

## Pressemitteilung

# „Die nachhaltigste Mobilität ist diejenige, die nicht benötigt wird.“

**Bis 15. September konnte zum Landesplan für nachhaltige Mobilität Stellung bezogen werden – auch der Heimatpflegeverband ist diesem Aufruf gefolgt und hat eine detaillierte Stellungnahme zum neuen Landesmobilitätsplan abgegeben. „Der Plan ist ein Schritt in die richtige Richtung, doch gerade beim Schwerverkehr fehlt es an Mut, dem Verkehrswachstum entschieden entgegenzutreten,“ so Landesobfrau Claudia Plaikner.**

Die Mobilität ist mit einem 44-Prozent-Anteil an den Gesamtemissionen Südtirols bedeutendster CO<sub>2</sub>-Emittent. 460 Seiten umfasst der Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035 (LPNM), der Mitte Juni von der Landesregierung verabschiedet wurde und dem Treibhausgasausstoß einen Riegel vorschieben soll. Bis 2040 soll in der Mobilität die Klimaneutralität erreicht werden. Der Heimatpflegeverband hat die Gelegenheit genutzt, zum LPNM ausführlich Stellung zu beziehen. Das Resultat: Der Mobilitätsplan ist ein beachtliches Planungswerkzeug, das in die richtige Richtung weist. Aber am Ziel der Klimaneutralität schrammt er deutlich vorbei.

### **Verkehrszuwachs auf der Brennerachse nicht hinnehmbar**

Einer der Hauptkritikpunkte ist die Tatsache, dass Maßnahmen zur Verminderung des Schwerverkehrs weitgehend ausgeklammert werden. Allein 2022 waren 2,48 Millionen Schwerfahrzeuge auf der Brennerachse unterwegs, die für große Belastungen für Luft, Klima und Lebensqualität in den betroffenen Tälern sorgen. Der LPNM setzt beim Güterverkehr vorwiegend auf die Dekarbonisierung der Fahrzeuge (Grüner Korridor), rechnet aber weiterhin mit einem ungebremsten Wachstum des Gesamt-Schwerverkehrs – bis 2040 sogar mit einem Plus von 39,5 Prozent. „Das ist so nicht hinnehmbar,“ sagt Heimatpflegeobfrau Claudia Plaikner. „nachhaltige Mobilität muss beim Mengengerüst ansetzen. Selbst wenn der Schwerverkehr elektrifiziert wird, bleibt durch Lärm- und Luftverschmutzung eine enorme Belastung für Landschaften und Menschen bestehen. Wir müssen dem Verkehrszuwachs auf der Brennerachse eine klare Absage erteilen.“ Auch die Inbetriebnahme des BBT verlagert laut LPNM zwar einen Teil des Zuwachses auf die Schiene, das untragbare Volumen des Straßengüterverkehrs bleibt aber aufrecht. Dies unterläuft nicht nur die Pflicht zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern stellt auch die Einhaltung der neuen EU-Grenzwerte in Frage, die Mitte September trotz Gegenstimme des Eisacktaler EU-Parlamentarier Herbert Dorfmann vom EU-Parlament verabschiedet wurden.

### **Ab sofort alpenquerenden Güterverkehr begrenzen und umverteilen**

Der Fokus muss, ist sich der Heimatpflegeverband sicher, auf Verkehrsvermeidung gesetzt werden und hier müsse bei der Kostenwahrheit angesetzt werden – also der Bepreisung durch Maut und Kraftstoff. Heute ist ein Drittel des Güterverkehrs über den Brenner Umwegverkehr von teureren Routen. Der Heimatpflegeverband fordert daher die volle Unterstützung für die Maßnahmen des Bundeslands Tirol sowie ihre Übertragung auf den restlichen Teil der EUREGIO, das sind: sektorales Fahrverbot, Nachtfahrverbot, Blockabfertigung, Ausbau der RoLa und Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für PKW auf 100 km/h. Die Südtiroler Landesregierung muss mit Nachdruck das Konzept der Alpentransitbörse mit gedeckeltem Jahresumfang an LKW-Fahrten verfolgen, auch um die Verlagerung eines Teils des Umwegverkehrs auf die nur etwa zur Hälfte ausgelasteten

Bahnkorridore der Schweiz zu erreichen und Leerfahrten und nicht ausgelastete LKW-Fahrten zu reduzieren.

**Ein Fundament, auf das man bauen kann**

Nichtsdestotrotz sei der LPNM ein gutes Fundament, auf das man bauen könne. Eine Präzisierung und Straffung der Zeitrahmen, Kalkulationsmodelle zur Emissionsverminderung und eine konkrete Planung der Maßnahmen würden zur Qualität dieses wichtigen Planungsdokumentes beitragen. Eine nachhaltige Mobilitätsstrategie ist nicht nur eine Frage der Technologie, sondern auch der sozialen und ökologischen Verantwortung. „Die Landesregierung ist gefordert, hier nachzubessern, damit die Klimaziele erreicht werden,“ findet Plaikner. „Eine Reduzierung des Volumens an motorisierten Individual- und Güterverkehrs muss angesichts der Klimakrise oberste Priorität haben, denn auch im LPNM steht: ‚Die nachhaltigste Mobilität ist diejenige, die nicht benötigt wird.‘“