

NUMMER 2/2023 – 40. JAHRGANG

naturschutz blatt

Mitteilungen zum Natur- und
Umweltschutz in Südtirol



dachverband
für natur- und
umweltschutz
in südtirol ^{EO}

Wie geht's
voran?

Die Mobilität
morgen.
Das Chaos
heute.

Die Grenzen des Wachstums. Der Verkehr

Verkehr ist realisierte Mobilität, sagt die Wissenschaft. Auf welche Art und Weise diese Realisierung erfolgt, ist jedoch entscheidend für den betroffenen Lebensraum. Den Rahmen hierfür gibt die **Verkehrspolitik** vor.

LOREM IPSUM EST NAM EDIP
LAE BONA SPECTAVIT. VOLOR RE
CONFERENTUM QUAE TENDIT FAC
INTEGRIT DIGNITAS ULTERIORIBUS



FOTO: OTHMAR SEEHAUSER

WARUM GERADE DIESES THEMA?
PERCHÉ QUESTO TEMA?



EINE ANDERE MOBILITÄT

Der Verkehr ist Südtirols Klimakiller Nummer eins. Die Landesregierung hat nun einen neuen Mobilitätsplan vorgelegt und verspricht bessere Erreichbarkeit, Elektrifizierung des Fuhrparks und mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Kommt die nachhaltige Mobilität damit wirklich auf Schiene?

Wir haben bei Expert*innen und Aktivist*innen nachgefragt: Wann kehrt Ruhe auf den Passstraßen ein? Wie steht es um den Ausbau der Bahn? Und was kann man gegen die Transitlawine tun, die Südtirol überrollt?

UNA MOBILITÀ DIVERSA

In Alto Adige il traffico è il killer climatico numero uno. La Giunta provinciale ha ora presentato un nuovo piano di mobilità che promette una migliore accessibilità, l'elettificazione del parco veicoli e una maggiore sicurezza del traffico stradale. Ma queste misure metteranno davvero in moto una mobilità sostenibile?

Abbiamo chiesto a esperti e attivisti: Quando tornerà la pace sui passi? Che ne sarà dell'ampliamento della ferrovia? E infine: L'autostrada del Brennero sarà travolta dal traffico o ci sarà un sistema di slot a fare la differenza?

NICHTS GEHT MEHR

Trotz aller Absichtserklärungen steigt der Transitverkehr auf der Brennerroute weiter – jener von Autos sogar noch stärker als jener der Lkws. Lösungen sind daher dringend gefordert, wobei das rechtliche Netz bereits existiert: in Form von Green Deal und Alpenkonvention, die – endlich! – umgesetzt werden müssen.



Mehr als 2,5 Millionen Lkw-Fahrten wurden 2022 am Brenner registriert. Ein denkwürdiger Rekord, der wohl in naher Zukunft erneut übertroffen werden dürfte, da im ersten Halbjahr 2023 erneute Steigerungen der Fahrzeugzahlen gegenüber 2022 verzeichnet wurden.

Trotz jahrzehntelanger politischer Absichtserklärungen, Bekenntnissen und Fototerminen zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene wurden auf der „rollenden Landstraße“ 2022 über den Brenner um 22 Prozent weniger Lastkraftwagen transportiert als 2021.

Die Gründe für die nicht vorankommende Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs sind vielschichtig, aber grundsätzlich bekannt und lösbar: So ist der grenzüberschreitende Schienenverkehr nach wie vor nicht flexibel genug, weil die Technik nicht kompatibel ist und es bei den ehemals staatlichen Bahngesellschaften an

Kooperationswillen mangelt. Verladeterminals insbesondere in den fernab der Alpen liegenden Anfangs- und Endpunkten der Fahrten fehlen. Und dann wäre da noch die finanzielle Schiefelage: Hohe Trassengebühren für die Schiennutzung stehen niedrigen Löhnen, Sozialstandards und Gebühren auf der Straße gegenüber – ein für den Straßengüterverkehr nach wie vor konkurrenzloses Umfeld.

Die Folgen sind bekannt: Lärm- und Schadstoffemissionen, schier endlose Kolonnen an Lkws auf den Autobahnen nördlich und südlich des Brenners, Dauerbaustellen als Folge übermäßiger Beanspruchung der Straßeninfrastruktur etc.

VERLAGERUNG IM GREEN DEAL

Auf EU-Ebene wurde im Fahrwasser des Green Deal das erforderliche Ziel einer Verlagerung bzw. Verbesserung des Güterverkehrs grundsätzlich erkannt. Mit „Fit for 55“ ist ein Paket an neuen bzw. aktualisierten Richtlinien geschnürt worden, das neben einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auch die Dekarbonisierung der Lkw-Flotten in den kommenden Jahren vorantreiben soll.

Zudem gäbe es einen durchaus umfangreichen Katalog an spezifischen Maßnahmen für den Alpenraum, um die Situation in den vom Transit-, aber auch vom Urlaubsverkehr besonders belasteten Tälern zu verbessern. Voraussetzung ist jedoch immer eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit und politischer Willen zur Umsetzung. Immerhin, eine rechtliche Verpflichtung dazu gäbe es bereits: die Alpenkonvention.

Nach wie vor ist die Straße konkurrenzlos günstig. Das muss sich ändern.





30 JAHRE ALTE VERPFLICHTUNGEN

Anfang der 90er-Jahre verpflichteten sich die Alpenanrainerstaaten im „Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr“ zu umfangreichen verkehrspolitischen Weichenstellungen. Die Zielsetzung im ersten Artikel des Protokolls gilt auch 2023 unverändert: „Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene (...)“

Es braucht somit keine weiteren Memoranden, Arbeitsgruppen und Plattformen, sondern vielmehr gemeinsamen, grenzüberschreitenden Umsetzungswillen. Denn neben der bekannten Transitproblematik im Güterverkehr wächst die Zahl der Pkws mit deutlich größeren Steigerungsraten. Und für diese Fahrzeuggruppe werden weder der Brenner-Basistunnel noch die vielgepriesene Einführung eines Slot-Systems Lösungen sein.

LEBENSRAUM SCHÜTZEN

Die Belastungen im Bereich des Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist. Dieses Ziel schreibt schon das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention fest.



STEPHAN TISCHLER

ist studierter Raumplaner, promovierter Bauingenieur und arbeitet als Verkehrswissenschaftler an der Universität Innsbruck. Seit 2020 ist er Vorsitzender von CIPRA Österreich.



HARTMANN REICHALTER ...

... ist Anwalt, war jahrelang politisch in seiner Heimatgemeinde tätig und ist seit 2019 Präsident der Brennerautobahn AG.

Herr Reichhalter, was bedeutet die Sanierung der Luegbrücke für den Verkehr?

In Nordtirol hat man die Sanierung mit Einwänden und Rekursen blockiert, weil man auf eine Tunnellösung drängt. Diese Verschleppung führt nun zu potenziellen Verkehrsbehinderungen. Unwahrscheinlich ist eine vollständige Sperrung der Brücke. Möglich ist, dass ab 2025 die Reduzierung der Autobahn auf eine Spur erfolgen könnte. Selbst das ist aber noch nicht fix. Die Prognosen der Verkehrsströme – je nach Szenario – auf dem ordentlichen Straßennetz werden derzeit zusammen mit Nordtirol ausgearbeitet.

Also kein Chaos trotz der Sanierung?

Eigentlich ist es keine Sanierung im engeren Sinn, weil nach meinem Wissensstand eine parallel verlaufende neue Brücke errichtet wird. Der Bau dieser neuen Brücke behindert für sich betrachtet den Verkehr nicht.

Stehen auf Südtiroler Seite ähnliche Bauarbeiten bevor?

Auf Südtiroler Seite stehen keine ähnlich einschneidenden Bauarbeiten an, weder was den Bau von neuen Brücken oder ähnlichen Tragstrukturen der Autobahn noch was die Gefahr einer Behinderung des Verkehrs anbelangt.

Landesplan für nachhaltige Mobilität

Der **Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035**, kurz LPNM, soll den Weg hin zur Nachhaltigkeit weisen. In der aktuellen Version wird er seinen gesetzten Zielen aber nicht gerecht.

Der LPNM verfolgt acht thematische Ziele, darunter die Stärkung der öffentlichen Mobilität, die etwa durch einen starken Ausbau des Schienennetzes verfolgt werden soll. Zugleich soll der Busverkehr durch die Einrichtung von Schnellbuslinien gestärkt werden. Der LPNM sieht auch die Errichtung von vier neuen Seilbahnen zur Unterstützung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor und durch die Errichtung neuer Fahrradinfrastrukturen soll die Kombination Fahrrad-ÖPNV gestärkt werden.

Der Umstieg auf öffentliche Transport- und Verkehrsmittel bildet den ersten Schritt zur Reduktion der Klimagasemissionen. Einen zweiten Schritt stellt die Umstellung von fossilen Energieträgern auf Wasserstoff oder Strom dar. So sollen bis 2035 alle ÖPNV-Fahrzeuge dekarbonisiert werden. Für die Umstellung des Individualverkehrs ist ein Ausbau der Ladestrukturen und die Schaffung indirekter Anreize angedacht.

WIE SCHAUT'S MIT NEUEN STRASSEN AUS?

Der LPNM sieht auch den Ausbau des bestehenden Straßennetzes vor. Um neue Projekte nachhaltiger zu machen, führt der Plan einen Maßnahmenkatalog für die Zulässigkeit neuer Projekte ein. Für die Autobahn sind die Einführung eines SLOT-Systems und eine dynamische dritte Fahrspur angedacht.

Auch wenn die Maßnahmen laut LPNM zu einer Reduktion der vom Verkehr verursachten CO₂-Emissionen um gut 27 Prozent führen sollen, sieht der Dachverband für Umwelt- und Naturschutz deutlichen Nachbesserungsbedarf. Der wichtigste Kritikpunkt ist, dass die kontinuierliche Steigerung der Verkehrsströme als gegeben angenommen wird. „Die Verkehrsreduktion stellt die wesentliche Säule der nachhaltigen Mobilität dar“, sagt dazu Präsident Josef Oberhofer. Auch mit Blick auf die Ziele des Klimaplans

2040 sind die angeführten Maßnahmen nicht ausreichend und müssen daher ergänzt und ausgebaut werden.

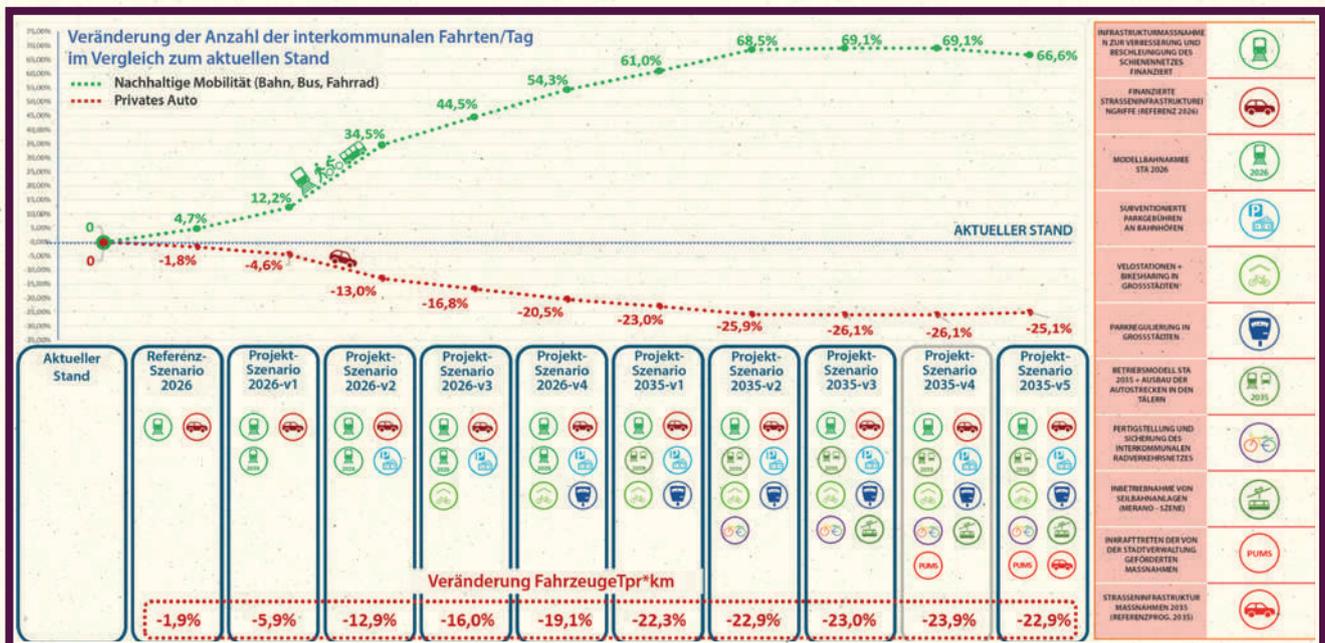
Die am 15. September abgegebene Stellungnahme kann hier abgerufen werden: <https://bit.ly/dachverband-LPNM-2035>



ROLAND PLANK

ist studierter Mikrobiologe, Umwelt- und Energieberater, Gründungsmitglied des Klima Club Südtirol und seit 11. September 2023 Mitarbeiter des Dachverbandes.

AUTO ODER ÖFFIS: Im Landesplan für nachhaltige Mobilität wird auch prognostiziert, wie sich der interkommunale Verkehr in Abhängigkeit der einzelnen Szenarien verändern wird.



QUELLE: AUTONOME PROVINZ BOZEN, ABTEILUNG MOBILITÄT (2023): LANDESPLAN FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT 2035, SEITE 198



FREIE FAHRT FÜR OLYMPIA: In Innichen soll eine talsperrende, 100 Meter lange Brücke entstehen, in Olang ein Megabauwerk anstatt eines einfachen Kreisverkehrs.



**BAHN
STATT AUTOWAHN**

Für eine effizientere Bahninfrastruktur braucht es einen teilweise zweigleisigen Ausbau der Pustertaler Linie, um weitere Kreuzungsbereiche zu schaffen. Dieser Ausbau würde etwa ein Drittel der 72 Kilometer langen Linie betreffen.

Dieses große und aufwändige Vorhaben muss baldmöglichst konkretisiert und umgesetzt werden. Die Voraussetzung dafür bildet die wichtige Riggertalschleife, an der die Bauarbeiten bald beginnen sollten. Auch diese wird mit Olympiegeldern mitfinanziert.

Großspuriges Pustertal

Olympia macht's möglich! Innichen bekommt eine riesige Brücke, Toblach eine halbe Umfahrung, Olang einen doppelstöckigen Kreisverkehr, Percha einen Teil des Tunnels.

All diese Straßen und noch weitere werden mit Olympiegeldern gebaut. Dabei wehren wir uns seit den 1980er-Jahren gegen großspurige Straßenausbauten im Pustertal und warnen, dass schnellere Straßen mehr Verkehr verursachen und uns die Lebensqualität rauben. Doch manche fortschrittsgläubigen Wirtschaftler behaupten, dass das Tal nicht erreichbar sei und ohne Ausbau sterben würde. Dabei gibt es hier eine Top-Industrie, die weltweit ausliefert. Auch finden jährlich drei Millionen Gäste den Weg ins Pustertal – trotz angeblich so schlecher Straßen.

FREIE FAHRT FÜR AUTOS? NEIN!

Wenn der Verkehr zur Plage wird, dann begegnet man dieser meist mit einem Straßenausbau, obwohl er das genaue Gegenteil mit noch mehr Verkehr bewirkt. Deshalb braucht es Verkehrsbeschränkungen, so wie es in den

Städten inzwischen ganz normal ist. Dort sperrt man Straßen oder nimmt ihnen Fahrspuren weg, gibt sie den Radfahrern und Fußgängern und steigert dadurch die Sicherheit und das allgemeine Wohlbefinden. Genau aus diesem Grund beginnt man großflächig Tempo 30 anzuordnen.

Solche Einschränkungen werden inzwischen allgemein akzeptiert. Auch für Überlandstraßen sollte ähnliches gelten, denn eines ist klar: Speziell Staus und verstopfte Straßen bewirken ein Nachdenken und damit den Umstieg auf Rad und Bahn, um schneller, billiger und direkter ans Ziel zu kommen.

WIDERSTAND NOTWENDIG

Unsere Initiativen und der Widerstand vieler Bürger*innen haben inzwischen bewirkt, dass das geplante enorme Bauwerk für die Einfahrt nach Antholz zurückgenommen wurde

und ein einfacher Kreisverkehr entsteht. Es ist ein wichtiger Fortschritt, doch leider wird für Olang nun ein landschaftszerstörender zweistöckiger Kreisverkehr geplant, obwohl die Planer selbst noch vor einem halben Jahr einen einfachen Kreisverkehr vorschlugen. Wer soll das noch verstehen?

Es braucht ein Umdenken: Gerade weil sich das Pustertal gerne das „Grüne Tal“ nennt, sollte es daraus ein echtes Markenzeichen machen und nicht auf weitere Straßenausbauten setzen, sondern auf „Green Mobility“.



**ALBERT
WILLEIT**

Freiberuflicher Gestalter und Bezirksobmann des Heimatpflegeverbands Südtirol



KONKURRENZ ZUR BAHN: Ist die Vinschger Bahn einmal ausgebaut, kann sie 50 Prozent der übergemeindlichen Mobilität übernehmen. Ein weiterer Ausbau der Straße als Konkurrenz zur Bahn wird damit sinnlos.

Der Vinschgau als Modellregion

Kein anderes Tal hat so gute Voraussetzungen, **zeitnah die Klimaziele zu erreichen**, wie der Vinschgau. Auch in der Mobilität.

Bis 2030, in gut sieben Jahren also, müssen wir die CO₂-Emissionen mindestens halbieren, wenn wir die vereinbarten Klimaziele erreichen wollen. Das heißt, dass auch im Verkehrsbereich ein radikales Umdenken notwendig ist. Schließlich hat der Verkehr weltweit einen Anteil von rund 25 Prozent an den gesamten Treibhausgasen, in Südtirol liegt dieser sogar bei 44 Prozent.

Kein weiterer Ausbau: Die Straße ist nicht die Zukunft.



Schaut man genauer hin, so hat kein Tal in Südtirol bessere Voraussetzungen als der Vinschgau, die ehrgeizigen Klimaziele in der Mobilität zu erreichen. Wie bekannt, wurde die Vinschger Bahn nach 15 Jahren Stillstand 2005 wieder in Betrieb genommen und war ein sofortiger Erfolg: Die Fahrgastzahlen stiegen von Jahr zu Jahr und erreichten bald die Kapazitätsgrenzen der neuen Bahn. Wenn man in der Planung mit 1,5 Millionen Fahrgästen pro Jahr rechnete, so waren es bereits 2010 über zwei Millionen. Von der Vinschger Bahn ging damit eine klare Botschaft aus: Ein gutes Angebot wird gerne angenommen.

50 PROZENT AUF DIE BAHN

Dank ihres Erfolgs wird die Bahn nun elektrifiziert und potenziert. Nach Fertigstellung der Arbeiten wird ein sechsteiliger Zug im 30-Minuten-Takt talauf- und talabwärts fahren. Die Beförderungskapazität wird gegenüber heute verdreifacht, wir sprechen also von fünf bis sieben Millionen Fahrgästen im Jahr. Dadurch kann theoretisch 50 Prozent der übergemeindlichen Mobilität im Vinschgau von der Bahn übernommen werden.

Damit so viele Menschen die Bahn aber auch tatsächlich nutzen, müssen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dazu gehören effiziente Zubringerdienste aus den Seitentälern und den umliegenden Wohnorten, Park&Ride-Angebote an den Bahnhöfen sowie sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und ein dichtes Angebot an Carsharing.

Genauso wichtig ist, dass die Konkurrenzinfrastruktur zur Bahn, die Straße, nicht weiter ausgebaut wird. Der Wettkampf Straße vs. Bahn hat keinen Sinn. Es ist Zeit, dass wir uns klar positionieren: Bahn ist schöner, bequemer, ökologischer und billiger. Solange wir den Klimaschutz nicht im Griff haben, sollten wir auf den weiteren Straßenbau verzichten.



HELMUTH MORODER

Ingenieur, seit 25 Jahren im Mobilitätsbereich tätig. Projektleiter bei der Wiederinbetriebsetzung der Vinschger Bahn.

Ausbau, jetzt!

Zwischen Bozen und Meran muss der Zug zur attraktiven **Alternative zur MeBo** werden. Dafür muss die Strecke zweispurig ausgebaut und begradigt werden. Jetzt.



EINE SPUR, EIN PROBLEM: Damit der Zug zwischen Bozen und Meran schneller und öfter fahren kann, muss die Strecke zweispurig werden.

Damit Südtirol bis 2040 klimaneutral werden kann, ist ein massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig. Ein wichtiger Hebel dafür ist die Verbindung der beiden größten Ballungszentren und damit die Zugfahrt zwischen Bozen und Meran, die heute rund 45 Minuten dauert und in 20 Prozent der Fälle unpünktlich ist. Letzteres Problem wäre durch den zweispurigen Ausbau der Bahnstrecke zu lösen, ersteres durch ihre Begradigung, also die Beseitigung der bestehenden Kurven.

Beide Eingriffe hätten zur Folge, dass die Fahrzeit für die Direktzüge pro Stunde auf 26 Minuten gedrückt werden könnte. Solche Schnellzüge mit Halt in Meran, Untermais, Bozen Industriezone und Bozen würden nicht nur die MeBo, die mit 40.000 Autos täglich meistbefahrene Straße Südtirols, entlasten, sondern auch den unteren Vinschgau, Ulten und Passeier besser an die Landeshauptstadt anbinden. Die Schnellzüge würden so zur optimalen Lösung für Pendler*innen, während zweimal stündlich fahrende Regionalzüge auch für kurze Strecken im Burggrafenamt attraktiv wären.

Ein zweispuriger Ausbau, die Begradigung, eine Haltestelle für das Gewerbegebiet Lana und – als Zwischenlösung – der Bau neuer Kreuzungsbereiche dürfen deshalb nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden. Zudem gilt es, der Etsch – vor allem im Hochwasserfall – mehr Platz einzuräumen. All dies, um letztendlich ein dichtes Zugangebot und ideale Anschlussbedingungen bieten zu können, die für das Erreichen der Klimaziele zentral sind.

Das Potential der Bahn muss ausgeschöpft werden.



GESCHICKTER AUSBAU

Mit der Riggertalschleife geht das wichtigste Projekt für die Pustertaler Bahn derzeit in Bau.

Ist die Schleife einmal fertig, entfallen Umweg, Richtungswechsel und das Umsteigen in Franzensfeste. Damit wird die Bahn auch für Fahrten nach Brixen und Bozen attraktiv, wodurch die Fahrgastzahlen vor allem im unteren Pustertal stark steigen werden.

Nur ist die eingleisige Linie schon heute an ihrer Leistungsgrenze, mehr als ein Halbstundentakt ist nicht möglich. Allerdings ließen sich mit einigen geschickt platzierten zweispurigen Abschnitten neben Regional- auch Schnellzüge führen, die etwa Bruneck-Bozen in einer Stunde oder Bruneck-Meran in eineinhalb statt der heutigen 2 ¼ Stunden schaffen würden.

Zudem wären solche Schnellzugstrassen auch für künftige überregionale Verbindungen interessant, z. B. von Graz über die neue Koralmbahn Richtung Innsbruck oder Bozen. Damit wird die Bahn nicht nur für kurze Fahrten innerhalb des Pustertals, sondern auch auf mittleren und größeren Distanzen zur vollwertigen Alternative. Je früher, desto besser.

CHRISTINE BAUMGARTNER

Car is over

Auf den **Dolomitenpässen** soll künftig **Stille** regieren. Das bedeutet: Die Zeit des Verkehrs ist vorbei.

Das Projekt „Car is over“ will einen ersten kleinen Schritt in eine Zukunft setzen, in der in den Dolomiten wieder Ruhe herrscht. So haben wir den Vorschlag einer Verkehrsregelung auf dem Pordoi-, dem Sella- und Grödner Joch sowie auf dem Campolongo-Pass ausgearbeitet, dessen Herzstück – vorerst – eine täglich zweistündige Sperrung der Straßen für den motorisierten Verkehr ist.

Eine Sperrung im Sommer von 10 bis 12 Uhr mag sich nach wenig anhören, hat aber lehrreiche Symbolkraft und soll Schritt für Schritt ausgebaut werden – zeitlich und geografisch. Nur so kann man den Problemen des maßlosen Autoverkehrs auf den Dolomitenpässen entgegenwirken: Lärmbelästigung, Luftverschmutzung, rücksichtsloses Verhalten und touristisch unerwünschte Entwicklungen.



Schließlich sind gerade „Slow Tourism“, Wander- und Fahrradtourismus Trends, die immer stärker wachsen. Eine sommerliche Sellaronda mit alternativen Mobilitätsformen würde die Besucherinnen und Besucher zudem auf Gegenden verteilen, die nicht unmittelbar an den Pässen liegen.

Noch legt die Henne ab und zu ein goldenes Ei, doch morgen tut sie das nicht mehr. Deshalb gilt es, gemeinsam darüber nachzudenken, wie das Naturerbe der Dolomiten geschützt werden kann. Zum Wohle sämtlicher Beteiligten.

/MICHIL COSTA



Slots
statt
Wild-
wuchs

Slots als Übergangslösung

Bis die **Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene** vollends greift, könnte ein Slot-System Entlastung bringen.

SO GEHT'S NICHT WEITER: Die Brennerroute erstickt im Transit, ein Slot-System könnte zumindest vorübergehend Abhilfe schaffen.

Nur ein Gesetz zur Verlagerung der Güter auf die Schiene und eine entsprechend funktionierende Bahn können das Transitproblem effektiv lösen. Weil beides aber auf sich warten lässt, wäre ein Slot-System eine effiziente Übergangslösung. Den rechtlichen Freiraum für ein solches Reservierungssystem für Lkw-Fahrten gibt es bereits, den politischen Willen der Länder Süd-, Nordtirol und Bayern auch. Was derzeit fehlt, ist eine Einigung der drei beteiligten Staaten, die schnellstmöglich getroffen werden müsste. Nur: Gerade aus Italien kommt scharfer Gegenwind, eine Einigung scheint derzeit in weiter Ferne.

Durch das Slot-System könnte der Transit unter folgenden Voraussetzungen vorläufig geregelt werden: 1. Die maximale Menge an Slots richtet sich nicht daran, wie viel die Autobahn aushält, sondern was den Menschen an der Transitroute und der Natur zuzumuten ist. 2. Am Wochenende und nachts sind Slots gar nicht erst buchbar, womit auch der Streit ums Nachtfahrverbot hinfällig würde. 3. Die Plattform zur Buchung von Durchfahrtsrechten ist an die Bahn gekoppelt, je mehr Platz auf dem Zug, desto teurer wird die Autobahn.

Der Lkw-Transport verursacht pro Tonnenkilometer rund 15-mal so viele Treibhausgase wie der Transport mit der Bahn. Durch ein Slot-System könnte der Transitverkehr reduziert und somit dem Klimawandel entgegengewirkt werden.

/ELISABETH LADINSER