

- Innerhalb 2013 wird ein Konzept für die nachhaltige Verkehrsregelung in der Dolomitenregion ausgearbeitet. Das Konzept baut auf einen integrativen Ansatz auf, bei dem die tägliche Schließung der Pässe innerhalb eines bestimmten Zeitfensters einerseits und eine Entschleunigung der touristischen Nutzung andererseits im Vordergrund stehen.
- Sinkt die Preisdifferenz bei Treibstoffen zum benachbarten Ausland durchschnittlich unter 8%, so werden die Begünstigungen für Treibstoffe in Grenzgemeinden sukzessive aufgehoben.
- Die Verkehrskonzepte im Land haben auf folgenden Grundsätzen mit entsprechender Priorisierung aufzubauen: Verkehrsvermeidung; Verlagerung auf nMIV oder ÖPNV; Effizienzsteigerung.

3.5.5.2 Öffentlicher Personennahverkehr

- Das Land treibt strategische Infrastrukturprojekte zur Beschleunigung und Verdichtung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) voran und weist diesem zur Befriedigung des individuellen Mobilitätsbedarfes Priorität zu. Innerhalb 2013 wird mit dem Bau der Riggertalschleife und mit der Erschließung Bozen–Überetsch durch schienen- oder seilgebundene Systeme begonnen.
- Sonderkonzepte für seilgebundene Erschließungen in touristischen Destinationen sind voranzutreiben (Meran–Tirol–Schenna; Bozen–Jenesien).
- Fahrzeuge des ÖPNV in innerstädtischen Einsatzgebieten werden innerhalb 2025 zur Gänze auf emissionsarme Antriebssysteme (Strom, Wasserstoff, Methan) umgestellt. Auch im Überlandverkehr werden verstärkt solche Technologien eingesetzt. Dort sollte die Fahrzeugpalette innerhalb 2050 vollständig umgestellt sein.

3.5.5.3 Förderung der Elektro-Wasserstofffahrzeuge

- Innerhalb 2014 wird ein Konzept für Ladestationen für Elektroautomobile im Land erstellt. Die Kosten für das Aufladen haben sich nach der Stromverfügbarkeit zu richten (während der Nacht günstiger als am Tag).
- An strategisch wichtigen Plätzen in den Städten (Universität, Krankenhaus, Gemeindehäuser, Schulen, Landhäuser, Bahnhof, Messe usw.) und den wichtigen Tourismusdestinationen werden „Tankstellen“ für das Aufladen von Zweirad-Elektrofahrzeugen errichtet. Mit der Ausarbeitung von entsprechenden Konzepten wird innerhalb 2012 begonnen. Erreichen diese Fahrzeuge Markttauglichkeit und eine größere Verbreitung, so sind entsprechende Gebühren vorzusehen.
- Das Konzept zur e-Mobilität ist grenzüberschreitend innerhalb der Euregio Trentino-Südtirol-Tirol abzustimmen.
- In Zusammenarbeit mit dem Bundesland Tirol und dem Trentino wird im Rahmen des *Green-Corridor*-Projektes die Wasserstoffmeile entlang der Brennerachse umge-

setzt. In Südtirol wird Wasserstoff ausschließlich aus regenerativer Energie gewonnen.

3.5.5.4 Maßnahmen in der Raumordnung und Umweltvorsorge

- Die Inhalte der Bauleitplanung sind den Zielen des Klimaschutzes und der CO₂-Reduktion anzupassen. Entsprechende Vorgaben sind bereits in der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen. Die Vorgaben von Bauordnungen und Bebauungsplänen werden deshalb innerhalb 2012 gemäß nachfolgenden Grundsätzen überarbeitet und neu definiert:

Grundlegende Planungsansätze:

In der Siedlungsplanung sind die verschiedenen Aspekte zu optimieren und besser im Hinblick auf die Energieeffizienz abzustimmen (Erschließung, Energieeffizienz, Ästhetik, Landschaftsbild). Die Siedlungseinheiten sind als Teil der gesamten Siedlung zu betrachten und nicht ausschließlich das Einzelobjekt. Siedlungen sind kompakt zu planen und mit möglichst kurzen Wegen und hoher Wohnqualität zu versehen. Die damit zusammenhängenden Kosteneinsparungen (günstigere Baulanderschließung) kommen sowohl Gemeinden als auch Privaten zugute.

Berücksichtigung der potenziellen zusätzlichen Belastung in der Bauleitplanung:

Der im Bauleitplan vorgesehene Verkehrsplan tätigt verstärkt Aussagen in Hinblick auf Verkehrsgestaltung und -organisation. Werden neue Wohnbau- oder Gewerbebezonen ausgewiesen bzw. neue Verkehr anziehende, bauliche Maßnahmen (Einkaufszentren, Kaufhäuser, Freizeitanlagen usw.) geplant, sind neben der Planung von Zufahrten und Parkplätzen auch durchdachte, umweltschonende, den Verkehr reduzierende Konzepte vorzulegen.

Erhöhung der Kompaktheit von Gebäuden:

Bei kompakten Gebäuden sinken sowohl die Energiekosten als auch die Baukosten im Ausmaß von 5 bis 10% (Goretzki 2007). Dadurch wird ein finanzieller und bautechnischer Spielraum für weitere Energiesparmaßnahmen geschaffen. Großvolumige und kompakte Gebäude haben ein niederes Außenfläche-Volumen-Verhältnis und erreichen damit einen niedrigeren Heizwärmebedarf. Gleichzeitig stellen sie auch geringere Anforderungen an den baulichen Wärmeschutz.

Die Kompaktheit von Gebäuden lässt sich indirekt auch über die Spannweite des zulässigen Energiebedarfs von Gebäuden in einer bestimmten Klimazone beeinflussen. Dies birgt den Vorteil, dass den Architekten ausreichende Freiräume für die Gestaltung bleiben.

Berücksichtigung von energetischen Grundsätzen bei der Anordnung und Orientierung von Objekten in der Bebauungsplanung:

Die Bebauungspläne ordnen Gebäude und richten diese in einer Weise aus, dass eine optimale Nutzung der Son-