 des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU sieht bei schwerwiegenden Problemen in der Abwicklung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs verbunden mit einer ungenügenden Auslastung der in der Schweiz bereitgestellten Schienenkapazitäten (Auslastung unter 66 % während eines Zeitraums von 10 Wochen) vor, dass die Schweiz einseitige Schutzmassnahmen ergreifen kann.





Trasporto delle merci

INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

SCENARIO
A MEDIO
TERMINE
(2015-20)

ATTIVO IL RADDOPPIO
DELLA TRATTA IN
AUSTRIA

POLITICHE DI
TRASPORTO E FISCALI
FAVOREVOLI ALLA
FERROVIA

POTENZIAMENTO DELLA
INTERMODALITA'

PREVISIONE MERCI
MOVIMENTATE PER
STRADA
34 MIO.T/ANNO
(+3 MIO.T/ANNO)

POSSIBILITA' DI
TRASPORTO PER
FERROVIA
29 MIO.T/ANNO
(+11 MIO.T/ANNO)

**POSSIBILITA' DI
TRASPORTO PER
FERROVIA**

**29 MIO.T/ANNO
(+11 MIO.T/ANNO)**

Die neue Hochgeschwindigkeitseisenbahn vom
Brenner bis Verona



10 EINWÄNDE GEGEN DEN BAU

Die Folgen für Südtirol

Kein BBT Ho TAV Mai 2015



visit
notavbrennero.info

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Claudio Campedelli
Bruneck, 11. November 2015