

Naturschutzblatt



Mitteilungen zum Natur- und Umweltschutz in Südtirol

Nummer 4/2004 - 20. Jahrgang

Herausgegeben vom Dachverband für Natur- und Umweltschutz



Erbärmliche Zustände

**Wird der öffentliche Verkehr
jemals modernisiert?**

Sonderteil „Verkehr im Pustertal“ • 20 Jahre „Naturschutzblatt“

Es ist zum Weinen. Seit Jahrzehnten klagen geplagte Bürgerinnen und Bürger über die gravierenden Mängel in unserem öffentlichen Verkehrssystem, aber passieren tut – nichts. Wohl gibt es die eine oder andere kosmetische Verbesserung, am morschen Fundament wird aber nicht gerüttelt. Oder ist es tatsächlich eine Errungenschaft, wenn bei 38 Zügen ein zusätzlicher Waggon angehängt wird? Das sollte nicht einmal eine Schlagzeile wert sein!

Dabei wären die Voraussetzungen für Südtirol ideal: In den besiedelten Tälern und Hochebenen haben wir eine Einwohnerdichte

gleich einer Stadt und somit auch die Möglichkeit, hoch effiziente „städtische“ Verkehrsmittel wie etwa Schnellbahnen einzusetzen. Diese befördern mehrere zehntausend Personen in der Stunde. In anderen Gegenden der zivilisierten Welt ist es eine Selbstverständlichkeit, solche Verkehrsmittel zu verwenden. Nur bei uns wird immer noch exklusiv auf die Straße gesetzt – und die Baufirmen danken es ...



FOTO: HECHENSTEINER

Unsere Politiker haben eine ziemlich „verdrehte“ Sicht vom Verkehr. Da wird viel Begeisterung und Energie in einen Flughafen gesteckt, dessen Transport- und rote Zahlen eher Trübsinn wecken müssten. (Unlängst hat der bekannte Verkehrsexperte Hermann Knoflacher die heimische Fluglinie als „eher eine Hobby-Geschichte“ bezeichnet.) Umgekehrt wird die Schiene, die für unser Land ein ernst zu nehmendes Transportmittel wäre, völlig an den Rand gedrängt. Dabei hätte das Land Südtirol sogar die gesetzlichen Möglichkeiten, auf dem bestehenden Schienennetz autonom einen potenten Schienenverkehr einzurichten. Seit Kurzem wird laut über einige Verbesserungen im öffentlichen Verkehr nachgedacht. Diese wären – verglichen mit früheren Zeiten – tatsächlich weit reichend. Nur werden sie nichts bringen, da unsere Politiker weiterhin auf einen massiven Ausbau der Straßen setzen.

Um unsere Verkehrsprobleme zu lösen, braucht es Mut, Kreativität und Beharrlichkeit. Ob sich je ein Politiker mit diesen Eigenschaften des Verkehrsproblems annehmen wird?

Klaus Prokopp

Inhalt



(K)ein Naturparadies? **18**

- Umweltfreundliche Autos?... 6
- Vinschgau..... 11
- Volksbefragung 21
- Tauernalm 23
- Jubiläum 26
- Rocco Regenwürmchen..... 31



Ahrauen **24**



Brennerbasistunnel **16**

Verkehrte Lösungen

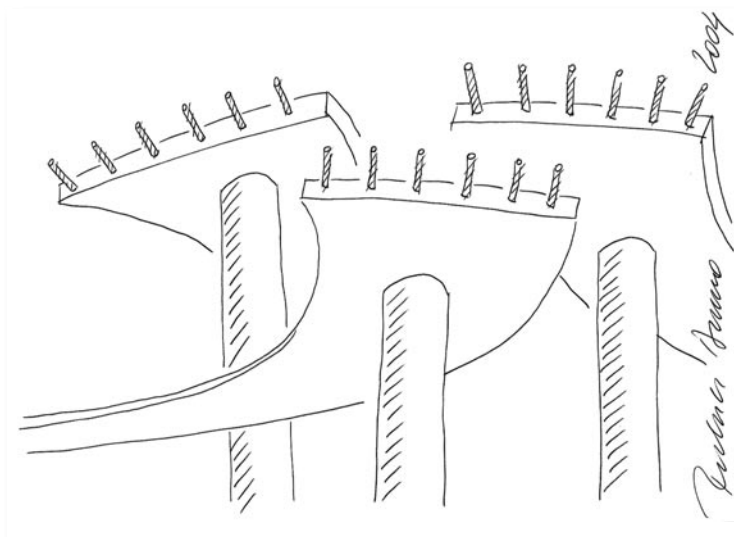
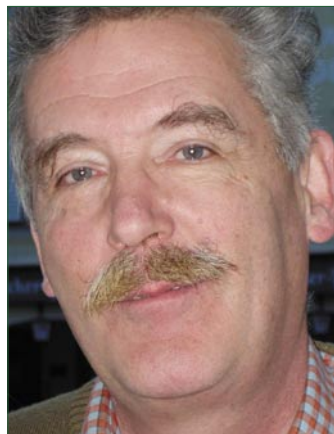


FOTO TITELSEITE: PROKOPP

Aktuelle Kurzmeldungen



Am 4. Dezember wurde der langjährige Vorsitzende des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz, Kuno Schraffl, von Landeshauptmann Dr. Luis Durnwalder für seine jahrzehntelange ehrenamtliche Tätigkeit im Umweltschutz geehrt. Wir gratulieren herzlich!



Es gibt Umweltschützern Halt und macht Entscheidungsträgern Gas. Seit zwei Jahrzehnten ist das Naturschutzblatt das Sprachrohr des Südtiroler Umweltschutzes – kritisch, unbestechlich und wenn notwendig auch bissig. Mehr ab Seite 26



Am 26. Oktober traf sich der Ausschuss des Dachverbandes mit Umweltagenturchef Huber zu einem Arbeitsgespräch über die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Brennerbasistunnel. V.l.n.r.: Wolfgang Niederhofer, Roman Zanon, Stephan Platzgummer, Luis Vonmetz, Rosmarie Maran, Walter Huber, Elisabeth Ladinsner


Direkte Demokratie

Direkte Demokratie zählt zu den wichtigsten umweltpolitischen Instrumentarien, weshalb sie vom Dachverband auch voll unterstützt wird. Wir drucken gerne unten stehende Resolution der Initiative für mehr Demokratie ab:

Das Volk entscheidet, wie es in Zukunft mitentscheiden will!

Wir verlangen eine Volksabstimmung, in der die Bürgerinnen und Bürger wählen können zwischen dem als Volksbegehren von 6300 Unterzeichnern eingebrachten und von 34 Organisationen unterstützten Gesetzentwurf zur direkten Demokratie und einem dazu vom Landtag verabschiedeten Gesetz. Es soll das Volk entscheiden, welcher von beiden Vorschlägen zur Regelung der direkten Demokratie rechtskräftig werden soll.

Über seine politischen Grundrechte muss das Volk entscheiden!

Antrag zur Veranlassung einer elektronischen Überweisung	
BEGÜNSTIGTER	Betrag €
Dachverband für Natur- und Umweltschutz Kornplatz 10, 39100 Bozen 	Mitgliedsbeitrag 2005 (15 €) Fördermitglied 2005 (ab 26 €) Spende
RAIFFEISENKASSE BOZEN	SCHULDNER
BANKKOORDINATEN	
IT 84 B 08081 11600 000300029092	
Für den Erhalt des Auftrages: Datum, Stempel und Unterschrift	
DER ÜBERWEISUNGS-AUFTRAG KANN JEDER BANK ERTEILT WERDEN	



Kurzmeldungen

Prader Sand

Am 14. November fand in Prad am Stilfer Joch eine Volksabstimmung über einen Golfplatz in der Prader Sand statt. 57,67 Prozent aller Wahlberechtigten schritten zur Urne, 90,25 Prozent von ihnen sprachen sich gegen den Golfplatz aus.

Aufsichtsbeschwerde bei der Landesregierung. (Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz hat am 22. November einen Rekurs gegen jenen Beschluss des Gemeindevorstandes deponiert, in dem die Aufsichtsbeschwerde beschlossen wurde.) Nun muss die Landesregierung entscheiden, ob das Wäldchen zerstört werden darf oder nicht.

Detail am Rande: Landeshauptmann Durnwalder führt den Vorsitz sowohl im Landesforstkomitee als auch in der Landesregierung. Sollte die Landesregierung also gegen den Beschluss des Landesforstkomitees entscheiden, wird der Landeshauptmann einiges zu erklären haben ...

Quellwäldchen Auer

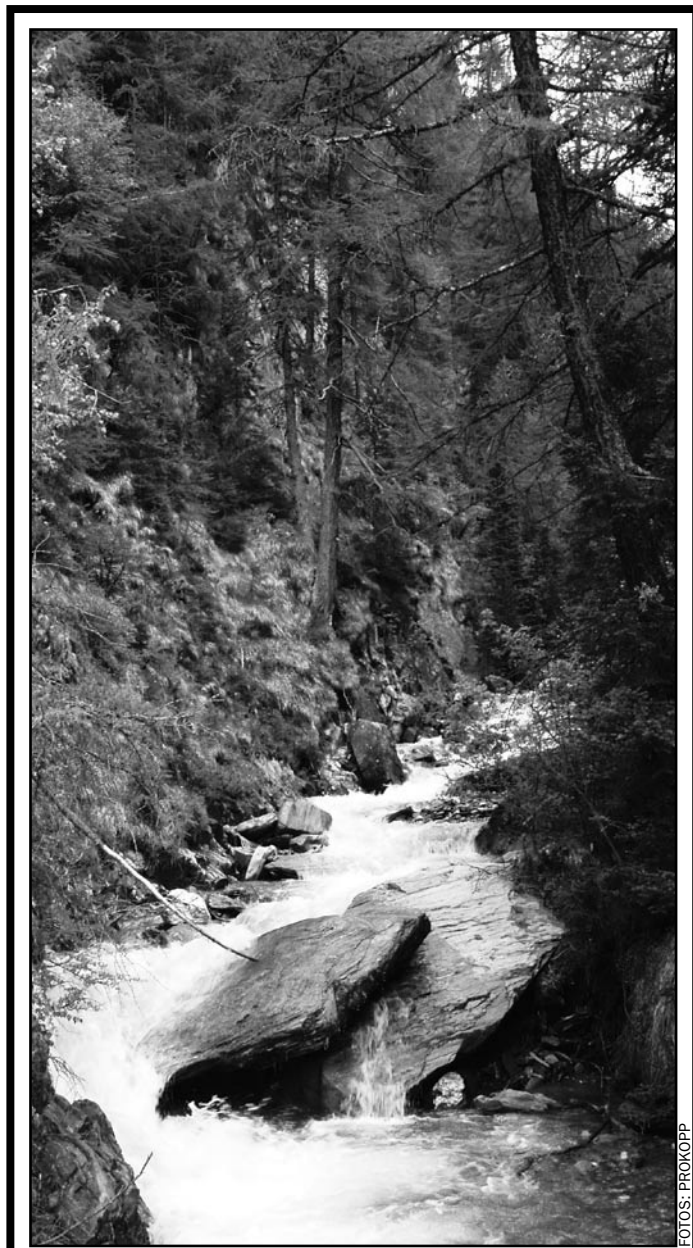


Nachdem in diesem Frühling viele Bürger Rekurse eingereicht hatten, um das Quellwäldchen vor dem Zugriff privater Profiteure zu retten, entstand im Gemeinderat eine Pattsituation. Der Gemeindevorstand stellte dennoch das private Wohl einer Firma über das allgemeine Wohl, leitete das Umwidmungsansuchen an das Land weiter – und bekam bereits vom Landesforstkomitee eine Abfuhr erteilt. Doch der Gemeindevorstand gab nicht auf und hinterlegte eine

Bergzoo Tisens

Erst handeln, dann denken. Unter diesem Motto wird – unter dem Gelächter internationaler Fachleute ob so viel Naivität – das Projekt „Bergzoo Tisens“ eifrig weiterbetrieben. Erst wenn die urbanistischen Voraussetzungen geschaffen seien, könne man umfassend zu planen beginnen, sagen die Möchtegernbetreiber. Unsinn, sagt der Dachverband. Zuerst müssen folgende Voraussetzungen geklärt werden:

- Müssen baumfreie Flächen für auf Hochebenen lebende Tiere geschaffen werden? (Lama)
- Braucht es stabile Gehege für Tiere, die ansonsten alles kaputt machen? (Moschusochse)



FOTOS: PROKOPP

Draßbergbach

† 2004

• Braucht es Käfige? (Puma)

• Braucht es Wärmehäuser für kälteempfindliche Arten? (Papagei)

• Wo werden die Sicherheits-schleusen für die Tierpfleger angebracht?

• Wie werden die Wege für die Besucher befestigt?

• Wo werden die baulichen Infrastrukturen für Tiere, Zooverwaltung und Besucher errichtet?

• Erst wenn ein Konzept mit Tierbestandsliste vorliegt, kann man wissen,

welche Oberflächenveränderungen erforderlich sind, und erst dann können auch die urbanistischen Voraussetzungen geschaffen werden. Der Dachverband hat am 19. Oktober bei der Gemeinde Tisens einen Einwand gegen den Gemeinderatsbeschluss über die Umwidmung gemacht und die Gemeinde ersucht, zuerst einen Plan vorzulegen.

Hagelnetze

Bei der Diskussion über Hagelnetze bekommt man oft den Eindruck, als ginge es nur um Wirtschaft oder Ästhetik. Tatsächlich geht



es aber auch um Ökologie. Denn bei Obstkulturen handelt es sich um intensiv bewirtschaftete Monokulturen, die per definitionem wenige Tier- und Pflanzenarten aufweisen, die also ökologisch als nicht besonders wertvoll gelten.

Unabhängig davon setzt moderner Obstbau auch auf die Selbstregulierungsmechanismen in der Natur. In den AGRIOS-Richtlinien schreiben die „ökologische Maßnahmen“ Folgendes vor:

1) Am Rande der Obstanlage sollen Hecken und Sträucher als Unterschlupf und Brutplatz zahlreicher Arten belassen werden.

2) Trockenmauern sind willkommene Aufenthaltsorte für Mauswiesel, Igel, Spitzmäuse, verschiedene Nattern und andere nützliche Tiere. Dasselbe gilt für Steinhügel, Holzstöße und ähnliche Schlupfwinkel.

3) Um Greifvögel (Mäusebussarde, Turmfalken, Eulen, Steinkäuze u.a.) anzulocken, sollte man in den Obstanlagen über die Bäume reichende Sitzstangen aufstellen. Greifvögel säubern die Obstanlagen von Feldmäusen.

4) Insekten fressen-

de Vögel (Kohlmeise, Blau- meise, Wendehals, Gartenrotschwanz, Feldsperling, Wiedehopf u.a.) sammeln besonders während der Brutzeit zahlreiche Raupen (Frostspanner, Euleraupen, Glasflügler und Wickler).

Es wird empfohlen, Nistkästen (Einflugloch mit 32 mm, 45 mm oder 55 mm) in den Obstanlagen auszuhängen.

5) Raubmilben halten, sofern sie ausreichend geschont werden, mithilfe von Kugelkäfern und Raubwanzen die Spinnmilben in den

Obstanlagen unter Kontrolle. Wenn in der Obstanlage noch nicht genügend Raubmilben vorkommen, sollen diese mit Triebbüscheln von anderen Obstanlagen eingetragen werden.

6) Mit Stroh oder Holz- wolle gefüllte Töpfe oder Kisten können als Überwinterungsquartiere für Flor- fliegen (Chrysoperla) in den Obstanlagen ausgehängt werden.

Drei dieser sechs Punkte sind mit der Errichtung von Hagelnetzen nicht oder nur teilweise kompatibel.

1) Greifvögel: Dass diese durch das Hagelnetz von der Anlage fern gehalten werden, bedarf wohl keiner weiteren Ausführung

2) Insekten fressende Vögel: Diese nisten, nach Auskunft namhafter Südtiroler Vogelkundler, nur mehr im Randbereich der mit Hagelnetzen ausgestatteten Anlagen.

3) Nützliche Insekten: Für diese stellt das Hagelnetz – vor allem in den seitlichen Bereichen – ein künstliches Hindernis dar. Zu diesem Ergebnis kommt die Eidgenössische Forschungsanstalt Wädenswil in einer Publikation zum Migrationsverhalten von ausgewählten Insekten. In anderen Quellen wird auch auf eine Behinderung des Bienenfluges hingewiesen.

Drei von sechs ausgewählten ökologischen Maßnahmen werden also durch Hagelnetze ganz oder teilweise verunmöglicht.

Wenn ein naturbewusster Obstkauer dennoch auf Hagelnetze setzen muss, sollte er zumindest Ausgleichsmaßnahmen treffen, um die ökologischen Nachteile zu kompensieren. Das können zusätzlich angelegte Hecken und Sträucher oder

TERMINE

NATURTREFF EISVOGEL

Telefon 0474 55 58 19

- 2.1.2005 Schneeschuh- wandlung, Information bei Anmeldung

Monatstreffen Naturtreff Eisvogel in den GRAIN-Seminarräumen:

- 13.1.2005 um 20 Uhr (Fotopräsentation „Urige Täler erleben“ Teil 1)

- 10.2.2005 um 20 Uhr (Fotopräsentation „Urige Täler erleben“ Teil 2)

Umweltgruppe Kaltern

Kontakt: Karin Weissensteiner, Tel. 0471 96 36 32


- 25.1.2005 um 20 Uhr Diskussionsrunde „Muss die Wirtschaft immer weiter wachsen?“ mit Dr. Rosmarie Maran im Vereins- haus Kaltern

- 12.2.2005 um 14 Uhr Botanische Winterwande- rung „Bäume und Sträu- cher an ihren Rinden und Knospen erkennen“ mit Dr. Barbara Wunder

- 7.3.2005 um 20 Uhr Diavortrag „Die Vielfalt der Moose“ mit Dr. Barba- ra Wunder im Vereinshaus Kaltern

- 13.3.2005 um 9 Uhr Botanische Wanderung im Brantental „Moose im Ge- lände kennen lernen“ mit Dr. Barbara Wunder

aktuelle Termine unter:
www.umwelt.bz.it

auch hochstämmige Bäu- me sein. Ohne solche Aus- gleichsmaßnahmen bedeu- ten Hagelnetze eine weitere Verschlechterung in den oh- nehin bereits artenarmen Obstkulturen. 

Klaus Prokopp

Die Mär vom umweltfreundlichen Auto

Unsere Regierenden und die Autoindustrie suggerieren uns andauernd, dass die Probleme des „Autos als Massenverkehrsmittel“ technisch lösbar wären. Weiters will man uns weismachen, dass das einzige Problem die Schadstoffemissionen sind. Tatsächlich sind die Schadstoffemissionen nur eines von mehreren Grundproblemen.

Von Wolfgang Niederhofer

Energieverbrauch

Das Auto ist neben dem Flugzeug das Verkehrsmittel mit der uneffizientesten Energieumwandlung.

Daran wird sich auch in Zukunft wenig ändern. Zwar preist die Autoindustrie schon seit 20 Jahren umweltfreundliche Motoren an, nur finden diese keine nennenswerte Verbreitung. Es werden immer größere und PS-stärkere Autos verkauft, zugleich steigen die pro Auto und Jahr gefahrenen Kilometer. Heute wird im Straßenverkehr mehr Energie verbraucht als noch vor 20 Jahren.

Verfechter alternativer Energiequellen (Wasserstoff, Sprit aus pflanzlicher Produktion) wollen uns vorgaukeln, dass wir den heutigen Status quo locker halten können und das Problem alsbald technisch lösbar sein wird. Selbst Umweltschützer kommen beim Thema Wasserstoff leicht ins Schwärmen. Dabei ist das Wasserstoffauto ein einziger Bluff. Physikalisch betrachtet ist Wasserstoff nämlich die reinste Energieverschwendung. Zirka 60 Prozent der Energie, die für die Herstellung des Wasserstoffes notwendig ist, gehen durch den Vorgang der Elektrolyse, den Transport, die Lagerung usw. verloren. Mit anderen Worten: Es wird immer wesentlich umweltfreundlicher sein, den Strom direkt in eine Bahnlinie einzuspeisen, als damit wasserstoffbetriebene Autos zu versorgen.

Im Übrigen ist es energetisch unökonomisch, für im



Volders/Nordtirol (7. April 2004): Als Spaziergänger auf der Autobahn bekommt man einen Eindruck vom gewaltigen Flächenverbrauch unserer Straßen

Schnitt 1,3 Personen über eine Tonne Blech zu bewegen – unabhängig von der eingesetzten Energie. Hinsichtlich Energieverbrauch wird der öffentliche Verkehr also immer besser abschneiden.

Platzverbrauch, Zersiedelung und Raumordnung

Selbst wenn die Autos mit Luft fahren würden – der mit dem Automobil zusam-

In Südtirol „besitzt“ jedes Auto 125 Quadratmeter Straße und jeder Mensch 43 Quadratmeter Wohnfläche.

menhängende Verschleiß von Grund und Boden wäre trotzdem ein unlösbares Problem. Der Straßenbau versiegelt immer neue Flächen, unsere Landschaft wird asphaltiert und zubetoniert.

In den Städten stellt das Auto zusätzlich ein ästheti-

sches Problem dar. Gewachsene Innenstädte und historische Altstädte werden verunstaltet und optisch versaut. Autogerechte Neubausiedlungen werden zu menschenfeindlichen Unorten. Wer fühlt sich schon an einer Ausfallstraße, am Autobahnkreuz oder in einem Parkhaus wohl?

Sicherheit

Jährlich werden in der EU



FOTOS: PROKOPP

„Selbst wenn die Autos mit Luft fahren würden – der mit dem Automobil zusammenhängende Verschleiß von Grund und Boden wäre trotzdem ein unlösbares Problem.“

flächendeckend vorgegangen werden. Würden Geschwindigkeitslimits flächendeckend elektronisch kontrolliert, was technisch kein Problem wäre, würde die Zahl der Toten halbiert. Mit anderen Worten: Jährlich ließe sich beinahe eine Stadt wie Meran retten.

Aber die Autoindustrie ahnt, dass der Götze Auto dann zu einem nüchternen Gebrauchsgegenstand degradiert würde. Und wer hat nicht auch im Bekanntenkreis Leute, die über Fahrzeiten protzen, die bei Einhaltung der Straßenverkehrsordnung nie und nimmer möglich wären?

Ein Großteil der Autofahrer würde ein rigoroses Sicherheitsprogramm im Straßenverkehr sofort akzeptieren. Schließlich ist im „Wilden Westen“ unserer Straßen niemand unverwundbar. Aber warum wird das „Goldene Kalb“ Auto nicht zugunsten von schätzungsweise 30.000 Überlebenden und 3 Millionen weniger Verletzten geopfert? Warum setzt man nicht auch in Südtirol das Programm Vision Zero ohne Wenn und Aber um?

Schadstoffemissionen

Die Gesundheitsschäden, die durch Verbrennungsmotoren und den Lärm verursacht werden, stellen eine massive Beeinträchtigung der Lebensqualität

Das umweltfreundliche Auto wird es ebenso wenig geben, wie es den gerechten Krieg oder die menschliche Hinrichtung gibt.

dar, von der CO₂-Belastung und der sich anbahnenden Klimakatastrophe ganz zu schweigen. An der Reduzierung der Emissionen wird krampfhaft, aber ohne nennenswerten Erfolg, herumgebastelt. Politiker und Autoindustrie glauben an die technische Lösung dieses Problems. Selbst wenn dies gelänge (was aber nicht sehr realistisch ist), blieben noch die Grundprobleme Energieverbrauch, Platzverbrauch und Sicherheitsmängel. Das Problem des Energieverschleißes würde sich beim Einsatz von Wasserstoff sogar noch verschlechtern.

Fazit: Nichts hat unseren Planeten nachhaltiger und gründlicher zerstört als der motorisierte Individualverkehr. Hier den Status quo halten zu wollen, bedeutet eine völlige Fehlentwicklung fortzuschreiben und auf andere Länder zu übertragen, die uns im Übrigen eh schon nachahmen.

Ob unsere Politiker den Mut haben, die notwendigen Gegensteuerungen in Angriff zu nehmen, bleibt in Anbetracht der Entwicklungen der letzten Jahrzehnte mehr als zweifelhaft. ✿

Notwendige Maßnahmen:

- 1) Massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit der Bahn als Hauptträgerin
- 2) Einführung der Kostenwahrheit im Straßenverkehr mit massiver Erhöhung des Benzinpreises und einer Maut auch auf Landesstraßen
- 3) Stopp von Straßenneubauprojekten
- 4) Stopp der Zersiedelung und einer Raumordnung, die verkehrspolitische Aspekte in den Mittelpunkt stellt



über 50.000 Menschen getötet und 5 Millionen Menschen verletzt. Viele davon mit irreparablen Schäden.

Im Straßenverkehr werden Zustände akzeptiert, die in allen anderen Lebensbereichen undenkbar wären. Gegen die Hauptunfallursachen Geschwindigkeitswahn und Alkoholmissbrauch müsste

Das Auto ist das unsicherste Verkehrsmittel.

Mobilität in Südtirol ausbaufähig: Potenziale müssen besser genutzt werden

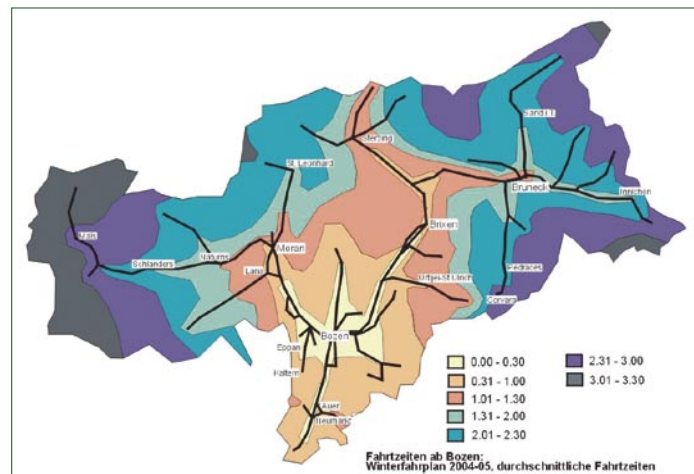
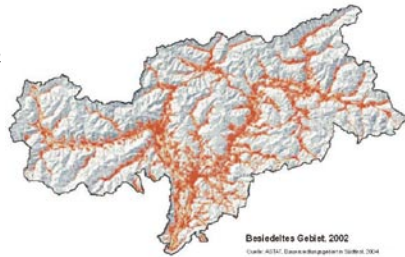
Der motorisierte Individualverkehr ist bekanntermaßen der größte Problemverursacher im Bereich der Mobilität: Er belastet nicht nur die Luft, sondern beeinträchtigt mittlerweile unseren gesamten Lebensraum. Er verstopft die Straßen, gefährdet Fußgänger und Radfahrer, verbraucht unsere wertvollsten Flächen, ist hauptverantwortlich für den steigenden Bewegungsmangel, nur um einige Beispiele zu nennen. Und was eigentlich als Verkehrsmittel gedacht war, wird immer mehr zum Verkehrshindernis.

Leider gehen auch die Lösungsansätze in erster Linie von den Bedürfnissen des Auto- und LKW-Verkehrs aus. Die meiste Energie – und die meisten Investitionen – gehen in die Bemühungen, die Straßen und Parkplätze dem steigenden Verkehr „anzupassen“, meist ohne dabei zu bedenken, dass gerade diese „Anpassungen“ die Grundlagen für neue Verkehrszuwächse sind, da jede neue oder erweiterte Infrastruktur eine Förderung des motorisierten Individualverkehrs zu Lasten aller anderen Bewegungsformen darstellt.

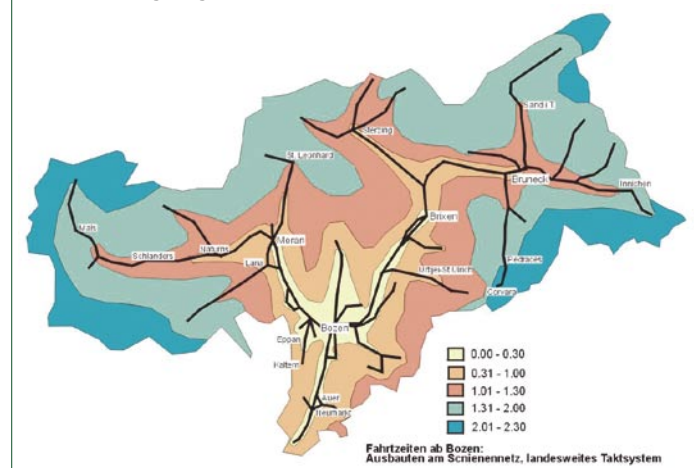
Natürlich hat die Politik inzwischen erkannt, dass es notwendig ist, auch den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen, wenn die Entwicklung nicht vollends aus dem Ruder laufen soll. Das Vertrauen in die Möglichkeiten, die ein zeitgemäßes öffentliches Verkehrsnetz bietet, scheint aber doch begrenzt zu sein, und es drängt sich oft der Eindruck auf, dass das Ganze maximal als Begleitmaßnahme zu den Investitionen ins Straßennetz gesehen wird als ein Beitrag zur Schadensbegrenzung sozusagen.

Aber der öffentliche Verkehr kann und muss mehr leisten, wenn wir uns auch morgen noch bewegen und gleichzeitig auch leben wol-

Südtirols Bevölkerung konzentriert sich in den Talböden und auf wenigen Hochflächen. Die Einwohnerdichte beträgt dort 770 Personen pro Quadratkilometer. Aus Sicht der Verkehrsplanung ist Südtirol eigentlich ein städtischer Raum, der sich entlang weniger hundert Kilometer Verkehrsnetz konzentriert.



Vorber und nachher: Mit Ausbauten und Taktsystem könnte der öffentliche Verkehr zu einem attraktiven Fortbewegungsmittel werden



len. Er muss eine Hauptrolle übernehmen.

Eigentlich optimale Voraussetzungen

Auf den ersten Blick könnte man zu dem Schluss kommen, Südtirol mit seinen 64 Einwohnern pro Quadratkilometer sei ein durch und durch ländliches Gebiet, in dem die Rolle des öffentlichen Verkehrs zwangsläufig begrenzt bleiben müsse. Bedenkt man aber, dass praktisch die gesamte Bevölkerung in den Talböden und einigen wenigen Hochflächen konzentriert ist, ergibt sich ein Wert, wie man ihn eigentlich nur aus städtischen Verdichtungsräumen kennt: 770 Einwohner pro Quadratkilometer des Dauersiedlungsraums. Nach Verkehrsgesichtspunkten betrachtet, ist Südtirol eigentlich ein städtischer Raum, der sich entlang weniger hundert Kilometer Verkehrsnetz konzentriert. Entsprechend sind die Verkehrsprobleme auf unseren Straßen, aber auch die Chance, mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr einen wesentlichen Teil der Mobilitätsbedürfnisse abdecken zu können.

Ohne Bahn läuft nichts

Die Bahn ist als einziges Verkehrsmittel in der Lage, die Kapazität, die Geschwin-

digkeit und den Komfort zu bieten, die benötigt werden, um den öffentlichen Verkehr mit dem Individualverkehr konkurrenzfähig zu halten. Leider sind Potenzial und Wirklichkeit nach wie vor weit voneinander entfernt. Wo aber die Bahn sowohl ein dichtes Angebot als auch Fahrzeiten bieten kann, die auf der Straße nicht erreichbar sind, etwa zwischen Auer und Bozen oder zwischen Brixen und Bozen, zeigen schon die heutigen Nutzerzahlen, dass sie eine wesentliche Rolle bei der Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse spielen kann. Ziel muss es also sein, auf dem gesamten Südtiroler Bahnnetz das maximale Fahrgastpotenzial auszuschöpfen.

Vertakten und vernetzen

Was der Individualverkehr dem öffentlichen Verkehr in erster Linie voraus hat, ist seine zeitliche und räumliche Verfügbarkeit: Das Fahrzeug steht immer bereit und es kann überall hingefahren werden. Dementsprechend hat sich auch der Verkehr entwickelt: Heute kann man den ganzen Tag über ein hohes Verkehrsaufkommen auf den Straßen beobachten, und die Ziele liegen längst nicht mehr nur in den Zentren der Hauptorte. Es gibt also zwei Hauptanforderungen:

Es reicht nicht mehr, die traditionellen Stoßzeiten abzudecken. Zum einen stimmt es lange nicht mehr, dass der größte Teil des Verkehrsaufkommens von den Pendlern herrührt, zum anderen sind auch die Arbeitszeiten zunehmend flexibler und die Bewegungen damit mehr über den Tag verstreut.

Es genügt nicht mehr, nur jeweils die umliegenden Orte mit den Zentren zu verbinden. Die „Peripherie“ wird immer mehr auch zum Zielort von Bewegungen,

Regionaler Bahnverkehr: Beförderungskapazität	220 Plätze/Zug	300 Plätze/Zug	500 Plätze/ Zug
pro Stunde bei Stundentakt	440	600	1.000
pro Stunde bei Halbstundentakt	880	1.200	2.000
am Tag bei 12 Zugpaaren	5.280	7.200	12.000
am Tag bei 16 Zugpaaren (Stundentakt)	7.040	9.600	16.000
am Tag bei 32 Zugpaaren (Halbstundentakt)	14.080	19.200	32.000

Verkehr auf dem Hauptstraßennetz, 2003	Tagesverkehr entspricht der Kapazität von:				
	Personen*	Linien- busse	Regional- züge	Regional- züge	Doppel- stockzüge
			3 Wagen	7 Wagen	8 Wagen
MeBo bei Terlan	29.489	590	132	54	31
Brennerautobahn Klausen-Bozen (2002)	27.541	551	123	50	29
Weinstraße bei Sigmundskron	25.255	506	113	46	27
Pustertaler Straße bei Vintl	17.930	359	81	33	19
Brennerstaatsstraße bei Albeins	14.574	292	66	27	16
Vinschgauer Straße bei Latsch	13.236	265	60	24	14
Brennerstaatsstraße bei Auer	12.028	241	54	22	13
Pustertaler Straße bei Welsberg	11.576	232	52	21	13
Brennerstaatsstraße bei Sterzing	8.660	174	39	16	10
<i>Quelle: ASTAT, Verkehrsstatistik in Südtirol, 2003</i>		<i>* Anzahl der Leichtfahrzeuge (PKW, Motorräder, kleine Lieferwagen) x 1,25</i>			

und die Knotenpunkte müssen deshalb in alle Richtungen funktionieren.

Die Schlüsselworte sind deshalb:

Vertaktung: Es werden nicht mehr die Abfahrtszeiten laufend den vermeintlichen Bedürfnissen angepasst, sondern der öffentliche Verkehr bietet ein regelmäßiges, leicht merkbares Angebot über den ganzen Tag: zumindest stündlich, auf den Hauptstrecken auch halbstündlich oder noch öfter. Damit hängt man nicht mehr von einzelnen Verbindungen ab, sondern kann sich die Zeit flexibel einteilen.

Vernetzung: Alle Linien werden an Knoten- und Umsteigepunkten zusammengeführt, vor allem an den wichtigen Bahnhöfen. Durch optimale Abstimmung der einzelnen Taktfahrpläne ergeben sich damit nicht nur regelmäßige Verbindungen auf der „eigenen“ Linie, sondern weit darüber hinaus.

Investieren, wo es am meisten bringt

Auf dem Bahnnetz sind in den letzten Jahrzehnten meist nur die notwendigsten Investitionen vorgenommen worden, während sich das Straßennetz in der Zeit vervielfacht hat. Aufholen ist also dringend notwendig, und die Glaubwürdigkeit der Verkehrspolitik misst sich auch an der Verteilung der Finanzmittel. Allerdings sind auch Investitionen in die Bahn kein Selbstzweck. Es geht vor allem um folgende Ziele:

Kürzere Fahrzeiten auf wichtigen Abschnitten: Die Züge müssen nicht um jeden Preis überall beschleunigt werden. Es genügt, insgesamt konkurrenzfähige Fahrzeiten zu erreichen und zwischen den Knotenpunkten auf Zeiten zu kommen, die die bestmögliche Abstimmung der Anschlussverbindungen ermöglichen. Das bedeutet vor allem, dass zwischen den vier Hauptknotenpunkten Meran,

Bozen, Brixen und Bruneck jeweils eine Fahrtzeit von einer halben Stunde (inklusive Stehzeiten) anzustreben ist. Dann wird es möglich, dass sich die Züge im Stundentakt, bzw. Halbstundentakt in diesen Knotenbahnhöfen kreuzen und die Bahn- und Busanschlüsse in alle Richtungen optimiert werden können: Alle Verbindungen treffen ungefähr gleichzeitig am Bahnhof ein und verlassen ihn kurz darauf wieder, und es kann in alle Richtungen ohne große Wartezeiten umgestiegen werden. Investitionen, die der Erreichung dieser „strategischen“ Fahrzeiten dienen, erhöhen somit nicht nur die Attraktivität der betreffenden Linie, sondern des ganzen Netzes. Konkret sind vor allem Beschleunigungsmaßnahmen zwischen Bozen und Meran (Begradigungen) sowie der Bau einer direkten Anbindung Richtung Brixen für die Pustertalbahn notwendig, womit die Fahrtzeit Brixen-Bruneck auf eine halbe ▶



240 Personen: 1Tram = 3Autobusse = 180 Autos

aus: Verkehrsbetriebe Zürich, Beschleunigungsprogramm 2000, Juni 1991

► Stunde, die Fahrzeit Bozen-Bruneck auf eine Stunde gesenkt werden kann.

Erhöhung der Kapazität und Zuverlässigkeit: Ausgehend vom angepeilten Taktfahrplan ist durch gezielte Eingriffe sicherzustellen, dass dieser reibungslos abgewickelt werden kann, etwa durch Einrichtung neuer Kreuzungsmöglichkeiten auf eingleisigen Strecken.

Bessere Flächendeckung: In den letzten Jahrzehnten hat sich die Siedlungsstruktur stark verändert, die Züge halten aber meist weiterhin nur dort, wo sie immer gehalten haben. Die Einrichtung neuer Haltestellen bzw. die Verschiebung von Haltepunkten kann die Zugänglichkeit des Bahnnetzes wesentlich verbessern. Hier ist eine ausgewogene Entscheidung zwischen dem Ziel einer höchstmöglichen Geschwindigkeit und jenem einer bestmöglichen Flächendeckung zu treffen. Aber auch die Fahrzeug- und Signaltechnik kann dazu beitragen, dass sich die Zeitverluste durch zusätzliche Haltestellen in Grenzen halten.

Bessere Nutzbarkeit: Die Bahnhöfe sind heute größtenteils in einem schlechten Zustand. Eine benutzerfreundliche Gestaltung und Ausstattung mit den Min-

desteinrichtungen (Sanierung der Bahnsteige, Wartebereiche, hygienische Anlagen, Radabstellplätze und Parkplätze) ist dringend umzusetzen.

Das Ergebnis

Was heute noch eher als eine Ansammlung von Bahn- und Buslinien unterschiedlicher Qualität erscheint, wird zu einem perfekt abgestimmten Mobilitätssystem, das optimale Beweglichkeit im ganzen Land garantiert:

häufiger: Durch Angebotsausweitungen und Optimierungen stehen täglich mehr Verbindungen zur Verfügung.

regelmäßiger: Alle Linien sind vertaktet, in den Haupttälern und den meisten Seitentälern verkehrt mindestens stündlich ein Zug oder ein Bus, immer zur selben Minute und den ganzen Tag über. Auf den Hauptverbindungen und in den Stoßzeiten wird halbstündlich oder noch öfter gefahren.

schneller: Gezielte Investitionen ins Bahnnetz machen vor allem die Abschnitte Meran-Bozen und Brixen-Bruneck deutlich schneller. Weil gleichzeitig aber auch die Anschlussverbindungen optimiert werden, profitie-

ren davon auch alle Linien, die in Meran, Bozen, Brixen und Bruneck zusammen treffen.

zuverlässiger: Die vertakteten Fahrpläne vereinfachen die Abläufe und damit auch die Zuverlässigkeit des Systems. Gezielte Maßnahmen vor allem in den Kreuzungs- und Knotenpunkten reduzieren das Risiko von Verspätungen und verpassten Anschlüssen auf ein Minimum.

besser zugänglich: Die Linienverläufe und Haltestellen werden der heutigen Siedlungsstruktur angepasst. Wesentlich mehr Einwohner erhalten direkten Zugang zur Bahn, die Buslinien stellen die Feinerschließung und die Bedienung der Täler ohne Bahnanschluss sicher.

überall hin: Es gibt nicht nur mindestens stündlich eine Verbindung bis zum nächsten Hauptort, sondern jede Linie ist in das landesweite Anschlusssystem eingebunden. Wenn man z. B. weiß, zu welcher Minute der Zug von Bruneck Richtung Bozen abfährt, weiß man auch ohne Fahrplan, dass es in Bozen immer einen Anschluss in Richtung Meran-Vinschgau, Trient und die Bozner Umgebung gibt.

komfortabler: Die Bahn als Rückgrat des Verkehrsnetzes

bietet mit modernem Rollmaterial zeitgemäßen Komfort und genügend Kapazität auch zu Spitzenzeiten. Bei Umsteigeverbindungen werden die Wege minimiert, und ein einheitliches Informationssystem sorgt dafür, dass sich die Fahrgäste auch im Fall betrieblicher Probleme nicht im Stich gelassen fühlen.

effizienter: Die Vertaktung und die damit verbundene Systematisierung der Umläufe sowie die Beschleunigung der Verbindungen erlaubt einen sehr effizienten Einsatz des Personals und des Rollmaterials. Überlagerungen von Verbindungen werden reduziert, jede Linie erfüllt eine genau definierte Aufgabe. Auch damit wird es möglich, das Angebot deutlich zu verbessern, ohne dass gleichzeitig die Betriebskosten explodieren.

Öffentlicher Verkehr ist Mobilitätssicherung

Ein leistungsfähiger und effizienter öffentlicher Verkehr ist das wichtigste Element zur Sicherung unserer Mobilität. Nur er kann gewährleisten, dass unsere Städte die sprichwörtlichen pulsierenden Zentren bleiben können, ohne täglich in einer Blechlawine zu versinken. Wenn wir unsere Mobilität erhalten wollen, müssen wir vorrangig auf effiziente Bewegungsformen setzen, die mit der Umwelt und unserer Lebensqualität verträglich sind: zu Fuß gehen und Rad fahren auf den Kurzstrecken, Bahn und Bus auf mittleren und längeren Strecken. Es ist endgültig an der Zeit, die Illusionen aus der Zeit der Massenmotorisierung zu begraben und ein Verkehrssystem zu verwirklichen, in dem jedes Verkehrsmittel die Rolle spielt, zu der es berufen ist. ✿

Hanspeter Niederkofler

Im Vinschgau mehrt sich der Widerstand

Gegen die Verkehrspolitik des Landes und der lokalen Politiker hat sich im Vinschgau im letzten Jahr ein massiver Widerstand aufgebaut. Da die Bevölkerung des Tales von Jahr zu Jahr stärkeren Belastungen durch Abgas- und Lärmemissionen ausgesetzt ist, sind Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Straßenverkehrs dringend erforderlich. Wir mussten aber feststellen, dass die Landespolitiker diese Notwendigkeit anscheinend noch nicht wahrgenommen haben und nicht bereit sind, ihre Verkehrspolitik in Richtung Nachhaltigkeit zu verändern.

- Dies wird offensichtlich beim geplanten Projekt zum Ausbau des Teilstückes Forst – Töll. Dass mit dem Ausbau der Infrastruktur neuer Verkehr induziert wird, ist längst erwiesen, auch warnen international anerkannte Verkehrsexperten vor diesem Ausbau. Die Verbesserung des Straßennetzes stellt kein Instrument zur Förderung der lokalen Wirtschaft dar, ebenso wenig lässt sich die Unfallgefahr durch Begradigung von Strecken reduzieren. Außerdem ist zu bedenken, dass durch den Ausbau von Straßen die dringend notwendige Verlagerung vom Individualverkehr auf den Kollektivverkehr erschwert wird. Dieser Ausbau ist durch kein stichhaltiges Argument zu rechtfertigen! Obwohl unsere Argumente mehrmals offen gelegt wurden und 5.000 Bürger des Tales gegen den Ausbau unterzeichnet haben, ist die Landesregierung bis heute nicht bereit, von der Realisierung dieses Projektes abzusehen.

- Im Vinschgau wurden in den letzten Jahren an verschiedenen Orten Straßen-



Stehend von links nach rechts: Kathi Dona, Sonja Eitzbaler, Emilia Tappeiner, Manfred Markt, Konrad Zöschg, Andreas Zuegg; sitzend: Eva Prantl, Elisabeth Viertler, Helene Kaserer

bauprojekte verwirklicht. Allerdings ist bis heute ein nachhaltiges Gesamtverkehrskonzept, welches alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsträger mit einschließt und die Effizienz und Konsequenzen von Maßnahmen im Vorfeld abklärt, nicht vorhanden. Der Landesrat für öffentliche Bauten, Dr. Florian Mussner, betont zwar, dass bereits ein Gesamtverkehrsprojekt für den Vinschgau vorliege und verweist auf die im Jahre 1992 erstellte Tiefenthaler-Winkler-Studie. Hierbei handelt es sich aber lediglich um Straßenbauprojekte. Aufgrund des massiven Dru-

ckes vonseiten der Bevölkerung hat sich die Bezirks-gemeinschaft nun einsichtig gezeigt und beabsichtigt, Prof. Hermann Knoflacher mit der Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes zu beauftragen.

- Die Ärzte und Apotheker des Vinschgaus haben heuer auf die Zunahme der verkehrsbedingten Krankheiten im Tal hingewiesen. Da die Nachtruhe vieler Bürger durch die Zunahme des LKW - Verkehrs in den Nachtstunden gestört wird, sehen wir in einem Nachtfahrverbot für LKW eine berechnete Forderung, um die Gesundheit der Menschen

nicht in Gefahr zu bringen.

- Öffentlicher Verkehr: Durch die Inbetriebnahme der Vinschgauer Eisenbahn im Mai 2005 erhofft man sich im Vinschgau eine Entschärfung der Verkehrsbelastungen. Damit die Eisenbahn aber gut funktioniert, braucht sie die entsprechenden Umfeldbedingungen. Es muss auf verschiedenen Ebenen angesetzt werden: Strukturelle Maßnahmen, wie Zubringerdienste organisieren, Bahnhöfe ausbauen u. a. m. sind voranzutreiben. Ein gut durchdachtes, zielgruppenorientiertes Marketing ist unerlässlich; der Kunde muss über das neue Angebot gut informiert werden. Da Mobilitätsverhalten zu einem großen Teil Routineverhalten ist, braucht es geeignete Strategien zum Durchbrechen dieser Routine. Gezielte Einflussnahme im Werte- und Einstellungsbereich der Verkehrsteilnehmer ist eine notwendige Maßnahme, um den Erfolg der Bahn zu steigern. Es genügt nicht, ein neues Angebot bereitzustellen, ohne durch flankierende Maßnahmen die Nutzung desselben zu favorisieren.

In diesen Bereichen wäre nun intensiv zu arbeiten, damit die erhofften Ziele auch erreicht werden können.

Für die Bevölkerung des Tales ist die Reduktion der Belastungen durch den Straßenverkehr ein zentrales Anliegen. Dies hat sich auch bei der gut besuchten Podiumsdiskussion in Schlanders zum Thema Verkehr gezeigt. Die Verantwortungs-träger sind nun gefordert, die Voraussetzungen für den Aufbau eines sozial- und umweltgerechten Mobilitäts-verhaltens zu schaffen. ✿

Eva Prantl

In Südtirol stiefmütterlich behandelt: der öffentliche Nahverkehr

Es gibt noch viel zu verbessern. – So lautet das Fazit von Erich Huber, der sich intensiv mit dem öffentlichen Nahverkehr in Europa beschäftigt. Für die Leserinnen und Leser des Naturschutzblattes hat er seine Erfahrungen zusammengefasst und für Südtirol einen realistischen Forderungskatalog aufgestellt.

Forderungen für Südtirol

- Die Pendler-Abos können beibehalten werden; sie sind das einzige brauchbare Produkt unseres Tarifsystems.
- Die Familienkarte ist unbedingt zu entbürokratisieren. Sie muss unbedingt für Kleingruppen angeboten werden, wie es in Deutschland üblich ist.
- Weiters sind einzuführen (und wie in Deutschland als Gemeinschaftsprodukt der Transportunternehmen, des Landes und der Tourismusorganisationen zu konzipieren):

a) um 10 Euro ein Südtirol-Ticket, das wie das Bayernticket einen Tag lang die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel in unserem Land ermöglicht. Es soll genügen, dass es einmal am Tag gekauft wird und man sich dann den ganzen Tag nicht mehr kümmern muss.

b) um 5 Euro ein Bezirks-Ticket, das in einem bestimmten festzulegenden Bezirk gültig ist. Mit diesem Ticket sollte einen Tag lang die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel des Bezirkes möglich sein, so z.B. auch die Umlaufbahn auf die Seiser Alm.

c) um 15 Euro ein Euregio-Ticket, das wie das Egonet-Ticket einen Tag lang die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel in der Europaregion Tirol ermöglicht (Tirol, Südtirol und Trentino).

d) die Fahrradmitnahme müsste mit allen die-



FOTO: PROKOPP

Er kann bis zu 20.000 Personen pro Stunde befördern: Im Schienenverkehr steckt ein gewaltiges Potenzial

sen Tickets kostenlos möglich sein.

Die aktuelle Lage in Südtirol

Damit der öffentliche Personennahverkehr in einer Region gut funktioniert, müssen folgende Faktoren zusammenspielen:

a) guter, möglichst getakteter Fahrplan; Abstimmung von Bahn und Bus

b) gutes Rollmaterial (bei der Bahn möglichst S-Bahnzüge); es muss gewährleistet sein, dass die meisten Züge in jedem Dorf entlang der Strecke zumindest eine Bedarfshaltestelle haben

c) ein Tarifsystem, das möglichst für alle Marktsegmente von Kunden attraktiv ist

In Südtirol funktioniert – das kann man ohne Umschweife behaupten – keiner der oben genannten Faktoren optimal. Die Fahrpläne sind zwar auf den Hauptstrecken in den letzten Jahren besser geworden; es wurde aber eine Menge von Bahnhaltestellen aufgelassen und nicht wieder aufgemacht, so dass der Zug an den potenziellen Bahnkunden vorbeifährt und es daher nach wie vor unmöglich ist, parallel zur Bahn fahrende Busse zu vermeiden, da Letztere ja

die Leute von den Dörfern mitnehmen müssen, welche keine Bahnhaltestelle mehr haben. Fahrten über die Landesgrenzen hinaus (etwa nach Innsbruck oder Lienz) sind immer noch mit einem erheblichen Zeitaufwand verbunden (für die 120 km von Bozen bis Innsbruck braucht man auch heute im Schengen-Zeitalter noch gute zwei Stunden, und es gibt immer noch keine durchgehenden Regionalzüge wie etwa zwischen Innsbruck und Rosenheim).

Das Rollmaterial der Züge von Trenitalia ist schwerfällig und hat nicht die Eigenschaften, welche moderne Nahverkehrszüge auszeichnen (z.B. rasches Beschleunigen und Bremsen). Damit hält der Zug nur mehr an wenigen Haltestellen, und sogar große Marktgemeinden wie St. Lorenzen haben nicht einmal mehr eine Bedarfshaltestelle.

Ganz grob fehlt es hierzulande aber beim Tarifsystem. Es gibt zwar die Abos für Pendler, die recht günstig sind; andererseits fehlt aber jeglicher Wille, auch andere Kundensegmente anzusprechen. Man will nicht wahrhaben, dass die öffentlichen Verkehrsmittel auch in der Freizeit zunehmend interessant würden, wenn die Preise nur einigermaßen günstig wären und es auch Fahrscheine für Kleingruppen gäbe, die beispielsweise sonst ein Privatauto füllen.

Lösungen in anderen Ländern

Dass es auch anders geht, zeigen die folgenden Beispiele aus unseren Nachbarländern, wo man längst erkannt hat, dass auch in der Freizeit für jede Kleingruppe, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt, ein Auto weniger auf der Straße unterwegs ist.

Die meiner Ansicht nach interessantesten Tarifsysteme für den Nahverkehr gibt es in Deutschland. Wer dort die Gruppen- und Freizeitangebote von Bahn und Bus nutzt, fährt günstig wie sonst wohl nirgendwo in Europa. Ein Hit sind vor allem die Gruppentickets bei der Deutschen Bahn (es war bei Redaktionsschluss noch nicht sicher, ob die folgenden Preise ab dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember noch gelten):

a) Wochenendticket

Es kostet 28 Euro; damit kann man entweder am Samstag oder am Sonntag einen Tag lang bis spätestens drei Uhr früh des Folgetages mit allen Nahverkehrszügen der Bahn in ganz Deutschland sowie auf grenznahen Strecken in Tschechien und Polen fahren. Zudem gilt das Ticket als Tageskarte in vielen Verkehrsverbänden der Städte, und man kann dort alle öffentlichen Verkehrsmittel (auch Straßenbahnen und Busse) mitbenutzen. Die Tageskarte, einmal am Tag gekauft, gilt wie gesagt den ganzen Tag; es können maximal fünf Personen gemeinsam damit fahren; diese müssen nicht miteinander verwandt sein. Eltern oder Großeltern können sogar beliebig viele eigene Kinder bzw. Enkelkinder bis zu 14 Jahren mitnehmen. Eine Überlegung, die wohl dahintersteckt: Fährt eine Gruppe mit dem Wochenendticket,

ist ein Auto weniger auf der Straße. Fans der Nahverkehrszüge fahren mit dem Wochenendticket auch weite Strecken: Reisen beispielsweise fünf Personen von Mittenwald oder Kufstein auf die Insel Rügen, so kostet diese Fahrt quer durch ganz Deutschland den Einzelnen nur 5 Euro und 60 Cent. Es ist klar, dass es somit unrentabel wird, das eigene Auto zu benutzen.

b) Ländertickets

Wer die Bahn nur innerhalb eines Bundeslandes benutzt, kann sich ein Länderticket kaufen, das es nicht nur am Wochenende, sondern auch wochentags gibt. Wochentags gelten die Ländertickets allerdings erst ab 9 Uhr früh, was aber für den Freizeitkunden kaum eine Einschränkung bedeutet. Wieder reisen bis zu fünf Personen mit einem Länderticket im gesamten Bundesland. Eltern oder Großeltern können beliebig viele eigene Kinder und Enkelkinder mitnehmen. Als Beispiel sei hier das Bayernticket genannt, das als Gruppenticket 22 Euro kostet; das Bayernticket gibt es auch für Alleinreisende und kostet in diesem Fall 15 Euro. Das Bayernticket gilt wie das Wochenendticket zudem als Tageskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel (Straßenbahn, Bus, U- und S-Bahn) in den Verkehrsverbänden der Städte München, Nürnberg und Augsburg. Auch mit dem Bayernticket kann man recht weit kommen, und zwar beispielsweise von Kufstein oder Mittenwald bis etwas nördlich von Aschaffenburg, von wo es nach Frankfurt nicht mehr weit ist.

c) Tickets für Kleinregionen

Wer sich nur innerhalb einer kleineren Region fortbewegt und nicht ein ganzes Bundesland durchfährt,

kann ein Ticket für Kleinregionen kaufen. So gibt es für den Raum Garmisch-Partenkirchen bis hinunter nach Tutzing am Starnberger See das Werdenfelsticket, welches 9 Euro für eine Person kostet. Es gilt für Bahn und Bus in der gesamten Region, und zwar wochentags von 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages, am Wochenende und feiertags ganztägig.

Eigene Kinder bzw. Enkelkinder bis zu 15 Jahren können gratis mitfahren. Ganz ähnlich funktioniert das Bayerwald-Ticket im Raum des Natur- und Nationalparks Bayerischer Wald. Dieses kostet 5 Euro.

Alle diese Tickets sind ein Gemeinschaftsprodukt der beteiligten Transportunternehmen, der Länder und der örtlichen Tourismus-Werbergemeinschaften. Die Fahrradmitnahme ist in den meisten Regionen kostenlos.

Auch bei den ÖBB in Österreich gibt es eigene Fahrscheine, die in erster Linie für den Freizeitkunden konzipiert sind. Es handelt sich hier um das so genannte 1+Freizeitticket: Fahren mehrere beliebige Personen zusammen mit der Bahn, so zahlt nur die erste Person voll, die zweite bis maximal fünfte zahlt ungefähr die Hälfte; pro Person kann ohne Aufpreis ein Rad mitgenommen werden. Das Ticket gilt auf allen Zügen, da es in Österreich keine Intercity-Zuschläge gibt.

Interessant sind auch die Tickets, die über Staatsgrenzen hinweg gültig sind. Von den Verbraucherorganisationen ausgezeichnet wurde besonders das Egronet-Ticket, das seit Jahren im Tarifverbund der Euregio Egrensis gilt. Diese Euregio umfasst ein Grenzgebiet mit Teilen Bayerns, Sachsens und Böhmens. Die Tatsache, dass es in dieser Eu-

regio bereits Jahre vor dem EU-Beitritt Tschechiens möglich war, ein gemeinsames Nahverkehrssystem über Staatsgrenzen hinweg zu schaffen, sollte uns in Südtirol nachdenklich stimmen. Haben wir hier in der Euregio Tirol, mitten in der EU, die Zeit verschlafen: Hierzulande gibt es nicht einen einzigen durchgehenden Regionalzug von Bozen nach Innsbruck. In der Euregio Egrensis gibt es auf der Linie von Zwickau ins benachbarte Böhmen (Karlsbad, Marienbad) durchgehende Züge im Stundentakt. Das Egronet-Ticket gilt im diesbezüglichen Liniennetz wochentags von 7.30 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages, am Wochenende ganztägig und kostet für 1 Person 12 Euro; mit dem Familienticket um 24 Euro können maximal zwei Erwachsene plus maximal drei Kinder bis zu 17 Jahren fahren – oder aber Eltern bzw. Elternteile mit allen eigenen Kindern bis zu 14 Jahren.

In Italien sind die Grundpreise, wenn man Intercity- bzw. Eurostar-Züge meidet, sehr günstig, da sie seit vielen Jahren nicht mehr angehoben wurden. Angestiegen sind nur eben die Schnellzugpreise. Auch gibt es in Italien (mit Ausnahme von Südtirol!) preisgünstige Angebote für Kleingruppen. In Italien gibt es dann noch einige kontingentierte Sonderangebote für Intercity-Züge, und zwar am Samstag um 15 Euro oder täglich in Nachtzügen um 15 Euro für jeweils die gesamte Zugstrecke. Sie sind allerdings kontingentiert und oft nur – wenn überhaupt – Tage oder Wochen vorher zu bekommen; sie gelten zudem nur auf dem vorausgebuchten ganz bestimmten Zug an dem bestimmten Tag und sind sonst ungültig. 

Erich Huber

Stiefkind Brennerbahn

Die Situation des Personen-Fernverkehrs auf der Brennerbahnlinie ist prekär. Zwischen München und Verona verkehren gerade mal fünf Eurocity-Paare mit Fahrzeiten, die alles andere als schnell sind. Die Fahrt von Bozen nach München beträgt immer noch vier Stunden, am Brenner wird nach wie vor 15 Minuten Zeit vergeudet – für den Fahrgast völlig unverständlich. Die Anbindung von Südtirol Richtung Innsbruck und München ist entsprechend schlecht, die Anschlüsse in Innsbruck Richtung Wien schlichtweg katastrophal.



Lassen unsere Politiker den öffentlichen Verkehr im Regen stehen? Das Verbesserungspotenzial ist jedenfalls enorm ...

Ein weiteres Manko sind die Tarife. Bis zu 108 Euro kostet eine Fahrt von Bozen nach München. Über eventuelle Sonderangebote wissen selbst Bahnbedienstete kaum Bescheid.

Nicht viel besser sieht die Situation von Bozen Richtung Süden nach Italien aus. Im Dezember 2003 wurde das Angebot nach Rom zwar auf zwei Eurostar-Züge aufgestockt, bis nach Verona

(Mailand, Venedig und Rom) verkehren zudem die schon oben erwähnten fünf Eurocity Zugpaare und zusätzlich gibt es noch einige Nachtzüge. Trotzdem kann von keiner zufrieden stellenden Anbindung an das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz in Bologna oder an die Metropolen Mailand bzw. Venedig gesprochen werden.

Während auf der Strecke Zürich–Mailand seit gut

zehn Jahren schon ein flächendeckender Stundentakt existiert und die Bahngesellschaft Cisalpino mit modernen Neigezügen für komfortable Reisegeschwindigkeiten sorgt, scheinen die Uhren bei uns wieder einmal anders zu laufen.

Der Zustand der Brennerbahnlinie spielt in der derzeitigen Verkehrsdiskussion keine Rolle. Es wird über den Brennerbasistunnel

gesprochen, der frühestens im Jahr 2015 (also in elf Jahren!) in Betrieb gehen wird, wobei die Frage der Zulaufstrecken bis heute nicht geklärt ist. Dies bedeutet, dass über ein Projekt diskutiert wird, das erst frühestens in elf Jahren massiv Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert. Dies natürlich nur bei entsprechenden Rahmenbedingungen, die uns von der Politik bis heute nicht zugesagt wurden.

Weitere Themen sind der Flughafen Bozen und die Fluggesellschaft Air Alps. Für beide ist ein hohes politisches Engagement vorhanden. Dabei scheint es niemandem aufzufallen, dass die verkehrspolitische Rele-



FOTO: PROKOPP

vanz des Flughafens Bozen im Gegensatz zu einer gut funktionierenden Brennerbahn verschwindend klein ist. Die Linienflüge ab Bozen sind eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung bei geringster Kapazität (37 Sitzplätze entsprechen ca. 5 Prozent der Plätze eines Reisezuges!), zudem kann mit der Bahn auch eine Vielzahl anderer Destinationen, wie etwa Innsbruck, Rosenheim, Florenz oder Bologna, umsteigefrei erreicht werden.

Bei anhaltender Tatenlosigkeit der Verantwortlichen läuft Südtirol Gefahr, im überregionalen Bahnverkehr noch mehr ins Abseits zu geraten.

Um dies zu verhindern und unseren Landsleuten, Gästen und Besuchern einen zeitgemäßen Bahnanschluss zu gewährleisten, fordern wir die Umsetzung des Projektes Euregiozug, ein Projekt, das mit heutiger Infrastruktur bei entsprechendem politischem Willen sofort umsetzbar ist.

Projekt Euregiozug

1) Definition Euregiozüge: Das Land Südtirol soll gemeinsam mit dem Land Nordtirol und der Region Trentino so genannte Euregiozüge einführen, die auf der Strecke München–Bologna verkehren. Die Euregiozüge sollen im Stundentakt von 5.00 bis 24.00 Uhr verkehren. Neben den heutigen Eurocity-Haltestellen Franzensfeste, Brixen und Bozen sollen auf Südtiroler Territorium zusätzlich die Haltestellen Auer, Klausen und Sterzing bedient werden.

2) Technische Voraussetzungen: Einsatz von Zügen mit Neigetechnik und Mehrstromtechnologie. Trotz zusätzlicher Haltestellen könnte damit bei heutiger Infrastruktur eine kürzere Fahrzeit erzielt werden als von den heutigen Eurocityzügen. Da für die Umsetzung die heutige Infrastruktur ausreicht, kann bei entsprechendem politischem Willen dieses Projekt in zwei Jahren verwirklicht werden. Verhandlungen sollten mit den beteiligten Bahngesellschaften, wie auch mit privaten Bahngesellschaften, geführt werden.

3) Südtirol im Netz der europäischen Bahnen: Die Euregiozüge garantieren neben

den Haltestellen zwischen München und Bologna den Anschluss unseres Landes an die Achse Mailand–Venedig in Verona, an das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz nach Rom in Bologna, an die Achse Bregenz–Salzburg–Wien in Innsbruck und an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz mit stündlichen Zügen nach Hamburg, Berlin, Frankfurt und Stuttgart in München. In München existiert zudem der Zugang zu einem schnell wachsenden Großraumflughafen mit Flügen in die gesamte Welt.

4) Vernetzung mit dem Südtiroler Nahverkehr: Die Euregiozüge müssten natürlich mit dem lokalen Bahn- und Busverkehr verzahnt werden. Touristen und Gäste würden somit nicht nur schnell unser Land erreichen, sondern auch vor Ort mobil sein, eine Notwendigkeit und Chance, die heute von Touristikern generell nicht erkannt wird.

5) Tarifgestaltung: Für die Euregiozüge muss die Tarifgestaltung entsprechend attraktiv sein. Als Richtpreis sollten für die Fahrt Bozen–München–Bozen zirka 40 Euro veranschlagt werden. Zusätzlich zu den attraktiven Tarifen auf der Brennerachse soll es attraktive Angebote im Bereich der Europa-region geben. Warum nicht nach dem Vorbild der Ländertickets in Deutschland (z.B. Bayerticket usw.) ein ähnliches Angebot für die Europaregion Tirol schaffen? Für 15 Euro könnten bis zu fünf Personen freie Fahrt auf allen Regionalzügen der Länder Tirol, Südtirol und Trentino haben.

6) Vermarktung und Information: Entsprechende Angebote müssen natürlich auch entsprechend vermarktet werden. Die Mobilitätszentralen in Deutschland führen es vor. Ein effizien-

ter Informationsdienst muss nicht nur über das eigene Angebot, sondern auch über alle Tarife und Fahrpläne in Italien und dem europäischen Ausland Bescheid wissen. Vom Fahrgast kann man nicht verlangen, dass er alle Angebote auswendig kennt. Entsprechende professionelle Beratung und Vermarktung würde manches Vorurteil gegenüber der Bahn abbauen helfen, und mancher Neukunde könnte leicht hinzugewonnen werden.


Die wichtigsten Vorteile für Südtirol:

1) Optimale Anschlüsse an Italien und das europäische Bahnnetz. Südtirol würde endlich wieder über akzeptable Verbindungen zum überregionalen Bahnnetz verfügen. Die Vorteile für den Südtiroler Incoming Tourismus liegen auf der Hand.

2) Aufwertung der Brennerbahnlinie mit heutiger Infrastruktur, deshalb Möglichkeit einer sehr schnellen Verwirklichung innerhalb der nächsten zwei Jahre.

3) Durch attraktive Tarifgestaltung und schnelle Verbindungen Rückgewinnung von Marktanteilen.

Wenn wir nicht in der Lage sind, mit den heutigen Infrastrukturen eine effiziente Alternative zum Autoverkehr anzubieten, bleibt es zweifelhaft, ob dies in 10 bis 15 Jahren mit dem Brennerbasistunnel der Fall sein wird.

Die Euregiozüge wären für unsere Landesregierung eine ideale Möglichkeit zu beweisen, dass ihr mit der Verlagerung von der Straße auf die Schiene ernst ist. Nur mit Sonntagsreden wird keine Autofahrt vermieden und kein Bahnkunde dazugewonnen. 

Wolfgang Niederhofer

Brennerbasistunnel: Zu viele Fragen sind noch offen

Wir wissen alle, dass die Eisenbahn viel umweltfreundlicher ist als das Auto. Warum zählt dann der Dachverband für Natur- und Umweltschutz zu den schärfsten Kritikern des Brennerbasistunnels? Die Antwort ist einfach: Der Dachverband ist nicht gegen den Brennerbasistunnel, sondern gegen *diesen* Brennerbasistunnel.

Von Roman Zanon

Nach aktuellem Stand eine Fehlplanung

Wir haben uns mit dem aktuellen Projekt intensiv beschäftigt. Unsere Schlussfolgerung lässt keinen Spielraum offen: Dieser Brennerbasistunnel ist eine teure Fehlplanung – weiter nichts. Denn mit Ausnahme einiger fix geplanter Streckenabschnitte sind die Zulaufstrecken nördlich und südlich des Brenners ein einziges Flickwerk. Was nützt uns ein potenter Tunnel, wenn die Strecke München - Verona eine Aneinanderreihung von Flaschenhälsen ist?

Und abgesehen vom technischen Aspekt ist eine Lösung ohne flankierende politische Vorgaben auf europäischer Ebene („Schwerverkehr auf die Schiene“) nicht möglich. Wollen wir also vorsichtig geschätzte 15.000.000.000 Euro (40.000 Wohnungen) in eine neue Brennerbahn zwischen München und Verona investieren und dafür ein Riesenbauwerk bekommen, dessen Effizienz mehr als fraglich ist? Urteilen Sie selbst!

Unsere Politiker sind überzeugt vom Brennerbasistunnel. Warum das so ist, wissen wir nicht. Zu viele Argumente sprechen gegen diesen Brennerbasistunnel. Ist es etwa der ohnmächtige Versuch unserer Politiker, den ausufernden Verkehr in unseren Alpentälern doch noch zu zähmen?



Roman Zanon

Klare Vorgabe des Landtages

Seit über drei Jahrzehnten diskutiert man das Tunnelprojekt. Im Jahre 1994 hat der Südtiroler Landtag eine ganz klare Vorgabe gemacht: Brennerbasistunnel ja, aber nur dann, wenn die schon damals als unzumutbar empfundene Verkehrsbelastung entlang der Autobahn reduziert wird. Inzwischen hat uns die Verkehrslawine weiter überrollt, und sie wird uns auch die nächsten 15 Jahre weiter überrollen. Und danach, so träumen unsere Politiker, werden die LKWs freiwillig von der Straße auf die Schiene wechseln.

Aufwachen! Wir wählen unsere Politiker, damit sie unsere Probleme jetzt und hier lösen. Und wenn wirklich Projekte für die Zukunft geplant werden, dann müssen diese ein starkes Fundament haben. Unsere Forderung ist klar: Ohne po-

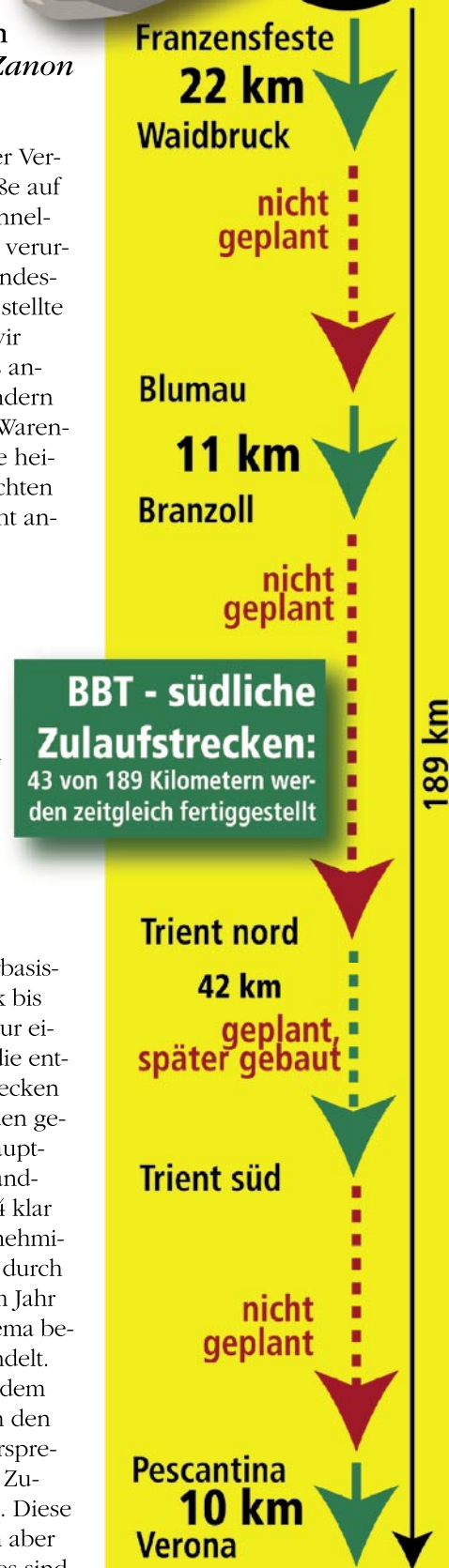
litische Garantien einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist das Tunnelprojekt zum Scheitern verurteilt. Unser Verkehrslandesrat Thomas Widmann stellte indigniert fest, dass „wir 450.000 Südtiroler uns anmaßen, die Welt verändern zu wollen“. Der freie Warenverkehr ist für ihn eine heilige Kuh, die zu schlachten sich die Südtiroler nicht anmaßen dürfen.

Wir wollen nicht die Welt verändern. Wir werden aber unseren Lebensraum gegen die unnötige, zerstörerische Verkehrslawine verteidigen – und davon lassen wir uns nicht abbringen!

Alleingang der Landesregierung

Der Bau des Brennerbasistunnels (von Innsbruck bis Franzensfeste) ergibt nur einen Sinn, wenn auch die entsprechenden Zulaufstrecken im Norden und im Süden gebaut werden. Diese Hauptforderung wurde im Landtagsbeschluss von 1994 klar formuliert. Bei der Genehmigung des Vorprojektes durch die Landesregierung im Jahr 2003 wurde dieses Thema bereits mehrdeutig behandelt.

Erst die Proteste aus dem Unterland veranlassten den Landeshauptmann, Versprechungen zum Bau der Zulaufstrecke abzugeben. Diese Versprechungen fußen aber auf keinen Verträgen, es sind





FOTOS UND INFOGRAFIK: PROKOPF

Aufwachen! Wir wählen unsere Politiker, damit sie unsere Probleme jetzt und hier lösen

mündlich abgegebene politische Willensbekundungen.

Fehlende Zulaufstrecken

Unverständlich für uns ist auch, dass sich die Politik nur für die Zulaufstrecke von Franzensfeste bis Salurn zuständig fühlt, obwohl das teure Bauwerk nur dann einen Sinn hat, wenn die gesamte Strecke von München bis Verona voll ausgebaut wird. Zur Erinnerung: Das genehmigte Vorprojekt sieht den Bau von rund 25 Prozent der Zulaufstrecken von Franzensfeste bis Verona zeitgleich mit dem Bau des Brennerbasistunnels vor. 75 Prozent der Zulaufstrecken sind noch völlig offen.

Das Volk muss entscheiden

Es drängt sich die Frage auf, warum die Landesregierung ein Vorprojekt genehmigt hat, das grundlegende Bedingungen nicht erfüllt. Nun muss das Ausführungsprojekt genauestens geprüft

werden. Wenn dieses sich gegen das Wohl der Südtiroler Bevölkerung richtet, muss immer noch ein klares Nein zu dieser Brennerbahn möglich sein. Positiv in diesem Zusammenhang ist immerhin, dass Südtirol ein weitgehendes Mitspracherecht schriftlich garantiert wurde. Dieses gilt es voll auszunutzen. Es gibt allerdings Auffassungsunterschiede darüber, wer mit „Südtirol“ gemeint ist. Für Durnwalder ist ganz klar er selbst der Wille des Volkes. Für uns gibt es für so ein gewaltiges Projekt nur einen Souverän: das Volk selbst. (Nebensatz am Rande: Nach dem SVP-Entwurf zur direkten Demokratie wäre es nicht möglich, das Volk über dieses Jahrhundertprojekt abstimmen zu lassen.)

Den Preis bezahlen wir

Wir haben den schwierigsten Teil der Entscheidung, ob die Brennerbahn gebaut wird, noch vor uns, weil

die Diskussion über den Sinn dieses Riesenbauwerks noch geführt werden muss. (Nur Optimisten meinen, dass die neue Brennerbahn sicher gebaut wird.) Wir werden dieses Projekt auf jeden Fall bezahlen müssen: mit unserer Lebensqualität während der Bauzeit, wohl auch mit sehr viel Geld, und beim Scheitern des Projektes auch mit unserer Gesundheit und der unserer Kinder. Wir Südtiroler sind also mehr als berechtigt, selbstbewusst mitzubestimmen, wie der Transitverkehr in unserem Land aussehen soll. Und wir fordern verbindliche Garantien.

Wir müssen uns unserer derzeitigen Stärke bewusst werden: Ohne unser Einverständnis kann die neue Brennerbahn nicht gebaut werden. (Anders lautende Feststellungen sind falsch.) Wir müssen jetzt unsere Forderungen auf den Tisch legen und die europäische Politik in die Pflicht neh-

men. Ist der Tunnel erst einmal gebaut, interessieren unsere Anliegen niemanden mehr.

Lösungen sofort!

Auch sind unsere politisch Verantwortlichen gefordert, sofort Lösungen zu suchen, wie wir das Problem des überbordenden Verkehrs in den Griff bekommen können. (In dieser Ausgabe des Naturschutzblattes befassen sich mehrere Autoren mit konkreten Lösungsvorschlägen.) Und wenn dann die bestehende Brennerbahn modernisiert wurde, der Binnenverkehr durch ein leistungsfähiges Netz von Schnellbahnen, Bussen und Straßenbahnen auf das Niveau eines westeuropäischen Gebietes gehoben wurde, kurz: wenn wir unser Verkehrsproblem im Griff haben, dann stellt sich nur noch eine Frage: Wofür braucht es eigentlich noch den Brennerbasistunnel? ❀

(K)ein Naturparadies?

Wussten Sie, dass ...

- der Schwerverkehr durch das Pustertal in den Jahren 2002 – 2004 um 26 Prozent gestiegen ist (Zählstelle St. Lorenzen)?

- die Gefahr „Ale magna“ keineswegs definitiv gebannt ist? Nach Informationen der Alpen-schutzkommissionen CIPRA unterzeichneten im heurigen Frühjahr der italienische Verkehrsminister und die Region Friaul Julisch Venetien eine Absichtserklärung zum Weiterbau der Ale magna;

- sich die beiden Landeshauptleute Luis Durnwalder und Jörg Haider bei einem Treffen Mitte November für den Ausbau der bestehenden Straße im Puster- und Drautal ausgesprochen haben? Diese Strecke ist eine Teilstrecke der Europastraße E66 von Vahrn über Lienz nach Spittal und dann weiter nach Klagenfurt und zur ungarischen Grenze, also eine Hauptstraße für den internationalen Verkehr;

- die Abgaskonzentration bei gleicher Verkehrsdichte im Gebirge durchschnittlich dreimal höher ist als im Flachland, weil die Schadstoffe von den Bergen zurückgehalten und nicht verdünnt werden?

- in Bruneck allein im Februar 2004 an sieben auf-

einander folgenden Tagen die Luftgrenzwerte (PM10 – Feinstaubbelastung) deutlich überschritten wurden?

- die Zeit, um den Ozean zu überqueren, immer kürzer, die Zeit, um mit dem Auto ins Nachbardorf zu fah-

Was hingegen wäre, wenn ...

- das Pustertal über einen schnellbahnähnlichen hochmodernen sauberen und eleganten Zug verfügen würde mit einem durchgehenden Taktverkehr von früh bis spät?

- man mit dem Bau der Riggertalschleife (ab dem Tunnel bei Aicha) sofort begänne, so dass die Fahrzeit Bruneck-Bozen um gute 15 Minuten verkürzt und die Bahn auf diese Weise ein ernster Konkurrent bzw. eine willkommene Alternative zur Straße würde?

- das Land zuallererst in die Bahn investieren würde, bevor über Straßenerweiterungspläne nachgedacht wird? Im Vergleich zu den für den Ausbau der Pustertaler Straße veranschlagten 138 Mio. Euro wären die Investitionskosten für die Bahn lächerlich gering;

- Bahnmodernisierungs- und Optimierungsmaßnahmen von massiven und kreativen Werbekampagnen begleitet würden, um den Bürger(inne)n das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel schmackhaft zu machen?

- die Pustertaler die Vorteile des öffentlichen Verkehrs – Zeitersparnis, geringes Unfallrisiko, Stressvermeidung,



Wir setzen uns ein für ein „Lebenswertes Pustertal“. Mit diesem Bild wollen wir beim selbst verwalteten Referendum für eine umweltschonende Verkehrslösung im Pustertal werben. (Grafik: Günther Schlemmer)

- die Menge an neu zugelassenen Fahrzeugen, die in Bruneck zirkulieren, Jahr für Jahr um etwa fünf Prozent zunimmt?

- in die Pustertaler Bahn in den letzten Jahrzehnten keine größeren nennenswerten Investitionen geflossen sind?

ren, hingegen immer länger wird?

- der Bau und Ausbau von Straßen den Verkehr magisch anzieht? Beispiel: Seit dem Bau der MeBo hat der Verkehr zwischen Bozen und Meran um 80 Prozent zugenommen, sich also nahezu verdoppelt.

Umweltschutz - einsehen lernen?

- die Straßenpolitik auf kleinräumige Dorfumfahrungen, welche die örtliche Bevölkerung entlasten, setzen würde? Die bereits gebauten Umfahrungen bei Mühlbach, Welsberg und Niederdorf sind nämlich so großräumig angelegt, dass sie unschwer als Teilstücke einer zukünftigen Schnellstraße erkennbar sind;

- die Transporteure gezwungen wären, ihre Güter durch das Pustertal auf die Schiene zu verlegen? Nehmen wir uns ein Beispiel an der Schweiz!

Nicht dass ich der Meinung wäre, diese Träume seien so ohne weiteres realisierbar. Immerhin: Zwischen einem Traum und der Wirklichkeit steht die Tat, und es ist ermutigend festzustellen, dass zunehmend mehr Menschen bereit sind, sich aktiv dafür einzusetzen, dass das Pustertal für uns alle und für unsere Gäste lebenswert und attraktiv bleibt bzw. wieder wird.

Andererseits: Schrankenlose Mobilität ist in unserer Gesellschaft zu einem allumfassenden Wert und nicht mehr wegzudenkenden Faktor geworden. Wir wollen und „müssen“ mobil sein, um uns beruflich zu realisieren, um unser immer ausgefalleneres Freizeitverhalten auszuleben, uns die extravagantesten Konsumwünsche zu erfüllen und, und, und ... Der Preis, den wir dafür zahlen, ist unverhältnismäßig hoch. Es liegt auf der Hand: Die Form von Mobilität, die heute vom Großteil der Menschen gelebt wird, können wir uns eigentlich schon lange nicht mehr leisten. Für das Pustertal stellt sich die Frage: Wie viel Verkehr

wollen wir im Tal? Ist eine Obergrenze erreicht? Ist sie vielleicht sogar schon lange überschritten? Die Politik will uns glauben machen, dass Verkehrszuwachs ein Naturgesetz ist. Es sind aber wir Menschen, die darüber bestimmen, ob der Verkehr zu- oder abnimmt, und zu Recht müssen wir uns von der Politik erwarten, dass sie regulierend eingreift, verkehrsvermindernde Pläne und Konzepte von Experten endlich in die Tat umsetzt und drastische Maßnahmen beschließt und durchführt.

Potenzierung und Ausbau von Straßen sind in jedem Fall nicht geeignet, dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten, sondern heizen den Verkehr weiter an, denn eine neue Straße ist bald wieder gleich voll wie die vorherige.

Wenn in der Wirtschaft und auch im täglichen Leben eine Lösungsstrategie nicht greift, setzen wir alles daran, neue Wege zu beschreiten. In der Verkehrspolitik hingegen wird eine unbrauchbare Strategie nicht einfach verworfen, sondern man schreit nach „mehr von demselben“, also noch mehr von jenen Maßnahmen, die sich bereits als erfolglos erwiesen haben.

Wem also nützt eine „straßenverliebte“ Verkehrspolitik?

Den im Tal lebenden Menschen?

Reden wir nicht von den vielen Verkehrstoten auch auf der Pustertaler Straße, die wir nicht zur Kenntnis nehmen und nur zu gern aus unserem Bewusstsein verdrängen, reden wir nicht von der irreversiblen Zerstörung unserer Umwelt und unseres Lebensraumes, reden wir über unsere Gesundheit und Lebensqualität:

Immer mehr Ärzte machen auf die katastrophalen Auswirkungen der von den Autos ausgestoßenen Schadstoffe aufmerksam: Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxide, Schwefelverbindungen sind nur einige Elemente, aus denen der giftige Cocktail besteht, den wir tagtäglich einzuatmen gezwungen sind. Dass dieser Schadstoffausstoß für die Zunahme der Herz-Kreislauf-Erkrankungen, der asthmatischen Beschwerden sowie für alle Sorten von Atemwegserkrankungen verantwortlich ist, kann mittlerweile als bewiesen gelten. Erst kürzlich wurde in einer Studie aufgezeigt, dass die verstärkte Tendenz in der Bevölkerung zu Bluthochdruck nicht zuletzt mit den vielen Lärmquellen, insbesondere auch dem motorisierten Verkehr zu tun hat. Am problematischsten schließlich sind die PM10-Feinstäube, die oft unterschätzt werden, weil man sie weder riechen noch sehen kann, es sei denn, man steht auf einer Anhöhe und betrachtet die über den Städten hängende Smog-Glocke.

Unter PM10 versteht man mikroskopisch kleine Staubpartikel, deren Durchmesser kaum ein hundertstel Millimeter beträgt und die aufgrund ihrer Kleinheit nicht in der Nase gefiltert werden, sondern sehr tief in alle Verästelungen der Lunge bis hin zu den Lungenbläschen eindringen und von dort in die Lymph- und Blutbahnen gelangen können.

Dem Tourismus?

Natürlich kommen viele unserer Gäste gern mit dem Auto. Andererseits, gerade jene Täler, wie das Gaderetal, das Pragser Tal oder Sexten, die über recht bescheidene Verkehrsverbindungen verfügen, haben in den letz-

ten Jahren boomen können. Schließlich ist es nicht die verstopfte Pustertaler Straße, die unsere Werbeprospekte zieht, sondern es sind Naturlandschaften, gute, saubere Luft, Ruhe und Kulturobjekte, was die Touristen bei uns suchen.

Der Landwirtschaft?

2002 haben sich die Grundeigentümer und Bauernvertreter des Pustertales geschlossen gegen eine Neutrassierung der Pustertaler Straße ausgesprochen, in erster Linie wegen des rücksichtslosen Umgangs mit Hofstellen und Kulturgrund, der in der Talsohle ohnehin sehr beschränkt ist, andererseits aber natürlich auch deswegen, weil eine Verkehrszunahme eine größere Schadstoffbelastung für die bäuerlichen Produkte nach sich ziehen würde und die Pusterer Bauern ja gerade auf die Reinheit und Unverfälschtheit ihrer Produkte setzen und stolz darauf sind.

Der Industrie oder dem Handwerk?

Für die Industrie ist Straßenausbau kein Thema. Es liegt auf der Hand, dass durch eine schnellere Straße Bruneck als Wirtschafts- und Handelsstandort geschwächt würde, indem das untere und mittlere Pustertal verstärkt der Sogwirkung der Ballungsgebiete an der Brennerachse ausgesetzt würden. In einer von der Technischen Universität Wien veröffentlichten Studie heißt es: „Schon die einfache Tatsache, dass Verkehrswege stets in zwei Richtungen führen, zeigt, dass es nicht klar ist, welches Ende davon mehr profitieren wird, ob z.B. Kundenverkehr in die eine oder Lieferverkehr in die andere Richtung zu erwarten ist.“ Tatsache ist, dass am zweiten Ende der Straße selten ein Wohltäter sitzt, sondern wohl öfter ein ▶

► Konkurrenzbetrieb, der nur darauf wartet, rasch und billig auf die schwächeren Strukturen in den Tälern zugreifen zu können.

Nicht umsonst also mehrt sich der Widerstand gegen die überzogenen Ausbaupläne der Pustertaler Straße. Der durch die europäische Osterweiterung ständig zunehmende Ost-West-Transit ist nicht zu unterschätzen. Das Pustertal könnte ein Hauptbetroffener davon sein. Bereits im Frühling hat sich deshalb eine Reihe von

Organisationen und Verbänden des Pustertals zusammengetan und beschlossen, das Volk selbst zu befragen, welche Verkehrszukunft im Tal mehrheitlich gewünscht wird. Die Unterschriftensammlung, die zur Teilnahme an dieser selbst verwalteten Volksabstimmung berechtigt, ist in der Zwischenzeit mit einem Riesenerfolg abgeschlossen worden und hat gezeigt, dass die Sensibilität der Bevölkerung für Umwelt- und Verkehrsfragen enorm gestiegen ist und die Menschen

im Tal ein neues Selbstbewusstsein aufgebaut haben, welches sie dazu drängt, bei wesentlichen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens direkt mitzubestimmen. Am Palmsonntag, dem 20.03.05, wird dann die eigentliche Volksbefragung stattfinden, bei der alle Bürger und Bürgerinnen, die entlang der Hauptachse des Pustertales leben, zwischen vier Szenarien wählen können. Wir rufen schon jetzt alle auf, die Gelegenheit zu dieser Abstimmung nicht ungenutzt verstreichen zu lassen und

dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs den Vorzug zu geben!

Der deutsche Kaiser Wilhelm II. (1859 – 1941) soll angeblich gesagt haben: „Ich glaube an das Pferd; das Automobil ist nur eine vorübergehende Erscheinung!“. Seine Prognose war falsch, und niemand würde sich eine solche Realität heute wünschen. Vielleicht aber könnten wir es mit einem Mittelweg versuchen?! 

Ulrike Hohr

In welche Richtung soll sich der Verkehr im Pustertal entwickeln?

Günther Harrasser,
Busunternehmer, Kiens



Der Verkehr sollte so flüssig wie möglich sein, deshalb muss die Straße ausgebaut werden.

In Bruneck sind viele Industriebetriebe entstanden, die Straßen aber sind dieselben geblieben.

Den Verkehr auf die Schiene zu verlegen, ist unrentabel, weil es sich meist um kurze Strecken handelt, etwa von Bruneck nach Brixen. Man sollte auch nicht immer den LKWs die Schuld geben, denn die größten Staus gibt es am Wochenende, wenn die Touristen kommen. Im Fleimstal hat man die Straße auch ausgebaut und der Verkehr ist flüssiger geworden. Es bringt auch nichts, die Gardertaler Straße in eine Superstraße zu verwandeln, wenn

schon das Pustertal verstopft ist. Mein Fazit: Es braucht keine Schnellstraße, aber die Straße muss ausgebaut werden.

Christine Baumgartner,
Psychologin und
Psychotherapeutin, Bruneck



Für mich muss zuerst das Übergewicht des Straßenverkehrs im Vergleich zur

Eisenbahn ausgeglichen werden. Es muss zu einer Gleichwertigkeit kommen, vor allem hinsichtlich Funktionalität, aber auch was Investitionen betrifft. Eine nachhaltige Verbesserung des Schienenverkehrs kommt uns allen zugute: der Gesundheit, der Umwelt, den Menschen, letztendlich auch der Wirtschaft.

Die Politik muss endlich ihre Hausaufgaben machen.

Ich sehe im öffentlichen Verkehr auch einen wichtigen sozialen und kommunikativen Aspekt: Wir sind gehetzt, was oft zu Stress oder Vereinsamung führt. Es bleibt keine Zeit mehr für ungeplante Kontakte und Begegnungen. Der öffentliche Verkehr ermöglicht diese lockeren Begegnungen. Im Zug hat man mehr Muße, man kann lesen, einen Sonnenuntergang genießen, ein entspanntes Nickerchen machen.


Martin Vieider,
Gemeindearzt, Olang



Der Straßenverkehr beeinträchtigt die Gesundheit der Menschen, deshalb

müssen wir Verkehr vermin-

dern und alles vermeiden, was neuen Verkehr anzieht. Überall sollte man versuchen, den Verkehr zu reduzieren, nicht nur im Pustertal. Denn jede neue Straße bedeutet mehr Verkehr, die Luftverschmutzung nimmt zu, ebenso der Lärm und der Stress, auch für die Autofahrer selbst.

Der Zugverkehr sollte ausgebaut und bürgernäher gestaltet werden. Ich denke da etwa an den Bahnhof von Olang, der total verwahrlost ist; dies sollte aber ein Ort des Wohlfühlens sein. Die Leute sollten möglichst viel zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sein. Bei den Dorfumfahrungen müssen die Bürger mit eingebunden werden und selbst entscheiden, was notwendig ist und was nicht. 

Interview:
Michaela Falkensteiner

Selbst verwaltete Volksbefragung am Palmsonntag 2005: hingehen und mitreden

Beim selbst verwalteten Referendum am 20. März 2005 gibt es zwei Vorschläge (1 und 2), innerhalb dieser Vorschläge kann eine eigene Gewichtung vorgenommen werden (A oder B).



<p>Vorschlag 1</p> <p>Vorrang für den öffentlichen Verkehr</p>	<p>1 A Ausbau und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, kleine Eingriffe auf der Pustertaler Straße.</p> <p>Ausbau und Beschleunigung der Pustertaler Bahn, neue Bahnhaltstellen, Ausbau und Abstimmung der Bahn- und Busverbindungen, Halbstundentakt im Haupttal. Gezielte Eingriffe an der Pustertaler Straße zur Entlastung der Siedlungsgebiete und an Gefahrenstellen (kurze Ortsumfahrungen, Unterflurabschnitte), ohne durchgehende Verbreiterung und Begradigung, keine Neutrassierungen über 1,5 km, keine Erhöhung der Geschwindigkeit.</p>
	<p>1 B Ausbau des öffentlichen Verkehrs, kein Ausbau der Pustertaler Straße</p> <p>Ausbau der Pustertaler Bahn, neue Bahnhaltstellen, Ausbau und Abstimmung der Bahn- und Busverbindungen, Halbstundentakt im Haupttal. Keine Ausbaumaßnahmen auf der Pustertaler Straße, Entlastung der Ortsdurchfahrten durch Straßenrückbau, Ampelregelungen, gezielte Verkehrsbeschränkungen und Lärmschutzmaßnahmen.</p>
<p>Vorschlag 2</p> <p>Vorrang für den Straßen- ausbau</p>	<p>2 A Durchgehender Ausbau und Beschleunigung der Pustertaler Straße, Ausbau des öffentlichen Verkehrs</p> <p>Durchgehender Ausbau der Pustertaler Straße auf eine Kronenbreite von 10,5 m und einen Kurven-Mindestradius von 250 m, teilweise kreuzungsfrei, deutliche Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit, Umfahrung aller Ortschaften mit Möglichkeit von Neutrassierungen bis 5 km. Ausbau und Abstimmung der Bahn- und Busverbindungen.</p>
	<p>2 B Bau einer Schnellstraße, kein Ausbau des öffentlichen Verkehrs</p> <p>Verwirklichung einer kreuzungsfreien Schnellstraße durch Neubau oder Ausbau der einzelnen Straßenabschnitte. Möglichkeit, die Straße in Zukunft vierspurig auszubauen. Verbesserung der bestehenden öffentlichen Verkehrsverbindungen ohne größere Investitionen.</p>



Das selbst verwaltete Referendum wird in den elf Gemeinden entlang der Pustertaler Straße abgehalten
 Mehr Infos unter: www.dirdemdi.org/pustertal

„Wir können ja nicht bei jedem Problem das Volk befragen.“



Franz Pircher in Radio Holiday vom 4.12.2004 über die selbst verwaltete Volksbefragung zum Verkehr im Pustertal

Leben an der Schnellstraße

Viele, denen der Verkehr vor der Haustüre zu viel wird, wünschen sich eine schnelle Straße abseits ihres Hauses. Könnte es aber sein, dass die Umweltbelastungen dadurch größer werden anstatt kleiner?

Der Bauernhof hatte einmal eine privilegierte Lage. Wer von Bozen her kommend über die Eisenbahnkreuzung Sigmundskron und dann über die Etschbrücke fährt und unmittelbar danach rechts in den kleinen Weg einbiegt, kommt zum Hof von Andreas Masoner und Marlene Ebner.

Es war einmal eine angenehme Gegend. Heute ist das anders: Keine 100 Meter hinter dem Hof verläuft die Schnellstraße Meran-Bozen.

Sie hatten schon vor der MeBo die viel befahrene Eppaner Straße in Ihrer Nähe. Hat sich durch den Bau der neuen Eppaner Straße und der MeBo viel für Sie geändert?

Andreas: Auf jeden Fall. Die alte Eppaner Straße lag tiefer, so dass sich die Lärm-belästigung in Grenzen hielt. Das ist jetzt leider nicht mehr der Fall. Was die MeBo betrifft, ist zwar direkt vor dem Sigmundskroner Tunnel eine Lärmschutzwand, die nützt uns aber nichts, da der Lärm von der anderen Seite ohne Hindernis bis zu uns dringt.

[Öffnet das Fenster, muss mit erhobener Stimme weitersprechen]

Es ist unmöglich, im oberen Bereich bei offenem Fenster zu schlafen. So haben wir uns für die warme Jahreszeit ein Schlafzimmer im Erdgeschoss hergerichtet, obwohl unsere Wohnung eigentlich im zweiten Stock



FOTO: DIEFL

Bild links: Andreas Masoner und Marlene Ebner

Bild unten: Mit der MeBo kamen für Andreas Masoner und Marlene Ebner Schmutz und Lärm (Blick von der MeBo-Ausfahrt „Eppan“ in Richtung Sigmundskron)



FOTO: PROKOPP

liegt. Unten ist es durch das Garagengebäude etwas leiser als oben.

[Schließt das Fenster wieder]

Welche Auswirkungen hat der Lärm auf Ihre Gesundheit und Ihr Wohlbefinden?

Marlene: Ich bin eine Zeit lang den ganzen Tag zu Hause gewesen. Durch das Dauerbrummen, das auch bei geschlossenen Fenstern immer präsent ist, bekam ich chronisch ein nervöses und beklemmendes Gefühl in der Brust- und Bauchgegend. Nun arbeite ich wieder außer Haus, somit bin ich diesem Geräusch nicht mehr rund um die Uhr ausgesetzt.

Andreas: Besonders im Herbst und Winter, wenn die Apfelbäume keine Blätter haben und ich zum Baumschneiden auf den Wiesen bin, bekomme ich richtig Kopfweh. Da brausen die Autos dauernd an mir vorbei. Miteinander reden, auch nur über eine kurze Entfernung,

ist nicht möglich. Man versteht sein eigenes Wort nicht.

Im Frühjahr und im Sommer halten die Blätter der Bäume den Lärm ein wenig zurück. Da geht es schon etwas besser. Von den Äpfeln selbst wollen wir besser nicht reden, denn die sind bis zu 20 oder 30 Meter neben der MeBo dreckig von Staub und Ruß. Aber dieses Phänomen betrifft sicher auch andere viel befahrene Straßen in Südtirol ...

Wie Sie sicherlich verfolgt haben, wollen manche Leute die Pustertaler Straße großzügig ausbauen. Wie ging es eigentlich Ihnen während der MeBo-Bauzeit?

Andreas: Die Südtiroler wollen scheinbar alle eine „schnelle“ Straße. Aber abgesehen von den Verkehrsbelastungen bedenkt kaum jemand, was allein der Straßenbau für Schäden anrichtet. Natürlich betrifft es direkt nur die Anrainer einer neuen Straße. Die werden

aber auch immer mehr, da ja unser Straßennetz immer stärker ausgebaut wird.

Der MeBo-Tunnel hier bei Sigmundskron hatte eine Bauzeit von zirka zwei Jahren. Was wir da an Staub und Lärm zu ertragen hatten! Das Haus, die Jalousien, waren staubbedeckt. Den neuen Hausanstrich durften wir selber bezahlen. Wenn ich mich erinnere, was wir für Belastungen hatten, möchte ich gar nicht an den Bau des Brennerbasistunnels denken ...

Marlene: ... und erzähle doch von deinen Renne- reien!

Andreas: Stellen Sie sich vor: Im Juli 1990 wurden die ersten Apfelbäume gefällt. Die Enteignungen sind aber heute, fast 15 Jahre danach, immer noch nicht im Grundbuch eingetragen. Meine Wiesen wurden durch den MeBo-Bau vollständig zerstückt. Deshalb habe ich bei Gelegenheit meine Wiesenstücke jenseits der MeBo durch den Ankauf von Wiesenstücken diesseits der MeBo ausgetauscht.

Dabei bin ich überhaupt erst darauf gekommen, dass grundbuchmäßig gar nichts in Ordnung ist. Nun laufe ich in dieser Sache von diesem Amt zu jenem, frage bei der ANAS und auch bei der Brenner-Autobahn nach, und nichts hilft. Vom Grundbucheintrag her bin ich sozusagen Besitzer von MeBo-Straßenabschnitten, theoretisch könnten wir ja hinaufgehen und die Straße besetzen. Naja, wie ich gehört habe, soll diesbezüglich in der Brixner Gegend auch noch nicht alles in Ordnung sein – 30 Jahre nach dem Bau der Autobahn!

Gab es sonst noch Probleme?

Andreas: Durch das Bauen wurden auch die Wasserleitungen beschädigt. So waren wir hier rundum einige Male ohne Wasser.


Marlene: Wir hatten nur Glück, dass dies nicht im Frühjahr war. Nicht auszu-denken, wenn es da Frostalarm gegeben hätte. Aus

wäre es gewesen mit der Apfelernte, und den Schaden hätten wir gehabt.

Andreas: Ansonsten gab es massenweise Probleme: Eine Baufirma ging Pleite, so dass wir erst nach acht Prozessjahren eine ganz geringe Entschädigung für Bauschäden bekommen haben; auch wurde uns zugesagt, dass Ablagerungsflä-

chen nach dem Bau mit hochwertiger Erde aufgefüllt würden – bekommen haben wir Bau-schutt; Grenzsteine wurden entfernt und nicht mehr ordnungsgemäß zurückgestellt; für die dazugekauften Wiesenteile haben wir fast das Doppelte von dem bezahlt, was wir für die geeigneten Flächen bekommen haben.

Wie schaut es heute aus?

Andreas: Wir haben eine schlecht gebaute Lärm-schutzwand. Um sieben Uhr in der Früh sehen wir von unserem Küchenfenster aus die Lichterketten der Autos. Und an den Stoßzeiten, bei einem Unfall oder beim Christkindlmarkt haben wir den Stau vor der Haustüre. 

Interview: Griseldis Dieltl

Betrifft: Tauernalm

Seit Langem ist der Bau einer Erschließungsstraße zur Tauernalm im Naturpark Rieserferner-Ahrn im Gespräch. Nun soll eine Entscheidung getroffen werden, ob und unter welchen Auflagen und Bedingungen die Straße gebaut werden soll.

Als Vertreter der Umweltverbände im Führungsausschuss des Naturparks Rieserferner-Ahrn sei es uns erlaubt, über das Erschließungsprojekt Tauernalm in Prettau vor der Entscheidung der Landesregierung noch einige Argumente einzubringen. In mehreren Treffen befassten wir uns mit dem Thema Almerschließungen, haben Pro und Kontra gesammelt und sind dabei zu der Überzeugung gelangt, dass viele Argumente gegen einen Straßenbau sprechen, vor allem dann, wenn man über die landschaftlichen Aushängeschilder des Naturparks Rieserferner-Ahrn, nämlich Rötalm, Lahneralm, Bruggeralm in Prettau, sowie Kofleralmen, Durraalm, Geltalalm in Rein und andere mehr spricht.

Bei der Tauernalm kommt der kulturhistorische Wert mit über 3000 Jahren Geschichte hinzu. In diesem Zusammenhang stellen sich schon die Fragen, ob einzig eine Erschließungsstraße in Zukunft die Alpeng

einiger „Galtviecher“ ermöglicht und ob deshalb der Bau einer Straße in einem schwierigen und kulturhistorisch einmaligen Gebiet wirklich zu rechtfertigen ist. Der touristisch-wirtschaftlichen Nutzung der Alm steht ja ohnehin nichts im Wege, im Gegenteil, langfristig ist wahrscheinlich gerade der Erhalt des historischen Weges weit wichtiger und Gewinn bringender als die Almwirtschaft in dieser Höhenlage. Am Beispiel Prettau wird zudem sichtbar, dass die oben genannten Almen ohne Erschließungsstraße noch bewirtschaftet sind, während andere Almen mit Straße bereits aufgelassen wurden.

Eine heuer publizierte Studie des WWF (WWF International 2004) weist den Talchluss von Prettau als Teil des Vorranggebietes „Hohe Tauern“ aus. Als Vorranggebiete werden dabei jene Regionen im Alpenraum ausgewiesen, die wegen ihres Naturwertes und ihrer herausragenden biologischen

Vielfalt in Bezug auf Fauna (Insekten, Vögel, Säugetiere Amphibien und Reptilien, sowie Organismen des Süßwassers) und Flora vorrangig zu schützen sind. Neben der reinen Artenvielfalt wird die Unzerschnittenheit von Flächen (keine Straßen, Eisenbahnen, Städte, Industriegebiete, Kabeltrassen, Pipelines oder Ähnliches) als zusätzliches Kriterium für die Ausweisung herangezogen. Der Talchluss von Prettau gehört somit zu einem der nur zwei Vorranggebiete mit Südtiroler Flächenanteil (Engadin – Stelvio/Stilfser Joch und Hohe Tauern). Ein Argument mehr, die Kultur-Naturlandschaft in ihrer Ursprünglichkeit zu erhalten.

In Zeiten der Sparmaßnahmen im öffentlichen Haushalt und des „Gürtel-enger-Schnallens“ stellen sich natürlich immer mehr Menschen im Lande die Frage der Rentabilität solcher Projekte; der wirtschaftliche Nutzen durch den Neubau der geplanten Straße steht

tatsächlich in keinem Verhältnis zum Aufwand – im Gegenteil, man riskiert dabei genau jenes Kapital zu verspielen, auf das unser Tourismus aufbaut, nämlich die einmalige Naturlandschaft.


Als Vertreter der Umweltverbände im Führungsausschuss Rieserferner-Ahrn möchten wir Sie daher mit allem Nachdruck ersuchen, bei Ihrer Entscheidung auch andere Unterstützungsmaßnahmen zu erwägen, mit denen sowohl die Alpeng als auch der Erhalt der einmaligen Natur-Kulturlandschaft gewährleistet wird.

Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis

Hans Guggenberger



Im Auftrag der Vertreter der Umweltschutzverbände im Führungsausschuss Rieserferner-Ahrn

(Brief vom 24. Oktober '04 an die Mitglieder der Südtiroler Landesregierung) 

Die Bedeutung der Ahrauen für den Vogelzug

Das Tauferer Ahrntal erstreckt sich von Bruneck nordwärts bis Sand in Taufers, dreht dann nach Nordwest und setzt sich in einem Bogen bis Luttach fort. Ab Oberluttach verläuft das Tal geradlinig in nordöstlicher Richtung bis Prettau und wird nordseitig vom Alpenhauptkamm begrenzt. *Sepp Hackhofer*

Der Alpenhauptkamm stellt vor allem im Frühjahr, wenn viele europäische Vögel aus Afrika in ihre Brutgebiete heimkehren, eine der letzten großen Barrieren auf dem Weg nach Norden dar. Nach Überquerung der Sahara und des Mittelmeeres kommen die Vögel bis an die Alpen. Entlang der Täler können sie bei Schlechtwetter auch im niedrigen Flug weiterziehen. Jetzt aber müssen sie zwangsläufig aufsteigen in größere Höhen und sind somit tiefen Temperaturen, Wind und Wetter verstärkt ausgesetzt. Bei schlechtem Wetter nördlich der Alpen kommt es so öfter zu einem so genannten Zugstau. Viele Vögel sind nicht in der Lage, eine Schlechtwetterfront nördlich des Alpenhauptkammes zu durchqueren und werden zu einer Rastpause gezwungen.

Vom Tauferer Tal aus sind die Zillertaler Alpen entlang dem Alpenhauptkamm sichtbar, und die Vögel können genau einschätzen, wann die Witterungsverhältnisse gut genug sind, um den Zug nach Norden fortzusetzen. Große Vögel wie Störche, Kraniche und Reiher sind beim Zug auf Aufwinde angewiesen und ziehen vor allem bei Tag. Kleinvögel ziehen vorwiegend während der Nacht.

Die Ahr bietet in ihrem Unterlauf viele geeignete Rastmöglichkeiten. Zug-



Der Eisvogel könnte wieder zum Brutvogel werden

vögel finden hier Nahrung und Schutz und können während der Rast neue Reserven für den Weiterflug nach Norden tanken, sofern die Bedingungen stimmen. Da verschiedene Vogelarten auch völlig unterschiedliche Ansprüche an ihren Lebensraum stellen, bietet eine mosaikartige Kulturlandschaft, wie sie im unteren Ahrntal zu finden ist, noch viele geeignete Nischen und Nahrungsmöglichkeiten.

Watvögel finden direkt entlang der Ahr, an Ufer-

säumen, Schotterbänken und Sandinseln ihre Nahrung. Heckenvögel werden sich eher an vielschichtigen Waldrändern oder im Ufergehölz aufhalten. Die Wiesenbrüter finden auf den weiten Wiesenflächen ihre Nahrung. Vögel sind anpassungsfähig und lassen sich zu Zugzeiten auch oft an untypischen Stellen beobachten.

In den letzten hundert Jahren wurde die Landwirtschaft auch in Südtirol zunehmend intensiver, Straßen wurden gebaut,

Handwerks- und Industriezonen ausgewiesen, Auwälder gerodet, Wasserkraftwerke und Elektroleitungen errichtet. Die Siedlungsfläche hat sich enorm vergrößert. Die Situation für die Vögel hat sich dadurch zunehmend verschlechtert. Vor allem die Nahrungsgrundlagen sind weniger geworden.

Im Jahr 1999 wurde nun vom Sonderbetrieb für Bodenschutz, Wildbach- und Lawinenverbauung eine Studie zur Erfassung des so genannten Ist-Zustandes im

Bereich der Unteren Ahr in Auftrag gegeben und in der Folge von einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der verschiedenen Interessengruppen ein Leitbild zur Verbesserung der Sicherheit bezüglich Hochwasser und im gleichen Moment zur ökologischen Aufwertung erarbeitet. Die Arbeitsgemeinschaft für Vogelkunde und Vogelschutz AVK hat dabei auch ihre Vorstellungen einbringen können.

Es ergab sich eine schrittweise Renaturierung des Flussraumes Untere Ahr. Inzwischen wurden diesbezüglich bereits einige Vorhaben umgesetzt und lassen Gutes für die Vogelwelt erwarten. Bei Mühlen wurde ein beträchtlicher Abschnitt der Ahr ausgeweitet. Bei Gais soll die größte Auwaldfläche in der Gatzau wieder eine natürliche Auwalddynamik erhalten. Noch in diesem Jahr wird dort ein Auwaldbereich abgesenkt und die Wassersohle etwas gehoben. Neue Sand- und Kiesbänke sind schon entstanden. Kleine Bereiche werden unregelmäßig überflutet. Es entstehen neue Brutplätze und Nahrungs-

quellen für verschiedene bedrohte Arten. Nicht weit davon entfernt nistet seit etwa sechs Jahren der Graureiher in der bisher einzigen Brutkolonie Südtirols. Flussuferläufer und Flussregenpfeifer, vielleicht auch der Eisvogel, könnten wieder Brutvögel werden oder sind es bereits.

Bisher wurden zwischen Bruneck und Sand in Taufers weit über 200 Vogelarten registriert (die Zahlen schwanken). Viele davon sind ausschließlich Zugvögel. Einige dieser Zugvögel sind Allerweltsarten, wie Rotkehlchen und Bachstelze, die regelmäßig hier durchziehen und brüten. Andere, wie Beutelmeise, Rohrammer oder Schafstelze, ziehen jährlich durch, brüten aber nur selten. Das prächtige Blaukehlchen wird auch fast jedes Frühjahr beobachtet. Auch Paradaarten wie Schwarzstorch, Weißstorch oder noch seltener Kranich, Purpurreiher und Große Rohrdommel kommen hier durch. Fischadler, Wiesenweihe, Rohrweihe, Baumfalke, Rotfußfalke und Wespenbussard sind nur einige der ziehenden Greifvögel.



FOTO: PROKOPP

Die mosaikartige Kulturlandschaft im unteren Ahrtal bietet Vögeln noch viele geeignete Nischen und Nahrungsmöglichkeiten

Vogelkundler und Naturfotografen haben inzwischen gelernt, anhand der Wittersituation einzuschätzen, wann ein Beobachtungsgang erfolgreich sein kann. Sie wissen auch, dass die bereits von den Zugstrapazen geschwächten Vögel Ruhe brauchen und nur aus gebührendem Abstand beobachtet oder aus der Tarnung heraus fotografiert werden sollten. Das beeindruckende Schauspiel des Vogelzuges kann zumindest in bescheidenem Maß auch hier in Südtirol erlebt werden. Es zeugt von Reich-

tum, wenn weiterhin viele dieser zum Teil bedrohten Arten beobachtet werden können. Vielfalt der Vogelwelt bedeutet auch Lebensqualität für uns Menschen. Kleine Veränderungen in der Landschaft können sich positiv auswirken oder für manche Art fatale Folgen haben. Es gilt nun vorausschauend zu planen und behutsam zu wirtschaften, um unsere eigenen Grundlagen nicht zu zerstören und diese herrliche Vielfalt im Naherholungsraum Ahr und anderswo zu ermöglichen und zu erhalten. ✿

<i>Ein paar Zahlen im Vergleich: Bereits aus dieser Tabelle ist die Veränderung im Gebiet der Ahr- auen gut ersichtlich</i>	Strukturausstattung 1858		Strukturausstattung 1999	
	Fläche in ha	Anteile in %	Fläche in ha	Anteile in %
Auwald	169,12	32	73,28	13
Fließgewässer	94,77	17	46,91	9
Gehölze			21,07	4
Gewässerspezifische Biotope	29,41	5	9,48	2
Hochwald	9,8	2	10,35	2
Landwirtschaftliche Nutzfläche	233,13	43	304,74	57
Sonstiges	5,59	1	72,54	13
Summe	541,82	100	538,37	100

Naturschutzblatt: 20 Jahre und kein bisschen leise

Das Naturschutzblatt wird 20 Jahre alt. Im Mai 1985 erschien die Nummer 1 des ersten Jahrganges, vorliegende Ausgabe ist die letzte Nummer des 20. Jahrganges. Grund genug, jenen Menschen zu danken, die in diesen 20 Jahren für das Naturschutzblatt tätig waren.

Am längsten begleitet hat das Naturschutzblatt *Kuno Schraffl*, unter dessen Vorsitz es auch aus der Taufe gehoben wurde. Mit seiner Edelfeder kommentierte er viele Jahre Südtiroler Umweltgeschichte.

Die erste Redakteurin war *Brigitta Erschbamer*, die fünf Ausgaben betreute, bevor sie nach Innsbruck ging, wo sie heute als Universitätsprofessorin tätig ist.

Willi Erschbaumer, langjähriger Geschäftsführer und seit 1996 im Ruhestand, erweiterte die Zeitschrift um einen Service-Teil für Umweltschutz – einen Bereich, der inzwischen zum Großteil von der öffentlichen Verwaltung wahrgenommen wird.


Während Willis über ein Jahrzehnt währenden Schaffens schrieben auch die Vorsitzenden *Leo Unterholzner*, *Johanna Scartezzini* und dann wieder *Kuno Schraffl* für das Blatt. In diesen Jahren betreute auch der 2001 in die Schweiz zurückgekehrte *Remy Holenstein* Schwerpunktthemen wie den Verkehr oder den Nationalpark Stilfser Joch.

1997 übernahm die neue Geschäftsführerin *Evelyn Tappeiner* das Naturschutzblatt, ab 1998 stand ihr die Journalistin *Michaela Falkensteiner* zur Seite. Beide sind zurzeit hauptberuflich Mütter. Karikaturist *Bruno*



Rubner zeichnet mit spitzer Feder seit 1999 für das Naturschutzblatt.

Die aktuellen Naturschutzblätter betreut Interims-Geschäftsführer *Klaus Prokopp*, der dabei vom Vorsitzenden *Roman Zanon* und der Projektleiterin des Dachverbandes, *Griseldis Dieltl*, unterstützt wird. Feste Stütze für die Verwaltung des Blattes war und ist immer noch *Rosa Profanter*.

Zu all diesen „Offiziellen“ kommen unzählige freie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im redaktionellen Bereich und als Leserbriefschreibende sowie – in der ersten Zeit – als helfende Hände beim Versand. 

Die Hauptrolle aber spielten natürlich Sie, liebe Leserinnen und Leser, die Sie dem Naturschutzblatt immer treu geblieben sind. Ihnen sind die folgenden Seiten gewidmet!

Klaus Prokopp



Brigitta Erschbamer

Naturschutzblatt-Redakteurin von 1985 bis 1986, heute Professorin der Universität Innsbruck

Was war früher anders?

Ich war zuerst versucht zu sagen, vieles war anders. Aber im Grunde waren die Probleme damals dieselben wie heute: Probleme mit Erschließungen, Unterschutzstellungen, Verkehr, Energie ... Die handelnden Personen waren

vielleicht „kämpferischer“, der Umgangston mit den Politikern teilweise „rauer“.

Ihr wichtigstes Thema damals?

Es gab nicht ein Thema, sondern einen ganzen Themenkatalog: 380-kV-Leitung



Zum Geleit



Liebe Freunde,

anlässlich der Klausurtagung im Herbst 1984 wurde neben einer Reorganisation des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz in Südtirol auch die Herausgabe eines Mitteilungsblattes angeregt.

Die Verwirklichung dieses Vorhabens ist nicht leicht, weil die Schreibfaulheit epidemisch verbreitet ist. Außerdem geben wir das Mitteilungsblatt nicht heraus, weil wir mit den bestehenden Medien unzufrieden sind, sondern weil wir unseren Mitgliedern einen Gegenwert für ihren Beitrag ins Haus liefern wollen und weil durch eine solche Publikation das Gefühl des Verlassenseins, das viele Naturschützer bedrückt, gemildert wird.

Natürlich sind wir im Gegensatz zu anderen Medien nicht verpflichtet, auch die Erschließung, Naturverschandler und Umweltvergifter zu Wort kommen zu lassen, was wir aber, sollte es einer seriösen Diskussion nützlich sein, ab und zu trotzdem tun könnten.

Der Vorteil des Heftes liegt darin, direkten Informationsaustausch zwischen Verband, Gruppen und Mitgliedern betreiben zu können. Es soll aber gleich darauf aufmerksam gemacht werden, daß dies die Arbeit in den bestehenden Medien nicht ersetzen kann!

Um noch beim Thema zu bleiben: Wir sind eben diesen bestehenden Medien (vor allem der „Dolomiten“ mit ihrem Chefredakteur Dr. Josef Rampold, der sich schon für Naturschutz eingesetzt hat, während wir noch an der Schnullflasche hingen) zu Dank verpflichtet, weil sie uns die Gelegenheit gegeben haben (und hoffentlich auch weiterhin geben werden), eine breite Öffentlichkeit mit den Problemen des Natur- und Umweltschutzes bekannt zu machen. So hoffen wir auf eine gute Zusammenarbeit, da wir, auch was die Werbeaufträge betrifft, keine Konkurrenz sein werden. Unser Mitteilungsblatt soll nämlich grundsätzlich ohne Werbeeinlagen erscheinen.

Wie soll nun dieses Mitteilungsblatt, das für den Anfang viermal im Jahr erscheinen wird, aussehen? Die vorliegende erste Nummer ist natürlich noch unvollständig.

Wir haben von einer Reihe guter ausländischer Fachpublikationen die Genehmigung erhalten, Beiträge abzudrucken. Dies werden wir vor allem deshalb tun, weil sonst unsere Mitglieder diese Beiträge, die sich durchwegs mit allgemeinen Problemen des Natur- und Umweltschutzes befassen, nie zu Gesicht bekommen würden. Wir wollen natürlich auch selbst immer wieder auf diese allgemeinen Probleme hinweisen.

Wir werden auch über die spezifischen Probleme des Landes berichten, über Gesetze und Gesetzesentwürfe, über Methoden der Verwaltung und der Politik (die nicht immer sehr schön sind!) und über einzelne Erschließungsprojekte. Hier könnten unsere Mitglieder ganz wesentlich zum Gelingen beitragen, indem sie uns Beiträge über solche Probleme zusenden oder wenigstens Kurzmeldungen zukommen lassen.

Außerdem sollen sich Vereine und Verbände vorstellen, die sich gemeinsam mit dem Dachverband für die Belange von Natur und Umwelt einsetzen.

Weiters sollen Zuschriften von Lesern, Anfragen und Beantwortungen eingebaut werden. Gerade im Bauwesen z.B. würde eine breitere Information über die rechtliche Lage auch uns guttun.

Eine Rubrik «Wer ist wann zuständig?» wird sicherlich auch viele interessieren.

Nicht zuletzt wollen wir neue Bücher und Zeitschriften vorstellen und besprechen.

Wenn Ihr zusätzliche Anregungen für die Gestaltung des Blattes habt, so bitte nur heraus damit, wir werden sie nach Möglichkeit berücksichtigen.

Soweit eine kurze, vorläufige Übersicht über das Mitteilungsblatt. Was das Verhältnis zur Politik betrifft, so werden wir uns diesbezüglich kein Blatt vor den Mund nehmen, da Natur- und Umweltschutz im allgemeinen politisch hochbrisant ist. Kein Raum soll dagegen einer reinen Parteipolitik eingeräumt werden, da Umweltschutz schließlich alle angeht. Wenn wir durch diese Zeitschrift etwas Bewegung in die derzeit höchst halbherzige Natur- und Umweltschutz-Politik bringen, so ist bereits viel erreicht.

Ich rufe alle Interessierten zur Mitarbeit auf, denn erst wenn ein breiter Leserkreis mitarbeitet, wird dieses Blatt richtig zum Leben erweckt.

Kuno Schraffl

Kuno Schraffl

Vorsitzender bzw. Ausschussmitglied des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz von 1986 bis 2002.

Nun ist es 20 Jahre her, dass das „Naturschutzblatt“, herausgegeben vom Dachverband für Natur- und Umweltschutz, zum ersten Mal erschienen ist. Zeit also, Bilanz zu ziehen. Wenn man die Situation von damals mit der heutigen vergleicht, so fallen doch einige Unterschiede ins Auge.

Zum einen muss festgestellt werden, dass heute die Anliegen des Umweltschutzes doch von einer viel breiteren Öffentlichkeit mitgetragen werden. Dies ist sicherlich auch der Tätigkeit der Schutzverbände zu verdanken. Man denke nur an die letzten Abstimmungen auf Gemeindeebene, wo verschiedene Erschließungsprojekte von einer großen Mehrheit abgelehnt wurden.

Ein negativer Aspekt ist hingegen die Tatsache, dass die offizielle Politik sich kaum mehr von Bürgerinitiativen beeinflussen lässt und dass auch negative Gutachten von unabhängigen Fachkommissionen in der Regel übergangen werden.

Die damalige Thematik unterscheidet sich nicht grund-

sätzlich von der heutigen, wenn auch das Thema Verkehr mehr in den Vordergrund gerückt ist. Die Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften die Voraussetzung für einen sorgfältigen Umgang mit Natur und Landschaft darstellt, ist noch bei zu wenigen Entscheidungsträgern vorhanden. Sei es bei der Ausweisung neuer Bauzonen, beim Bau von Infrastrukturen, im Tourismus oder bei der Erschließung unserer Almen und Berge, überall zählt der schnelle Profit, und die Natur bleibt auf der Strecke.

Deshalb wird es auch in Zukunft unsere Hauptaufgabe sein, immer wieder und bei jeder Gelegenheit darauf hinzuweisen, dass weniger auch mehr sein kann und dass unsere Heimat keine unbegrenzte Ausbeutung verträgt, denn bekanntlich kann man Geld nicht essen.

Wenn man diesen Grundsatz missachtet, dann gibt es nur eine Alternative: nämlich einen Typ der Spezies Homo sapiens zu züchten, der nur in einer Wolke hochkonzentrierter Abgase und inmitten von Müllhalde überlebensfähig ist. ♀

im Vinschgau, Autobahn Ulm-Mailand, Schipisten- und -liftbau, Almmeliorierungen, Abbrennen von Hecken ...

Und die Zukunft?

Die Sensibilität für Umweltthemen ist in Südtirol sicher gestiegen. Auf höchster politischer Entscheidungsebene kann man jedoch auch heute noch keine ökologische Sensibilität registrieren. Im

Gegenteil, hier wird nach wie vor Erschließungsprojekten, Golfplatzprojekten und dergleichen Tür und Tor geöffnet, ein Konzept zur Lösung der Verkehrs- und Luftverschmutzungsprobleme steht aus. Das Positive derzeit ist, dass mithilfe basisdemokratischer Entscheidungen unsinnige Projekte zu Fall kommen, und ich hoffe, dass dies auch in Zukunft passiert. ♀

Ostblockmethoden?

Dr. Florin Florineth, Träger des 1. Südtiroler Heimatpreises (und damals Abteilungsdirektor des Sonderbetriebs für Wildbachverbauung-Anm.d.R.), scheint in ein gewaltiges Wespennest gestochen zu haben: Sein Artikel „Was bringt die Almmeliorierung“ erschien am 18. Oktober in der Dolomiten. Die Almwirtschaftstagung am 22. Oktober verlief daraufhin prompt ohne ihn als Referent – verhindert aus „lediglich interner dienstrechtlicher Gründen“.

Diese Vorgangsweise ist eine schwerwiegende Verletzung des Rechtes auf freie Meinungsäußerung und ist durchaus mit Ostblockmethoden zu vergleichen.

Brigitte Erschbamer

stätten verwendet werden, was für unsere Handwerker und Industriebetriebe neue Aufträge bedeutet. Die entlassenen Arbeitskräfte könnten für die Aufforstung und Rekultivierung der aufgelassenen Schigebiete verwendet werden. Damit hätten vielleicht mehr Leute Arbeit und wir alle eine schönere und saubere Landschaft, in der es sich noch leben lässt.

Leider sind die Beiträge schon vergeben: für neue Naturzerstörungen, für sinnlose Erweiterungen und für ein sinnloses Am-Leben-Erhalten natürlich sterbender Schigesellschaften. Ein neuer Beitragshunger wird entstehen und unsere Landesregierung wird ihnen noch Gelder für diese Zwecke finden müssen.

Geldmangel ist der beste Naturschutz. Wäre das nicht ein Ausweg aus dem erwähnten Teufelskreis? Viele unserer Bergbauern, die die Landschaft pflegen und erhalten, wären um einen Bruchteil dieser zum Fenster hinausgeschmissenen Gelder froh!

Dr. Florin Florineth

Florin Florineth

Vorsitzender des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz von 1982 bis 1984 und langjähriges Ausschussmitglied, heute Professor an der Universität für Bodenkultur in Wien (und aufmerksamer Leser des Naturschutzblattes).

Zu meiner Zeit galten die Naturschützer noch als Idealisten oder manchmal auch als Idioten, die sich Aufmerksamkeit erst erarbeiten müssen. Darum war der Zusammenschluss der verschiedenen Vereine und Verbände von großer Notwendigkeit.

Nur so war es möglich, die großen Projekte der Autobahn Ulm-Mailand und der Hochspannungsleitung durch das Etschtal und den Vinschgau zu verhindern. Erste Vorschläge zur Unterschutzstellung von Feucht-

gebieten und Auen brachten auch wichtige Zeichen und Ergebnisse. Als Schwerpunkt galten natürlich die Sensibilisierung der Bevölkerung und viele Gespräche mit Politikern. Mit dem damaligen Landeshauptmann Silvius Magnago habe ich viele Gespräche geführt: hart in der Sache, aber in einem sehr feinen Gesprächsklima.

Heute ist die Bevölkerung sensibler gegenüber Umweltfragen, allerdings ohne Druck auf die Politik. Politiker führen sich heute auf, als

ob wir am Verhungern wären, wenn nicht alle Straßen gebaut, Felder planiert und Böden asphaltiert bzw. betonierte werden.

Ihr müsst hartnäckig weiterarbeiten! Vor allem bei der Informationsarbeit und bei Rekursen gegen Umweltzerstörungen. Die sturen Politiker möge man besser verschonen und ignorieren, bei manchen von denen hilft sowieso nichts mehr, da können wir nur abwarten, bis sie abtreten oder aussterben. ♣

Erich Achmüller

Landesrat für Umweltschutz von 1989 bis 1997, heute Verwaltungsinspektor in der Landesabteilung für Berufsbildung.

Ende der 80er-Jahre wurde ein Umweltkonzept erstellt und Vorstellungen für eine angemessene Mitarbeiterstruktur im Assessorat entwickelt. Meine Vorstellungen gingen aber nur zu einem geringen Teil in Erfüllung. Großzügig war man, wenn es um die Verwirklichung großer Anlagen wie Deponien, Müllverbrennungs- oder Kläranlagen ging. Hier waren immer genügend Geldmittel vorhanden. Schwieriger war es da schon im Bereich der Prävention und der Öffentlichkeitsarbeit. Im Bereich Landschafts- und Naturschutz konnte an den von Landesrat Giorgio Pasquali geschaffenen guten Grundlagen weitergebaut werden.

Die Zukunft wird gut, wenn die Landesentwicklung auf der Grundlage des Nachhaltigkeitsprinzips er-

folgt. Dazu braucht es ein Leitbild und eine Strategie zu dessen Umsetzung. Alle gesellschaftlichen Gruppen sollten miteinbezogen werden. Nachhaltige Entwicklung muss alle Bereiche der Landespolitik durchdringen. Technische Anlagen allein werden den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung nicht gerecht. Vielmehr müssen Strukturen im Verkehrsbereich, in der Produktion und im Konsum geändert werden. Produkte, Verfahren und Dienstleistungen der Zukunft müssen den Verbrauch an Energie, Rohstoffen und Flächen effizient gestalten und gering halten. Entsprechend gilt es die Rahmenbedingungen zu schaffen und die Förderungspolitik zu gestalten. Was an positiven Maßnahmen geschehen ist, muss anerkannt werden. Doch



Die Teilnehmer an der Podiumsdiskussion (v.l.n.r.): Roman Zanov vom Dachverband für Natur- und Umweltschutz, der Referent Winfried Wolf, Moderator Eberhard Daum, Landesrat Erich Achmüller und Christian Masten als Vertreter der Wirtschaft.

vieles bleibt noch zu tun. Ernst Ulrich von Weizsäcker hat in seinem Buch „Faktor vier“ aufgezeigt, dass es möglich ist, bei halbem Naturverbrauch eine Verdoppelung des verteilbaren Wohlstandes zu erzielen.

Es ist mir ein Bedürfnis, allen Mitbürger(inne)n, die sich im täglichen Leben umweltbewusst verhalten, die sich darüber hinaus in Umweltverbänden und Bürgerinitiativen engagieren, Danke zu sagen und sie zu

ermutigen, in ihrem Einsatz für den Umweltschutz nicht nachzulassen. Sie leisten damit einen wichtigen Dienst für die Heimat und für die Lebensqualität in diesem Land.

Die Verantwortungsträger auf allen Ebenen ersuche ich stets zu bedenken: Wir haben die Erde nicht von unseren Vorfahren geerbt, sondern von unseren Kindern geliehen. Möge es ihnen gelingen, stets im Sinne dieses Prinzips der Nachhaltigkeit zu handeln. ♣

Remy Holenstein

Ausschussmitglied von 1994 bis 2000, von 1995 bis 2000 Stellvertreter des Vorsitzenden.

Was war früher beim Umweltschutz anders?

Früher konnte man noch daran glauben, dass sich die Leute über den Intellekt zum Umhandeln motivieren lassen. Heute bin ich der Ansicht, dass nur noch attraktive Vorbilder und persönliche Veränderungen eine nachhaltige Besserung bringen.

Was war damals Ihr wichtigstes Thema?

Einmal die Verminderung der Verkehrsbelastung vor allem im Hinblick auf die Klimaveränderung. Dann aber auch generell die Senkung des Energieverbrauchs. Zudem setzte ich mich im Dachverband immer wieder für die Unterstützung der Initiati-

ve für mehr Demokratie ein – leider nur mit wenig Erfolg.

Mehr und mehr versuchte ich die Mitglieder dafür zu sensibilisieren, dass Umweltschutz bei der persönlichen Einstellungsänderung jeder/jedes Einzelnen beginnt.

Und die Zukunft?

Biotopschutz (so nenne ich die landschaftspflegerischen Maßnahmen) ist nach wie vor nützlich, aber im Vergleich zur Klimaveränderung nur Nebensächlichlichkeit.

Es braucht eine Demokratisierung der Bevölkerung und das Erkennen, dass wir spirituelle Wesen sind, welche eine Verantwortung für unsere Mitwelt auch über den Tod hinaus haben.



Abbildung 23

NATURSCHUTZBLATT 4/1994

Was möchten Sie sonst noch sagen?

Ich freue mich riesig, dass der Dachverband auch nach

zwanzig Jahren noch so gut unterwegs ist und wünsche ihm mindestens weitere zwanzig erfolgreiche Jahre. 🍀

Vernünftiger Transitverkehr ist ein Segen, unser heutiger Transitverkehr ist ein Fluch, zukünftiger Transitverkehr ist ein Wahnsinn.

Roman Zanon

NATURSCHUTZBLATT 4/1992



NATURSCHUTZBLATT 2/1997

Evelyn Tappeiner

Geschäftsführerin des Dachverbandes von Februar 1997 bis Dezember 2003, jetzt Mutter.

Was war früher beim Umweltschutz anders?

Leider nichts! Im Widerstreit der Interessen mit der Wirtschaft zog der Umweltschutz auch in den letzten Jahren immer den Kürzeren.

Was war damals Ihr wichtigstes Thema?

Es gab eine ganze Reihe von wichtigen Themen: den Flugplatzausbau in Bozen,

den Skipistenplan, Golfplätze in sensiblen Gebieten und vor allem natürlich den Straßenverkehr.

Und die Zukunft?

Wenn die Bürgerinnen und Bürger bei Vorhaben, die ihr unmittelbares Umfeld verändern, mitentscheiden dürfen, sehe ich die Chancen für den Umweltschutz durchaus positiv. Beispiele

hierfür haben wir in letzter Zeit in einigen Gemeinden gesehen.

Was möchten Sie sonst noch sagen?

Das „Naturschutzblatt“ ist aus dem Südtiroler Umweltschehen nicht mehr wegzudenken. Erst durch die Verbreitung von Sachkenntnis und Hintergrundinformation ist Umweltschutz möglich. 🍀

Versprechen gesetzlich verankern

Der Widerstand des Dachverbandes soll auch die verantwortlichen Politiker nicht vergessen lassen, dass Projekte wie der Flughafen in Bozen, der ja von einem Großteil der Bevölkerung nicht gewollt war, nicht auf Biegen und Brechen und teilweise mit „mafiaähnlichen Methoden“ durchgedrückt werden können.

Evelyn Tappeiner

NATURSCHUTZBLATT 2/1999

Michaela Falkensteiner

Pressereferentin für den Dachverband seit Sommer 1998, heute freiberufliche Journalistin, Mutter.

Inhaltlich dreht sich seit Jahren alles im Kreis. Auf Südtirol bezogen heißt das: Der Verkehr erdrückt uns, die Landschaft wird neuen Liften und Straßen geopfert, die Urbanistik ist verwässert, der Wirtschaftsfaktor Tourismus wird vor die Lebensqualität der Einheimischen gestellt. Mitspracherecht für Betroffene gibt es so gut wie gar nicht. Im Gegensatz zu früher laufen heute viele Dinge schleichender ab. Nach außen sind alle für eine intakte Umwelt, aber wenn es um die Umsetzung geht, um nötige Konsequenzen, nimmt die Lethargie überhand.

In unserer Zeit spielen Trends eine große Rolle und Umweltschutz ist zurzeit einfach nicht „stylish“. Außerdem glauben viele zu sehr an den technischen Umweltschutz und vergessen dabei, dass manchmal ein bisschen weniger mehr bringen könnte.

Wir sollten nicht vergessen, dass wir alle nur Teil eines großen Ganzen sind und die Erde untertan machen zu wollen, ist nur hochmütig und dumm. Ein bisschen mehr Respekt und Rücksicht vor dem Leben würde uns Menschen und unserer Mitwelt nur gut tun. 🌸



Robbin Müller, 7 Jahre

NATURSCHUTZBLATT 3/2000

Lied zum Schutze des Montiggler Waldes vor der Zerstörung durch eitle und raffgierige Zeitgenossen

1. Sie sägen um die Bäume und hacken Unterholz, statt Tierängstlich flüchten, beim Roden ist es laut. Und des- sen gibt es Zäune- und darauf sind sie stolz. 2. Die baut, glaubt man den Gerüchten, dann wird auch fest ge-

R. Ins-ror Schicke-ri-a a Golf-plotz tat guat gfoln ... Sell

3. Ein Green ist was Steriles, es wird dort Gift gespritzt; am Waldgrund regt sich vieles, drum wird der Wald geschützt.

4. Montigg, unsere Perle, ein Landschaftsschutzgebiet, Zeit, dass man diese Kerle mal an den Ohren zieht.

R. Insror Schickeria ...

5. Sie sind ja Demokraten - doch nur, wenn's ihnen passt, die Meinungen, die Taten von andern sind verhasst.

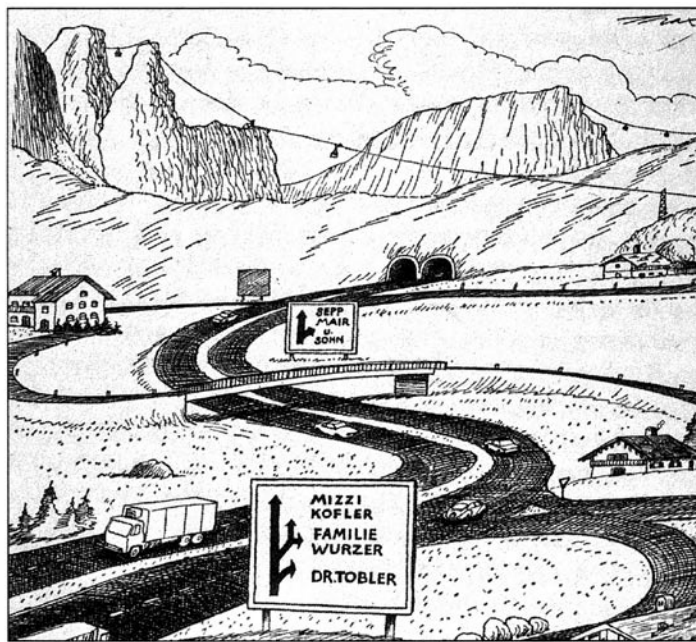
6. Wir sagen's nur noch einmal: die Hände weg vom Wald! Denn groß ist unsere Anzahl, kappier es endlich halt ...

R. Insror Schickeria ...

1. Sie sägen um die Bäume und hacken Unterholz, stattdessen gibt es Zäune - und darauf sind sie stolz.

2. Die Tiere ängstlich flüchten, beim Roden ist es laut. Und glaubt man den Gerüchten, dann wird auch fest gebaut.

NATURSCHUTZBLATT 3/2001



NATURSCHUTZBLATT 4/1994

Abbildung 27: Braucht es einen Autobahnanschluss für jedes Haus ?

Aus der Tätigkeit des Dachverbandes

Gemeinde Natz-Schabs verübt Anschläge auf die Natur

Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol und der Landesverband für Heimatpflege haben bei der Gemeinde Natz-Schabs Rekurs gegen mehrere Bauleitplanabänderungen eingelegt. Die Abänderungen betreffen die Ausweisung von zwei Gewerbe-zonen und die Erweiterung des Sportzone in Raas. Mit jeder einzelnen plant die Gemeinde einen schweren Eingriff in die Natur.

NATURSCHUTZBLATT 2/1998

Flughafen Bozen

Einige Informationen zum Flughafen Bozen, mit denen der Landeshauptmann an die Öffentlichkeit getreten ist, entsprechen nicht den Tatsachen. Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz stellt die Aussagen richtig.

- Knopf-batterien: können beim Uhrmacher **K. Plattner**, Bindergasse 16 in Bozen (Tel. 27078) zurückgegeben werden
- Batterien aller Art nimmt **Electronia** in den Bozner Lauben zurück

NATURSCHUTZBLATT 1/2000

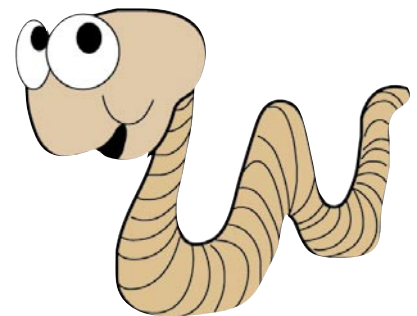
Hallo, meine jungen Freunde!

Brbrbrrrrr, hallo meine Freunde!

Puh, ist es kalt geworden! Da heißt's für uns alle, sich wieder gut auf die kalte Jahreszeit vorzubereiten. Ich selbst bin ja schon dabei, tief in der Erde den Winter regelrecht zu „verschlafen“. Aber denkt mal an unsere gefiederten Freunde, die Vögel, die im Winter bei uns bleiben.

Die könnten bei Kälte und viel Schnee schon eure Hilfe gebrauchen. Und für euch wäre es auch schön, sie vom warmen Zimmer aus zu beobachten. Allerdings solltet ihr die unten stehende Tipps beachten.

Ich wünsche euch gemütliche Wintermonate.
Wir sehen uns wieder, wenn's wärmer wird. Bis dann ...



Euer Rocco Regenwürmchen

Die Winterfütterung von Vögeln

1. Wann?

Grundsätzlich nur in den Wintermonaten füttern, und zwar bei Dauerfrost, bei Eisregen oder wenn eine geschlossene Schneedecke liegt, und zwar am besten morgens, bevor es richtig hell wird, und abends zirka zwei Stunden vor Dämmerung.

2. Was?

Körnerfresser (Vögel mit dickem, kräftigem Schnabel: Finken, Sperlinge, Ammern) mögen Sonnenblumenkerne und Hanf sowie die handelsüblichen Freiland-Futtermischungen. Für Weich- und

Insektenfresser (Vögel mit spitzem, schlankem Schnabel: Amseln, Drosseln, Rotkehlchen) sind Haferflocken, Rosinen und große Obststücke, Wal- und Haselnüsse, Fett und Quark ein gutes Futterangebot. Keine salzige Nahrung wie Speck und Salzkartoffeln anbieten. Brot ist nicht empfehlenswert (Ausnahme Wasservögel), da dieses im Magen aufquillt.


Zugvögeln, die vor allem im Frühling vom Schneefall überrascht werden können, hilft es, Komposthaufen oder Miststöße abzudecken oder unter Bäumen und Sträuchern den Schnee zu entfernen.

3. Wie?

Futter darf nicht nass werden oder vereisen (Häuschen mit witterungsgeschütztem Futtervorrat, Futtersäckchen oder Fettering). In der Nähe des Futterhauses sollten Bäume und Gebüsche als Zufluchtsort bei eventueller Gefahr stehen. Vögel dürfen das Futter nicht mit ihrem Kot verunreinigen, da ansonsten Krankheiten, wie die gefährliche Salmonellenseuche, auftreten können. Die Futterstelle regelmäßig mit warmem Wasser reinigen; sind tote Vögel um die Futterstelle, muss das Futterhäuschen

sofort desinfiziert werden (mit kochendem Wasser und einem Desinfektionsmittel).

4. Wie lange?

Gegen Winterende allmählich die Fütterung einstellen, damit sich die Tiere wieder an die normale Nahrungssuche gewöhnen, aber niemals in der Brutzeit der Vögel füttern. 

Quelle: Merkblatt für die Vogelschutzpraxis (SVS & Schweizerische Vogelwarte)



Anti-Flugplatz-Leibchen

Es gibt scheinbar immer noch zu wenig sichtbare Zeichen des Widerstandes! Also helft mit, sie weiter zu verbreiten.

Die Leibchen sind beim AVS (Hauptleitung) in der Vintlergalerie 16 zum Preis von Lire 10.000 erhältlich!

NATURSCHUTZBLATT 2/1997



Lieber Gast, herzlich willkommen im Pustertal. Hatten Sie eine angenehme Anreise? Oder sind Sie verärgert über den Stau, schlechten Straßenzustand, die schlechte Bahnverbindung? Die Anreise im Auto soll flatter werden! Durch das Pustertal wird eine überdimensionierte Straße geplant. Typ internationale Fernstraße. 10,50 m Breite, großräumige Kurvenradien, Kreuzungsfreiheit, Viadukte, Tunnels, etwa 2/3 Neutrassierung. Etwas davon kann man bei St. Lorenzen und Bruneck schon sehen! Leider wird die geplante Straße mehr den überregionalen und internationalen Interessen dienen: das Pustertal bietet sich durch seine geografische Lage hervorragend als West-Ostverbindung im südl. Alpenraum an. Ideale Verbindung zwischen Brenner- und Tauernautobahn, Anschließstück für die von Venetien drängende Alemagna-Autobahn, Entlastung für Brenner und Wipptal, Achse Adria-Häfen/nordostitalienisches Industriegebiet - Industriegebiet im Raum um Linz.

Folgen:

- erhöhtes Verkehrsaufkommen, vor allem Schwerverkehr
- allgemeine negative Auswirkungen des Autoverkehrs, z.B. Schadstoffe in Luft und Boden (Blei bis Dioxin), erhöhter Streusalzverbrauch,...

- verstärkt durch die hohe Verkehrsichte und hohe Durchschnittsgeschwindigkeit
- Zunahme der Unfallopfer
- vernutzte Landschaft, verdrängter Lebensraum, Verinselung der Tierwelt, sinkende Lebensqualität, kranke Umwelt, auch der Mensch gehört dazu.

Als Gast erwartet Sie das, wovon Sie fliehen. Als Gast sind Sie im Vorteil. Sie bleiben weg! Wir leben hier! Helfen Sie uns, uns allen das Pustertal zu erhalten! Wir wollen die bestehende Straße dringend verbessert, ohne den Straßentyp grundlegend zu verändern. Keine Kunstbauten! Einige Dörfer sollen durch kurze Umfahrungen ihren geschlossenen Charakter wieder gewinnen. Für mehr Sicherheit und Fahrkomfort sollen endlich ein gepflegter Straßenbelag und eine horizontale Straßenmarkierung angebracht werden! Wir wollen keine Fernstraße durch das Pustertal!

Wir wollen keinen zusätzlichen Transitverkehr im Pustertal!

Wir wollen, daß der öffentliche Verkehr - Bahn! - gefördert wird!

Wir wollen, daß Sie uns auch morgen noch besuchen!

Helfen Sie mit, Ihre Stimme hat Gewicht! Sprechen Sie mit Ihrem Gastgeber, Fremdenverkehrsamt... helfen Sie mit, für das Pustertal die richtige Straßen zu wählen! ARGENUP - Arbeitsgemeinschaft für Natur und Umweltschutz Pustertal.

Landesprämie für Kat-Nachrüstung

Aus dem Fonds zur Rettung des Waldes hat die Vorarlberger Landesregierung für das Jahr 1988 einen Beitrag von drei Millionen Schilling (300 Millionen Lire) vorgesehen, mit denen der nachträgliche Einbau von Katalysatoren in PKWs mit je 2.000 Schilling vom Land unterstützt wird.

Was tut die Südtiroler Landesregierung als Sofortmaßnahme gegen das Waldsterben? Wann wird sie die Anschaffung von Katalysatoren unterstützen?

NATURSCHUTZBLATT 3/1988



NATURSCHUTZBLATT 3/1985

Andere sprechen vom Waldsterben - wir haben schon den "Durrn Wald"



Leser/innen schreiben uns

Die Qualität von Durnwalders Aussagen

Vor Jahren stand in der Monatszeitschrift der Südtiroler Landesregierung das Zitat von Durnwalder: „Wir sind nicht für den Brennerbasistunnel, wir müssen ihn nur zulassen, gebaut wird er sowieso nur mit dem Einverständnis der Bevölkerung.“

Nun Herr Durnwalder, was haben Sie seither getan? Nichts anderes, als sich auf allen Ebenen für die Realisierung dieses Wahnsinnsprojektes einzusetzen und die einheimische Bevölkerung ja nicht zu informieren und keinerlei Aufklärung zu geben, bzw. niemals dorthin zu gehen, wo über dieses Thema geredet werden könnte. Typisches Beispiel: der Diskussionsabend in Sterzing im heurigen Frühjahr oder die letzten zwei Bezirksversammlungen des vor allem von Ihnen lahm gelegten Bauernbundes, wo Sie im Jahre 1999 zum Schluss noch auftauchten und im heurigen Jahr zwar wieder auf der Rednerliste standen, aber gar nicht mehr erschienen. Irgendwann aber werden Sie den Leuten wieder ins Gesicht schreien: „Wenn schon, dann hätte man früher

etwas sagen sollen und nicht erst jetzt, wo schon so viele Milliarden investiert worden sind“, oder so ähnlich. Die größte Tragik an der ganzen Geschichte ist wohl die, dass Sie noch versuchen, dieses wahnwitzige Megaprojekt als Umweltmaßnahme hinzustellen und das Ganze so zu verkaufen, als ob sich die EU dieser Hand voll Leuten erbarmen würde.

Wenn man schon nicht im Stande ist, die bestehenden Strukturen auszunützen bzw. die sinnlosen Transporte zu unterbinden, sollte man doch wenigstens aufhören, unser Land weiter zu zerstören, sich von kleinen Leuten wählen zu lassen um sich dann für Konzerne einzusetzen.

Herr Landeshauptmann, ich sage Ihnen ehrlich, Sie sind nicht der Mann, auf den die Welt gewartet hat. Diese nackte Machtsituation wird immer unerträglicher, und das ist schlecht, aber die Zahl der Nachdenklichen wird größer, und das ist gut.

Rudolf Siller
Ratschings

NATURSCHUTZBLATT 4/2000

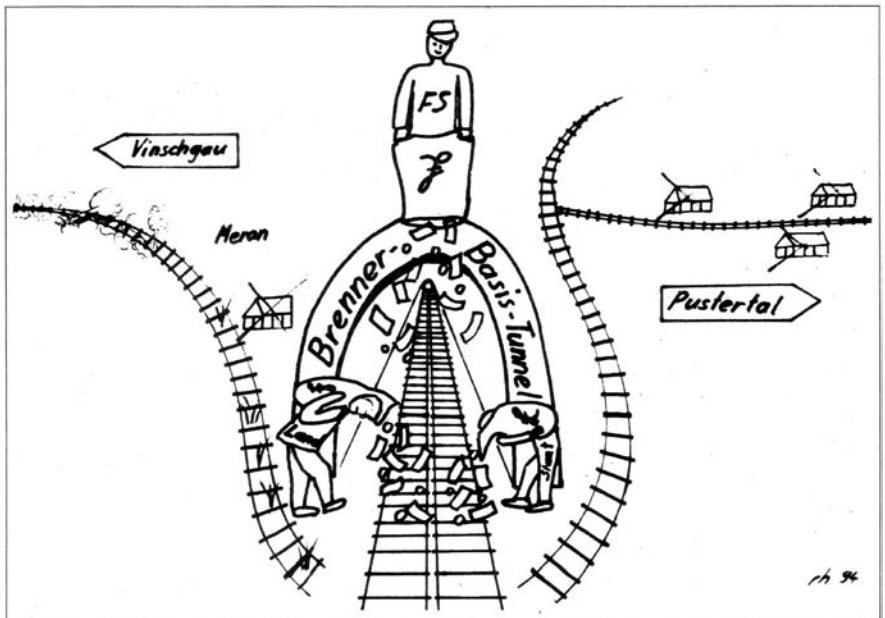


Abbildung 41:

Der Transitverkehr wird subventioniert, der Regionalverkehr wird stranguliert! Mit den derzeit geschätzten Kosten für die Brenner-Basis-Strecke (30 Billionen Lit.) könnte man die Modernisierung der Vinschgerbahn fünfzehnhundertmal finanzieren.

NATURSCHUTZBLATT 4/1994

Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol



Gegründet 1982.

Die Mitgliedsvereine sind:

- Alpenverein Südtirol
- Arbeitsgemeinschaft für Natur- und Umweltschutz Pustertal
- Arbeitsgemeinschaft für Vogelschutz in Südtirol
- Arbeitskreis Südtiroler Mittelschullehrer (ASM)
- Arche B
- Bund alternativer Anbauer
- Heimatpflegeverband Südtirol
- Lia per Natura y Usanze
- Südtiroler Gesellschaft für Gesundheitsförderung
- Südtiroler Schützenbund
- Südtiroler Tierschutzring
- Touristenverein „Die Naturfreunde“ Meran
- Umweltschutzgruppe Vinschgau
- Verband Südtiroler Berg- und Skiführer

Eigentümer und Herausgeber: Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol
Redaktion: Klaus Prokopp, Griseldis Diel
I-39100 Bozen, Kornplatz 10
Tel. 0471 97 37 00, Fax. 0471 97 67 55

E-Mail: info@umwelt.bz.it
Web-Seite: www.umwelt.bz.it

Druck: FF Media GmbH
Gericht Bozen, Dekret Nr. 7 vom 23.5.1985
Verantwortliche Direktorin:
Michaela Falkensteiner

Artikel, die mit Autorennamen versehen sind, geben nicht immer die Meinung des Dachverbandes wieder.



Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz ist auch regionale Vertretung der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA (www.cipra.org)

Impressum:

Das „Naturschutzblatt“ erscheint viermal jährlich.