

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.

Unsere Erfolge

Von einem „Sieg der Ökolobby“ war die Rede, als der Almweg auf die Lahner Alm in Prettau abgelehnt wurde. Wir nehmen's mal als Kompliment und listen ein paar weitere (kleine) Siege auf.



Schotter: Augen auf Amtstafel!

Warum wir die Neuregelung des Schotterabbaus in Südtirol unter die Erfolge reihen, ist eine berechtigte Frage, aber eine positive Neuerung gibt es: Künftig müssen neue Schotterabbau-Projekte an der Amtstafel der Gemeinde angeschlagen werden. Entscheidungen im stillen Kämmerlein gibt es also keine mehr, solange wir alle die Amtstafeln unserer Gemeinden im Auge behalten.



NICHT OHNE VERÖFFENTLICHUNG: SCHOTTERABBAU WIRD TRANSPARENTER



Zusammenarbeit mit großem Bruder

Seit 50 Jahren ist der Umweltdachverband die Stimme von Natur und Umwelt in Österreich. Er ist damit so etwas wie der große Bruder des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz in Südtirol. Kein Wunder also, dass die Zusammenarbeit eine enge ist. So hat man kürzlich gemeinsam eine Verlagerung des Alpentransitverkehrs auf die Schiene und eine Ökologisierung des Güterverkehrs gefordert.

Lahner Alm: Zufahrtsstraße abgelehnt

Die Landesregierung hat das Projekt einer Zufahrtsstraße zur unerschlossenen (und daher ökologisch intakten) Lahner Alm in Prettau abgelehnt. Den Sieg einer „Ökolobby“ zuzuschreiben, wie das die Befürworter gemacht haben, wäre allerdings übertrieben. Schließlich hat sich die Landesregierung nur an die ablehnenden Gutachten aller maßgeblichen Ämter und Institutionen gehalten. Endlich!



Grüne Flagge für Baumgart

Das vom Dachverband mitgetragene Projekt „Baumgart“ ist von Legambiente mit der grünen Flagge ausgezeichnet worden, mit der Initiativen von hoher ökologischer, landwirtschaftlicher und kultureller Qualität gewürdigt werden. „Baumgart“ macht die Kulturform der Streuobstwiesen wieder bekannt, kürt jährlich die schönsten Streuobstwiesen und berät Gemeinden sowie Private.



Der Dachverband wächst

Damit der Dachverband als größte Umweltorganisation im Land die Umsetzung des Klimaplanes begleiten (und hoffentlich beeinflussen) kann, ist die Geschäftsstelle personell aufgestockt worden. Die Stelle wird mit öffentlichen Beiträgen und privaten Spenden finanziert, ist allerdings vorerst auf zwei Jahre begrenzt. Damit aber aus dem Provisorium ein Fixum wird, unsere Bitte: weiterspenden! Vielen Dank!

Editorial

Liebe Leser*innen!

Über die Politik hat der Soziologe Max Weber gesagt, sie sei ein langsames Bohren harter Bretter. Wenn das so ist, dann ist die Umweltschutzarbeit ein Bohren von Brettern, die nicht nur hart sind, sondern auch noch dick, astig und mitunter von alten Nägeln durchsetzt – kurz also: alles andere als einfach und doch notwendiger denn je.

Es ist keine leichte Aufgabe, doch die Notwendigkeit einerseits und die Schwierigkeit andererseits machen den Einsatz für die Umwelt für mich zu einer sinnerfüllenden Aufgabe. Ich weiß schließlich, dass wir auf der richtigen Seite der Geschichte stehen. Zudem können wir – auch das sei einmal ganz deutlich gesagt – immer häufiger Erfolge einfahren, weil wir stetig dazulernen, weil wir mehr werden und immer breitere Gesellschaftsschichten erfassen.

So manch einer wirft uns vor, Verhinderer zu sein. Das kann ich unterschreiben: Wir verhindern Verschandelung, Verbauung, Zerstörung, wir verhindern, dass mit Ressourcen unserer Kinder umgegangen wird, als seien sie endlos vorhanden. Also: Ein Neinsager, ein Verhinderer zu sein, ist erfüllend. Und dass wir es gemeinsam sein dürfen und es immer mehr sind, die mit uns harte Bretter bohren wollen, macht zudem Freude. Auch das sei einmal gesagt.

HERZLICH, IHR
JOSEF OBERHOFER

Care lettrici e cari lettori!

Il sociologo Max Weber descriveva la politica come "un lento trapanare tavole dure". Se è davvero così, allora l'impegno per la causa ambientale è un trapanare tavole che non sono solo dure, ma anche spesse, nodose e talvolta piene di vecchi chiodi: insomma, un lavoro tutt'altro che facile, ma più che mai necessario.

Questo non è un compito semplice, ma tanto la necessità quanto la difficoltà che lo accompagnano lo rendono una missione capace di darmi un senso profondo. Del resto, so che siamo dalla parte giusta della storia. Inoltre – e vorrei che questo fosse detto chiaramente, una volta per tutte – siamo in grado di ottenere sempre più successi perché continuiamo a imparare, perché diventiamo sempre di più e perché ci rivolgiamo a settori sempre più ampi della società.

Alcuni ci accusano di essere ostruzionisti. Posso essere d'accordo: noi impediamo la deturpazione, la cementificazione e la distruzione, e lottiamo affinché le risorse dei nostri figli non siano trattate come se fossero disponibili all'infinito. Ecco perché essere degli oppositori, degli ostruzionisti, è appagante. E il fatto che possiamo esserlo insieme e che sempre più persone vogliono trapanare con noi tavole dure, anche questo ci dà gioia. Diciamo anche questo, una volta per tutte.

CORDIALMENTE,
JOSEF OBERHOFER



KURZ UND GUT:

Gut ist, dass der Klimaschutz zum Thema im Landtagswahlkampf geworden ist und sich (fast) alle Listen positionieren mussten. Weniger gut wäre, wenn das Interesse an diesem Zukunftsthema Nummer eins kurz wäre.

AUTONOME PROVINZ
BOZEN - SÜDTIROL

Abteilung Natur, Landschaft
und Raumentwicklung



PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO - ALTO ADIGE

Ripartizione Natura, paesaggio
e sviluppo del territorio

Wir danken der Autonomen Provinz Bozen, Abteilung 28. Natur, Landschaft und Raumentwicklung für die freundliche Unterstützung! www.provinz.bz.it/natur-raum

JETZT BEITRETEN –
ADERIRE ADESSO!

Gemeinsam für
unsere Umwelt:
Vorteile genießen, dabei
Natur und Klima schützen!



[www.umwelt.bz.it/
unterstuetzung.html](http://www.umwelt.bz.it/unterstuetzung.html)

ONLINE ZU LESEN –
DA LEGGERE ONLINE!

Die Verbandsbroschüre
Naturschutzblatt
jederzeit einsehbar!

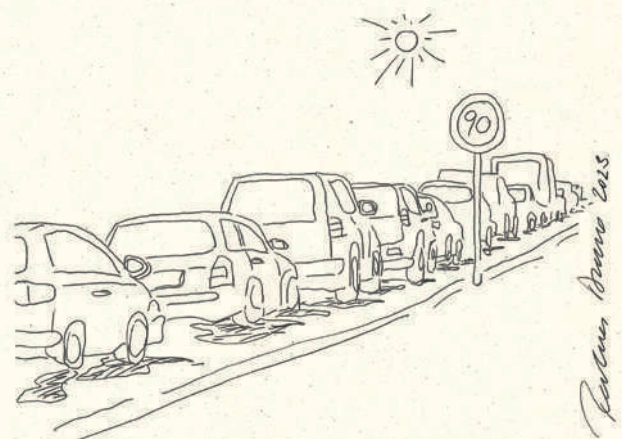


[www.umwelt.bz.it/
publikationen/
naturschutzblatt.html](http://www.umwelt.bz.it/publikationen/naturschutzblatt.html)

Cartoon

VON BRUNO RUBNER

Best
of
Bruno!



Klimakleber

Kreativ gegen Plastik

Wir haben ein einfaches
Rezept gegen Plastikmüll
und Einwegflaschen:
junge Kreativität.

Neuer Partner, neue Akteure, neue Inhalte: Dank einer Spende der Rotary Clubs von Brixen und Meran konnte der Dachverband für Natur- und Umweltschutz seinem Projekt Südtirol Refill Alto Adige neue Impulse verleihen – junge Impulse. Schließlich hatten die beiden Rotary Clubs ihre Spende an eine Bedingung geknüpft: „Wir wollen junge Menschen in ihrem Engagement für Umwelt- und Klimaschutz unterstützen und auch Schulen einbinden“, so Stefano Battisti von Rotary Meran.

Dem Dachverband war diese Vorgabe nur recht: „Junge Menschen haben einen anderen Blick auf Themen, deshalb versuchen wir in unserer Arbeit auch stets, sie einzubinden, auf ihre Energie zurückzugreifen und von ihren kreativen Ansätzen zu profitieren“, so Josef Oberhofer, Präsident des Dachverbandes.

KURZFILMPROJEKT MIT SCHULKLASSEN

Das war beim neuesten Refill-Beitrag nicht anders. So haben zwei Meraner Schulklassen – eine im deutschen Pädagogischen Gymnasium, eine zweite in der italienischen Ghandi-Oberschule – Kurzfilme für das Projekt produziert. „Wir wollten dabei nicht mit einem fertigen Konzept in die Klassen kommen“, erklärt Majda Brecejl von KIWITREE Films, die das Videoprojekt mit ihrem Kollegen Moritz Holzinger vorangetrieben hat. Vielmehr sollten sich die Schüler*innen mit Refill und der Problematik des Plastikmülls auseinandersetzen und selbst kreativ werden.

„Die Schüler*innen haben alle Informationen zu Plastikmüll und dessen Folgen für Umwelt, Ökosysteme und Gesundheit selbst recherchiert und Ideen entwickelt, wie die Inhalte in einem Video verarbeitet werden können“, so Brecejl. Zugleich haben die jungen Kreativen auch für die notwendigen Aufnahmen gesorgt, um ihre Botschaften zu verpacken. „Beide Klassen waren sehr moti-



Mit der Kamera gegen Plastik: Meraner Schülerinnen und Schüler haben Videos für Refill produziert.



NACHFÜLLEN STATT WEGWERFEN

Südtirol Refill Alto Adige ist der Beitrag des Dachverbandes zur Vermeidung von Plastikmüll. Auf der Plattform www.refill.bz.it sind fast 1800 öffentlich zugängliche Trinkwasserstellen verzeichnet, an denen die eigene Wasserflasche kostenlos aufgefüllt werden kann. Und der kürzeste Weg dorthin.

viert und haben gern am Projekt mitgearbeitet“, freut sich Brecejl.

Ähnlich positiv fällt auch das Fazit zum Refill-Videoprojekt beim Dachverbands-Präsidenten aus: „Die Videos sind ideal, um Aufmerksamkeit für Refill zu wecken“, erklärt Josef Oberhofer. „Wir hoffen daher, dass das Beispiel der beiden Rotary Clubs Schule macht – im wahrsten Sinne des Wortes.“

Alle Refill-Schülervideos gibt's auf dem YouTube-Kanal des Dachverbandes. <https://bit.ly/dachverband-refill>

Visionär und Kämpfer

Florin Florineth war einer der Gründer des Dachverbandes. Im Juli ist der Vorkämpfer des Naturschutzes verstorben.

Anfang der 1980er war der Naturschutzgedanke in Südtirol ein zartes Pflänzchen und es ist wohl kein Zufall, dass es gerade ein Biologe war, der es gehegt und gepflegt hat. Professor Florin Florineth war 1982 unter den Gründern des Dachverbandes. „Für die Politik waren wir“, hat er erzählt, „zuerst nur halbe Idioten, danach Träumer, danach unbequeme Kritiker. Und schließlich wurden wir eine Gruppe von Leuten, die man zum Mitgestalten aufgerufen hat.“

Als Vordenker, als konsequenter und kohärenter Kämpfer für Umwelt, Klima und Landschaft wird uns Florin Florineth fehlen. Schließlich wäre ohne ihn, ohne seine Kompetenz, seine Hartnäckigkeit und sein Netzwerken wohl einiges unserer Landschaft ein für alle Mal unter die Räder gekommen – so manches durchaus buchstäblich. /JO



**FLORIN
FLORINETH**
* 17. November 1946
† 16. Juli 2023

Junge Lebensqualität

Was wünschen sich junge Menschen in den Alpen? (Auch) mehr **politische Bildung** und **Debattierklubs**.

Bei der 17. Ausgabe des Jugendparlaments zur Alpenkonvention (YPAC) im bayerischen Sonthofen drehte sich alles um das Thema Lebensqualität im Alpenraum: Rund 80 Schüler*innen aus Österreich, Slowenien, der Schweiz, aus Liechtenstein, Deutschland, Frankreich und Italien haben dabei Forderungen zu den Bereichen alpiner Tourismus, gesellschaftliches Zusammenleben, ökologische Herausforderungen und kulturelles Leben in den Alpen ausgearbeitet.

Im Sommer hat die Südtiroler YPAC-Delegation die gefassten Resolutionen dem Landtag vorgestellt. „Unser politisches Engagement wurde von den Abgeordneten ernst genommen“, freut sich Sophia Aspmair, YPAC-Mitglied und



ehemalige Schülerin der Fachoberschule „Marie Curie“ (FOS) in Meran. „So können wir die eine oder andere Resolution gemeinsam umsetzen.“

Der ehemalige YPAC-Präsident und FOS-Schüler Paul Schrott hebt in diesem Zusammenhang die Forderung zum Bereich gesellschaftliches Zusammenleben hervor: „Darin enthalten ist die Potenzierung der politischen Bildung in allen Schulstufen. Damit soll ein gutes gesellschaftliches Zusammenleben sowie ein respektvoller Umgang bereits von klein auf ‚trainiert‘ werden.“ Gelingen könne dies, indem Debattierklubs an Schulen eingerichtet würden und der Austausch bereits ab der Grundschule stärker gefördert werde. **/YPAC TEAM MERAN**



METALL STATT PLASTIK. Mit Refill-Flaschen bedankte sich der Dachverband bei den Schülerinnen und Schülern.

Quelle mitten in der Schule

Wie schaut der Kampf für Umwelt, Landschaft und Klima aus? Und welche Bedrohungen in Form von Verkehr, Verbauung und Überschießung gibt es? In seine Arbeit bezieht der Dachverband auch die Schulen ein, etwa die Klasse 4C des Realgymnasiums in Meran. Und weil auch das Refill-Projekt ein Thema war, gibt's nun eine Trinkwasserstelle mitten in der Schule.

Nachhaltiger Tourismus

Sie ist eine der Zukunftsfragen für Südtirol: Wie funktioniert nachhaltiger Tourismus? Antworten darauf haben Schüler*innen der Fachoberschule für Tourismus in Bozen mit Austauschschüler*innen aus Dänemark unter Führung des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz in Meran gesucht. So müsse der Anteil der Südtirol-Touristen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, massiv ausgebaut und die Aufenthaltsdauer verlängert werden. Zudem gehöre zu einem nachhaltigen Tourismus auch ein respektvoller Umgang mit der Natur und ihren Ressourcen.



Spurensuche

Come adattarsi ai cambiamenti climatici?



Finalmente un **Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici** (PNACC). Gli effetti dei cambiamenti climatici in corso lo rendono indifferibile. Occorre ora uno sforzo per la sua attuazione sul territorio.

Nell'ambito della procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica) come CIPRA Italia abbiamo fatto pervenire al Ministero dell'Ambiente osservazioni sul Piano, strumento atteso da anni ed indispensabile per poter affrontare le sfide della crisi climatica, in particolare per le zone montane dove gli effetti sono più marcati.

NUOVO PIANO, VECCHI DATI

La prima valutazione che ci siamo sentiti di dover fare è che il Piano nasce vecchio in quanto in esso non si riscontra alcun riferimento a quanto accaduto negli ultimi anni. L'utilizzo di un quadro climatico nazionale che riporta l'analisi del clima sul periodo di riferimento 1981-2010 ci pare inadatto alla luce di quanto avvenuto in termini di accelerazione dei fenomeni e la prima richiesta è di aggiornare il quadro con i dati più recenti.

Apprezzabile il tentativo di costruire un percorso partecipato con un'attenzione alla dimensione locale. Anche se il Piano è concepito come un atto di indirizzo che fornisce misure da adottare e adattare a livello regionale e locale, uno dei rischi paventati è la compresenza tra il PNACC e le sue indicazioni con Piani regionali già redatti, approvati ed esecutivi.

Il Piano individua azioni e misure applicabili a scale diverse: nazionale, regionale, locale. Queste azioni non generano impatti diretti sulle componenti ambientali, mentre alcuni impatti potrebbero verificarsi in sede di attuazione dei piani di livello locale. In tal senso potrebbe essere utile rilanciare un'esperienza come il processo della Carta di Budoia per l'adozione di strategie di adattamento climatico a livello locale.



FRANCESCO PASTORELLI

è direttore di CIPRA Italia che si occupa dello sviluppo sostenibile e della tutela del patrimonio alpino.



CHE COSA SERVE?

- Utilizzo di dati aggiornati per quanto riguarda le risorse idriche (consumi, domanda e disponibilità).
- Dare maggior importanza ai servizi ecosistemici terrestri (il PNACC li trascura rispetto quelli marini).
- L'assunzione di decisioni non più procrastinabili come il divieto di edificazione nelle aree a rischio idrogeologico e il divieto di tombamento dei corsi d'acqua.
- Rivedere la delimitazione delle zone a rischio di tutte le regioni montane, alla luce dei cambiamenti climatici recenti.
- Gestire la siccità in modo da superare definitivamente l'attuale approccio emergenziale.
 - Adottare sistemi agroalimentari meno idro-esigenti e metodi irrigui più efficienti.
- Ripristinare le falde e promuovere il riuso in ambito irriguo delle acque reflue.
- Contenere i consumi idrici per l'innervamento artificiale.
- Eliminare gli incentivi per gli impianti idroelettrici nei corsi d'acqua naturali che non rispettano il deflusso ecologico.
- Reindirizzare la governance delle foreste, la più grande infrastruttura verde del Paese.

Zurück zur Natur

Mit dem OK des Parlaments ist das **EU-Renaturierungsgesetz** auf den Weg gebracht worden. Es ist zentral für die Biodiversitätsstrategie und hat die Revitalisierung der Ökosysteme als oberstes Ziel.



MIT GUTEM BEISPIEL VORAN: Revitalisierungen entlang der Ahr schaffen neue Hot-Spots der Biodiversität.

So soll's gehen!

Mit knapper Mehrheit hat das EU-Parlament im Juli für die Vorlage des EU-Renaturierungsgesetzes gestimmt. Damit ist der Weg frei für den finalen Gesetzesentwurf, der nun ausgehandelt wird und bis Februar feststehen sollte.

Das Gesetz gilt als wegweisend, auch weil es die Revitalisierung von Europas Ökosystemen als oberstes Ziel definiert und hier dringender Handlungsbedarf besteht. So sind über 80 Prozent von Europas Lebensräumen in schlechtem Zustand. Dies hat zur Folge, dass beispielsweise jede fünfte Vogel- sowie jede dritte Bienen- und Schmetterlingsart in Europa stark rückläufig bzw. vom Aussterben bedroht sind.

Die Wiederherstellung von Feuchtgebieten, Wäldern, Graslandschaften, Flüssen und Meeresökosystemen ist schon vor diesem Hintergrund essenziell. Deshalb sieht das EU-Renaturierungsgesetz vor, dass bis 2030 mindestens 20 Prozent der Landflächen und ein ebenso großer Anteil der Meeresgebiete der EU renaturiert werden müssen. Bis 2050 sollen dann alle Gebiete, die einer Renaturierung bedürfen, in Angriff genommen werden.

WIN-WIN FÜR MENSCH UND NATUR

Entgegen der Meinung mancher Gesetzesgegner werden durch die Rückgewinnung an Biodiversität nicht nur Ökosysteme gestärkt, sondern auch kostenfreie Dienstleistungen wie natürliche Wasseraufbereitung, Bestäubung, Hochwasserschutz u.v.m. generiert, die letztlich unsere eigene Resilienz stärken. Dieser Weg zur Renaturierung wird so nicht nur die Lebensqualität der Menschen verbessern, sondern auch ein lebendiges Erbe für kommende Generationen bewahren.



BENJAMIN KOSTNER

ausgebildeter Wildtierökologe mit Schwerpunkt Ornithologie und Mensch-Umwelt-Beziehungen. Seit 2022 ist er Vorstandsmitglied der Vereinigung Südtiroler Biolog*innen.



LUIGI CASANOVA „OMBRE SULLA NEVE“ IL „LIBRO BIANCO“ DELLE OLIMPIADI INVERNALI MILANO-CORTINA 2026

Verlag Altreconomia 2022
ISBN-978-8-86516-459-4

Im Februar 2026 werden die Winterspiele in Mailand und Cortina eröffnet. Luigi Casanova, Wahl-Trentiner, Ex-Präsident von Mountain Wilderness und Vizepräsident der CIPRA, geht in seinem Buch auf die Auswirkungen dieses Megaevents ein – in einem eigenen Kapitel auch auf jene für Antholz – und hebt die Attribute der „sparsamen und nachhaltigen Spiele“ aus den Angeln.

Auch für „Mailand-Cortina 2026“ werden Milliarden locker gemacht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung gab es ebenso wenig wie echte Bürgerbeteiligung. So wird der Weg frei für neue Infrastrukturen und Sportanlagen in der Lombardei, in Venetien, im Trentino und in Südtirol. Das Buch ist eine sachkundige Analyse der Folgen des Massenwintersports und der Rolle der Winterspiele als Treiber der Wintersportindustrie.

Casanova plädiert für mehr Respekt gegenüber den Berggebieten, für mehr Mitsprache, gegen Zement, Spekulation und Verschwendung. Eine Pflichtlektüre für alle, die verstehen wollen, was für dieses Megaevent in Kauf genommen wird und ob Olympische Spiele noch zu den Alpen passen.

THOMAS BENEDIKTER

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
LES BONA SPER CLOVIT, VOLOR RE
CON EXERUM QU, QUAE TENDIT FAC
INTEGRI DUMNAS ULLE ADIPIS



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?

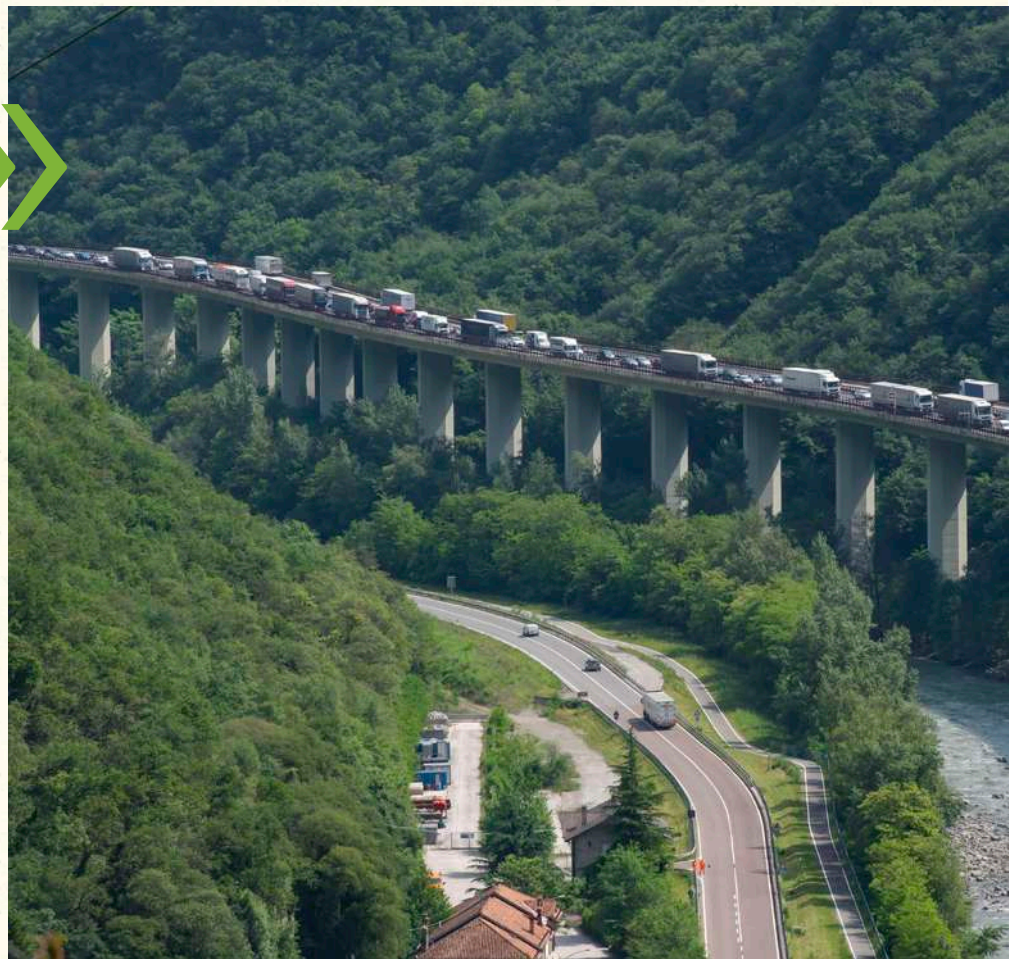
UNA MOBILITÀ DIVERSA

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 REICHHALTER ...

... 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.

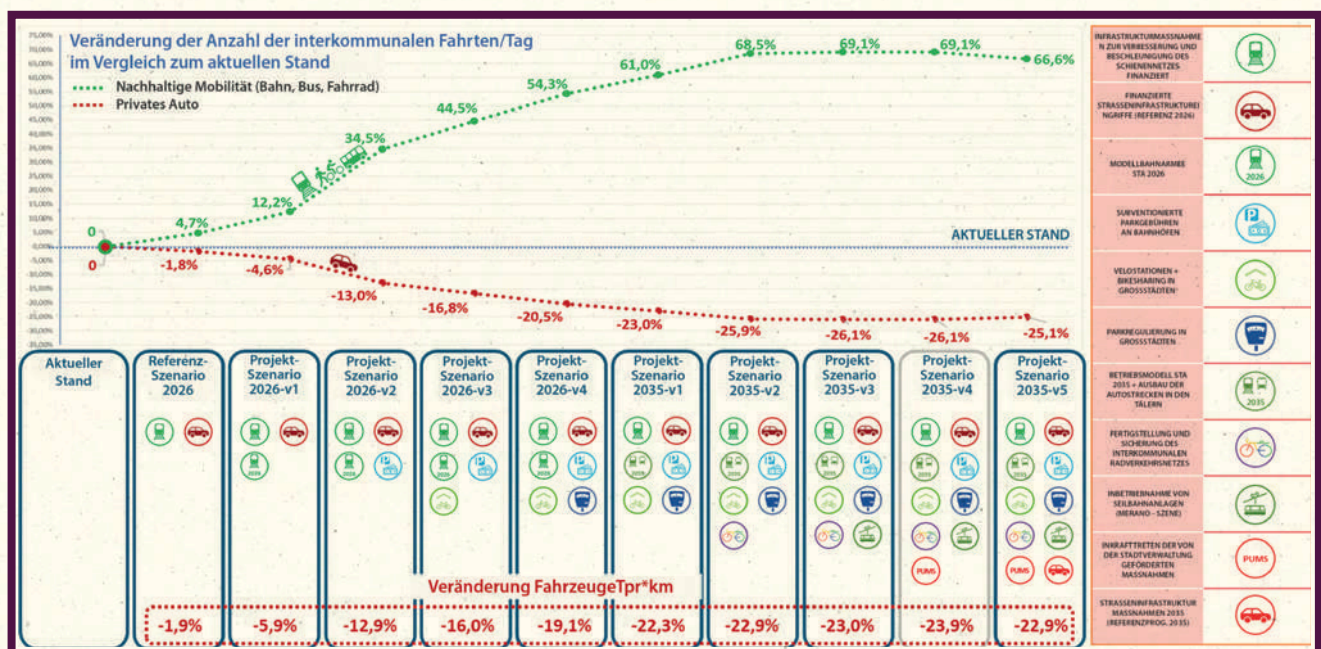
Die am 15. September abgegebene Stellungnahme kann hier abgerufen werden: <https://bit.ly/dachverband-LPNM-2035>



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 LADINER



DALLA PORTA DI SERVIZIO?

Nonostante le forti critiche, il Consiglio provinciale ha aperto la strada per un piano provvisorio per il Parco nazionale dello Stelvio. Ora è importante evitare che si discuta nuovamente dell'Ortles Ronda.

Nicht so,
lieber
Landtag!

Durch die Hintertür?

Trotz heftiger Kritik hat der Landtag den Weg für einen vorläufigen **Nationalparkplan** freigemacht. Nun gilt es zu verhindern, dass darüber die **Ortler Ronda** wieder spruchreif wird.

Im Juni hat der Landtag den Nationalpark-Passus verabschiedet. Schon im Vorfeld der Abstimmung hatten Dachverband und Mountain Wilderness die Befürchtung geäußert, dass dadurch das Projekt Ortler Ronda in Sulden saniert werden solle. Schließlich wollen die beteiligten Gemeinden das Projekt gänzlich aus dem Parkplan ausklammern und separat mit dem Umweltministerium verhandeln.

Dies lehnen indes die Umweltverbände ab, auch weil bis dato die Umweltauflagen nicht erfüllt wurden. Von einem autofreien Sulden, eine Auflage der Projektgenehmigung, ist keine Spur und selbst der Staatsrat hatte in diesem Jahr einen Beschluss der Landesregierung annulliert, weil die Strategische Umweltprüfung für das Projekt fehlt.

Agiugno il Consiglio provinciale ha approvato la legge sul parco nazionale. Già prima del voto, la Federazione Ambientalisti Alto Adige e Mountain Wilderness avevano espresso il timore che il progetto dell'Ortles Ronda a Solda venisse riabilitato. I comuni coinvolti, infatti, vogliono escludere completamente il progetto dal piano del parco e trattare separatamente con il Ministero dell'Ambiente.

Le associazioni ambientaliste, tuttavia, si oppongono, anche perché finora non sono stati rispettati i requisiti ambientali. Non c'è traccia di una Solda senza auto, una condizione per l'approvazione del progetto, e persino il Consiglio di Stato ha annullato quest'anno una decisione della Giunta provinciale perché mancava la valutazione ambientale strategica del progetto.



VORERST RUHE AUF DER KLEINGITSCH: Mit dem Urteil des Staatsrats ist das Erschließungsprojekt hinfällig. Fragt sich nur, wie lange.

Etappensieg vor Gericht

Gegen die **skitechnische Erschließung der Kleingitsch** in der Gemeinde Mühlbach läuft eine breite Front von Umweltorganisationen Sturm. Vor dem Staatsrat gab's einen wichtigen Etappensieg.

Unter Federführung von Dachverband und Alpenverein wurde das erstinstanzliche Urteil des Verwaltungsgerichts in Bozen vor dem Staatsrat angefochten. Mit Erfolg. Die Berufung wurde vollinhaltlich angenommen, und zwar auch mit Begründungen, die für die Umweltarbeit im Allgemeinen grundlegend sind.

So war etwa in erster Instanz den Umweltverbänden noch das Rekursinteresse abgesprochen worden. Das heißt: Das Verwaltungsgericht hatte geurteilt, dass Umweltorganisationen in solchen Fällen der Gang vor Gericht verschlossen bleibe, weil

sie davon nicht direkt betroffen seien. Der Staatsrat hat diese Einschätzung gekippt und den Umweltverbänden sehr wohl ein Rekursinteresse zugesprochen.

BESCHLUSS FEHLT LOGIK UND VERSTÄNDLICHKEIT

Über diese formale Entscheidung hinaus ist der Rekurs im Fall Kleingitsch auch inhaltlich angenommen worden. So halten die Richter der Landesregierung unter anderem vor, dass sie das negative Gutachten des Umweltbeirats bei der Beschlussfassung nicht gewürdigt habe. Was zudem fehle, sei eine

Begründung, warum eventuelle positive sozioökonomische Aspekte über die negativen Umweltauswirkungen zu stellen seien.

Grundsätzlich spricht der Staatsrat dem Beschluss der Landesregierung die Grundlage ab, weil weder eine eigene Untersuchung durchgeführt noch auf die im Vorfeld eingebrachten Kritikpunkte des Alpenvereins eingegangen worden sei. Die Begründung für das OK der Landesregierung sei daher weder ausreichend noch logisch oder verständlich, so das Urteil des Staatsrates.

Mit diesem Urteil wird der Beschluss der Landesregierung zur Erweiterung der Skigebiete Gitschberg und Vals-Jochtal aufgehoben. Das entsprechende Projekt, das schon auf der Tagesordnung der Landesregierung stand, kann daher nicht weiterverfolgt oder muss von der Landesregierung abgewiesen werden, weil es mit dem geltenden Fachplan nicht vereinbar ist. Ob damit aber ein Schlussstrich unter die Erschließung der Kleingitsch gezogen wurde oder ob die Betreibergesellschaft eine neue Machbarkeitsstudie vorlegt, ist noch offen.



ELISABETH LADINER

Rechtsanwältin i.R. in Bozen. langjährige Vorsitzende der Umweltgruppe Eppan, viele Jahre Vorstandsmitglied des Dachverbandes, seit Mai 2022 dessen Vizepräsidentin.

FOTOS: (LI) AVS MÜHLBACH, PRIVAT; (RE) OTTHMAR SEEHAUSER, GRISELDIS DIETL, DACHVERBAND



WENN DAS WETTER VER-RÜCKT SPIELT. Die Folgen des Klimawandels sind auch in Südtirol bereits deutlich spürbar, Extremwetterereignisse, Stürme etwa, werden künftig häufiger. Gehandelt werden muss daher sofort.

Für unsere Kinder

Was lange währt, ... wird leider nicht immer gut. Bestes Beispiel ist der **Klimaplan 2040**, der zuerst lange auf sich warten hat lassen und danach weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Beides ist fatal für unsere Kinder.

Der Klimaschutz ist zu wichtig, um mit halbgarer Kompromissen abgespeist zu werden. Von solchen wimmelt es im von der Landesregierung im Juli verabschiedeten und mit viel Getöse vorgestellten Klimaplan 2040 allerdings.

DIE UHR TICKT ...

Vorausgeschickt sei: Ein Klimaplan ist notwendig und die Landesregierung setzt den Hebel an den richtigen Stellen an. Nur bleibt

Das erschreckende Gesicht des Klimawandels



es in vielen Bereichen bei Absichtserklärungen oder überschaubaren Maßnahmen, die dem Ausmaß des Klimaproblems in keiner Weise gerecht werden. Als Beispiel kann hier die Gebäudeheizung genannt werden, in der fossile Energieträger keine Zukunft haben dürfen – nicht einmal eine nahe.

Zwei weitere Beispiele sind Industrie und Tourismus, die in Südtirol einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten können und müssen. Im Klimaplan finden sich für beide Sektoren aber nur wenige Maßnahmen und selbst diese schieben die Umsetzung auf Konzepte, die noch auszuarbeiten sind. Und damit auf die lange Bank.

MEHR VERBINDLICHKEIT

Problematisch ist zudem, dass den Maßnahmen im Klimaplan die rechtliche Verankerung fehlt. Einklagbar sind also weder Ziele noch Maßnahmen. Und jede*r kann sich selbst ausmalen, wie weit die „politische Selbstverpflichtung“ greift, von der im Beschluss der Landesregierung die Rede ist – vor allem dann, wenn unangenehme Maßnahmen durchzusetzen sind. Das gilt im Übrigen nicht nur auf der Landes-, sondern durchaus auch

auf der kommunalen Ebene, wo etwa im Bereich des Verkehrs einschneidende Maßnahmen zu setzen sind.

Die mangelnde gesetzliche Festschreibung hat letztendlich einen einzigen, wenn auch – zumindest theoretisch – großen Vorteil: Der Klimaplan 2040 könnte ohne allzu großen verwaltungstechnischen Aufwand nachgebessert werden, wenn die politische Bereitschaft dafür besteht. Deshalb hat der Dachverband für Natur- und Umweltschutz mit allen Südtiroler Umwelt- und Klimorganisationen nach der Vorstellung des Klimaplanes auch nur eine – wenn auch umfassende – Forderung gestellt: Der Plan muss im Dialog weiterentwickelt und ausgebaut werden – ganz ohne politisches Kalkül, ohne Bücklinge vor Lobbys, ohne faule Kompromisse, ohne Verwässerungen. Alles andere werden uns unsere Kinder nicht verzeihen.



JOSEF OBERHOFER

Seit 2022 Präsident des Dachverbandes, vormals langjähriger Geschäftsführer des Heimatpflegeverbandes Südtirol; Ausbildung zum kommunalen Klimaschutzbeauftragten.



DIE ENERGIE DER SONNE. Geht es nach dem Dachverband, sollen Photovoltaikanlagen künftig auf Gebäuden und bereits versiegelten Flächen verpflichtend werden. In der freien Natur ist dagegen Um- und Rücksicht angesagt.

Zuallererst sparen

Die **Energie und deren Nutzung** sind die schwerwiegendsten Ursachen der Klimaveränderung. Daher hat der Dachverband dazu ein Positionspapier erarbeitet und hält fest: Energiesparen ist die beste Option.

Die beste, nachhaltigste, sauberste und preisgünstigste Energie ist jene, die wir nicht brauchen. In seinem Positionspapier zur Energiezukunft schlägt der Dachverband daher schon einmal die wichtigsten Eckpfeiler ein: bewusster Umgang mit Energie, Energieeinsparung und -effizienz. „Die Produktion von erneuerbaren Energien darf auf keinen Fall als ‚green washing‘ anderer energieintensiver wirtschaftlicher Aktivitäten missbraucht werden“, liest man im Papier. Schließlich sei

auch die Nutzung erneuerbarer Energieformen mit Belastungen für die Umwelt und unsere Nachkommen verbunden.

Trotz der Skepsis muss als Ziel für Südtirol aber auch weiterhin das Ersetzen aller fossilen Energieträger bis zum Jahr 2040 gelten. Dafür müssen zunächst die Grundlagen geschaffen werden, indem der Verbrauch bis ins Detail analysiert wird. Wer braucht also wie viel? Wann? Und wie kann eingespart

werden? Antworten auf letztere Frage sollen auch durch gezielte Förderungen gefunden werden. Zudem sollen Haushalte und Betriebe, die sparsam mit Energie umgehen, über die Stromtarife belohnt werden.

BEDINGUNGEN FÜR ERNEUERBARE QUELLEN

Erst wenn das Einsparungspotential ausgeschöpft ist, gilt es, den verbleibenden Bedarf über regenerative Quellen zu decken. Allerdings muss deren Nutzung nachhaltig, schonend und sparsam erfolgen. So gilt etwa, dass es keine neue Wasserkraftanlagen mehr geben darf (siehe nebenstehenden Artikel). Was dagegen die Windkraft betrifft, so sollen Anlagen nur nach eingehender Prüfung auf ihre landschaftlichen und ökologischen Auswirkungen errichtet werden dürfen.

Eine wichtige Energiequelle ist zudem die Sonne. Um ihre Kraft bestmöglich zu nutzen, soll Photovoltaik auf Gebäuden und bereits versiegelten Flächen verpflichtend werden. Differenzierter steht der Dachverband zur Agri-Photovoltaik (siehe nebenstehenden Bericht), die der landwirtschaftlichen Produktion nachgeordnet bleiben muss. Bleiben als interessante erneuerbare Energiequellen noch Holz und Biogas. Allerdings sollen – so die Position des Dachverbands – solche Anlagen nur errichtet werden, wenn die Energieträger aus kleinen Kreisläufen stammen, sprich: aus der Umgebung.

Der nachhaltigste Weg? Sparen!



Energia elettrica al posto delle mele?

Per la Federazione Ambientalisti Alto Adige **trasformare i frutticoltori in produttori di energia** elettrica grazie all'agrivoltaico non è un'opzione.

Il fotovoltaico è una delle tecnologie più promettenti per un nuovo futuro energetico. Nonostante l'entusiasmo, tuttavia, non bisogna dimenticare l'impatto ecologico e paesaggistico dei grandi impianti fotovoltaici. Per questo motivo gli impianti fotovoltaici devono essere installati principalmente sui tetti delle case e degli edifici agricoli o su superfici già impermeabilizzate. Il fotovoltaico su terreni agricoli, il cosiddetto agrivoltaico, deve invece essere soggetto a rigide regole. E dev'essere innanzitutto dimostrato scientificamente che l'installazione di questi impianti non abbia alcun impatto negativo sulla produzione agricola.

Questa evidenza scientifica è necessaria anche perché la produzione di cibo rimane lo scopo principale dell'utilizzo dei terreni agricoli. Detto altrimenti: i frutticoltori, i viticoltori, i coltivatori di cereali e di patate non devono diventare coltivatori di energia elettrica. Ciò significa che l'agrivoltaico deve in primo luogo fornire energia sostenibile alle aziende agricole stesse. La sicurezza finanziaria delle aziende grazie all'immissione in rete dell'elettricità prodotta deve invece rimanere secondaria.



Stop all'idroelettrico!

Già oggi l'Alto Adige produce molta più energia idroelettrica di quanta ne consuma: è **impensabile costruire nuovi grandi impianti e bacini di accumulo**. Il potenziale dell'idroelettrico è esaurito.

La maggior parte delle grandi centrali idroelettriche dell'Alto Adige risale al dopoguerra, ragion per cui la loro tecnologia è ormai obsoleta. Ciò significa che il rendimento degli impianti obsoleti può essere significativamente aumentato modernizzandoli. Le vecchie centrali devono quindi essere trasformate in impianti moderni, soprattutto in centrali di pompaggio, per le quali è già presente l'intera infrastruttura. L'ammmodernamento delle grandi centrali e la loro conversione in centrali di pompaggio non devono essere un'opzione, ma un obbligo, da rendere vincolante al momento dell'assegnazione delle nuove concessioni. E, ovviamente, con deflussi minimi ecologicamente equilibrati.

Nel caso delle numerose piccole centrali idroelettriche presenti sul territorio, invece, l'impatto sull'ecosistema acquatico e sul paesaggio è spesso molto più significativo del loro contributo alla fornitura di energia elettrica.

Nel loro complesso, le piccole centrali producono appena il 3% dell'energia elettrica totale dell'Alto Adige. In aggiunta, il loro rendimento non può essere migliorato perché la maggior parte di esse è progettata come centrali a flusso continuo. Le microcentrali devono quindi essere utilizzate esclusivamente per l'approvvigionamento di malghe e rifugi, in sostituzione dei generatori diesel.

Si deve modernizzare



ENERGIA IDROELETTRICA: non costruire nuovi impianti, ma migliorare quelli esistenti.





GEMEINDEN SIND NICHT MACHTLOS, wenn es um den Schutz vor chemisch-synthetischen Pflanzenschutzmitteln geht. Gedreht werden kann vor allem an zwei Schrauben: den Mindestabständen und den Zeiten der Ausbringung.

Gegen chemisch-synthetische Pestizide

Gegen **chemisch-synthetische Pflanzenschutzmittel** können Gemeinden **Schutzzonen** abgrenzen. Wie das geht, zeigt eine Beschlussvorlage des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz.

Studien zeigen: Auf öffentlichen Flächen – etwa auf Kinderspielflächen – sind immer noch Rückstände gesundheitsgefährdender Pflanzenschutzmittel festzustellen. Deshalb hat der Dachverband in einem vom Outdoor-Ausrüster Patagonia finanzierten Rechtsgutachten klären lassen, welche Möglichkeiten Gemeinden haben, um sich besser davor zu schützen.

Das Ergebnis: Wichtigster Pfeil im Köcher ist die Abgrenzung von belebten Orten und solchen, die von besonders schutzbedürftigen Menschen frequentiert werden – und zwar auch über die schon vom Land definierten hinaus. In diesen Schutzzonen kann einerseits das Ausbringen chemischer Herbizide verboten werden. Andererseits gelten für sie automatisch die festgelegten Mindestabstände zu Flächen, auf denen chemisch-synthetische Pflanzenschutzmittel ausgebracht werden dürfen.

Kommunikation und ein möglichst gemeinsames Vorgehen zu setzen. Zugleich stehe es der Gemeinde allerdings auch zu, das Ausbringen von Pflanzenschutzmitteln durch die Gemeindepolizei kontrollieren zu lassen und bei Verstößen Strafen auszustellen. Theoretisch stünde den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sogar der Weg von Notverordnungen offen, wann immer einer imminente Gesundheitsgefahr vorzubeugen sei, zeigt das Gutachten auf.

Sich nachhaltig schützen? Das geht!



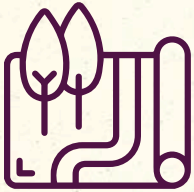
GEMEINDEN FÜR SCHUTZZONEN ZUSTÄNDIG

Ebenfalls in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt eine von den Richtlinien von Staat und Land abweichende Regelung der Zeiten zur Ausbringung chemisch-synthetischer Pflanzenschutzmittel in der Nähe der Schutzzonen. Die Gemeinde muss dafür lediglich nachweisen, dass ein Abweichen von den allgemeinen Regeln begründet ist.

Das Rechtsgutachten empfiehlt den Gemeinden zudem, auf Sensibilisierung,

BESCHLUSSVORLAGE BEREITGESTELLT

Das Rechtsgutachten hat der Dachverband in den letzten Wochen allen Gemeinden zugänglich gemacht. Und mehr noch: Zur Verfügung steht auch eine zweisprachige Beschlussvorlage als praktische Hilfe für Bürgermeister*innen und Gemeinderäte – zumindest für all jene, die die Gesundheit ihrer Bürger*innen in den Mittelpunkt stellen und eine entsprechende Lösung anstreben.



Änderungen am Gemeindeplan (früher Bauleitplan)

1

Der **Gemeindeausschuss leitet das Verfahren per Beschluss ein** und bezieht sich darin auf das verpflichtende, aber nicht bindende **Gutachten der Gemeindekommission** für Raum und Landschaft.



2



Der **Beschluss wird 30 Tage lang veröffentlicht** (www.buergernetz.bz.it/civis/de/akten-raumplanung.asp). In dieser Zeit können bei der Gemeinde **Stellungnahmen** abgegeben werden.



3



- a) Liegt die von der Umwidmung betroffene **Fläche innerhalb der Siedlungsgrenze**, entscheidet der Gemeinderat über Stellungnahmen und Umwidmung. Die Gemeinde veröffentlicht die Änderung des Gemeindeplans im Bürgernetz, die Änderung tritt in Kraft.
- b) Liegt die von der Umwidmung betroffene **Fläche innerhalb der Siedlungsgrenze und handelt es sich um Landschaftsgüter von herausragender Bedeutung** (etwa Ensembles oder Naturdenkmäler), gibt die Landeskommission für Raum und Landschaft (LKRL) ein verpflichtendes, aber nicht bindendes Gutachten ab.
- c) Liegt die von der Umwidmung betroffene **Fläche außerhalb der Siedlungsgrenze**, gibt die LKRL ein verpflichtendes, aber nicht bindendes Gutachten ab.



4



Der **Gemeinderat stimmt (3b und 3c) über die Umwidmung ab und nimmt dabei Bezug auf die Stellungnahmen und das Gutachten der LKRL.**

- a) Der Gemeinderat **schließt sich dem Gutachten der LKRL an.**
- b) Der Gemeinderat **weicht in seinem Beschluss vom Gutachten der LKRL ab** und begründet dies.

Die Gemeinde schickt ihren Ratsbeschluss (a oder b) an das Landesamt für Gemeindeplanung, das einen Beschluss für die **Landesregierung vorbereitet, die abschließend entscheidet.**



ELISABETH LADINSER ...

... ist Rechtsanwältin i.R. und Vizepräsidentin des Dachverbandes. Für Einwände gegen Beschlüsse von Gemeinden hat sie wichtige Tipps auf Lager.

Einwände gegen Beschlüsse von Gemeindeausschüssen und -räten müssen nicht nur inhaltlich, sondern auch in der Form passen, damit sie nicht aus formalen Gründen abgelehnt werden können. So sind die Einwände immer zu unterschreiben und es muss eine Kopie des Ausweises beiliegen. Abgeben kann man den Einwand persönlich (Empfang bestätigen lassen!) oder per PEC-Mail an die entsprechende Adresse der Gemeinde.

Adressiert werden muss das Schreiben „An den Bürgermeister pro tempore der Gemeinde XXX“ und im Betreff muss nicht nur der Beschluss (Nummer, Datum, Titel) genannt werden, sondern sich auch der Absender des Einwandes identifizieren. Anzugeben sind Name, Geburtsdatum und -ort, Steuernummer, Wohnsitz-Adresse und Eigenschaft des Absenders (oder bei mehreren Unterzeichnern des Ansprechpartners der Verwaltung). Einen Einwand kann man als gesetzliche*r Vertreter*in einer Umweltorganisation ebenso einbringen wie als Bürger*in. Danach folgt der inhaltliche Teil.

INFO: Das gesamte Muster-schreiben sowie zu beachtende Formulierungen finden Sie auf der Website des Dachverbandes: www.umwelt.bz.it unter Downloads



DIESEN AUSBLICK GENIESST MAN am besten nicht aus dem Zimmer eines Hotels. Deshalb laufen Umweltorganisationen Sturm gegen die Verbauung des Col di Collalto – auch vor Gericht.

Vorrang für die Natur

Baggern für fünf Sterne

Ist ein Hoteldorf ein Projekt im öffentlichen Interesse? Und darf dafür ein bis dato naturbelassenes Gebiet umgestaltet werden? Fragen, die sich im Zusammenhang mit dem Projekt einer Meraner Hotelierfamilie in Auronzo stellen.

Der Col di Collalto in der Gemeinde Auronzo di Cadore (Belluno) ist ein landschaftlich wie ökologisch wertvolles Gebiet. Ausgerechnet hier soll ein Fünf-Sterne-Hoteldorf einer Meraner Hotelierfamilie mit 23 Chalets, 15 Baumhäusern, einem zentralen Gebäude und einem Bauvolumen von 33.000 Kubikmetern entstehen. Um dieses Hoteldorf zu erreichen, wäre zudem der Bau einer neuen Forststraße von Fedaravecchia auf den Col di Collalto notwendig. Und auch

ein jahrtausendealtes alpines Torfmoor müsste trockengelegt werden.

Deshalb laufen die Umweltorganisationen Italia Nostra und Mountain Wilderness gegen das Projekt Sturm, und zwar auch vor Gericht. Dort geht es weniger um die Sinnhaftigkeit eines Hoteldorfs im Grünen als vielmehr um das Vorgehen der zuständigen Gemeinde. Diese hatte das Hoteldorf zu einer Einrichtung im öffentlichen Interesse erklärt, um den Weg für das Bauprojekt freizumachen.

klärung, ob ein Projekt nun von öffentlichem Interesse ist oder nicht, sei nicht die Gemeinde, sondern die Region zuständig, führen die beiden Umweltorganisationen in ihrem Rekurs an. Darüber hinaus fehle auch eine Prüfung der Folgen des Hoteldorf-Projekts für Umwelt und Landschaft, während die von der Gemeinde angeführten Überlegungen zu Wachstum und Tourismusentwicklung angesichts von Klimawandel und Klimaschutz obsolet seien.

Italia Nostra und Mountain Wilderness wünschen sich daher, dass die Gemeinde imstande ist, langfristige Entscheidungen für die Entwicklung von Landschaft und Bevölkerung zu treffen, die den Notwendigkeiten der Nachhaltigkeit Rechnung tragen: der ökologischen wie sozialen.

Soll das einem Hoteldorf weichen?



ABKÜRZUNG FÜRS HOTELDORF

Schließlich sieht die Regionalgesetzgebung in Venetien vor, dass Bauleitplanänderungen nur gestattet sind, nachdem man sich Gedanken über die langfristige Entwicklung in Form eines territorialen Entwicklungsplans (PAT) gemacht hat. Ausnahmen sind lediglich für Projekte von öffentlichem Interesse, etwa für den Bau eines Kindergartens, einer Schule oder eines Krankenhauses vorgesehen.

An diese Ausnahmeregelung hängt sich nun die Gemeinde Auronzo, deren PAT seit 20 Jahren ausständig ist. Nur: Für die Er-



GIANLUCA VIGNOLI

Geboren in Brixen, Umwelt- und Raumplanungsingenieur, Doktor in Umwelttechnik, Experte für Umweltfragen und Klimawandel. Mitglied von Mountain Wilderness seit 2017.

Wasser, Geld und Klimaschutz

Wer an der **Wasserkraft** verdient, muss Umweltgelder zahlen. Diese sollten auch und vor allem zum **Ausgleich von Schäden an Gewässern** eingesetzt werden – und damit für den Klimaschutz.



SO SOLL'S GEHEN: Gelungene Revitalisierung an der Talfermündung in Bozen.

Die Wasserkraft ist eine wichtige Säule der Energiewende, ihre Nutzung hat aber auch weitreichende Folgen für die Umwelt. Um einen Ausgleich zu schaffen, müssen E-Werk-Betreiber Umweltgelder zahlen. Im Zuge der Debatte um das neue Landesgesetz zur Konzessionsvergabe für Großkraftwerke hat nun der Fischereiverband gefordert, die Umweltgelder vor allem dort einzusetzen, wo die ökologischen Beeinträchtigungen am größten sind: an und in den Gewässern.

ALS RESSOURCE IMMER WICHTIGER

Investitionen in Gewässer sind schließlich solche in eine nachhaltige Entwicklung – gerade mit Blick auf Klimawandel, Extremwetterereignisse und Wassermangel. So ist zum einen ein umsichtiger Umgang mit der Ressource Wasser immer dringender notwendig. Zugleich übernehmen Gewässerlebensräume mit genügend Platz und naturnahen Uferflächen auch eine ganze Reihe ökologischer und sozialer Funktionen. So stabilisieren sie etwa den Grundwasserhaushalt, bieten Schutz vor

Hochwasser, wirken sich positiv aufs Mikroklima aus, verbessern das Landschaftsbild und dienen als Naherholungszonen.

Daher fordert der Fischereiverband, als Umweltausgleich Flächen von Konzessionsinhabern ankaufen zu lassen, die danach der Allgemeinheit kostenlos für Revitalisierungen zur Verfügung gestellt werden. Denn, so betont der Fischereiverband: „Der Wert des Wassers liegt weit über seinem energetischen Potential.“



MARKUS HEISS

ist leidenschaftlicher Fliegenfischer, Naturliebhaber und seit 2019 Präsident des Fischereiverbandes Südtirol.



SCHADE

Wie weit Anspruch und Wirklichkeit auseinandergehen können, hat der Fischereiverband in den letzten Monaten erlebt.

Ende Juli hatten gleich drei Landesräte zur „Einweihung“ der aufgeweiteten und renaturierten Iltsterner Au bei St. Sigmund geladen. In den Grußworten waren sie sich dabei einig, dass großflächigen Aufweitungen im vorbeugenden Hochwasserschutz künftig landesweit eine bedeutende Rolle zufallen würde.

Flüsse und Bäche sollten überall dort aufgeweitet werden, wo es möglich sei, auch als Ausgleich für das enge Korsett, in das sie in Vergangenheit gezwängt worden seien.

Es sind genau diese Themen, die der Fischereiverband in die Debatte um das neue Landesgesetz zur Konzessionsvergabe der großen Kraftwerke eingebracht hatte. Sie aufzugreifen hätte es ermöglicht, jene Szenarien umzusetzen, die die Landesräte bei der Einweihung vorgestellt hatten. Allerdings wurden im Landtag alle diesbezüglichen Anregungen abgelehnt.

IM BILD:

Rienz-Aufweitung bei der Iltsterner Au als Hochwasserschutzmaßnahme

Mehr Schutz

Weltweit sollen bis 2030 **30 Prozent der Flächen** unter Schutz gestellt werden. Das heißt für Südtirol: nachbessern!

Bisher sind hierzulande nur 21 Prozent der Landesfläche als Natur- oder Nationalpark, Biotop oder Naturdenkmal geschützt. Immerhin: Im Nachhaltigkeitsprogramm des Landes „Everyday for Future“ ist das 30-Prozent-Ziel als konkrete Maßnahme bereits festgeschrieben. Die Vereinigung Südtiroler Biolog*innen hat die Landesregierung daher aufgefordert, diese Vorgabe zügig umzusetzen und dabei vor allem jene Gebiete unter Schutz zu stellen, die eine hohe Biodiversität aufweisen oder unter hohem Druck stehen.

Konkret wären das etwa die Lüsner und Rodenecker Alm sowie Teile der Villanderer Alm. Für Letztere hat die EU-Kommission bereits vor Jahren eine Unterschutzstellung gefordert, die jedoch nach politischer Intervention in Rom



bislang verhindert wurde. Notwendig ist auch die Ausweisung zusätzlicher Areale mit wertvollen kontinentalen Trockenrasen, etwa am Vinschger Sonnenberg, im Etsch- und Eisacktal und in der Bozner Umgebung. Aus wildökologischer Sicht ist das Gebiet Langkofelgruppe samt Cunfinböden, Comunweide und Zallinger mit in den Naturpark Schlern-Rosengarten zu integrieren – als eine der letzten größeren Ruhezone zwischen der Seiser Alm und Gröden. **/NORBERT DEJORI**



Nicht alles für die Katz

Die **Hauskatze** ist Südtirols beliebtestes Haustier. Sie ist aber auch der größte Feind unserer Vogelwelt.

ERBARMUNGSLOSE JÄGER: Katzen gefährden Vögel in Dörfern und Städten. Gegenmaßnahmen sind von den Haltern zu ergreifen.

Betrachten wir die reinen Fakten, wird die Schmuskatze zum Raubtier. Die Weltnaturschutzorganisation IUCN listet die Hauskatze in Europa etwa unter den 100 gefährlichsten nicht-heimischen Arten und selbst konservative Schätzungen gehen von jährlich Milliarden getöteten Vögeln aus. Mit dem stetigen Anstieg der Katzendichte hat daher die Population besonders anfälliger Arten, allen voran Amsel, Italiensperling, Rotkehlchen und Kohlmeise, in den letzten Jahren stark abgenommen. Gerade diese Vogelarten tragen aber entscheidend zur Biodiversität in urbanen Gebieten bei.

Was also tun? Die effizienteste Methode, um den großen Feinddruck durch die Hauskatze auf alle Tierarten – neben Vögeln sind etwa auch Reptilien und Fledermäuse betroffen – einzugrenzen, ist die permanente Haltung im Wohnbereich, wie dies etwa für Rassekatzen und Hauskatzen in Großstädten bereits üblich ist. Vor Tieren, die dagegen an den Freigang gewöhnt sind, sollten dichte Hecken und Pflanzen mit Stacheln, etwa Weißdorn und Wildrosen, den Vögeln als Schutz dienen. **/PATRICK EGGER**



IMPRESSUM

Eigentümer und Herausgeber:
Dachverband für Natur- und
Umweltschutz in Südtirol EO
Kornplatz 10, I-39100 Bozen (BZ)
Tel. +39 0471 973700
office@umwelt.bz.it, umwelt.bz.it@pec.it
Steuernummer 94005310217

Redaktion:
Griseldis Dietl (GD), Elisabeth Ladinser (EL),
Josef Oberhofer (JO)

Presserechtlich verantwortlich:
Michaela Falkensteiner
Grafische Gestaltung:
www.designnomadin.com

Das „**Naturschutzblatt**“ erscheint zweimal
jährlich, **Gericht Bozen, Dekret Nr. 7 vom
23.5.1985. Artikel, die mit dem Autorennamen
versehen sind, geben nicht immer die Meinung
des Dachverbandes wieder.**

MITGLIEDSVEREINE

[https://www.umwelt.bz.it/über-uns/
mitgliedsorganisationen.html](https://www.umwelt.bz.it/über-uns/mitgliedsorganisationen.html)

DRUCK

Druck: Südtirol Druck Tscherns
www.suedtiroidruck.com

Diese Publikation wurde auf 100 % Umwelt-
papier und klimaneutral gedruckt. Um die
CO₂-Emissionen auszugleichen, die bei
Papierherstellung und Druck entstanden sind,
unterstützt der Dachverband für Natur- und
Umweltschutz zertifizierte Klimaschutzprojekte.



NACHHALTIG UND GÜNSTIGER EINKAUFEN. BEI UNSEREN PARTNERN.

Mitglied des Dachverbandes zu sein, heißt
auch, viele Vorteile zu genießen, die unsere
Kooperationspartner bieten – vor allem im
biologischen, fairen, regionalen Einkauf.



[www.umwelt.bz.it/unterstuetzung/
kooperationspartner.html](http://www.umwelt.bz.it/unterstuetzung/
kooperationspartner.html)

ACQUISTI SOSTENIBILI E PIÙ ECONOMICI. CON I NOSTRI PARTNER.

Essere soci della Federazione significa anche
godere dei numerosi vantaggi offerti dai nostri
partner di cooperazione, soprattutto per quanto
riguarda gli acquisti biologici, equi e regionali.



[www.umwelt.bz.it/unterstuetzung/
kooperationspartner.html](http://www.umwelt.bz.it/unterstuetzung/
kooperationspartner.html)

RUND UM DEN DACHVERBAND

Weil die Interessen von Natur und Klima – und
damit aller – im Konzert der Lobbys unterzu-
gehen drohen, wurde 1982 der Dachverband für
Natur- und Umweltschutz in Südtirol gegründet.

Er setzt sich seit über 40 Jahren für den
Schutz von Natur, Landschaft, Umwelt
und Klima ein und ist heute die größte
Umweltorganisation im Land.

Als Mitglieder gehören dem Dachverband eine
Reihe von Organisationen an, die dieselben
Interessen verfolgen. Zudem können auch
Einzelne Mitglied im Dachverband
werden, ihn so unterstützen und von den
Vorteilen einer Mitgliedschaft profitieren.

Wollen Sie mehr wissen?

www.umwelt.bz.it
office@umwelt.bz.it
Tel. 0471 973700

INTORNO ALLA FEDERAZIONE

Poiché gli interessi della natura e del clima –
e quindi di tutti – rischiano di perdersi nel
concerto delle lobby, nel 1982 è stata fondata
la Federazione Ambientalisti Alto Adige.

Da oltre 40 anni lavora per la protezione della
natura, del paesaggio, dell'ambiente e del
clima e oggi è la più grande organizzazione
ambientalista del Paese.

Alla Federazione aderiscono diverse organizza-
zioni che perseguono gli stessi interessi. Inoltre,
anche i singoli possono diventare soci della
Federazione, sostenendola e beneficiando
dei vantaggi dell'adesione.

Voletе saperne di più?

www.umwelt.bz.it
office@umwelt.bz.it
Tel. 0471 973700



**CIPRA
LEBEN IN
DEN ALPEN**

DACHVERBAND & CIPRA

Der Dachverband für Natur- und
Umweltschutz in Südtirol ist die regionale
Vertretung der internationalen
Alpenschutzkommission CIPRA.

BEITRITTSERKLÄRUNG

Ja, ich möchte Mitglied des Dachverbandes werden:

- Einzelmitglied (20 Euro) Fördermitglied (ab 30 Euro)
 Jugendmitglied 26 Jahre (5 Euro) – bitte Geburtsjahr angeben: _____

Vorname _____ Nachname _____

Geburtsdatum _____ Beruf _____

Straße _____ Hausnummer _____

PLZ _____ Ort _____

E-Mail _____

Ich bin bereits Mitglied
des folgenden Vereins: _____

- Ich habe die Information zum Datenschutz auf www.umwelt.bz.it – **Kontakt/Privacy** zur Kenntnis genommen
und bin mit der Verarbeitung meiner personenbezogenen Daten zu den angeführten Zwecken einverstanden.
 Ich habe das DVN-Statut auf www.umwelt.bz.it – **Über uns** gelesen und erkläre mich damit einverstanden.
 Ich bin einverstanden, dass das von mir bzw. vom oben genannten Minderjährigen im Rahmen der
Verbandstätigkeit gemachte **Bildmaterial** zu Dokumentation/Berichterstattung verwendet wird.

Datum _____ Unterschrift (unter 18 Jahren Unterschrift der Erziehungsberechtigten)



An den
Dachverband für
Natur- und Umweltschutz ^{EO}
in Südtirol
Kornplatz 10
I-39100 Bozen (BZ)



Er ist die **langlebigste Initiative**
des Dachverbandes für Natur-
und Umweltschutz: **der autofreie**
Mendelradtag mit 2765
Teilnehmer*innen allein 2023.

È l'iniziativa più longeva della
Federazione Ambientalisti:
la Giornata in bici sulla Mendola
con 2765 partecipanti 2023.

FOTO: GRISELDIS DIETL



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

Klima- und Umweltschutz jeden Tag!
La protezione del clima e
dell'ambiente ogni giorno!

Mehr Information – maggiori informazioni
www.umwelt.bz.it/unterstuetzung.html



JETZT BEITRETEN!
ADERIRE ADESSO!