



An
Landeshauptmann Arno Kompatscher
landeshauptmann@provinz.bz.it

Landesrat Daniel Alfreider
daniel.alfreider@provinz.bz.it

Amt für Umweltprüfungen
uvp.via@pec.prov.bz.it

Abteilung Mobilität
mobilitaet.mobilita@pec.prov.bz.it

zur Kenntnis an alle Südtiroler Gemeinden
und den Südtiroler Gemeindenverband

Bozen, am 15.09.2023

Betreff: Stellungnahme zum Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035

Sehr geehrter Herr Landeshauptmann,
Sehr geehrter Herr Landesrat,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Folgenden erlauben wir uns, zum Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035 (LPNM), genehmigt mit Beschluss der Landesregierung Nr. 525 vom 20.06.2023, fristgerecht Stellung zu nehmen.

1. Der Güterverkehr über den Brenner

Der LPNM trifft diesbezüglich folgende Annahmen (Szenario 2040 laut LPNM, S. 59): Die geplante Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene wird nicht ausreichen, um den LKW-Transit mengenmäßig wesentlich zu reduzieren. Bis 2030 soll der Güterverkehr insgesamt noch um +0,3 % steigen, nach Fertigstellung des BBT leicht abnehmen. Bis 2040 (nach Fertigstellung der Zulaufstrecken) wird im LPNM mit einer weiteren Zunahme des Gesamtvolumens des Güterverkehrs über den Brenner um +39,5 % gerechnet. Der LKW-Transit wird um nur -10,7 % sinken, was immer noch 2,25 Millionen LKW-Fahrten auf der A22 gegenüber dem Stand 2022 entspräche. Dies ist eine **sehr geringe Entlastung** angesichts des gigantischen Bau- und Finanzaufwands des BBT.

Das gesamte Güterverkehrsaufkommen auf der Bahn wird annahmegemäß ab 2032 stark zunehmen, nämlich bis 2030 um +95 % und bis 2040 um +215 % gegenüber heutigem Stand. Laut LPNM beweisen diese Prognosedaten, dass der BBT ab 2032 zwar einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs leistet, aber nicht ausreichen wird, um den Güterverkehr auf der Autobahn wesentlich zu reduzieren. Im Grunde wird die Bahn nur das bis 2040 anfallende **zusätzliche Volumen an transportierten Gütern** gegenüber dem heutigen Gütervolumen (Bahn und Straße) absorbieren.

Als langfristige Priorität setzt der LPNM deshalb auf die Umstellung der LKWs **auf emissionsfreie Fahrzeuge** und setzt große Hoffnungen auf den Digital Green Corridor. Laut Wasserstoff-Masterplan 2020 sollen bis 2030 die Importe fossiler Brennstoffe um 550 Mio. Euro pro Jahr und der CO₂-Ausstoß um 45 % gemindert werden. Im Rahmen des Projekts „Green Corridor“ sollen 14 Tankanlagen längs der A22 und 2 Produktionsanlagen (davon 1 in Südtirol) entstehen. So weit so gut, aber bis der Fuhrpark für 2,25 Mio. LKW-Fahrten auf H₂ umgestellt ist, werden voraussichtlich Jahrzehnte vergehen, nicht bloß Jahre. Ungeklärt ist, ob denn so viel grüner Strom bereitsteht, um ausreichend grünen H₂ in Südtirol herzustellen, zumal der Strombedarf in allen anderen Verwendungen auch zunimmt. Wasserstoff wird auch **mittel- und langfristig nur grau, nicht grün** erzeugt werden können. Zudem **belasten auch H₂- und batteriebetriebene LKW die Umwelt durch Lärm, Reifenabrieb, Materialverbrauch**.

Zusammenfassend betrachtet leitet der LPNM davon folgende Ziele ab:

- Ökologische Umstellung der in Südtirol zugelassenen LKW.
- Die Dekarbonisierung der Transportfahrzeuge in den Nachbarregionen Venetien, Lombardei, Trentino.
- Eine „geplante Verkehrsbeschränkung“ in kritischen Zeiten.
- Die „Stimulierung“ der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.
- Die Förderung einer nachhaltigen innerstädtischen Logistik.

Im Unterschied zum LPNM setzt der Klimaplan Südtirol 2040 beim Güterverkehr (Schwerlastverkehr) weiter reichende Ziele: Reduktion der CO₂-Emissionen auf dem Weg zur Nettonull durch die Reduktion des konventionell betriebenen Schwerverkehrs im Transit und im Quell-Zielverkehr um -35 % bis 2030 und um nahe -100 % bis 2037, immer bezogen auf das Jahr 2019. Ab dann soll es nur mehr emissionsfreien Transport geben (Klimaplan, S. 25). Doch bleibt der Klimaplan die Angabe der Maßnahmen schuldig, die zu diesem Ziel führen sollen und verweist auf den Mobilitätsplan.

Der Klimaplan plädiert für eine **Bepreisung des heute existierenden Güterverkehrs** allgemein und speziell über den Brenner, womit der Umwegtransitverkehr weitgehend eliminiert werden könnte. Damit würde die Brennerachse (vor allem die Autobahn) entlastet und ein hoher Teil von CO₂-Emissionen würden eingespart. Im LPNM werden solche übergreifenden

Maßnahmen im Sinne der Kostenwahrheit nicht aufgegriffen, weil sie anscheinend nicht in den Kompetenzbereich der Autonomen Provinz Bozen fallen.

Hierzu unsere Einschätzung und Forderungen:

Der LPNM setzt beim LKW-Gütertransport vor allem auf das Management (z.B. Slot-Dosiersystem der LKW), nicht aber auf die Reduzierung der Fahrten und der transportierten Güter an sich. Damit wird das **heute schon vorhandene Verlagerungspotenzial auf die Bahn** zu wenig genutzt (mehr RoLa, Frachtzüge auf der Bestandsstrecke, Kostenwahrheit, regulatorische Verlagerung von Umwegtransitverkehr). Dabei muss berücksichtigt werden, dass der LKW-Transport pro Tonnenkilometer 15 Mal so viele Treibhausgase wie der Transport auf der Bahn verursacht.

Im LPNM wird nicht ausreichend erfasst, **welche Güter mit welchen Zielen transportiert** werden, welche Routen für diese Güter optimal wären (Bestweg-Strategie), welche Routen hingegen Umwegverkehr bedeuten.

Der LPNM wählt als Strategie **nur die Dekarbonisierung des Verkehrs, nicht seine Reduzierung**. Wenn der Brenner Green Corridor dank H₂-Umrüstung die CO₂-Emissionen um nur 45 % reduziert, müsste er angeben, wie die restlichen 55 % der CO₂-Emissionen aus dem Transitverkehr bis 2040 verschwinden sollen. Das tut er nicht. Überdies sagt der LPNM nichts zur möglichen Reduzierung des transportierten Gesamtvolumens, etwa im Sinn der EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität.¹

Die bisherigen Maßnahmen, den Güterverkehr über den Brenner zu deckeln, haben offensichtlich nicht gegriffen, weil er immer noch ansteigt. Gesamtstaatliche Bestrebungen gehen sogar in die Gegenrichtung, nämlich den LKW-Verkehr über die A22 zu fördern. Die Maßnahmen zum Gütertransitverkehr müssen aus unserer Sicht alle drei Hebel wirksam bedienen: **Verkehr vermeiden, verlagern, verbessern**.

Gefordert ist eine **systematische Reduktionspolitik des Güterverkehrs**, ausgehend vom Konzept der **Kostenwahrheit** und beginnend bei der **Bepreisung** (höhere Maut, höhere Dieselpreise), flankiert von regulatorischen Maßnahmen wie **Transitbörse und Kontingentierung**, verschiedene Einschränkungen und Fahrverbote. Die EU und die Mitgliedsländer müssen zwecks Einhaltung der EU-weiten und nationalen Klimaschutzziele den Gütertransport allgemein mengenmäßig reduzieren und verlagern.

Es hat sich noch nicht die Erkenntnis durchgesetzt, dass ein kontinuierliches Wachstum im transalpinen Güterverkehr mit den Klimaschutzziele der EU, Italiens und Südtirols **nicht zu vereinbaren** ist. Wenn der Großteil des Güterverkehrsvolumens nach wie vor nicht per Bahn,

¹ Vgl. dieses [Dokument der EU](#).

sondern vor allem per LKW, Schiff und Flugzeug abgewickelt wird, werden die Klimaschutzziele nicht erreicht. Allein schon der Umstand, dass heute ein Drittel der über den Brennerachse transportierten Güterverkehrs Umwegverkehr darstellt, ist ein Hohn auf Kostenwahrheit und Klimaschutz.²

Entscheidend ist neben der baldigen Fertigstellung des BBT die **rechtzeitige Fertigstellung der Zulaufstrecken**. Als Nadelöhr zeichnet sich heute der Schlerntunnel zwischen Waidbruck und Bozen ab. Dort fließen Hochgeschwindigkeitszüge für Personen, die Frachtzüge und Regionalbahnen auf der Bestandsstrecke zusammen und könnten zu einer neuen Überlastung führen. Ebenso werden Teilabschnitte der Zulaufstrecke Bozen-Verona auf der Bestandsstrecke geführt.

Es braucht eine weit **aktivere Verlagerungspolitik**: durch höhere Kosten für den Straßengüterverkehr (Maut, Treibstoffkosten, Steuern) und geringere Kosten bei der Bahn muss ein Wettbewerbsvorteil für die Bahn hergestellt werden. Die verfügbare Schienenkapazität kann auch schon vor der Inbetriebnahme des BBT 2032 besser genutzt werden. Dafür wird eine **intermodale Schnittstelle (Verladebahnhof LKW-Bahn)** im Großraum Bozen benötigt.

Wir fordern **Gesamtkonzepte und neue Rahmenregelungen für den Güterverkehr über den Brenner** ab Inbetriebnahme des BBT 2032. Diese müssen, wie in der Schweiz, auf gesetzlicher Ebene erfolgen und können sich am Modell des Gotthardtunnels orientieren. Bis dahin dürfen **keine weiteren Anreize für noch mehr Transitverkehr auf der A22** gesetzt werden: keine Mautsenkung, keine dritte Fahrspur (auch keine „dynamische“), weiterhin Nachtfahrverbot und Blockabfertigung sowie Einführung eines Tempolimits auch für PKW. Sowohl die Gotthardroute wie die Tauernbahn sind heute noch stark unterausgelastet (Auslastungsgrad des Gotthardtunnels 2022 bei 51%).

Die Maßnahmen des Bundeslandes Tirol wären in ihren diesbezüglichen Auswirkungen zu analysieren: Nachtfahrverbot, sektorales Fahrverbot, Blockabfertigung, mehr Kontrollen, Geschwindigkeitsbegrenzungen auch bei PKW, LKW-Dosiersystem, Euroklassen-Fahrverbot. Wir **fordern die Südtiroler Landesregierung auf, diese Maßnahmen aktiver als bisher zu unterstützen**. Es sollten weitere Lärmstudien in Auftrag gegeben werden.

Kontraproduktiv und abzulehnen ist der **Ausbau der „dynamischen“ dritten Fahrspur der A22** von Bozen Süd bis Verona Nord, weil dies eine Kapazitätserhöhung der A22 darstellt. Wir fordern hingegen ein **Geschwindigkeitslimit von 100 km/h bei PKW**, weil dies nachweislich zu erheblichen Einsparungen beim CO₂-Ausstoß führt (vgl. Beispiel Bundesland Tirol).

² Vgl. CIPRA zum Transitverkehr, URL: [Transitverkehr – CIPRA \(d\)](#)

2. Der Ausbau der Bahninfrastruktur

2.1 Die wichtigsten Ausbauprojekte

Für den Bahnverkehr werden im LPNM die absolut größten Investitionen veranschlagt, was zu begrüßen ist. Beschlossene Projekte: Elektrifizierung der Vinschger Bahn, Bau der Riggertalschleife, Virglbahntunnel in Bozen für die Bahntrasse Meran-Bozen, Umfahrung von Bozen für den Güterverkehr, Ausbau des Bahnhofs Bozen, Mobilitätszentrum in Innichen.

Weitere im LPNM genannte Bauvorhaben bis 2035 sind folgende:

- Der zweigleisige Ausbau der Strecke Bozen-Meran mit Einführung des 15-Minuten-Takts und einer Direktverbindung Bozen-Meran;
- Die selektive Verdoppelung der Bahnstrecke Bruneck-Innichen und Meran-Mals auf einigen Abschnitten;
- Neue Seilbahnprojekte: Standseilbahn Meran-Schenna, Seilbahn Bahnhof Brixen-Talstation Plose-St. Andrä;
- Bau der Zulaufstrecke Franzensfeste-Waidbruck;
- Bau der Zulaufstrecke im Unterland (Tunnel).

Außerdem muss für die bessere Intermodalität von Straße und Schiene im Güterverkehr auf dem Landesgebiet gesorgt werden: das stillgelegte Depot in Branzoll könnte laut LPNM wieder aktiviert werden. Dabei muss die Straßenzugänglichkeit geprüft werden. Für 2032 (Inbetriebnahme des BBT) wird ein Logistikkonzept benötigt, um die emissionsfreie Güterverteilung ausgehend von einem intermodalen Knotenpunkt von und nach Südtirol zu ermöglichen.

2.2 Die Potenzierung der Bahnhöfe

Der BBT wird ausgehend von den Haltestellen Bozen und Brixen den Personenverkehr auf der Bahn (Umstieg auf lokale Verbindungen) intensivieren. Laut Klimaplan sollen (wohl bis 2040) 20 % der Touristenankünfte per Bahn erfolgen. Somit muss die **multimodale Zugänglichkeit der Bahnhöfe von Bozen und Brixen erhöht werden**. Nur Bozen als einziger Fernverkehrsbahnhof in Südtirol wäre völlig unzureichend. Die Infrastruktur und die Dienstleistungen am heutigen Bozner Bahnhof wären überlastet. Die Nachfrage der lokalen Bevölkerung und der Touristen nach Bahnmobilität würde sich überschneiden und stören.

Die eingeschränkte Intermodalität PKW-Bahn am Bozner Bahnhof wird vom LPNM in der SWOT-Analyse erkannt. Deshalb sieht der LPNM die Notwendigkeit, einen echten zweiten Zugang zum Bahnhof Bozen mit allen erforderlichen Dienstleistungen zu bauen. Es fehlt allgemein in Südtirol noch an Intermodalität (Bahn-Straße-Fahrrad) und entspr. Infrastruktur, so die SWOT-Analyse des LPNM.

Hierzu unsere Einschätzung und Forderungen

Als HPV begrüßen wir das Ausbauprogramm für die Bahninfrastruktur. Zwecks Finanzierung sollten nicht nur staatliche und EU-Mittel in Anspruch genommen, sondern auch **mehr Mittel aus dem Landeshaushalt** – durch Umschichtung von Straßenbauvorhaben – bereitgestellt werden. Wir fordern, dass die bereits beschlossenen Projekte planmäßig durchgeführt werden und die bis 2035 geplanten Bauvorhaben vor allem bei der Bahn möglichst rasch in die Projektierungs- und Genehmigungsphase treten.

Im Sinne der Abdeckung des ab Fertigstellung des BBT 2032 erwarteten höheren Fahrgastaufkommens muss für den **Ausbau des Bozner Bahnhofs** gesorgt werden, der als intermodaler Schnittpunkt (Bahn-Bus-PKW-Fahrrad) dienen muss. Die **Intermodalität** ist auch an den anderen zentralen Bahnhöfen auszubauen, um den Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu erleichtern (Park&Ride, Bahn-Fahrrad, Fahrrad-Bus).

Bezüglich der Verbindung Bozen-Meran muss von einem hohen Pendleraufkommen von Meran Richtung Bozen (Industriezone) und Bozen (Innenstadt) ausgegangen werden. Bis zur Realisierung der Verdoppelung der Bahnstrecke bis 2035 könnte ein **Direktbus Meran-Bozen Süd-Bozen Zentrum** (zwei oder wenige Haltestellen) eingeführt werden, um das PKW-Aufkommen auf der MeBo schon vor Fertigstellung der Verdoppelung der Bahntrassen zu senken.

3. Die innerörtliche und Kurzstrecken-Mobilität

Der LPNM und der Klimaplan betonen als „beste Mobilität“ **Fahrrad und Zufußgehen, danach den ÖPNV**, der auch unabhängig von der Antriebsart viel weniger Emissionen verursacht. Somit haben folgende Ziele für den LPNM Priorität (LPNM, S. 126, vgl. auch den Klimaplan, Ziele Mobilität):

1. Die Vermeidung von motorisiertem Verkehr: Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um insgesamt 30 % bis 2040, um 34 % beim innerörtlichen Verkehr.
2. Die Verstärkung des ÖPNV (mit Signalwirkung des emissionsfreien ÖPNV) in Form der Erhöhung der genutzten (nicht nur der angebotenen) Personenkilometer im ÖPNV um 70 % bis 2030 und Verdoppelung der genutzten Personenkilometer bis 2037.
3. Die Förderung der Umrüstung der PKW vom Verbrenner zum Elektromotor. Dafür wird ein Konzept zur Unterstützung gefördert: zügiger Ausbau der flächendeckenden Ladesäulen-Infrastruktur und Erhöhung des Anteils der emissionsfreien Fahrzeuge bei den Neuzulassungen auf 50 % bis 2030 und auf 100 % bis 2035 (EU-weites Aus für Verbrennermotor-Fahrzeuge).

Die innerörtlichen PKW-Fahrten machen 23 % der insgesamt an einem typischen Wochentag getätigten Fahrten aus. Auch bei übergemeindlichen Fahrten führen 34 % der Strecken über weniger als 10 km, könnten somit mit Bus oder Fahrrad bewältigt werden. Der LPNM schlägt deshalb vor, neue Fahrradwege zu schaffen und die PKW-Mobilität durch das Parkplatzmanagement zu begrenzen. Auch Waren-Zustelldienste müssen innerörtlich anders organisiert werden, um den Verkehr zu reduzieren.

Die innerörtliche Nutzung von PKW soll eingeschränkt, **jene von Fahrrad und ÖPNV systematisch gefördert werden**. Weiter sind für die interne Mobilität von Gütern (innerörtlich und innerhalb der Bezirke) die Einrichtung von lokalen intermodalen Güterumschlagstellen vorgeschlagen worden (z.B. vom Transporter aufs E-Lastenfahrrad in den Städten).

Der LPNM bringt folgende spezifischen Ziele für die Erstellung der Mobilitäts- und Erreichbarkeitskonzepte der Kommunen (LPNM, vgl. Tabelle 7 „Spezifische Ziele der Richtlinien für die Erstellung des Mobilitäts- und Erreichbarkeitskonzept“, S. 101-102):

- Neue Bauzonen samt Dienstleistungen und Transportinfrastrukturen planen
- Zersiedlung vermeiden
- Mischgebiete planen
- Parkplätze für Fahrräder und E-Autos planen
- LKW-Zufahrt zu Stadtzentren einschränken
- Verkehr in touristischen Gebieten einschränken, Publikumsmagnete in schwer erreichbaren Gebieten vermeiden
- Sonderfahrbahnen für ÖPNV schaffen
- Dienstleistungen an Mobilitätsknotenpunkten ansiedeln
- Sichere und durchgehende Rad- und Fußwege planen
- Die Erreichbarkeit der Wohngebiete als Fußgänger und Radfahrer erleichtern
- Fußgängerzonen anlegen und ausbauen
- Parkmöglichkeiten im Zentrum beschränken und an peripheren Knotenpunkten anlegen. Private Parkplätze einschränken.
- Fahrgeschwindigkeiten reduzieren, Schaffung von mehr Tempo 30-Zonen
- Umgestaltung freier Areale

Heute fehlt es noch an abschreckenden Maßnahmen zur PKW-Nutzung im städtischen Bereich (weniger Parkplätze, City Maut, andere) (LPNM, SWOT-Analyse). Laut LPNM ist eine „multimodale Vision der Straßenplanung erforderlich, die auch auf den Bedarf an ÖPNV und Fahrradverkehr eingeht“ (LPNM, S. 844, 1. Fassung). Der LPNM schlägt vor, spezielle finanzielle Anreize für die Gemeinden zu schaffen, um Maßnahmen zu setzen, die mit dem Projektzenario des LPNM und des Fahrradmobilitätsplans des Landes übereinstimmen (LPNM, S.320, 1. Fassung). Dieser Anreizmechanismus ist zu begrüßen. Die **kommunale Verkehrsplanung** (z.B. PUMS/SUMP in Bozen) muss noch enger an die vom Land gesetzten Rahmenbedingungen angepasst werden.

Zu begrüßen ist der **starke Akzent im LPNM auf der Förderung der Fahrradmobilität**. Hier wird immer wieder auf den Landes-Fahrradmobilitätsplan Bezug genommen. Bis 2030 sollen 198 Wege pro Person im Jahr per Fahrrad bewältigt werden (heute rund 150). Das Radwegenetz ist weiter auszubauen. Es sollen 15 radfunktionale Einheiten (RFE) geschaffen werden. Diese sollen mit intermodalen Dienstleistungen ausgestattet werden: Fahrrad an Bord von Bahn und Bus, Fahrradverleih, Unterbringung in Bikeboxen.³

Auch der regionale und lokale Güterverteilverkehr (Liefer- und Paketzustellverkehr) belastet die Bevölkerung. Dieser Verkehr soll gebündelt und besser organisiert werden.

Hierzu unsere Einschätzung und Forderungen

Der HPV erkennt grundsätzlich an, dass die Ziele und Maßnahmen des LPNM in diesem Bereich **in die richtige Richtung gehen**: Ausbau des ÖPNV, des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs, der Bahninfrastruktur, Beschränkung der innerörtlichen Mobilität per PKW. Jene Gemeinden sollen Anreize erhalten, die den ÖPNV im Sinn des LPNM ausbauen. Damit soll es gelingen, den innerörtlichen motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Der HPV betrachtet die Fußgänger- und Fahrradmobilität und den ÖPNV als wichtigste innerörtliche Interventionsbereiche.

Das heißt, die in der bisherigen Planung benachteiligten Verkehrsmittel Zufußgehen, Fahrradfahren und Öffentlicher Personennahverkehr müssen massiv unterstützt und die Infrastrukturen dafür ausgebaut werden, und zwar auf Kosten des bisher immer priorisierten motorisierten Individualverkehrs. Auch die dafür notwendigen Flächen müssen wo immer möglich dem motorisierten Individualverkehr abgerungen werden. Den Menschen muss es möglich sein, sich ihr bevorzugtes Verkehrsmittel auszuwählen und sie dürfen nicht mehr wie bisher zum Autofahren gezwungen werden, um ihre täglichen Bedürfnisse zu erfüllen.

Das **Radwegenetz** muss sich von einem vorwiegend touristisch orientierten System zu einer **echten Infrastruktur für Alltagsmobilität** entwickeln. Leider haben viele der geplanten Interventionslinien, die im LPNM 2035 für die Radmobilität vorgesehen sind, weiterhin vor allem einen touristischen Hintergrund.

Zwischen den wichtigsten Zentren in den „Fahrradgunstlagen“ sollten **Radschnellwege** mit möglichst wenigen Unterbrechungen geplant und umgesetzt werden.

Eine wichtige Maßnahme innerorts ist die **Temporeduzierung für den motorisierten Individualverkehr**. Tempo 30 sollte zum Standard werden, Schritttempo könnte viele Bereiche noch attraktiver für Fußgänger und Radfahrer machen.

³ Zur Rad- und Fußgänger mobilität vgl. LPNM, S. 142.

Das Ziel muss sein, dass spätestens 2040 für einen Großteil der Bewohner Südtirols das Zufußgehen, das Rad oder der Öffentliche Personennahverkehr das attraktivere Verkehrsmittel für alle täglichen Bedürfnisse ist als das Auto.

Der LPNM stellt in einer zentralen Tabelle (LPNM, Tab. 19, S. 413) die modale Aufschlüsselung der Fahrten an einem Werktag für das Projektszenario „mit Straßenausbau“ und „ohne Straßenausbau“ dar.⁴ Es tritt klar zu Tage, dass der Straßenausbau zu keinen besseren Ergebnissen hinsichtlich der Verringerung der Nutzung des PKW führt. Ungefähr gleich viele Personen steigen in beiden Szenarien vom Auto auf die Bahn, vom Auto auf den BRT (Expressbus) und auf das Fahrrad um. **Auf den Ausbau der Straßen kann somit getrost verzichtet werden.**

Der innerörtliche PKW-Verkehr muss auch aus **Gründen der Luftqualität und des Lärmschutzes** weiter reduziert werden. Vor allem die Ozonwerte und die Stickoxid- und Stickstoffdioxidwerte liegen in einzelnen Gebieten Südtirol noch über den Grenzwerten.

Der **lokale und regionale Güterverteilungsverkehr soll optimiert werden.**⁵ Er soll gebündelt und besser organisiert werden, um Verkehr zu vermeiden, Leerfahrten zu vermeiden und besser zu dekarbonisieren (z.B. durch E-Fahrzeug-Zustellung im urbanen Bereich). Die Infrastruktur für kleinräumige Güterverteilung (Warenumschlag) soll geschaffen werden. Es soll geprüft werden, inwieweit Lieferungen gebündelt und per Lastenfahrrad im urbanen Raum verteilt werden können. Dadurch könne die Lärm- und Luftbelastung durch den Zustellverkehr gesenkt werden.⁶

4. Der Mobilitätsplan und die touristische Mobilität

Der Personenverkehr verursacht zwei Drittel der THG-Emissionen des gesamten Verkehrs in Südtirol (LPNM, S. 196, Klimaplan S. 27-29), wovon 23 % innerörtlich, 40 % außerstädtisch erfolgt und 37 % auf der Autobahn verursacht werden. Dieser Verkehr ist aufzuteilen in Personenverkehr der Einheimischen (beruflich, privat), Transitverkehr auf der A22 und Mobilität der Besucher bzw. Gäste. Die heute schon gegebene touristische Überbeanspruchung führt zu einem erhöhten Stress auf allen Verkehrswegen (A22, Landesstraßen, innerörtlicher Verkehr, ÖPNV, Passstraßen usw.).

Bei der touristischen Mobilität (Klimaplan S.28) werden folgende Prioritäten gesetzt:

⁴ Vgl. Tabelle 19 (S.193) zur Umsetzung des Szenarios 2035 v3 (mit) und v5 (ohne geplante Straßeninfrastruktur) im LPNM zur modalen Aufschlüsselung der Fahrten an einem Werktag im Herbst.

⁵ Beim Güterverkehr fordert der LPNM den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge, koordinierte Maßnahmen der nachhaltigen Stadtlogistik, einen intermodalen Verkehrsknoten am Brennerkorridor (LPNM, S.845). Allerdings finden sich keine Aussagen darüber, wie das Volumen des Güterverkehrs reduziert werden könnte.

⁶ Südtirol verfügt über eine Lärmkartierung und einen „Lärmaktionsplan“ für Straßen mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen im Jahr, was nur für die A22 und MeBo gilt. Zur Lärmbelastung wird im LPNM (SUP, S. 833) empfohlen, eine eigene Studie zu erstellen.

1. Verlagerung eines möglichst hohen Teils touristischer Mobilität auf den ÖPNV vor Ort;
2. Erhöhung des Anteils der mit der Bahn anreisenden Gäste auf 20 % (neuer Klimaplan) nach Inbetriebnahme des BBT 2032.
3. Förderung der Anreise mit emissionsfreien Fahrzeugen.
4. Gleichmäßige Verteilung der Nachfrage auf alle Wochentage.

Ein offenes Problem bleibt der PKW-Transit (11,2 Mio. Fahrzeuge in Schönberg 2022). Hier schlägt der Klimaplan wiederum die Verlagerung der Fahrten auf die Bahn und mehr emissionsfreie Fahrzeuge vor, was zu keiner Mengenreduzierung im Verkehrsaufkommen führen würde.

Hierzu unsere Einschätzung und Forderungen

Der LPNM und Klimaplan setzen das Ziel, bis 2037 den Anteil der mit der Bahn anreisenden Urlaubsgäste auf 20 % zu steigern (heute bei rund 7 %). Bei einem Bestand von 7,9 Mio. Anreisen (2022) wären das rund 1,6 Millionen Ankünfte. Bei einer touristischen Saison von etwa 9 Monaten sind das immerhin 30.000 Ankünfte pro Tag. Das bedeutet allein schon für die **Bahnhöfe und die erforderlichen Shuttledienste eine gewaltige Anforderung**. Es wird nicht ausgeführt, mit welchen Maßnahmen man eine Million Touristen auf den Verzicht auf Auto oder Motorrad bewegen will. Wenn die Gesamtzahl der touristischen Anreisen in Zukunft weiter steigt, ist dieses Ziel noch schwerer zu erreichen.

Die Elektromobilität (Anreisen mit E-Auto mit einem flächendeckenden Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur) kann die **mengenmäßige Überlastung unseres Verkehrsnetzes** durch den Touristenansturm nicht lösen.

Der HPV begrüßt das Ziel, die Zahl der touristischen An- und Abreisen per Bahn ab 2037 auf 20 % der Gesamtzahl der Ankünfte (2022: 7,9 Millionen) zu erhöhen. Auch das Bundesland Tirol will die An- und Abreisen per Bahn von derzeit 10 % auf 20 % bis 2035 erhöhen, wobei der BBT keine bzw. eine unwesentliche Rolle spielt, weil die Strecken für den Personenverkehr schon bestehen. In diesem Sinn muss die **Tourismuswerbung das klimafreundliche, nachhaltige Mobilitätsangebot** bei Anreise und vor Ort in den Vordergrund stellen. Der Guest Pass muss an die Anreise mit Bahn oder Bus geknüpft werden.

Allerdings muss genau nachgerechnet werden, ob bei einem derartigen Umfang der touristischen Ankünfte (sowie touristischen Tagesfahrten nach Südtirol) die gesetzten Ziele erreicht werden können. Vielmehr scheint das Ziel der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nicht ohne Mengenbegrenzung erreichbar zu sein. Mit anderen Worten: **Die bestehende touristische Überbeanspruchung unseres Landes kann nicht klimaneutral organisiert werden**. Wenn die Anreise weiterhin überwiegend individuell erfolgt (weil dies zum Urlaub gehört), muss beim **Mengengerüst angesetzt** werden, also die Anreisen reduziert werden. Dies geschieht z.B. durch Verzicht auf aggressive Bewerbung, durch einen echten Bettenstopp und den Verzicht auf den weiteren Ausbau touristischer Kubatur.

5. Verringerung der Belastung in sensiblen Gebieten

Der LPNM geht von einem steigenden Verkehrsdruck in den Seitentälern und in sensiblen Gebieten aus (S. 165). Es gibt dort eine Sättigung der Straßenkapazität und besonders sensible Gebiete seien einem „übermäßigen Verkehrs- und Parkdruck ausgesetzt“ (Dolomitenpässe und einige Talschlusszonen). Die Verkehrsbelastung müsse vor allem während der Hochsaison begrenzt werden. In einigen Gebieten (Abtei, Sexten, Stilfserjoch, Schlerngebiet, Gröden) kommt es in den Sommermonaten zu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens. Der LPNM anerkennt die übermäßige Belastung (*Overtourism*) in sensiblen Gebieten: mehr Emissionen, mehr Unfälle, ein „ausgeprägtes Phänomen“ (LPNM, SWOT-Analyse). Dieses Verkehrsaufkommen wird nicht nur durch auswärtige Besucher, sondern auch vom Ausflugsverkehr der Einheimischen verursacht.

Der LPNM setzt diesbezüglich folgende Ziele: Ausbau des ÖPNV, Förderung der Intermodalität, Beschränkung des Zugangs der privaten Kfz in sensiblen Gebieten durch Einführung verkehrsbeschränkter Zonen: „Der Plan sieht je nach Fall unterschiedliche Lösungen des Zugangs zu den Seitentälern, Pässen und Sehenswürdigkeiten vor“ (LPNM, S. 170). Es werden somit Zufahrtsbegrenzungen (Einschränkung Zufahrt private Kfz, Mautgebühren) wie jene im Gebiet Prager Wildsee als Möglichkeiten vorgeschlagen. Doch beinhaltet der LPNM keine konkreten Projekte und Maßnahmen, um diese Begrenzungen im Projektszenario bis 2035 umzusetzen.

Es gibt eine Absichtserklärung einiger Dolomitenregionen einschließlich Südtirols, die Dolomiten zu einer „Dolomiti Low Emission Zone“ als Testgebiet zu erklären. Allerdings findet sich im LPNM nichts Konkretes zu **Parkleitsystemen, Passsperrungen und Kontingentierung von Zufahrten** in heute schon überlasteten Gebieten. Das Kapitel **Lärmbelästigung** ist im LPNM völlig unzureichend thematisiert. Ein neuer Lärmschutzplan mit tieferen Dezibel-Höchstgrenzen muss angegangen werden.

Man will die temporär ansässigen Gäste (mit Unterkunft in Südtirol) bewegen, den ÖPNV zu benutzen. Dazu dient auch der schon bestehende Südtirol Guest Pass. Der LPNM gibt zwar vor, für Gebiete mit hoher Tourismusintensität mehr ÖPNV einzuführen und „Maßnahmen zur Preisgestaltung und Zugangsbeschränkungen“ einzuführen, bringt aber **keine Vorschläge für zwingende Maßnahmen**.

Hierzu unsere Einschätzung und Forderungen

Die **Verkehrsberuhigung der Südtiroler Pässestraßen** ist endlich konkret anzugehen, nicht nur bei den vielbefahrenen Dolomitenpässen, sondern bei allen Pässen. Der LPNM stellt nur Lösungen in Aussicht, ohne jedoch konkrete Projekte für die Einzelfälle im Projektszenario bis 2035 vorzusehen. Angesichts der aktuellen Problematik sind Lösungen aber sofort anzugehen. Deshalb fordert der HPV, zwingende Verkehrsbeschränkungen und Zugangsregulierungen für sensible Zonen und Pässestraßen sofort anzugehen. Die Pässe sollen **mautpflichtig** und zu

Kernzeiten für den **motorisierten Individualverkehr gesperrt werden** (PKW und Motorräder gleich welcher Antrieb). Ansonsten nimmt der Verkehr mittelfristig quantitativ gar nicht ab.

Um der ausufernden Lärmbelästigung Herr zu werden, sollten **neue Lärmschutzzonen** nach dem Vorbild des Bundeslands Tirol ausgewiesen werden. Busse und Taxis können als Zubringerdienste eingesetzt werden. Einheimische sollen die **Tagesrandzeiten für die Durchfahrt** nutzen. Auf den Pässestraßen können auch **Nachtsperren** eingeführt werden, um den Missbrauch der Pässe als Rennstrecken vorzubeugen.

Aufstiegsanlagen zur Erreichung von Skigebieten und Freizeitgebieten sind keine öffentlichen Verkehrsmittel.

6. Der Beitrag des LPNM zum Klimaschutz

Gegen Ende des komplexen 400-seitigen Planungswerks geht der LPNM auf den Beitrag der geplanten Maßnahmen zu den Zielen des Klimaplan Südtirol 2040 ein.⁷ Welchen Beitrag leistet der LPNM zur Erreichung der Ziele des Klimaplan, also zur Erreichung von Klimaneutralität 2040? Dieser Beitrag ist wesentlich, weil allein der Verkehr schon 56 % der CO₂-Emissionen Südtirols und 44 % der CO_{2eq}-Emissionen verursacht. Nun entwickelt der LPNM ein „Planszenario“ (Planungsreichweite) bis 2035 und berechnet die durch vielfältige Maßnahmen erzielte CO₂-Reduktion mit -27 %. **73 % der CO₂-Emissionen des Verkehrs wird es also auch nach 2035 noch geben.** Es ist auszuschließen, dass diese bis 2040 allein durch die Dekarbonisierung der Kfz verschwinden werden.⁸

Ab 2035 werden zwar viel mehr E-Autos zirkulieren⁹ und nur mehr E-Autos als Neuwagen zugelassen werden. Weit mehr LKW werden mit Wasserstoff angetrieben als heute und der ÖPNV und Fahrradverkehr wird potenziert sein. Allerdings wird 2035 ein erheblicher Teil des verkehrsbedingten zusätzlichen Stromverbrauchs noch nicht aus erneuerbaren Quellen stammen, räumt auch der LPNM ein (LPNM, S. 417, 1. Fassung) und der Fuhrpark wird mehrheitlich noch aus Verbrennern bestehen, die bis 2035 verkauft werden dürfen.¹⁰

⁷ Die allg. Ziele, spezifischen Ziele und Maßnahmen im Bereich Verkehr von Gütern und Personen bezüglich der Klimaziele werden schematisch auf S. 196-198 des LPNM dargestellt.

⁸ Der LPNM fasst die CO₂-Emissionen nach Makrobereich zusammen (S. 196): ein Drittel der Emissionen stammen aus dem Güterverkehr, zwei Drittel aus dem PKW-Verkehr; 40% aus dem außerstädtischen und 37% aus dem Autobahnverkehr. Somit spielt neben der zügigen Dekarbonisierung die Mengenbegrenzung bei PKW eine ganz wesentliche Rolle.

⁹ Die Zahl der E-Autos (heute 0,5% des Kfz-Bestands) wird laut LPNM bis 2030 auf über 55.000 steigen, gleich 13% der gesamten Kfz-Flotte (LPNM S. 172).

¹⁰ In der Kohärenzanalyse (LPNM S. 855 ff., 1. Fassung) wird als Wirkung der vorgesehenen Maßnahmen erwartet: die Verringerung der Schadstoffemissionen, die Verbesserung der Luft- und Lärmqualität, die Reduzierung klimaschädlicher Emissionen und des Energieverbrauchs. Obwohl dies alles sehr wahrscheinlich ist, findet sich kein quantitativ berechneter Entwicklungspfad zu den genannten Zielen.

Der Klimaplan (Klimaplan, S.25) nimmt optimistisch an, dass der Anteil der Fahrzeuge, die mit erneuerbarer Energie angetrieben werden, bis 2030 auf 75 %, bis 2037 auf 85 % und bis 2040 auf 100 % steigen wird, bleibt aber den Nachweis schuldig, wie diese Steigerung im Einzelnen erfolgen wird.¹¹ Weiters: „Der Verkehr mit konventionellen schweren Nutzfahrzeugen im Transitverkehr und im Quell-Ziel-Verkehr soll gegenüber 2019 bis 2030 um 35 %, bis 2037 um fast 100 % gesenkt werden“ (LPNM, S. 165). Dies bedeutet, dass im Zeitraum von nicht ganz 14 Jahren 2,48 Mio. Fahrten (Stand 2022) über den Brenner mit Wasserstoff- oder Elektroantrieb erfolgen sollen. Unwahrscheinlich.

Die LPNM-Autoren sehen die Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 dennoch nicht in Gefahr, auch wenn ihre Daten dies eigentlich gar nicht hergeben. Sie verweisen auf den Klimaplan, der die Reduzierung der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen bis 2037 auf null vorsieht; auf das „Fit for 55-Programm“¹² der EU, das alle leichten Nutzfahrzeuge bis 2035 für emissionsfrei erklärt, und dann auf den PNIEC (nationalen Energiewendeplan), der den Energiebedarf des Verkehrssektors bis 2030 zu 22 % aus erneuerbaren Energien decken will (vgl. LPNM, Abb. 168 auf S. 197). Addiert man alles zusammen, erhält man -70 % CO₂-Emissionen bis 2035 und mit ein bisschen Optimismus -100 % bis 2040, wie im Klimaplan Südtirol 2040 vorgesehen. Doch der Klimaplan verweist für alle konkreten Maßnahmen im Bereich Verkehr auf den Mobilitätsplan, der bis 2035 nur einen Rückgang von -27 % aufgrund eines breiten Maßnahmenprogramms errechnet. Der LPNM verweist beim Thema „Klimaschutz“ (S.196-198) zurück auf den Klimaplan, der dazu allerdings keine konkreten Maßnahmen angibt.

Hierzu unsere Einschätzung und Forderungen

Anhand der vom LPNM gelieferten Daten **ist Klimaneutralität beim Verkehr bis 2040 nicht zu erreichen**. Das voraussichtliche Mengengerüst beim internen Güterverkehr, beim Güter-Transitverkehr und beim touristischen Verkehr (mind. 10 Mio. Anreisen im Jahr) ist auch bei fortschreitender Dekarbonisierung der Fahrzeuge mit Klimaneutralität nicht vereinbar. Das Verkehrsaufkommen mit fossil betriebenen Fahrzeugen wird auch 2040 noch sehr hoch liegen. Aus unserer Sicht soll der LPNM in Sachen Klimaschutz und Erreichung der Klimaneutralität 2040 **reinen Wein einschenken**. Ohne quantitative Reduzierung der in Südtirol zirkulierenden Kfz und des Transitverkehrs sowie der in Südtirol sowie bei der Anreise zurückgelegten Kilometer ist Klimaneutralität nicht zu erreichen.

¹¹ Die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr beliefen sich italienweit 2020 auf 104 Mio. Tonnen. Der Piano Nazionale di Trasformazione Energetica PTE gibt für 2030 keinen Zielwert vor (Vgl. LPNM, S. 803, 1. Fassung).

¹² Vgl. die EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, 14.7.2021, worin die Reduzierung der CO₂-Emissionen um -55% bis 2030 auch im Verkehrsbereich festgeschrieben wird.

Wie stimmen die Annahmen zum Güter-Transitverkehr mit dem vom Klimaplan postulierten Ziel der Klimaneutralität 2040 überein? Im LPNM wird angenommen, dass der Güter-Schwerverkehr auf der Straße über den Brenner trotz Inbetriebnahme des BBT im Jahr 2032 bis 2040 nur um 10 % zurückgehen wird. Wenn der Gütertransit nicht zu höherem Teil auf die Schiene verlagert wird und der Schwerlastverkehr nicht komplett bis 2040 dekarbonisiert wird (unwahrscheinlich), ist das Ziel der Nettonull (Klimaneutralität) bis 2040 sicher nicht zu erreichen. **Wir fordern somit auch eine echte Reduzierung des Volumens des motorisierten Individual- und Güterverkehrs.**

Tests im Rahmen des „Brenner Lower Emissions Corridor – BrennerLEC“ haben ergeben, dass „das dynamische Management der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Autobahnkapazität potenziell große Vorteile bietet.“ So wurde auf den Teststrecken durch die Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit der PKW um -15 km/h ein Rückgang der NO₂-Emissionen um 10 % erzielt. Ein **Geschwindigkeitslimit auf der Autobahn von 100 km/h** erscheint somit aus Klimaschutz- und Gesundheitsschutz dringend geboten.

7. Kfz-Mengenreduzierung, nicht nur Wechsel der Antriebsart

Wie vom HPV mehrfach betont, löst die bloße Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs das Problem des überbordenden Verkehrs nicht. Mit der Elektrifizierung der Antriebe geht ein starker Rebound-Effekt einher. Elektroautos und E-Motorräder verstärken sogar die Nutzung des eigenen Fahrzeugs, weil günstiger und emissionsärmer. Neue Fahrverbote (z.B. auf den Pässen) müssen überall auch für E-Fahrzeuge gelten (nicht für E-Bikes).

Die Pläne des Landes zur Ladesäuleninfrastruktur sollen nicht die stärkere touristische Nutzung des PKW fördern. Dies steht in Gegensatz zur postulierten Umlenkung der Touristen auf den ÖPNV. Gratis-Gästecards für den ÖPNV sind zwar sinnvoll für die Entlastung der Straßen, in der heutigen Form sind sie jedoch nicht an die Anreise ohne eigenes Fahrzeug geknüpft. Somit fehlt der Anreiz zur Einsparung des größten Teils der CO₂-Emissionen, nämlich jene der An- und Rückreise. Außerdem besteht die Gefahr der Diskriminierung der Einheimischen, die direkt über Tickets und Abo und indirekt über die Steuern den Südtiroler ÖPNV finanzieren und die Gratisnutzung durch Touristen mitfinanzieren.

Hierzu unsere Einschätzung und Forderungen

Über den geplanten Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur hinaus, scheint ein **Aktionsprogramm zur Förderung der E-Mobilität sinnvoll**. Dabei geht es um die Beratung bei der Anschaffung eines E-PKW, bei der Förderung des Ankaufs, bei der Förderung der bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum, bei einem einheitlichen E-Car-Sharing. **E-Bikes sollten immer mehr als Autoersatz im Nahverkehr**

etabliert werden. Sobald die E-Autos beim Anschaffungspreis konkurrenzfähig mit Benzinern sind, kann von einer öffentlichen Förderung abgegangen werden.

Wir fördern die Knüpfung des Südtirol Guest Pass zur quasi kostenlosen Nutzung des ÖPNV an die **Anreise mit einem klimafreundlichen Verkehrsmittel** (Bus oder Bahn).

Südtirol hat auch einen hohen Fahrzeugbestand (über 630.00 zugelassene Kfz; 1088 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner). Wir fordern regulatorische Eingriffe zur Mengengrenzung der in Südtirol zirkulierenden Kfz. Die Erhöhung der Kfz-Jahressteuer des Landes, die Erhöhung der Landesumschreibungssteuer gestaffelt nach Motorleistung und höhere Treibstoffpreise **können die Fahrzeughaltungskosten erhöhen.**

8. Neue Straßen-Infrastruktur vermeiden, Kosten sparen

Der LPNM bringt einen eigenen Abschnitt zu den „Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit und Anpassung des Straßennetzes“ (LPNM, S. 176).¹³ Es werden Straßenbauvorhaben bis 2026 (schon im Bau oder Projektierung) und das Projektszenario bis 2035 vorgestellt (LPNM, S. 186-188). Dabei sind neben den Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten auch **neue Straßenbauvorhaben** vorgesehen. Diese müssen laut Plan sechs Kriterien erfüllen, um mit den allgemeinen Zielen des LPNM vereinbar zu sein (S. 178).

Die für die Straßenbaumaßnahmen vorgesehenen Mittel verteilen sich zu 17 % auf den Neubau, 29 % auf die Wartung der Straßen, 54 % auf die Anpassung und Sicherheit. Auch infolge der Folgen des Klimawandels wie z.B. großflächige Schäden am Wald in Hanglagen werden aufwändige Sicherungsmaßnahmen für bestehende Straßen erforderlich sein. Andererseits binden auch die Wartung und Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes vor allem bei Brücken und Tunnels immer mehr Finanzmittel des Landes. Umso mehr sollten Straßenneubauten vermieden werden. Dies sollte aber auch für überdimensionierte Kreisverkehre, Ausfahrten und Umfahrungen gelten. Straßeninfrastrukturen sind irreversibel. Der weitere Ausbau von Straßen und Autobahnen wie z.B. die dritte „dynamische“ Fahrspur auf der A22 zwischen Bozen Süd und Verona Nord ist in diesem Sinn kontraproduktiv.

Einen Impuls für neue Straßenausbauvorhaben bilden die Olympischen Winterspiele 2026, die „eine Gelegenheit sein sollten, die Produktion von grünem Wasserstoff und seine Verwendung im Verkehrsbereich ... zu fördern.“ (LPNM, S. 316, 1. Fassung). Der zusätzliche Verkehrswegebefordernis in Zusammenhang mit Olympia 2026 steht jedoch in keinem Zusammenhang mit dem Brenner Green Corridor. Der mit einem einmaligen Event (Biathlon-Wettbewerbe in Antholz 2026) begründete Ausbau der Staatsstraße im Oberpustertal wird durch die Beschleunigung und vermeintliche Verflüssigung des Verkehrs neuen Verkehr

¹³ Im Entwicklungsszenario (S. 186) werden als Verkehrsprojekte 2026 benannt: „Straßenbauvorhaben, die bereits finanziert wurden und deren Fertigstellung bis 2026 geplant ist und die als solche im Referenzszenario 2026 enthalten sind“.

anziehen. Dies steht wiederum in Widerspruch zum Oberziel des Klimaplanes und des LPNM, den motorisierten Individualverkehr bis 2037 um 30 % gegenüber 2019 zu reduzieren.

Zitat LPNM S. 149 (Endfassung, Teil 2): „Das bedeutet, dass für den LPNM in Übereinstimmung mit dem Klimaplan 2040, die Errichtung von Umfahrungen für die Durchquerung von Wohngebieten, wie im Abschnitt über den Straßenverkehr näher erläutert, NICHT die vorrangige und optimale Lösung ist, sondern nur eine der Möglichkeiten, die bei Erfüllung bestimmter Bedingungen angenommen werden kann.“ Hervorhebung im LPNM, somit werden Umfahrungen in Frage gestellt.

Hierzu unsere Einschätzung und Forderungen

Zu begrüßen ist, dass keine neuen Straßen gebaut werden sollen („infrastrutturazione pesante“). Wenn die bestehenden Straßen für den motorisierten Individualverkehr eingeschränkt und damit für Busse und Radfahrer attraktiver werden, besteht mit Ausnahme einiger weniger Umfahrungen kein Bedarf an zusätzlichen Straßenbauten. „In Anbetracht der begrenzten Ressourcen sollte beispielsweise die Finanzierung paralleler Infrastrukturen auf ein- und derselben Strecke vermieden werden und zumindest eines der Szenarien könnte den Schwerpunkt auf Strategien und Maßnahmen zur Verringerung des Mobilitätsbedarfes legen, denn **die nachhaltigste Mobilität ist diejenige, die nicht benötigt wird.**“ (LPNM, S. 834). Dieser Aussage kann sich der HPV vollinhaltlich anschließen.

Wir fordern die **strenge Erfüllung dieser Kriterien**, vor allem die „Kapazität für den Kfz-Verkehr mit Nullsaldo“ (Kriterium 4) und die „Minimierung invasiver Infrastrukturen“ (Kriterium 5). Dazu gehört vor allem auch der Eingriff ins Landschaftsbild.¹⁴

Im Hinblick auf das Oberziel des Klimaplanes Südtirol 2040 der Klimaneutralität 2040 kann das Ziel der „**Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Flugzeug**“ bedenkenlos gestrichen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Claudia Plaikner

Obfrau Heimatpflegeverband Südtirol

¹⁴ Im LPNM wird darauf hingewiesen, dass die Straßenbaumaßnahmen des programmatischen Referenzszenarios im Gegensatz zu den Eisenbahnbaumaßnahmen nicht automatisch in das LPNM-Projektszenario aufgenommen werden, sondern, gleich wie andere zukünftig vorgeschlagene Maßnahmen, einer Vorprüfung unterzogen werden, um ihre Vereinbarkeit und damit ihre Zulässigkeit mit den Zielen des LPNM zu bewerten (S.45).

Kontakt:

Heimatpflegeverband Südtirol

Schlernstraße 1

39100 Bozen

info@hvp.bz.it

heimatpflegeverband@pec.brennercom.net