

NATURSCHUTZBLATT

Mitteilungen zum Natur- und Umweltschutz in Südtirol

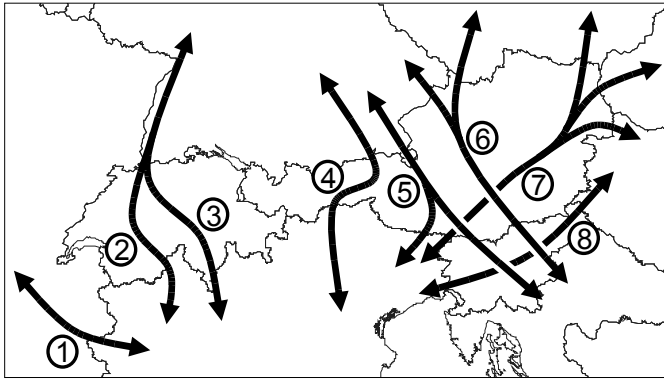
NUMMER 1/2007 – 23. JAHRGANG

KIRCHTURM POLITIK

Weshalb ein Blick
über den Tellerrand nötig ist



HERAUSGEGEBEN VOM DACHVERBAND FÜR NATUR- UND UMWELTSCHUTZ



TITEL 8 Was im Ausland über den Brennerbasistunnel oder über Regionalflughäfen gesagt wird, wird hierzulande zwar wahrgenommen — allein: unsere Politiker erweisen sich als extrem resistent gegen Studien jeglicher Art.

AUSBAU VON REGIONALFLUGHÄFEN ... 9
VIEREGG & RÖSSLER REDEN KLARTEXT ... 10
DIE KUMMER-STUDIE ... 16

ES GIBT VIEL ZU TUN ...
WENN DER REGEN KOMMT ...
STUDIE ZUM BRENNERBASISTUNNEL ...
VARIANTEPROJEKT IN FRIZZI AU ...
STEVIA-KLETTERSTEIG ...
BAHNHOF MUSS IM ZENTRUM BLEIBEN! ...
KEIN GOLFPLATZ OHNE KONSENS ...
WIESNER ERKLÄRUNG ...
TERMINE ...
IST SÜDTIROL AFRIKA? ... 19
VISION ZERO ... 20



Wir danken der Autonomen Provinz Bozen, Abteilung „Natur und Landschaft“, für die freundliche Unterstützung!

www.provinz.bz.it/natur

IN EIGENER SACHE

Nachdem die ff aufgrund interner Umstrukturierungen das „Naturschutzblatt“ nicht mehr betreuen kann, musste die gesamte Produktion umgestellt werden. Deshalb erscheint die für Dezember geplante Doppelnummer erst jetzt (aus Gründen des Postversandes als Nummer 1/2007). Die Märznummer, in der es um die Flugplatz-Volksabstimmung geht, erscheint zeitgleich.

Wir möchten dem ff-Produktionsteam unter Georg Plant an dieser Stelle herzlich für die langjährige und ausgezeichnete Zusammenarbeit danken!



FOTO: HECHENSTEINER

EDITORIAL

Politiker werfen uns Umweltschützerinnen und Umweltschützern gerne vor, dass wir polemisch seien. Als Umweltschützer müssten wir sachlich bleiben. Sehen wir uns an, was unsere Politiker unter „polemisch“ und „sachlich“ verstehen:

Flughafen: Sachlich argumentiert, wer sich für den Flughafen einsetzt (ohne dies eigentlich begründen zu können). Polemisch verhält sich hingegen, wer gegen den Flughafen ist, weil dieser die Luft verschmutzt, Lärm produziert, hochdefizitär ist und zudem nicht einmal gut funktioniert.

Brennerbasistunnel: Sachlich ist, wer sich für den Tunnel einsetzt aus Gründen, die eigentlich egal sind, weil es im Prinzip nur darum geht, der Planungs- und Baubranche dringend benötigte Finanzspritzen zu verpassen. Polemisch ist hingegen, wer den Tunnel kritisiert, weil dieser die Lösung heutiger Probleme in die ferne Zukunft verschiebt, weil er nicht so funktionieren wird, wie er es soll.

Landschaftsschutz: Landauf landab werden von Umweltbehörden und Umweltschützern Vorschläge für Schutzgebiete ausgearbeitet. Diese Vorschläge sind untermauert durch Fachgutachten, Rote-Listen-Anhänge und ähnliches „polemisches“ Material. Wenn hingegen der örtliche HGV, Handwerkerverband oder Bauernbund ordentlich poltert, dass man nicht das ganze Land unter eine Käseglocke stellen sollte, dann handelt es sich hierbei selbstverständlich um ein sachliches Argumentieren.

Kraftwerke: Wenn Naturschützer, Fischer, Kanufahrer, Spaziergänger und ähnliche Tachinierer darauf hinweisen, dass nicht jeder Fluss, jeder Bach oder jedes Rinnsal mit einem Kraftwerk verschönert werden sollte, so ist das – ja, genau ... Umgekehrt ist das unsägliche Gerede von wegen sauberer Energie, grünem Strom, angewandten Klimaschutz etc. ... aber lassen wir das.

Wir haben in diesem Heft Auszüge aus drei ausländischen Studien abgedruckt, welche auch für Südtirol relevant sind. Sie stammen allesamt von renommierten Fachleuten. Diese drei Studien bestätigen uns Umweltschützer in ziemlich einigen Punkten. Wir freuen uns, Ihnen drei „polemische“ Studien vorstellen zu dürfen. **KLAUS PROKOPP**



Erste Reihe von links: Oscar Dibiasi, daneben Ausschussmitglieder Elisabeth Ladinsler, Roman Zanone, Luis Vonmetz und Wolfgang Niederhofer

DELEGIERTENVERSAMMLUNG AM 14. FEBRUAR:

Es gibt viel zu tun

Flugplatz-Volksabstimmung, Bahnhof Bozen, Brennerbasistunnel – die Liste der Aufgaben für den Dachverband ist lang.

Neben den Neuwahlen stand die Festlegung der Tätigkeitsschwerpunkte 2007 auf dem Programm. Der Dachverband wird sich intensiv mit den aktuellen lokalen Themen Bahnhofsverlegung Bozen und Flugplatzausbau Bozen beschäftigen. Während bei der Bahnhofsdiskussion eine Beibehaltung des derzeitigen Standortes eine verkehrstechnisch logische Forderung ist, fordert der Dachverband in Sachen Flugplatzausbau aufgrund von ökologischen, klimarelevanten, gesundheitlichen, gesellschaftspolitischen und nicht zuletzt ökonomischen Gründen nicht nur eine Abkehr von den Ausbauplänen, sondern einen vollständigen

Rückzug des Landes aus allen Flugplatzbeteiligungen. Bereits Ende 2006 wurde deshalb mit der Organisation einer Volksabstimmung begonnen.

Bei einer weiteren Volksabstimmung tritt der Dachverband als Promotor für „Das Bessere Gesetz zur direkten Demokratie“ auf, für welches synchron zur Flugplatz-Volksabstimmung ab Anfang März Unterschriften gesammelt werden.

Weitere Themenschwerpunkte sind die immer noch nicht gelöste Transitproblematik sowie der Brennerbasistunnel, bei dem sich der Dachverband für die Ausführung von kostengünstigeren, umweltverträglicheren und effizienteren

Varianten zur Alpenpassage für Personen- und Güterverkehr einsetzt.

Themenübergreifender Schwerpunkt 2007 wird auch beim Dachverband der katastrophale Klimawandel sein. Der Dachverband fordert ein koordiniertes, einheitliches und zielführendes Vorgehen zur effizienten Reduzierung der CO₂-Emission im Land. Anhand einer jährlich zu erstellenden Gesamt-CO₂-Bilanz für das Land Südtirol (samt Verkehr!) muss unser Beitrag zur Reduzierung der Klimaproblematik nachvollziehbar sein.

Bei den Neuwahlen des Ausschusses wurden Roman Zanone als Vorsitzender und Johanna Ebner als stellvertretende Vorsitzende bestätigt. Weitere Ausschussmitglieder sind Günther Bendetta, Verena Dibiasi, Elisabeth Ladinsler, Wolfgang Niederhofer, Stephan Platzgummer, Martin Schöpf und Luis Vonmetz. ■

Kurzmeldungen

Wenn der Regen kommt ...

Anlässlich der starken Regenfälle im Sommer 2006 mahnte der Dachverband zu einem sensibleren Umgang mit Grünflächen. Denn wenn zu viele Flächen „versiegelt“ (zubetoniert) würden, könne das Regenwasser nicht mehr versickern. Es flute in die Kanalisation, welche die Wassermassen nicht mehr fassen könne, wodurch es zu Wasserschäden käme.

Es wäre höchst an der Zeit, gegen die Versiegelung des Bodens etwas zu unternehmen. Zwar gäbe es bereits einige zaghafte Ansätze, tatsächlich würde aber noch viel zu wenig getan. Wichtige Maßnahmen, um Wasser zu binden und so an einem zu schnellen Abfließen zu hindern, wären:

- Begrünte Dächer auf Gewerbegebäuden
- Sammlung des Regenwassers für Sanitäranlagen oder zumindest für die Gartenbewässerung
- Bäume auf größeren Asphaltflächen (eine Baumkrone nimmt bis zu 60 Liter Wasser auf)
- überhaupt der Verzicht auf großflächige Bodenversiegelungen

Da die Politik in diesen Bereichen bisher versagt hat – zählt sie doch selbst zu den größten Betonierern (Extremfall: Frizzi Au) – möchte der Dachverband die Unternehmen und Familien ermuntern, selbst in diesen Bereichen aktiv zu werden.

Studie zum Brennerbasistunnel

Besorgt zeigten sich im September Dachverband, Heimatpflegeverband, Umweltbund, Transitinitiative und WWF, nachdem die Süddeutsche Zeitung eine Studie der bayrischen Verkehrsplaner Viereggs und Rössler veröffentlichte (siehe Seite 10ff.). Dieser ist zu entnehmen, dass der Brennerbasistunnel keine Verbesserung der Verkehrssituation entlang der Brennerachse herbeiführen wird. Die Fachleute kommen zum Schluss, dass es unrealistisch sei mit einer Inbetriebnahme vor 2030 zu rech-

nen. Bedenklich erscheint außerdem der Umstand, dass auch Experten der Deutschen Bahn sich dieser Meinung anschließen. Die aufgezeigte Entwicklung des Schwerverkehrs auf der Brennerachse überrascht nicht sonderlich – die Verkehrsstudie der Brennerbasistunnel-Gesellschaft, die als Grundlage des derzeitigen Projektes gilt, kommt zu einem vergleichbaren Schluss.

Wir nehmen diese Aussagen mit Sorge zur Kenntnis und sehen uns veranlasst, an die Verantwortlichen in Südtirol nochmals einige Fragen zu stellen:

- Müssen wir an der Brennerachse wirklich mit einer ständigen steigenden Verkehrsbelastung durch den Schwerverkehr bis ins Jahr 2030 rechnen?
- Müssen die Bewohner des Eisack- und des Wipptales 20 Jahre auf einer Großbaustelle leben, ohne daraus im Vergleich zu heute keinerlei Nutzen zu ziehen?
- Welche Maßnahmen könnten heute schon gesetzt werden, um den LKW-Verkehr sofort einzuschränken und wie können solche Maßnahmen umgesetzt werden?
- Wie kann für die Südtiroler Bevölke-

rung, die zum Großteil entlang der Transitrouten lebt, eine Verbesserung der Lebensqualität garantiert werden?

Die Landesregierung sollte klare Antworten auf diese Fragen haben und der Südtiroler Bevölkerung die entsprechenden Fakten präsentieren, bevor das Jahrtausendprojekt Brennerbasistunnel in Angriff genommen wird, denn: Aus verkehrter Verkehrspolitik kann man jederzeit wieder aussteigen!

Varianteprojekt in Frizzi Au

Im September wurde bekannt, dass die Pläne für das von der Landesregierung in Auftrag gegebene Motorsportzentrum „Frizzi Au“ bereits im Mai grundlegend geändert worden waren. Das Motorsportzentrum erhält eine neue große Piste. Die Gokart-Anlage wird gedreht und direkt an die neue große Piste des Fahrtechnikzentrums angeschlossen. Der Dachverband bemängelte, dass mit dieser Variante der Go-Kart-Bereich stark ausgedehnt würde.

Landesrat Thomas Widmann dementierte die Kritik des Dachverbandes, indem er diesen bezichtigte, bewusst die Unwahrheit zu sagen. Doch nur wenige Tage später bestätigte der UVP-Beirat die Position des Dachverbandes, indem er eine Verbindung der beiden Pisten unter-



Im September deckte der Dachverband ein Varianteprojekt des Motorsportzentrums Frizzi Au auf, das die Nutzung des Areals stark erweiterte: Die Gebäude für die Gokart-Bahn befanden sich ursprünglich zwischen Bahn und Hauptpiste, sodass beide Bereiche getrennt waren. Durch die Verlegung der Gebäude an den rechten Rand rückte die Kart-Bahn an die Hauptpiste, sodass beide verbunden werden können. Zusätzlich wurde die ursprünglich nicht durchgehenden Umfahringstraße zu einem durchgehenden Ring ausgebaut.



Foto: PROKOPP

Der Bozner Bahnhof muss im Zentrum bleiben!

Stevia-Klettersteig

Als Ende September bekannt wurde, dass der illegal errichtete Klettersteig am 16. Oktober 2006 von Amts wegen abgebrochen werden sollte, schien eine unendliche Geschichte ihrem Ende zuzugehen. Doch dank einiger juristischer Winkelzüge wurde die Abbruchverfügung vom Verwaltungsgericht aufgehoben, die Sache zieht sich also weiter in die Länge.

Am 26. Mai 2004 hatte das Verwaltungsgericht Bozen jenen Beschluss der Landesregierung aufgehoben, mit dem diese den Klettersteig genehmigt hatte. Ebenso aufgehoben wurde die entsprechende Baukonzession der Gemeinde Wolkenstein. Da sowohl Land als auch Gemeinde auf einen Rekurs beim Staatsrat verzichteten, wurde dieses Urteil rechtskräftig.

Um dem Urteil Folge zu leisten, forderte der Direktor der Abteilung Natur und Landschaft am 8. November 2005 die Gemeinde Wolkenstein auf, den illegalen Klettersteig innerhalb von 30 Tagen abzurechen. Die Abbruchverfügung wurde von der Gemeinde ignoriert.

Wie in solchen Fällen vorgesehen, leitete die zuständige Landesbehörde einen Abbruch von Amts wegen ein: Am 1. September 2006 teilte der Direktor der

Abteilung Natur und Landschaft der Gemeinde Wolkenstein mit, dass er die Firma Unirock aus Bozen beauftragt habe, den vollständigen Abbruch des Klettersteiges vorzunehmen. Der Termin für die Abbrucharbeiten wurde der Gemeinde mit Schreiben vom 14. September mitgeteilt – 16. Oktober 2006.

Zwei Tage vor dem Abbruchtermin erwirkten Land und Gemeinde eine zeitweilige Aussetzung der Abbrucharbeiten, welche Mitte Dezember bestätigt wurde. Nun soll in einem neuen Verfahren die Angelegenheit aufgerollt werden.

Aus Sicht des Dachverbandes ist eine rechtliche Sanierung des illegalen Klettersteiges ausgeschlossen. Der Klettersteig widerspricht nämlich nicht nur den geltenden Schutzbestimmungen des Naturparks Puez-Geisler, er befindet sich außerdem in einem Natura-2000-Schutzgebiet. Und da der Klettersteig als unverträglich mit den Schutzziele dieses Gebietes eingestuft wurde, gibt es nur noch einen Weg, den vollständigen Abbau.

Kurios an der Angelegenheit: Die EU hatte in dieser Angelegenheit ein Verfahren gegen Italien eingeleitet, welches nur deshalb eingestellt worden war, weil Bozen zugesagt hatte, den Kletter-

steig abzubauen. Auf eine Anfrage des Dachverbandes im Dezember 2006 bei der Generaldirektion „Umwelt“ in Brüssel kam eine klare Antwort: Der Klettersteig wird von der EU nach wie vor als illegal eingestuft.

Der Fall verspricht interessant zu bleiben.

Der Bahnhof muss im Zentrum bleiben!

Wie würden die Autofahrer reagieren, wenn plötzlich alle Parkplätze aus dem Zentrum von Bozen entfernt und an die Peripherie verlegt würden? Politik und Wirtschaft würden den Autofahrern unisono erklären, dass 800 Meter Fußmarsch vom Parkplatz ins Zentrum kein Problem seien, und im Notfall könnten ja auch Zubringerbusse, Förderbänder oder ähnliches geplant werden, um die Autofahrer ins Zentrum zu bringen. Die Maßnahme sei notwendig, weil die in Bozen-Stadt für Parkplätze verwendeten Flächen einer urbanistisch sinnvollerer Lösung zugeführt werden müssten.

Ein absurdes Szenario? Mitnichten. Denn genau mit diesen Argumenten wird zur Zeit versucht, den Bozner Bahnhof aus dem Zentrum wegzubekommen. Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol hält dies



Am 16. September fand die Kundgebung „Abschied vom Riggertal?“ statt. Beim anschließenden Lokalaugenschein wurde vielen erst bewusst, welche massiven Eingriffe in diesem beschaulichen Tal geplant sind. Im Bild Gregor Beikircher bei einer naturkundlichen Einführung.

für die schlechteste aller Lösungen und spricht sich klar für die Beibehaltung des derzeitigen Standortes aus:

- Der wichtigste Pluspunkt des Verkehrsträgers „Eisenbahn“ ist in den meisten europäischen Städten die zentrumsnahe Lage der Bahnhöfe, so auch in Bozen. Eine Verlegung würde für den Bahnhof als künftig wahrscheinlich wichtigste Verkehrsdrehscheibe Südtirols eine gravierende Verschlechterung darstellen. Für viele bisherige Bahnbenutzer würde die Bahn stark an Attraktivität verlieren.
- Es gibt Beispiele in Europa, wo fehlgeschlagene Bahnhofsbauten und -umgestaltungen von der Bevölkerung oder von den Fahrgästen nicht angenommen wurden. Im Falle Bozen würde eine Bahnhofsverlegung nicht nur für Bozen, sondern für den öffentlichen Verkehr in ganz Südtirol negative Rückkoppelungen hervorrufen.
- Die architektonische und urbanistische Herausforderung des Mammutprojektes „Neugestaltung Bahnhofsgelän-

de“ liegt darin, den heutigen Bahnhof in das neu zu entstehende Stadtviertel zu integrieren. So würde z.B. ein Einkaufszentrum ohne Bahnhof zu einem völlig gewöhnlichen Einkaufszentrum, während ein Einkaufszentrum mit darunterliegendem oder integriertem Bahnhof zu einer urbanistischen Multifunktion führen würde. Der Bahnhof stellt den eigentlichen Mehrwert des neu zu gestaltenden Geländes dar. Dies muss bei den Planungen zentraler Bestandteil sein.

Aus all diesen Gründen fordert der Dachverband für Natur- und Umweltschutz, dass bei den Wettbewerben zur Neugestaltung des Bahnhofsgeländes die Beibehaltung des heutigen Standortes als Bedingung vorgegeben wird.

Kein Golfplatz ohne Konsens

Wie dem Dachverband für Natur- und Umweltschutz Anfang Jänner bekannt wurde, bemüht sich eine Gruppe privater Investoren um die Errichtung eines

Golfplatzes auf dem Gemeindegebiet von Hafling.

Dem Dachverband für Natur- und Umweltschutz liegen Informationen vor, wonach private Investoren der Tourismusbranche auf dem Gemeindegebiet von Hafling im Bereich der Höfe Engter und Astmair einen Golfplatz errichten wollen. Die Thematik eines Golfplatzes war in der Gemeinde Hafling bereits einmal aktuell (die „Dolomiten“ berichtete am 22./23. Juli 1989 darüber), wurde aufgrund des Widerstandes einiger Grundbesitzer jedoch nicht verwirklicht.

Golfplätze sind nach Auffassung des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz aufgrund des hohen Flächenbedarfs kritisch zu beurteilen (da die Pläne bis dato unter Verschluss gehalten werden, muss mit einem Flächenverbrauch von mindestens 25 Hektar, analog zu den Plänen 1989, gerechnet werden). Die bevorzugten Standorte für Golfplätze – hügelige, durchlässige, leicht bewaldete Gebiete – bilden nur einen geringen Prozentsatz der Bodenfläche unseres

Landes, auf der bereits andere intensive Nutzungsinteressen lasten. Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz spricht sich nicht kategorisch gegen den Bau von Golfplätzen aus, sofern dafür keine sensiblen Flächen herangezogen werden und sich die ökologische Situation des betroffenen Gebietes durch den Bau des Golfplatzes in keinem Falle verschlechtert oder sogar verbessert. Zudem soll und muß ein Projekt dieser Größenordnung in Absprache und Einvernehmen mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern geplant werden.

Da diese jedoch bis dato nicht informiert wurden, lädt der Dachverband für Natur- und Umweltschutz die Projektbetreiber ein, ihre Golfplatz-Pläne in der Gemeinde Hafling öffentlich zugänglich zu machen, die betroffene Bevölkerung von Anfang an in den Planungsprozess einzubinden und jedwede Verschlechterung des bestehenden Zustandes durch geeignete Planungsmaßnahmen abzuwenden.

Wiesner Erklärung

Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz unterstützt die „Wiesner Erklärung“ vollinhaltlich und fordert die Bürgermeister der betroffenen BBT-Gemeinden vom Brenner bis Salurn auf, angesichts der massiven Natureingriffe an den Baustellen in Aicha und Mauls das Gesamtprojekt samt Finanzierung

zu prüfen. Sollten die erheblichen Mängel in der Planung (Zulaufstrecken nicht geplant, Finanzierungsfragen von einem Jahr aufs nächste verschoben) nicht behoben werden, sind die Bürgermeister dazu angehalten, ihrem Wahlauftrag Folge zu leisten, mit Mut die Interessen der Bevölkerung zu vertreten und sich vom Projekt zu distanzieren.

Wir erinnern, dass in einer Großveranstaltung vor fast einem Jahr in der EURAC zugesagt wurde, dass im Herbst 2006 Finanzierungsmodelle vorgestellt werden. Auch dieses Versprechen wurde nicht eingelöst und reiht sich nahtlos in eine lange Liste gravierender Versäumnisse und massiver Fehlplanungen. In Wirklichkeit weiß niemand, wie dieses Megaprojekt finanziert wird. Von den Zulaufstrecken hört man auch nicht mehr viel, obwohl alle BBT-Befürworter inzwischen die unbedingte Notwendigkeit der Zulaufstrecken reklamieren. In dieser trostlosen, unprofessionellen Projektlage ist das Ertragen der beispiellosen Naturverwüstungen an der Baustellen in Mauls und Aicha doppelt schmerzhaft und schockierend.

Mit einem immer stärker werdenden Widerstand – mit oder ohne Bürgermeister – nicht nur in Südtirol, sondern auch darüber hinaus, werden die BBT-Befürworter rechnen müssen! ■



Seit Jänner diesen Jahres ist der Aostaner Marco Onida (2. v.l.) Generalsekretär der Alpenkonvention. Onida war zuvor in der Generaldirektion Umwelt bei der Europäischen Kommission in Brüssel tätig. Onida, der übrigens ausgezeichnet Deutsch spricht, kennt die Südtiroler Realität aus eigener Anschauung. Am Archivbild (v.l.): Johanna Ebner (Dachverband), Marco Onida, Christian Kaufmann und Luis Vonmetz (AVS), Erich Achmüller, Joaquim Capitão (Generaldirektion Umwelt in Brüssel), Roman Zanon (Dachverband)

Termine

Umweltgruppe Kaltern

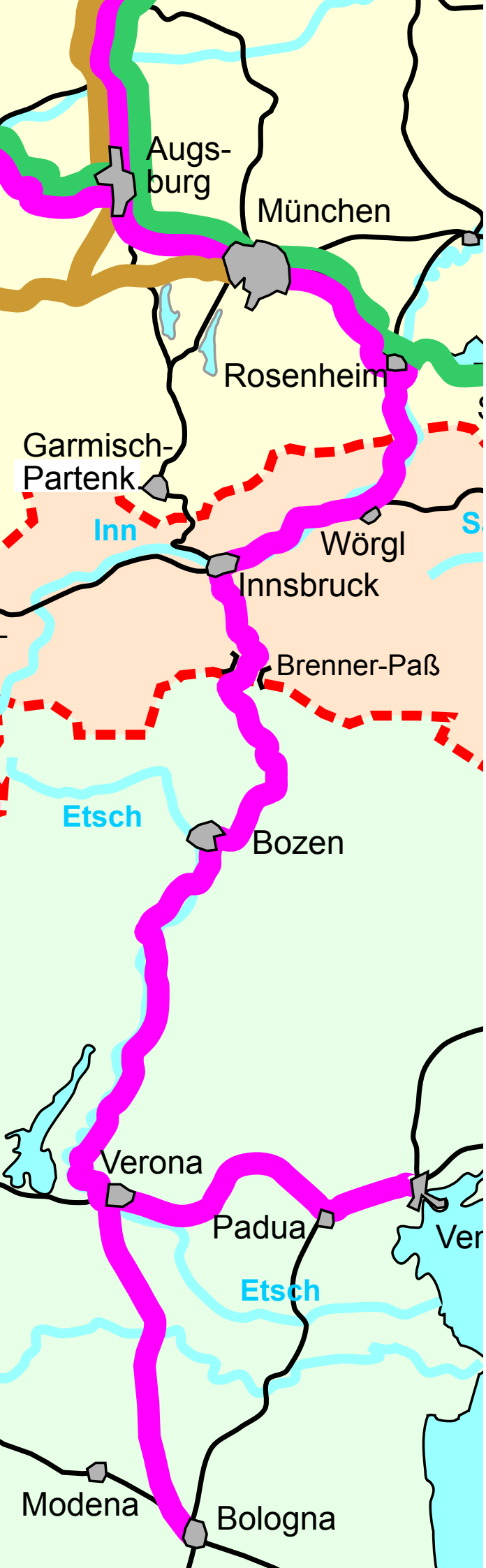
Information und Anmeldung bei Karin Weissensteiner, Tel. 0471 96 36 32, info@umweltgruppe-kaltern.it

- **Do, 22. April nachmittags:** zum Weltwassertag Besichtigung „Der Wasserstollen im Tamortal“ mit Gemeindefereferent Christian Ambach
- **Di, 27. April um 20.00 Uhr:** Vortrag mit Diskussion „Kostenloser Strom von der Sonne: Photovoltaik“ - Information und Beispiele aus der Praxis mit Referent Unterholzner, Solaria Lana im Vereinshaus Kaltern
- **Sa, 31. April um 14.30 Uhr:** 1. Treffen im Kräutergarten mit Abgabe von Pflanzen und Samen im Altenheim Kaltern
- **Sa 21. April 14.00 – 18.00 Uhr:** Die üppige Moosvielfalt am Fuße des Schlerns (Bad Ratzes) kennenlernen; Referentin: Dr. Barbara Düll Wunder
- **Sa 29. April 6.00 – 10.00 Uhr:** Vogelstimmen hören und erkennen im Schilfgürtel am Kalterer See; Referent: Dr. Leo Hilpold
- **So 20. Mai ganztägig:** Geopark Bletterbach: Der Cañon zur Erdgeschichte Europas (mit Führung)
- **Dienstag 22. Mai 20.00 Uhr, Vereinshaus:** Kulturpflanzenvielfalt: Südtiroler Lokalsorten; Referentin: Dipl. Ing. Andrea Heistingner, Fachschule Laimburg
- **Samstag, 23. Juni nachmittags:** Südtiroler Kräuter Gold: Das „Kräuterschlössl in Goldrain

Kinder erfahren Natur

- **6. April, 4. Mai, 8. Juni 14.00 - 16.30 Uhr:** Spielen und Lernen im Wald für Kinder von 6-10 Jahren
- **6. Juli, 24. August, 7. September 9.00 - 11.30 Uhr:** Kräuterzauber(er) und Kräuterhexen - Spiel und Spaß im Kräutergarten beim Zubereiten von Kräuterspezialitäten für Kinder ab 7

www.umweltgruppe-kaltern.it



KIRCHTURM POLITIK

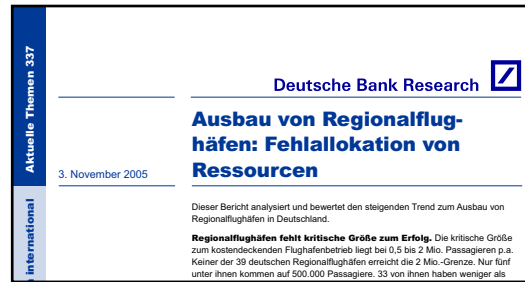
Weshalb ein Blick über den Tellerrand nötig ist

Was im Ausland über den Brennerbasistunnel oder über Regionalflughäfen gesagt wird, findet hierzulande zwar seinen Niederschlag in den Medien – aber: jene Politiker, die umweltpolitisch weitreichende Entscheidungen treffen, erweisen sich als extrem resistent gegen Studien jeglicher Art.

Bemerkenswert an diesen Studien ist, dass sie in weiten Bereichen genau dasselbe sagen wie wir. Interessant sind diese Studien für uns gerade deshalb, weil sie außerhalb Südtirols in Auftrag gegeben wurden und primär auch Probleme außerhalb Südtirols behandeln. Das macht sie unverdächtig gegenüber dem Vorwurf, sich in die Probleme unseres Landes einmischen zu wollen. Zugleich lassen sie sich aber in großen Teilen auf hiesige Verhältnisse anwenden.

Gemeinsam ist diesen Studien, dass sie ihre Themen in komplexe Zusammenhänge stellen und so zu einer analytischen Tiefe kommen, die dem oft sehr oberflächlich geführten umweltpolitischen Diskurs in Südtirol nur gut tun kann. Als Beitrag zu diesem verstehen sie sich auch. Wer sich in die vollständigen Studien vertiefen möchte, kann sie über die Geschäftsstelle des Dachverbandes anfordern.

Wenn die Forschungsabteilung der Deutschen Bank etwas zum Thema Regionalflughäfen zu sagen hat, so dürfte das auch für unsere Wirtschaftslobbys über jeden Verdacht erhaben sein. Zwar können wir die Schlussfolgerungen der DB - nämlich mehr Straßen zu bauen - nicht teilen; dies ändert aber nichts an den Aussagen zu den kleinen Flughäfen selbst.



AUSBAU VON REGIONALFLUGHÄFEN:

Fehlallokation von Ressourcen

Flughäfen als Prestigeobjekte der Regionalfürsten*

Viele bestehende Regionalflughäfen sind in Deutschland bereits zu internationalen Verkehrsflughäfen ausgebaut worden oder sollen künftig erweitert werden. Dies ist vorwiegend auf die Interessen regionaler Gebietskörperschaften zurückzuführen. Schließlich liegt die planungsrechtliche Hoheit für Flughafenprojekte bei den Bundesländern. Somit ist nachvollziehbar, dass Landespolitiker den Ausbau eines Regionalflughafens in ihrem Bundesland häufig für wichtiger erachten, als dringliche Infrastrukturprojekte von überregionaler Tragweite. Selbstverständlich ist ein naher Kleinflughafen für Unternehmen vor Ort ein wichtiger Standortvorteil. Viele strukturschwache Regionen hoffen, den lokalen Aufschwung im Hunsrück, der durch das Wachstum des Flughafens Hahn generiert wurde, in ihrer Region wiederholen zu können. Außerdem ist die Vorstellung, einen eigenen Flughafen zu haben, auch aus Prestige Gründen für viele regionale Politiker verlockend. Im Folgenden erläutern wir, warum allerdings geringe Chancen bestehen, dass sich Erfolge wie in Hahn einstellen. Die meisten Ausbauprojekte sind unseres Erachtens nicht notwendig, da in Deutschland grundsätzlich genug Flughafenkapazitäten existieren. So liegt die Anreisezeit zum nächstgelegenen Verkehrsflughafen für 64% der Einwohner bei weniger als 60 Minuten, für 95% bei weniger als 90 Minuten. Selbst eine Anreisezeit geringfügig über 90 Minuten sollte noch zumutbar sein.

Regionalflughäfen fehlt meistens kritische Größe

Größenvorteile haben bei Flughäfen eine besondere Bedeutung. Durch das Überangebot an Regionalflughäfen und die dort unterausgelastete Kapazität kann die Nachfrage nach Slots auf absehbare Zeit in fast allen Regionen Deutschlands bedient werden – trotz des erwarteten Wachstums im Luftverkehr. Viele Einrichtungen im Bereich von Flughäfen verursachen hohe Fixkosten, die bei geringem Verkehrsaufkommen nicht gedeckt werden können. Diese müssen auf die einzelnen Starts und Landungen bzw. Passagiere umgelegt werden, welche Flughafenentgelte generieren. Ferner sind die Einnahmen aus dem zweiten finanziellen Standbein, dem so genannten Non-Aviation-Bereich, bei Flughäfen mit geringem Verkehrsaufkommen zu vernachlässigen. Dagegen profitieren Großflughäfen in starkem Maße von Einnahmen aus Mieten, Pachten und Konzessionen etwa von Einzelhändlern oder Restaurants sowie von Parkgebühren der Passagiere. Viele Einzelhändler interessieren sich erst ab einer gewissen kritischen Masse an Passagieren für einen Laden am Flughafen.

Laut einer Studie im Auftrag der EU-Kommission liegt die kritische Größe bei einem Aufkommen von 0,5 Mio. bis 2 Mio. Passagieren pro Jahr, um einen Flughafen kostendeckend betreiben zu können. Nur fünf der 39 Regionalflughäfen in Deutschland erreichen 2004 überhaupt eine Passagierzahl von über 500.000. Der größte unter ihnen, Paderborn-Lippstadt, kam gerade mal

auf 1,3 Mio. Passagiere. Er kann 2005 eventuell mit einer schwarzen Null abschließen. Es folgen Niederrhein mit 800.000 Passagieren und Karlsruhe mit 600.000. 33 der 39 regionalen Flughäfen haben noch nicht einmal ein Aufkommen von 100.000 Passagieren; 19 kommen auf weniger als 10.000.2

Fazit

Der geplante Ausbau der meisten Regionalflughäfen bedeutet eine Verschwendung von knappen öffentlichen Mitteln, die dringend für andere Infrastrukturprojekte benötigt werden. [...] Schließlich ist der Neu- und Ausbau von Regionalflughäfen aus verkehrspolitischer Sicht nicht erforderlich, da in Deutschland bereits genügend Flughäfen existieren, von denen die wenigsten unter Engpässen leiden. [...] Bei einer Privatfinanzierung von Neuinvestitionen und Privatbetrieb bestehender Infrastruktur rücken die wirtschaftlichen Erfolgsaussichten eines Flughafens stärker in den Fokus. Insbesondere gehen dann eventuelle Verluste nicht zu Lasten der Steuerzahler. ■

* Die Bezeichnung „Regionalfürsten“ stammt tatsächlich von der Deutschen Bank. Es handelt sich hierbei nicht, wie man berechtigterweise annehmen könnte, um eine Anpassung der Überschrift an Südtiroler Verhältnisse.

Die BBT-Studie

Diese Studie wurde vom bayerischen Verein „Inntal Gemeinschaft e.V.“ in Auftrag gegeben. Ziel dieses Vereines ist die Rückgewinnung von Lebensqualität im Bayerischen Inntal, welches genau den selben Verkehr auf Straße und Schiene zu ertragen hat wie wir weiter südwärts. Die Vieregg-Rössler-Studie befasst sich mit strategischen Verkehrsfragen vor allem im Nord-Süd-Transit. Ihr Fazit für den Brenner-Straßen-Transit: er wird durch billige Preise auf die Brennerstecke gelockt. Als zentrale Bahnstrecke wäre der Brenner nicht geeignet, da zu den wichtigsten Zielregionen der Umweg zu groß wäre. Eine Auslastung des Tunnels wäre somit mehr als fraglich. – Karlheinz Rössler bemerkte gegenüber dem Dachverband, dass die von seinem Planungsbüro aufgestellten Prognosen bisher eine sehr hohe Treffsicherheit hatten.

2. Ausbau der Brenner-Eisenbahnachse als Lösung ungeeignet

Seit rund 20 Jahren ist der Brenner-Basistunnel von Innsbruck bis Franzensfeste sowie der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen für die Zulaufstrecken ab München und ab Verona in der Diskussion. Dieses Eisenbahn-Projekt wird von den meisten Politikern als *die* Lösung zur Entlastung der Autobahn und zur Bewältigung des künftigen Transitverkehrs dargestellt. Die ausgebaute Eisenbahnachse München – Verona via Brenner sei angeblich die Voraussetzung, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Bereits 1989 wurde eine Machbarkeitsstudie für den 55 Kilometer langen, aus zwei Röhren bestehenden Eisenbahntunnel Innsbruck – Franzensfeste und 1993 eine weitere Machbarkeitsstudie für den Ausbau bzw. Neubau der nördlichen und südlichen Zulaufstrecke zu diesem Tunnel erstellt. Die zukünftige Bahnstrecke München – Verona soll eine Länge von 409 Kilometern haben, davon 236 Streckenkilometer

im Tunnel, was einen Tunnelanteil von 58 Prozent ergibt. Laut Medienberichten belaufen sich die Baukosten des Brenner-Basistunnels auf rund 5 Milliarden Euro und die Kosten der beiden Zulaufstrecken auf 12 Milliarden Euro, so dass sich die Gesamtkosten auf rund 17 Milliarden Euro summieren. Noch im Jahr 2006 soll der Bau von Schächten und Stollen zur geologischen Erkundung des Gebirges am Brenner beginnen. Die Inbetriebnahme dieses neuen Eisenbahntunnels wurde in einem am 30. April 2004 zwischen Österreich und Italien abgeschlossenen bilateralen Abkommen auf das Jahr 2015 deklariert. Für die Eröffnung der gesamten neuen Brenner-Eisenbahnachse von München bis Verona wurde jedoch noch überhaupt kein Termin genannt.

Bereits relativ weit fortgeschritten bzw. schon abgeschlossen ist der Strecken-Neubau im Unterinntal zwischen Innsbruck und Kundl: Seit 1994 befindet sich der 12,7 Kilometer lange Umfahrungs-

Titel

Verkehrsentlastung im bayerischen Inntal. Aufspaltung des Güterzug- und LKW-Verkehrs statt Konzentration auf eine einzige Route

Auftraggeberin

Inntal Gemeinschaft e.V.
Förchenbachweg 15 83098 Brannenburg

Durchgeführt von

Vieregg-Rössler GmbH –
Innovative Verkehrsberatung

Inhalt (die hervorgehobenen Kapitel werden im Folgenden abgedruckt)

- 1 Problemstellung
- 2 **Ausbau der Brenner-Eisenbahnachse als Lösung ungeeignet**
- 3 **Fertigstellung der Brenner-Eisenbahnachse erst nach 2030 denkbar**
- 4 Streckenausbau Wörgl - Innsbruck hat eigenen Verkehrswert ohne Ausbau der Brennerachse
- 5 Ausbau der nördlichen Gotthard-Zulaufstrecke zur Entlastung des bayerischen Inntals
- 6 **Abkürzungseffekte via Gotthard- und Tauern-Bahnstrecke gegenüber Brenner-Achse**
- 7 Entlastungsrouten für das bayerische Inntal im LKW-Verkehr
- 8 Zusammenfassung

tunnel Innsbruck im Betrieb; für 2011 ist die Fertigstellung des 41,1 Kilometer langen Abschnitts Baumkirchen – Kundl (Baukosten: ca. 1,8 Milliarden Euro) mit zwei zusätzlichen Gleisen vorgesehen, die zu 80 Prozent „in Tunnels, Wannen oder in Unterflurtrassen geführt“ werden sollen.

Wenn man eine Aufteilung des Nord-Süd-Güterverkehrs auf möglichst direkte Routen für Schiene und Straße vornimmt, so zeigt sich, daß die wichtige Eisenbahn-Direktverbindung von Süddeutschland (Nürnberg, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München) in das italienische Wirtschaftszentrum Mailand/Turin/Genua mit seinem Mittelmeerhafen Genua nicht über den Brenner verläuft, sondern über den Gotthard. Der kürzeste und somit zweckmäßigste Weg von Deutschland in den Raum Udine und zum bedeutenden Seehafen Triest führt ebenfalls nicht über den Brenner, sondern über die Tauern-Eisenbahn und -Autobahn via Salzburg und Villach. Die Brenner-Achse hingegen ist, von Süddeutschland aus gesehen, nur für den Güterverkehr mit Bologna, Venedig-Mestre und Verona relevant und somit für alle anderen Verkehre umwegig. Im wesentlichen stellt die Brenner-Achse nur eine direkte Verbindung von Bayern nach Mittel- und Süditalien dar. Die Bedeutung dieser Route ist im Schienen-Güterverkehr jedoch sehr gering, weil der industrielle Schwerpunkt Italiens im Städtedreieck Mailand-Turin-Genua liegt. Dies wird auch dadurch deutlich, daß die direkte Fortsetzung der Brenner-Eisenbahn von Verona nach Bologna bis zum heutigen Tag nur eingleisig (!) ist.

Tatsächlich dominiert im Güterverkehr auf der Straße zwischen Süddeutschland und Norditalien ausschließlich der Weg über den Brenner: Die Transportmenge (in Tonnen) per LKW ist am Brenner (2004: 31,3 Millionen Tonnen) über drei Mal so hoch wie am Gotthard (2004: 9,6 Millionen Tonnen). Die Tauernroute, auf der die gesamte per LKW beförderte Gütermenge ebenfalls geringer als am Brenner ist (2004: 12,1 Millionen Tonnen),¹² dient sowohl dem Verkehr Richtung Balkan als auch Richtung Nordita-

lien. Die Konzentration des LKW-Transitverkehrs auf die Route via Inntal und Brenner scheint auch ein wesentlicher Grund dafür zu sein, dass der Brenner als Alpenübergang in der politischen Diskussion einen so hohen Stellenwert hat. Doch dieser starke LKW-Verkehrstrom hat keine „natürliche“ Ursache, die in der kürzesten Verbindung zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen in Süddeutschland und Norditalien bestehen würde, sondern es handelt sich hierbei zu einem Großteil um einen „künstlich“ erzeugten LKW-Umwegverkehr, der auf der direkten Route durch die Schweiz via Gotthard bzw. San Bernardino starken Behinderungen und Restriktionen unterworfen ist, die es auf der Achse durch das Inntal und über den

Brenner nicht gibt:

- Die **Maut** für Lkws beim Transit durch die Schweiz (z.B. Basel – Chiasso) ist rund doppelt so hoch wie auf der ungefähr gleich langen Strecke von München bis Bozen.
- Der **Gotthard-Straßentunnel bildet einen zweispurigen Engpass** auf der sonst vierspurigen Gotthard-Autobahn. Nach einem Brand im Jahre 2001 wurden Sicherheitsvorschriften eingeführt, welche die Kapazität des Tunnels für den Lkw-Verkehr drastisch einschränken. Der Transit-Schwerverkehr wird seither bereits im Flachland über längere Zeiträume regelmäßig angehalten.
- Die **Kontrollen** bezüglich Ruhezeiten, Tonnagen und Fahrzeugzustand wur-

nach \ von	Ulm (in km)	Augsburg (in km)	München (in km)
nach Mailand			
via Brennerpaß	743	657	595
via Gotthard-Basistunnel*	497	524	553
Differenz	+246	+133	+42
Abkürzung	33%	20%	7%
nach Genua			
via Brennerpaß	887	801	739
via Gotthard-Basistunnel*	641	668	697
Differenz	+246	+133	+42
Abkürzung	28%	17%	6%
nach Turin			
via Brennerpaß	1044	958	896
via Gotthard-Basistunnel*	607	634	663
Differenz	+437	+324	+233
Abkürzung	42%	34%	26%
nach Venedig-Mestre			
via Brennerpaß	705	619	557
via Tauerntunnel	747	661	599
Differenz	-42	-42	-42
Abkürzung	6%	7%	8%
nach Triest			
via Brennerpaß	853	767	705
via Tauerntunnel	694	608	546
Differenz	+159	+159	+159
Abkürzung	19%	21%	23%

Legende:

* über St. Gallen, mit Neubau von Abkürzungsstrecken bei Memmingen und Lindau/Bregenz

+ Fahrt über Brennerpaß ist Umweg

- Fahrt über Brennerpaß ist Abkürzung

den **in der Schweiz in den letzten Jahren intensiviert.**

- Im **Autobahnnetz der Schweiz bestehen mehrere Lücken**, und zwar bei Schaffhausen, am Bodensee bei St. Margrethen und insbesondere südlich Zürich.
- Der **Preis für Dieselkraftstoff ist in der Schweiz höher als für Benzin**, was europaweit einzigartig ist und das Tanken für LKWs innerhalb der Schweiz im Vergleich zu Österreich stark verteuert.

Mit dem Ausbau des Eisenbahn-Korridors München – Verona wird das Ziel verfolgt, die Gütertransporte der Brennerachse möglichst weitgehend von der Straße auf die Schiene zu verlagern, und zwar vor allem durch eine Stärkung des kombinierten Ladungsverkehrs.

Doch damit tatsächlich eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zustande kommt, muss der Haus-zu-Haus-Transport per Güterwaggon bzw. der kombinierte Ladungsverkehr kürzere Beförderungszeiten aufweisen und kostengünstiger sein als der reine Straßentransport, was allerdings nur durch die Abkürzung der Wegstrecke möglich wäre. Denn nur dann tritt eine Reduktion der Transportzeit und der Transportkosten ein. Wenn die Schienenstrecke am Brenner hingegen dieselbe Länge wie die Straße hat, vergrößern sich im kombinierten Ladungsverkehr lediglich Zeitaufwand und Kosten, und zwar allein schon durch das Verladen der LKWs und Container auf den Zug plus das spätere Entladen vom Zug.

Außerdem kann prinzipiell eine Entlastung der Autobahn vom ständig steigenden LKW-Verkehr gar nicht stattfinden, da die geplante Eisenbahn-Trasse bestenfalls die weiteren Zuwachsraten auf der Autobahn abmildern könnte. Hinzu kommt, dass auf der neuen Bahnstrecke sowohl langsame Güterzüge als auch schnelle ICE-Züge verkehren sollen, was die Kapazität der neuen Strecke stark herabsetzt. Eine Verminderung des LKW-Verkehrs auf der Autobahn wird dadurch nicht erreicht.

Das Eisenbahn-Projekt München – Brenner – Verona würde insgesamt dazu führen, daß sich der Nord-Süd-Transit-

verkehr zukünftig noch stärker auf die Route durch das Inntal sowie das Wipp-, Eisack- und Etschtal konzentrieren würde, als dies heute schon der Fall ist.

3. Fertigstellung der Brenner-Eisenbahnachse erst nach 2030 denkbar

Die Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels zusammen mit der neuen nördlichen und südlichen Zulaufstrecke ist, realistisch betrachtet, erst nach 2030 möglich. Die Eröffnung des neuen Eisenbahntunnels unter dem Brenner wurde per Abkommen zwischen Österreich und Italien zwar für das Jahr 2015 deklariert. Hierbei handelt es sich jedoch nicht um eine sachlich begründete Zeitplanung, sondern um eine politische Absichtserklärung, wie dies bei vergleichbaren Großprojekten üblich ist. Maßgeblich für die Bauzeit von Tunneln sind hingegen geologische und bautechnische Faktoren, die nicht von der Politik beeinflussbar sind. So war die Inbetriebnahme des Seikan-Tunnels in Japan (Länge: 54 Kilometer) ursprünglich für das Jahr 1978 vorgesehen, aber der Eisenbahnverkehr durch diesen Tunnel konnte erst 1988 beginnen, also mit 10-jähriger Verspätung. Für die Eröffnung des in Bau befindlichen Gotthard-Basistunnels wurde noch im November 1997 von der zuständigen Projektgesellschaft AlpTransit das Jahr 2009 genannt. Inzwischen wird das Jahr 2016 angegeben, was eine Verzögerung des Eröffnungstermins um sieben Jahre bedeutet.

Noch 2006 soll mit dem Bau eines 52 Kilometer langen Systems von Schächten und Stollen zur geologischen Erkundung des Gebirgsaufbaus am Brenner begonnen werden. Diese Erkundung soll 2010 abgeschlossen sein. Betrachtet man diesen Zeitpunkt als Starttermin der eigentlichen Tunnelbauarbeiten, so lässt sich die Bauzeit und somit das mögliche Eröffnungsjahr des Brenner-Basistunnels abschätzen, indem man die Erfahrungen berücksichtigt, die beim Bau des Seikan-Tunnels und des Gotthard-Basistunnels bisher gemacht wurden. Unter dieser Annahme ist mit der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels erst im Jahr 2029 zu rechnen, also eine Verschiebung des Eröffnungstermins um 14 Jahre gegenüber dem zwischen Österreich und Italien deklarierten Zeitpunkt.

Bezüglich der endgültigen Fertigstellung der gesamten Brenner-Eisenbahnachse wurde offiziell ohnedies noch kein Termin genannt. Aber wegen der großen Länge der zwischen München und Verona zusätzlich zum Basistunnel erforderlichen Tunnelstrecken (Gesamtlänge: ca. 140 km), dürfte die gesamte Aus- und Neubaustrecke erst weit nach 2030 betriebsbereit sein, zumal der Planungsstand der Zulaufstrecken zum Brenner-Tunnel noch relativ gering ist, sieht man von dem bereits in Bau befindlichen Abschnitt Kundl – Innsbruck ab. Der Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel erfordert eine neue Strecke bereits ab München, während bislang von den Planern Trassenvorschläge erst ab Grafing präsentiert wurden. Zwischen München-Trudering und Grafing ist deshalb der Neubau eines fünften und sechsten Gleises erforderlich, wie dies auch beim derzeitigen „viergleisigen“ Ausbau der Strecke München – Augsburg im Abschnitt von Olching bis Maisach der Fall ist, wo zukünftig zwei separate Gleise für den Güterverkehr neben den heutigen vier Gleisen für den Personenverkehr (zwei für Fern- und Regionalzüge, zwei für die S-Bahn) verlaufen werden.

6. Abkürzungseffekte via Gotthard- und Tauern-Bahnstrecke gegenüber Brenner-Achse

Doch nicht nur die beschriebene Eisenbahn-Route über den Gotthard ist eine Alternative zur Brenner-Achse, sondern auch die Bahnlinie über die Tauern (Salzburg – Villach – Udine). Diese Strecke besitzt bereits einen hohen Ausbaustandard: Sie ist weitgehend 2-gleisig und durchgehend elektrifiziert. Lediglich an der Nordrampe zum Tauern-Tunnel (von Schwarzach St. Veit bis Böckstein) ist der 2-Gleis-Ausbau noch nicht vollständig abgeschlossen, doch die Bauarbeiten hierfür sind im Gange. Auf deutscher Seite ist die Bahnstrecke von München über Mühldorf bis Freilassing laut Bundesverkehrswegeplan zum Ausbau vorgesehen, wobei der Abschnitt von München Ost bis Markt Schwaben als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft ist. So lange der Abschnitt München – Freilassing über Mühldorf noch nicht ausgebaut ist, steht für die

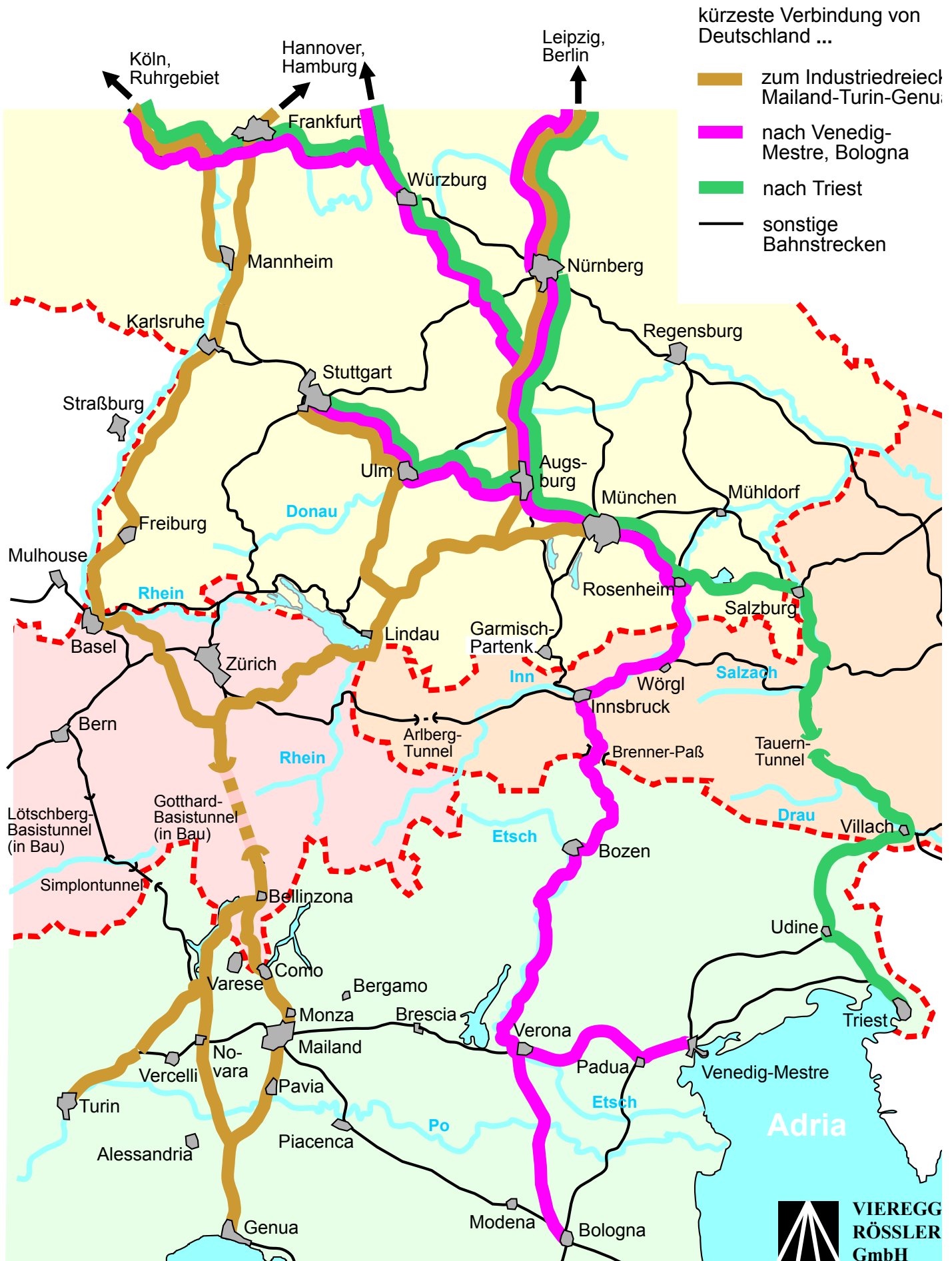
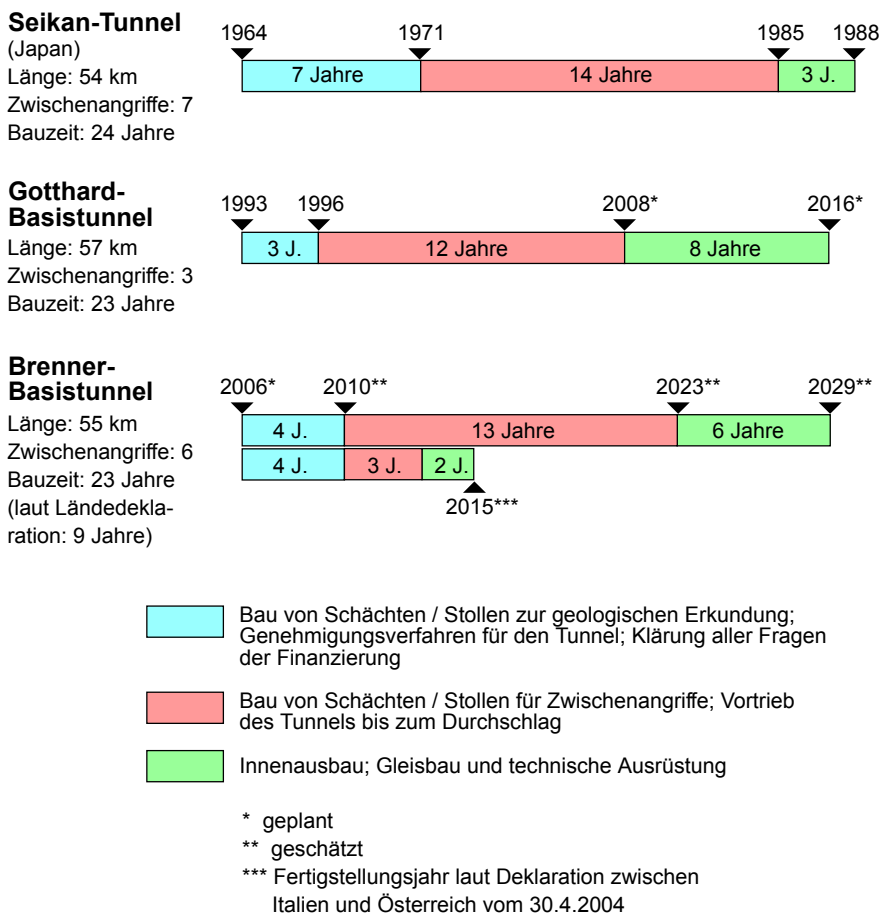


Abb. 4: Bauphasen von langen Eisenbahntunnels in schwieriger Geologie



Güterzüge wie bisher die elektrifizierte, 2-gleisige Bahnstrecke über Rosenheim – Traunstein zur Verfügung.

Wenn alle genannten Baumaßnahmen an der nördlichen Gotthard-Zulaufstrecke realisiert sind und der Gotthard-Basistunnel fertiggestellt ist, ergeben sich für den Güterzug-Verkehr ab München, Augsburg und Ulm zum norditalienischen Industriedreieck Mailand/Turin/Genua gegenüber der Fahrt über den Brennerpaß starke Abkürzungen:

Von München via Gotthard-Basistunnel nach Mailand sowie Genua wird die Fahrtstrecke um rund 40 km kürzer und nach Turin sogar um mehr als 230 km, was eine Abkürzung um ein Drittel bedeutet.

Der Weg von Augsburg via Gotthard-Basistunnel nach Mailand und Genua verkürzt sich um rund 130 km, nach Turin um über 320 km.

Die Distanz von Ulm via Gotthard-

Basistunnel nach Mailand und Genua wird um knapp 250 km abgekürzt; nach Turin wird die Strecke um rund 440 km kürzer, was eine Abkürzung um 42% ergibt, also fast eine Halbierung der Transportstrecke.

Da die Güterzüge aus der nordbayerischen Industrieregion Nürnberg/Fürth/ Erlangen nach Mailand, Turin und Genua mit Fertigstellung der ICE-Strecke Nürnberg -Ingolstadt -München im Sommer 2006 aus Kapazitätsgründen großenteils über Augsburg statt über Ingolstadt geleitet werden müssen, profitiert auch der Güterverkehr zwischen Nürnberg und dem norditalienischen Industriedreieck via Gotthard-Basistunnel im selben Maße wie Augsburg vom beschriebenen Abkürzungseffekt.

Der Schienenweg ab München, Augsburg und Ulm zur Hafenstadt Triest ist auf der Tauern-Eisenbahnachse über

Salzburg -Villach -Udine gegenüber dem Brenner jeweils um rund 160 km kürzer, was eine Abkürzung des Transportweges in jeder der drei Verbindungen um rund 20% bedeutet. Lediglich nach Venedig-Mestre stellt die Brenner-Bahnstrecke die kürzere Verbindung dar, die um rund 40 km kürzer ist als die Tauernstrecke. Da jedoch Triest im Vergleich zu Venedig-Mestre der bedeutendere Hafen ist, bildet der Schienenweg über die Tauern für den Güterverkehr von Süddeutschland zur Adria die gegenüber der Brennerstrecke wesentlich wichtigere Route.

Die beschriebenen Abkürzungseffekte, von denen der Schienenweg Ulm Turin den größten Nutzen hat, da sich in diesem Fall die Länge des Transportweges nahezu halbiert, bewirken eine entsprechende Verkürzung der Fahrzeit und zugleich eine Reduktion der Frachtkosten. Der Transport auf der Schiene erhält deshalb zwischen Süddeutschland und dem Wirtschaftszentrum Italiens gegenüber dem Lkw auf der umwegigen Strecke via Brenner einen Konkurrenzvorteil. Somit besteht erstmals die realistische Chance, in den genannten Verbindungen einen Teil der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die starken Streckenverkürzungen im Schienen-Güterverkehr zwischen Ulm, Nürnberg, Augsburg, München einerseits und Mailand, Turin, Genua andererseits schaffen für Versender und Empfänger einen wichtigen Anreiz, ihre Gütertransporte im kombinierten Ladungsverkehr abzuwickeln, statt auf der gesamten Distanz allein den Lkw zu verwenden. Da die Restriktionen für den Lkw-Transit durch die Schweiz vermutlich auch in den nächsten Jahrzehnten fort dauern werden, liegt es nahe, nördlich von Lindau zukünftig Lkws, Lkw-Anhänger oder per Lkw beförderte Container auf Güterzüge zu verladen, um diese auf der nördlichen Zulaufstrecke durch die Schweiz zum Gotthard-Basistunnel und weiter in den Raum Mailand zu transportieren. Gegenüber dem Lkw, der auf der Inntal-Brenner-Autobahn einen großen Umweg macht, ergibt sich ein deutlicher Zeitgewinn, selbst unter Berücksichtigung des Zeitaufwandes für den Umschlag der Lkws

und Container von der Straße auf die Schiene und umgekehrt.

Der Ausbau der Bahnstrecken von Ulm, Augsburg und München in die Zentralschweiz mit Nutzung des Gotthard-Basistunnels trägt somit zusammen mit der bereits weitgehend ausgebauten Tauern-Bahnstrecke zur Entlastung des Inntals bei.

8. Zusammenfassung

Lösung für die wachsenden Verkehrsprobleme im Inntal dringend erforderlich

Auf der Autobahn München – Rosenheim – Innsbruck – Brenner – Verona wächst der Verkehr ständig an, vor allem der Straßen-Güterverkehr, der im Jahr 2004 schon bei 2,7 Mio Lkws lag und dessen Steigerungsrate innerhalb von weniger als 10 Jahren rund 80% beträgt. Dies führt in den dicht besiedelten und touristisch stark genutzten Tälern entlang der Inntal-Brenner-Autobahn zu wachsenden Belästigungen und Umweltbeeinträchtigungen.

Aus-/Neubau der Brenner-Eisenbahn-Achse als Lösung ungeeignet

Als Lösung dieser Probleme wird auf politischer Ebene schon seit rund 20 Jahren der Ausbau bzw. Neubau der Brenner-Eisenbahn-Achse von Mün-

chen bis Verona diskutiert, wobei der 55 km lange Brenner-Basistunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste das Herzstück bilden soll. Mit Hilfe dieses Schienen-Projekts wird erhofft, den Nord-Süd-Güterverkehr von der Inntal-Brenner-Autobahn weg auf die Eisenbahn zu verlagern. Doch der Brenner-Basistunnel ist hierfür aus mehreren Gründen ungeeignet.

Im Güterverkehr auf der Straße zwischen Süddeutschland und Norditalien dominiert zwar der Weg über den Brenner mit einer Transportmenge, die bei mehr als 30 Mio t pro Jahr liegt und somit gut 3-mal so hoch wie am Gotthard und gut 2-mal so hoch wie auf der Tauernroute ist. Die Brenner-Route bildet für die wichtige Verbindung von Süddeutschland (insbesondere Nürnberg, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München) in das italienische Wirtschaftszentrum Mailand/Turin/Genua einen großen Umweg und ist nur für den Güterverkehr mit Bologna, Venedig-Mestre und Verona relevant. Der Umwegverkehr via Brenner kommt vor allem dadurch zustande, daß die Lkws auf der Direktroute durch die Schweiz von Behinderungen und Restriktionen (Lücken bzw. Engpässe im Autobahnnetz, hohe Lkw-Maut, relativ hohe Preise für Dieselmotorkraftstoff) betroffen sind und deshalb

größtenteils die Schweiz umfahren.

Prinzipiell kann durch den Brenner-Basistunnel eine Entlastung der Autobahn vom ständig steigenden Lkw-Verkehr gar nicht stattfinden, da die neue Eisenbahn-Trasse bestenfalls die weiteren Zuwachsraten auf der Autobahn abmildern könnte und ihre Kapazität durch den Mischverkehr von langsamen Güterzügen und schnellen ICE-Zügen stark herabsetzt ist. Eine Verminderung des Lkw-Verkehrs auf der Autobahn wird dadurch nicht erreicht.

Fertigstellung der neuen Brenner-Eisenbahn-Achse erst nach 2030

Die Inbetriebnahme der neuen Brenner-Eisenbahn München-Verona ist, realistisch betrachtet erst nach 2030 möglich. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen, die beim Bau des Seikan-Tunnels und des Gotthard-Basistunnels gewonnen wurden, ist mit der Eröffnung des Brenner-Basistunnels erst im Jahr 2029 zu rechnen (siehe Abb. 4), also 14 Jahre später als der zwischen Österreich und Italien deklarierte Zeitpunkt 2015. Die Fertigstellung der Zulaufstrecken zum Basistunnel mit zusätzlichen Tunnels auf rund 140 km Länge ist erst weit nach 2030 zu erwarten. ■



FOTO: PIRONKOPF

„Prinzipiell kann durch den Brenner-Basistunnel eine Entlastung der Autobahn vom ständig steigenden Lkw-Verkehr gar nicht stattfinden [...]“

Die Kummer-Studie

Sebastian Kummer hat seine Studie auch in Südtirol vorgestellt. Bemerkenswert wurde sie auch von Südtirols BBT-Lobbyisten Nummer Eins, nämlich dem Landeshauptmann. Dieser hat diesen wissenschaftlichen Aufsatz insofern gewürdigt, als dass er dessen Verfasser als „Wichtigtuer“ bezeichnete. Wie auch immer ... Kummers Arbeit ist vor dem Hintergrund verschiedener österreichischer Bahn-Infrastrukturprojekte zu sehen, von denen der Brennerbasistunnel nur eines darstellt. Und zwar nicht einmal das wichtigste, wie Kummer feststellt. Ein

Schwerpunkt in seiner Arbeit ist die Ineffizienz vieler öffentlicher Bauprojekte, deren Ursachen er auf den Grund geht, die – wie könnte es auch anders sein – nur allzu menschlich sind (Geldgier, Eitelkeit usw.). Ein Zitat haben wir auch ausgewählt, weil es ein Phänomen schildert, das in Südtirol bisher zu wenig beachtet wird: eine Hochgeschwindigkeitsbahn verbindet zwei möglichst weit entfernte Punkte. Für einen Lokalverkehr ist sie nicht geeignet. Kurz: Südtirol bekommt die Bahn, darf ihr aber beim Vorbeifahren nur andächtig zusehen.

Der Nutzen der einzelnen Projekte wird im politischen Entscheidungsprozess dann relevant, wenn es sich um besonders große Infrastrukturprojekte handelt, die mit dementsprechender Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit verbunden sind. Dies gilt insbesondere für Tunnel, da der Kreis der betroffenen Anrainer auf ein Minimum reduziert wird. Der Nutzen wird in solchen Fällen besonders betont, um die hohen Kosten zu rechtfertigen.

Kleine Projekte, wie etwa ein einzelnes Überwerfungsbauwerk, ein kurzer zweigleisiger Ausbau einer Strecke oder die Verlängerung eines Ausweichgleises für Güterzüge, die oftmals hohe Beiträge zur Kapazitätssteigerung leisten, erregen weniger mediales Interesse als der Bau eines Großprojekts wie beispielsweise des BBT. Sie können daher auch von Politikern weniger gut für persönliche Profilierung verwendet und weniger effektiv als Maßnahme zur Förderung der Verkehrsverlagerung vermarktet werden. Hinzu kommt, dass Tunnelprojekte aufgrund der einfacheren politischen Durchsetzbarkeit bevorzugt werden.

Unter den gegenwärtigen Anreizmechanismen ist es bei Kostenschätzungen von Infrastrukturprojekten durch Bauunternehmen vorteilhaft, diese möglichst gering zu halten, da durch geringe Kostenvoranschläge die Chance auf Realisierung eines Projektes steigt. Im Nachhinein ist es derzeit offensichtlich einfach möglich, die Differenz zu den tatsächlichen Kosten an die Auftraggeber weiterzugeben.

Bei der Konzeption von Infrastrukturprojekten zur Lösung von Engpässen besteht für die Planer darüber hinaus der Anreiz zu planerisch möglichst einfachen aber bautechnisch aufwändigen und damit kostenintensiven Lösungen. Darüber hinaus werden aus betrieblichen Gesichtspunkten überdimensionierte Lösungen bevorzugt. Dies geschieht, weil sich Planungshonorare in der Regel prozentuell an der Höhe der Baukosten orientieren.

Eisenbahnhochgeschwindigkeitsstrecken sind daher eine ganz spezielle Form der Eisenbahninfrastruktur, die nur an ganz bestimmten Stellen im Eisenbahnnetz Nutzen bringen. Eine Hochgeschwindigkeitsstrecke erhöht im Gegensatz zu einer konventionellen

Bahnstrecke mit vielen Haltepunkten die Mobilität nicht entlang des Korridors der Bahnstrecke, sondern nur für die Regionen der End- bzw. Zwischenhalte. Die Situation entspricht damit der des Luftverkehrs nur mit dem Unterschied, dass es sich um einen landgebundenen Verkehrsweg handelt.

Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr wenig relevant

Bei der Betrachtung des Personenfernverkehrs sollte die Reisezeitsensitivität der Reisenden beachtet werden. Reisende mit geringer Reisezeitsensitivität zeigen ein unelastisches Nachfrageverhalten bezüglich Reisezeitveränderungen. Zu dieser Gruppe können z. B. die Nutzer von Nacht- oder Urlaubszügen gezählt werden. Für sie spielen andere Kriterien, wie bspw. Preis oder Komfort, bei der Verkehrsmittelwahl eine bedeutende Rolle. In diesem Reisenden-segment sind daher durch das Angebot teuren Hochgeschwindigkeitsverkehrs kaum Zuwächse zu erwarten.

Reisezeitsensitive Reisende weisen hingegen eine hohe Elastizität in ihrer Nachfrage hinsichtlich Reisezeitveränderungen auf. Diese Gruppe wählt auf-

Unsere Mitglieder zahlen weniger

Die Biofachgeschäfte „Triade“ anerkennen den Einsatz unserer Mitglieder für den Natur- und Umweltschutz. Als kleines Dankeschön dafür erhalten unsere Mitglieder gegen Vorlage ihres Mitgliedskärtchens eine Triade-Einkaufskarte, mit der sie sofort in die höchste Preisnachlass-Stufe kommen.

BOZEN, Dominikanerplatz 5 • NEUMARKT, Marienstraße 8/1 • KALTERN, Rebschulweg 1

grund ihrer hohen wahrgenommenen Opportunitätskosten der Zeit in der Regel den Verkehrsträger mit der geringsten (komplexen) Reisezeit, was einen Reisezeitenvergleich mit dem Flugzeug notwendig macht.

Damit die Bahn auf der Strecke München – Mailand mit dem Flugzeug in Bezug auf Reisezeiten in Konkurrenz treten kann, ist eine annähernd gleiche komplexe Reisezeit, besser noch die Etablierung von Tagesrandverbindungen notwendig (d. h. Hin- und Rückfahrt an einem Tag).

Eine solche Tagesrandverbindung kann aber durch die Eisenbahn aufgrund der Topographie nicht erreicht werden. Die Bahnlinie von München Hbf über Rosenheim, den Brenner und Verona nach Milano Centrale hat heute eine Länge von 590 km. Die Luftliniendistanz München-Mailand beträgt hingegen nur ca. 350 km. Damit ergibt sich ein Umwegfaktor von 1,69. Würde man genau auf einem gedachten Halbkreis zwischen München und Mailand fahren, würde sich lediglich ein Umwegfaktor von 1,57 ergeben. Eine zum Flugzeug

konkurrenzfähige Verbindung ist durch die Tatsache, dass die Bahn immer eine um rund 70% längere Strecke zurücklegen muss und aufgrund der relativ großen Distanz zwischen den betrachteten Ballungsräumen, kaum erreichbar. Vergleicht man alle anderen Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken in Europa, so zeigt sich, dass diese durchwegs sehr niedrige Umwegfaktoren haben.

Die gegenwärtig schnellste Eisenbahnverbindung München – Mailand bietet der EC 89/92 mit einer Fahrzeit von 7:15 Std. Durch den Bau des BBT ergeben sich Fahrzeitverkürzungen, die allerdings für eine Attraktivitätssteigerung des Personenfernverkehrs wenig relevant sind. Die Strecke wird durch den Tunnel um 21 km verkürzt. Nimmt man zusätzlich eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit im BBT an, ergeben sich auf der Strecke München-Mailand Reisezeiteinsparungen zwischen 61 und 68 Minuten je nach angenommener Geschwindigkeit im Tunnel. Die maximale Einsparung bezogen auf die Gesamtreisezeit beträgt allerdings nur 15,9 % und bei einer Gesamtreisezeit von im besten

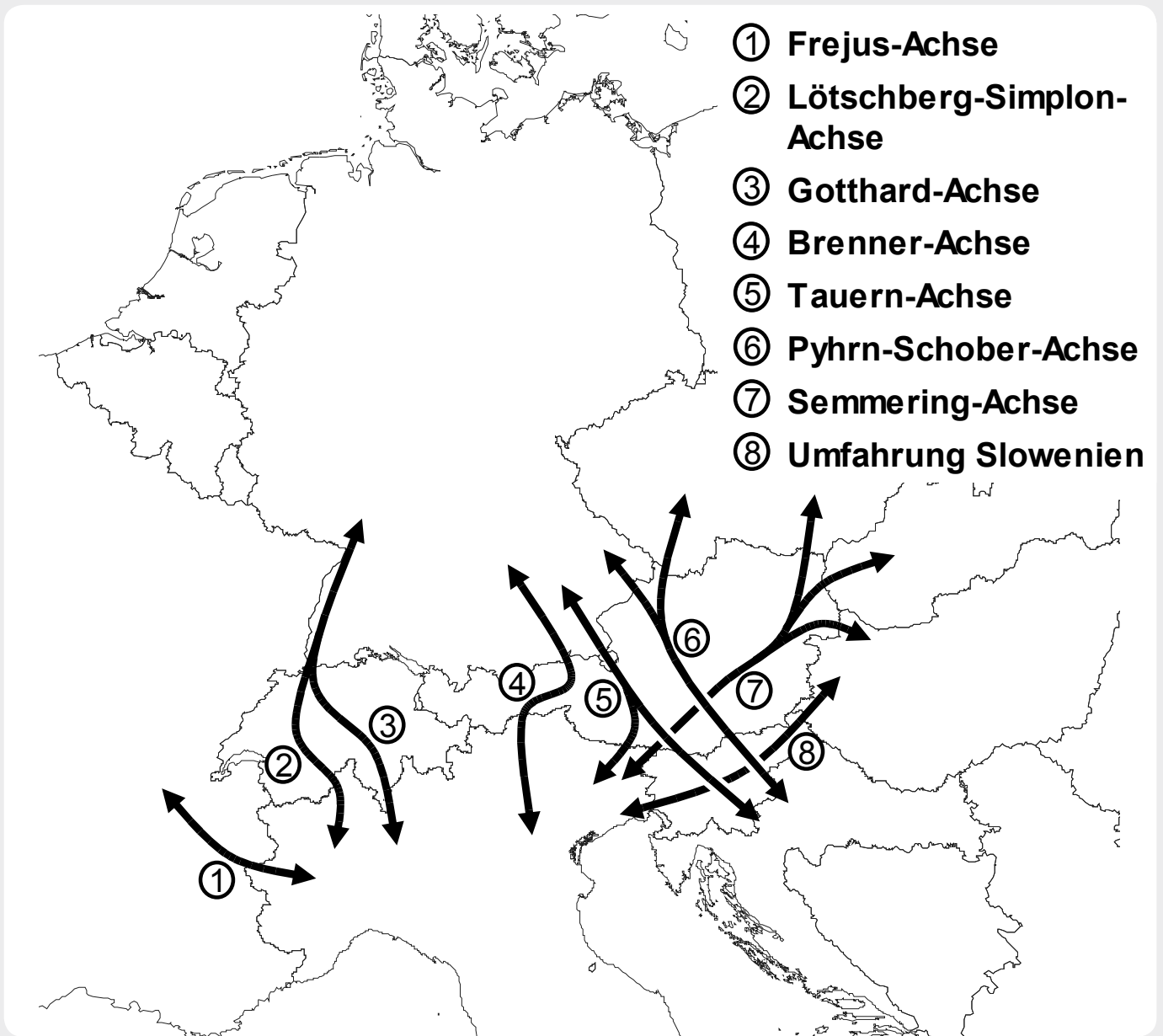
Fall 6:07 Std. wären immer noch keine attraktiven Tagesrandverbindungen möglich (vgl. Tabelle).

Damit die Eisenbahn als Verkehrsträger auf dieser Relation konkurrenzfähig zum Flugzeug wird, müsste annähernd dessen komplexe Reisezeit von 4 Std. erzielt werden. Um dies zu erreichen müssten bei den Zulaufstrecken demnach weitere 2 Std. Fahrzeit eingespargt werden. Der Ausbau der Zulaufstrecken ist zwar angedacht, jedoch derzeit nicht absehbar.

Zusammenfassend besteht Unklarheit darüber, wo großes Potenzial für Fahrgastzuwächse im Personenfernverkehr durch den Bau des BBT erschlossen werden soll, da weder bei den Reisezeitsensitiven noch bei den wenig reisezeitsensitiven Nachfragern relevante Nutzenverbesserungen abzusehen sind. ▶

Fahrzeitvergleich auf der Brennerstrecke

	Bestandsstrecke	Variante BBT 250 km/h	Variante BBT 200 km/h	Variante BBT 160 km/h
Gesamtstrecke (km)	590	569	569	569
Brennerabschnitt (km)	78	57	57	57
Ø - Geschwindigkeit (km/h)	57	250	200	160
Fahrzeit (min)	82	14	17	21
Fahrzeiteinsparung (min)	—	68	65	61
Reisezeit München – Mailand (h:min)	7:15	6:07	6:10	6:14
Reisezeiteinsparung	—	15,6%	14,9%	14,0%



- ① Frejus-Achse
- ② Lötschberg-Simplon-Achse
- ③ Gotthard-Achse
- ④ Brenner-Achse
- ⑤ Tauern-Achse
- ⑥ Pyhrn-Schober-Achse
- ⑦ Semmering-Achse
- ⑧ Umfahrung Slowenien

► **Die intramodale Konkurrenzsituation des Brenner-Basistunnels**

Der BBT ist im Kontext der anderen großen Infrastrukturprojekte im Alpenbogen zu sehen. Relevant sind in diesem Zusammenhang v. a. die NEAT-Projekte (Ausbau Lötschberg-Simplon-Achse und Gotthard-Achse) sowie der zweigleisige Ausbau der Tauernstrecke. Durch diese Projekte wird die Kapazität des Verkehrsträgers Schiene im alpenquerenden Verkehr wesentlich ausgeweitet. [...]

Der BBT muss nicht nur intermodal sondern auch intramodal im Vergleich mit der Bestandsstrecke sowie mit anderen alpenquerenden Schienenverbindungen konkurrenzfähig sein. Vor allem durch den Gotthard-Basistunnel entsteht eine leistungsfähige Eisenbahn-

verbindung mit den Eigenschaften einer Flachbahn, die so geringe Steigungen aufweist, dass Güterzüge mit großen Zuggewichten ohne Teilung oder zusätzliche Traktion den Alpenhauptkamm queren können. Die Scheitelhöhe des BBT ist hingegen mit 840m ü. NN. wesentlich höher als beim Gotthard-Basistunnel mit 550m ü. NN. Es muss demnach jeder Zug, der die Alpen überquert, beim BBT um fast 300m höher gezogen werden als beim Gotthard-Basistunnel, was insgesamt wesentlich höhere Energieverbräuche und damit in der Folge auch höhere Transportkosten impliziert.

Der BBT ist aufgrund seiner geografischen Lage nur für Verkehre von und

nach Italien relevant. Alpenquerende Verkehre mit Ländern Ost- und Südosteuropas – wo in den kommenden Jahrzehnten überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum prognostiziert wird – werden den Tunnel nicht nutzen, sondern über die Tauern- oder Pyhrnache bzw. über Wien und den Semmering laufen. Selbst die nordöstlichen Regionen Italiens (Friuli-Venetia Giulia sowie Venetio) sind von Deutschland aus besser über die Tauernstrecke zu erreichen.



Sparen an der falschen Stelle: Durch Funktechnologie kann die Provinz nun billiger schnelle Internetanschlüsse in manche Gemeinden bringen, der Preis dafür ist aber eine flächendeckende Verstrahlung der Bevölkerung.

STRAHLENBELASTUNG ANSTELLE VON VERKABELUNG:

Ist Südtirol Afrika?

Klassischerweise erfolgt eine Anbindung an das Internet über Kabel. Da Kabelverlegungen aber teuer sind, werden immer öfter Anlagen zur Funkübertragung errichtet. Eine Analyse von Francesco Imbesi.

Seit einigen Monaten melden Bürgerinnen und Bürger bei der Verbraucherzentrale vermehrt die Errichtung von Funk-Anlagen für Breitband-Internet (W-LAN). Solche Anlagen erleben heute einen Boom in Ländern des Südens, in denen strukturarme oder gar strukturlose Gebiete über weite Entfernungen miteinander verbunden werden müssen.



FOTO: PHOTOP

Francesco Imbesi von der Verbraucherzentrale kritisiert den leichtfertigen Umgang des Landes mit Funkantennen für den Internetzugang.

Da Geiz bekanntlich geil ist, beginnt in Südtirol nun auch die öffentliche Verwaltung, sich dieser strahlenden Technologie zu bedienen. Dabei darf allerdings bezweifelt werden, dass eine Landes- oder Gemeindeverwaltung in den Ruin getrieben würde, nur weil ein paar Kabel verlegt werden müssen ... Wie auch immer: besser die Gesundheit der Bevölkerung aufs Spiel setzen als ein paar Euro mehr ausgeben.

Spätestens seit dem „Freiburger Appell“ von 2002, bei dem zahlreiche Umweltmediziner, Internisten und Kinderärzte vor den verheerenden gesundheitlichen Folgen der Mobilfunktechnologie warnten, sollte klar sein, dass kabellose Verbindung nur in Notfällen oder bei vorübergehendem Bedarf (z.B. Baustellen) bereitzustellen sind. Elektrosensibel gewordene Mitbürger sollten dabei als Frühwarner und nicht als Spinner gelten. (Hochrechnungen geben als solche ca. 2% der Bevölkerung, Tendenz steigend)

Konkret wurden bereits 14 Südtiroler Gemeinden mit einem Funk-Internet (zwangs)beglückt. Wer an den Vorstellungsabenden teilgenommen hat, konnte erfahren, dass solche Antennen, meist auf Schuldächern montiert, die selbe Belastung aufweisen wie ein eingeschaltetes Handy in der Hosentasche.

Doch nicht in der Verbindung zwi-

schen strukturarmen und struktur-schwachen Gebieten wird diese Technologie eingesetzt. Auch Computernetzwerke in Schulen, Universitäten, öffentlichen Grünanlagen oder sogar Erholungsgebieten werden so aufgebaut. Diese Technologie ermöglicht es, mit einem Mobilcomputer oder einer Spielkonsole sich von überall aus lokal oder international zu vernetzen.

Bedenklich ist allemal, dass aus falsch verstandener Sparsamkeit die Strahlenbelastung für die gesamte Bevölkerung erhöht wird – auch für jene Personen, die gar kein Funknetzwerk haben möchten. Innovation hin oder her – in dieser Hinsicht ist Südtirol auf jeden Fall Afrika. ■

WLAN-Strahlung ist gepulst, d.h. besteht aus Einzelimpulsen, die im starren Takt aufeinanderfolgen. Die Standby-Strahlung der Access Points besitzt eine Pulsfrequenz von 10 Hertz (10 Impulse pro Sekunde) – und diese 10 Hertz-Pulsfrequenz liegt exakt im Bereich der Alpha-Gehirnwellenfrequenz von 8 – 12 Hertz (technische Angaben: Dipl. Ing. P. Schlegel).

Es wird heute immer häufiger ganz konkret nicht nur von Beschwerden infolge Mobilfunkantennen sowie Handys und DECT-Schnurlostelefonen, sondern zunehmend auch von Schwindel, Kopfschmerzen, Müdigkeit, Konzentrations-schwierigkeiten, Sehstörungen, Herzrhythmusstörungen usw. infolge WLAN-Anlagen berichtet.

Vision Zero

Wirksame Verkehrssicherheit für Südtirol

Weltweit gibt es jede Minute zwei Verkehrstote. Mit beinahe 70 Toten im Jahr 2005 und weit über Tausend Verletzten, davon vielen mit irreparablen Schäden für das gesamte Leben, nimmt Südtirol im Bereich Verkehrssicherheit einen der hinteren Ränge unter den EU-Ländern ein.

In der Südtiroler Öffentlichkeit werden Verluste von Menschenleben und irreparable Verletzungen scheinbar als natürliche Todesursache hingenommen. Mittlerweile hat man zwar eingesehen, dass Alkohol am Steuer für viele Unfälle verantwortlich ist, das Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit wird in weiten gesellschaftlichen Kreisen noch immer als Kavaliersdelikt angesehen und von der Presse als Hauptunfallverursacher ignoriert. Eine Thematisierung dieser unhaltbaren Situation, geschweige denn ein seriöses Gesamtpaket zur nachhaltigen Reduzierung der exorbitant hohen Opferzahlen ist nicht vorhanden.

In allen anderen industriellen Bereichen, wie auch bei anderen Verkehrsmitteln, wie etwa Bahn und Flugzeug würden derart katastrophale Sicherheitsstandards und systematische Verletzungen bestehender Gesetze nie akzeptiert.

In einigen Ländern, allen voran Schweden, Großbritannien oder Holland versucht man mit einem Maßnahmenbündel unter dem Namen „Vision Zero“ die Unfallzahlen nachhaltig zu reduzieren. Da der Umgang mit dem Automobil neben den katastrophalen Unfallzahlen auch die größte Umweltbelastung der Industriegesellschaft darstellt, führen die wichtigsten Maßnahmen des „Vision Zero“ Kataloges gleichzeitig zu einer relevanten Reduzierung der untragbaren Umweltbelastungen.

Der Dachverband fordert aus diesen beiden Gründen die sofortige Umsetzung der folgenden Maßnahmen zur wirksamen und nachhaltigen Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung

der Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr.

Ein Fahrsicherheitszentrum alleine ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit völlig unzureichend und als Einzelmaßnahme nicht einmal die wirksamste Maßnahme zur Unfallverhütung. Seriös wird das Thema Verkehrssicherheit erst dann angegangen, wenn ein wirksames Gesamtpaket durchgeführt wird:

Massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Da die öffentlichen Verkehrsmittel, allen voran die Bahn eine vielfach höhere Verkehrssicherheit aufweisen, wie der motorisierte Individualverkehr, bedeutet jede Investition in unser Bahn- und Busystem gleichzeitig eine Reduzierung der Unfallzahlen. Beispiel: eine Fahrt mit der Bahn ist 50 mal sicherer als eine Fahrt mit dem Auto.

Flächendeckende Geschwindigkeitskontrollen

Geschwindigkeitsüberschreitungen werden gemeinhin als Kavaliersdelikt gewertet und von der Südtiroler Presse nach wie vor bagatellisiert oder ignoriert. Als Einzelursache sind sie neben dem Alkoholmissbrauch Hauptursache von Verkehrsunfällen mit fatalen Folgen. Ein „Kavaliersdelikt“ ist somit allein in der EU für einen großen Teil von 50.000 Verkehrstoten und mehreren Millionen zum Teil Schwerstverletzten verantwortlich. Zudem führen Geschwindigkeitsüberschreitungen zu einer signifikant höheren Schadstoff- und Lärmbelastung.

Wir fordern deshalb den massiven Ausbau von Geschwindigkeitskontrollen mit allen technisch zur Verfügung stehenden Mitteln.

- Ausbau von wirksamen sektoriellen Geschwindigkeitskontrollen (section controls) im Ortsbereich, auf Land-

straßen und auf der Autobahn. Für den Südtiroler Autobahnabschnitt Brenner – Salurn fordern wir aus Gründen der Schadstoff- und Lärmreduzierung eine flächendeckende sektorielle Geschwindigkeitskontrolle. Es wurde festgestellt, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit aller PKWs auf der Brennerautobahn bei Schrambach ca. 115 km/ Stunde beträgt. Ein solcher Wert wird nur durch eine massive und systematische Übergehung des bestehenden gesetzlichen Limits von 110 km/ Stunde erreicht. Mit anderen Worten ca. ein Drittel der Verkehrsteilnehmer/innen rast mit 130 km/h und weit mehr durch unsere Land.

Eine flächendeckende Geschwindigkeitskontrolle führt zu einer Lärm- und Schadstoffreduzierung von ca. 20 – 30%. Schon sonderbar, dass dies nicht als Sofortmaßnahme durchgeführt wird um eine sofortige Verbesserung der Lebensqualität im Eisacktal herbeizuführen. Übrigens eine Maßnahme, die nichts anderes verlangt, als die Respektierung bestehender Gesetze.

- Geschwindigkeitskontrollen durch klassische Maßnahmen, wie Radar-

kontrollen und Kontrollen durch die Exekutive.

- Geschwindigkeitsreduzierungen durch bauliche Maßnahmen (z.B. kleine, enge Kreisverkehre in Kreuzungsbereichen in Siedlungsgebieten und auf Überlandstraßen)
- Maßnahmen, wie ein LKW Überholverbot.



Der Unternehmer Wolfgang Niederhofer engagiert sich als Ausschussmitglied des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz vor allem im Bereich sanfter Mobilität

Ausweitung der Alkoholkontrollen

Neben Geschwindigkeitsüberschreitungen sind sie Hauptunfallursache.

- Eine massive Ausweitung der Kontrollen scheint nach internationaler Erfahrung das einzig wirksame Mittel zu sein.
- Zusätzlich ist in diesem Zusammenhang die Ausweitung des öffentlichen Verkehrsangebotes auf die Nachtstunden und das Wochenende, sehr wirksam. Auf allen Südtiroler Hauptachsen muss es möglich sein Abend- und Spätabendveranstaltungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu besuchen.

Tempo 30 in Siedlungsgebieten

Flächendeckende Tempo 30 Zonen in Südtirols Städten und Gemeinden. (auch auf den Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsachsen). Diese Maßnahme erhöht vor allem die Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern, die in den letzten Jahren zu den Hauptopfern des „motorisierten Aufrüstens“ geworden sind. Je größer der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den

einzelnen Verkehrsteilnehmer/innen ist, desto unfallreicher und konflikthanfälliger wird der Verkehr.

Die Vorteile von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit sind unbestreitbar. Die Zahl der Unfälle sinkt um mindestens 20 Prozent. So ging beispielsweise in Hamburg in Tempo 30-Zonen die Zahl der Schwerverletzten um 37 Prozent, in Münster sogar um 72 Prozent zurück. Warum das so ist, liegt auf der Hand: Je langsamer ein Auto fährt, desto kürzer ist der Anhalteweg - die Summe aus Reaktions- und Bremsweg:

Bei 50 km/h beträgt der Anhalteweg fast 28 Meter. Bei Tempo 30 kann ein Auto dagegen schon nach 13 Metern stehen. Die Wucht des Aufpralls steigt überdies im Quadrat der Geschwindigkeit. Die Folge: Bei Tempo 50 enden acht von zehn Unfällen mit Fußgänger/innen tödlich. Bei Tempo 30 sterben zwei bis drei von zehn Angefahrenen.

Wird Tempo 30 eingehalten, so ist der Mischverkehr von Fahrrädern und Fahrzeugen auf derselben Fahrbahn sicher - das spart den Platz für Radwege

und gibt Fußgänger/innen mehr Raum. (siehe auch shared space Prinzip unten)

Zusätzlich führt ein flächendeckendes Tempo 30 Netz zu einer erhöhten Wohnqualität aufgrund signifikant geringeren Lärm- und Schadstoffemissionen. Geeignete Maßnahmen zur wirksamen Durchführung.

- Shared Space Prinzip: in allen Siedlungsgebieten muss Tempo 30 zur max. Standardgeschwindigkeit werden. Da diese Geschwindigkeit sich mit Kontrollen alleine nicht erreichen lässt hat man in einigen holländischen oder dänischen Städten vielversprechend andere, innovative Wege gewählt. (siehe unten)
- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion. Besonders bei Ortsdurchfahrten ist die Geschwindigkeit durch geeignete bauliche Maßnahmen entsprechend herabzubremsen.
- section controls, Fixradarkontrollen und technische Möglichkeiten, die dem PKW Fahrer die effektiv gefahrene Geschwindigkeit signalisieren, weiters der verstärkte Einsatz der Exekutive.
- Kameraüberwachungen zur Geschwindigkeitskontrolle bei entsprechender Kennzeichenerfassung.

Bauliche Maßnahmen und „shared space Prinzip“ im Siedlungsgebiet

Die letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass in unseren Städten und Dörfern, die

autofreien Räume immer weniger geworden sind und die effektive und erlebte Sicherheit für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen immer weiter gesunken ist. In einigen holländischen Städten hat man deshalb völlig neue Wege beschritten.

Bisher wurde immer versucht durch neue Schilder, neue Verbote, neue Spuren für das Auto, neue Urinverschmutzte Unterführungen für die Radfahrer/innen und Fußgänger/innen, den Verkehr zu regeln und zu organisieren. Ein Konzept das gescheitert ist, und den Bürger/innen nicht den kommunalen Lebensraum zurückgegeben hat.

Shared space greift völlig anders in das kommunale Verkehrsgeschehen ein:

Ziel von shared space ist es auch auf den vielbefahrenen kommunalen Straßen ein Miteinander von Fußgänger/innen, Radfahrer/innen und motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen zu ermöglichen. Die bisherige Verkehrspolitik hat den Autofahrern auf diesen Straßen eine Vorrangstellung eingeräumt. Durch Schilder, Ampeln, Fußgeherunterführungen usw. wurde dem Autofahrer ein Recht eingeräumt mit einer bestimmten Geschwindigkeit über eine Kreuzung oder eine Straße zu fahren. Shared space beginnt mit einem massiven Abbau der Verkehrsschilder und Verkehrsampeln. Durch geeignete bauliche Maßnahmen (Verengung der Straßen, Rückbau von mehrspurigen Straßen und Kreuzungen,

Ersatz von Ampelkreuzungen durch kleine, enge Kreisverkehre, Entfernung von Schildern, die dem motorisierten Verkehr Sicherheit zum Schnell Fahren einräumen) und verkehrspsychologische Maßnahmen (optische Verengung der Straßen) erreicht man, dass die effektiv gefahrene Geschwindigkeit auf unter 30 km/h sinkt. Autofahrer/innen müssen in diesen Städten und Dörfern sozusagen auf Sicht fahren, da es keine durch Schilder abgedeckte Privilegien gibt mit 50 km/h (de facto sind es häufig 70 km/h und mehr) durch eine Ortschaft zu brausen oder mit 50 km/h bei Grün über eine Kreuzung zu brausen. Auf Sicht fahren bedeutet, die Geschwindigkeit den kommunalen Bedürfnissen anzupassen. Hinter der nächsten Ecke könnte ein Kind oder eine Radfahrer/innen sein. Dadurch wird der Mischverkehr zwischen Fußgänger/innen, Radfahrer/innen und Autofahrern zur Regel.

Auf allen Straßen auf denen das shared space Prinzip zur Anwendung kommt hat es bis heute keine schweren oder gar tödlichen Verkehrsunfälle gegeben. Die Städte sind menschlicher, lebens- und umweltfreundlicher geworden. Kurzum die Bürger/innen konnten den Lebensraum, den sie in den letzten 40 Jahren durch eine völlig einseitige Verkehrspolitik zugunsten des motorisierten Individualverkehrs, verloren haben, zurückgewinnen.

Zusätzlich zu den oben aufgelisteten Maßnahmen gibt es eine ganze Reihe von sinnvollen und wirksamen Möglichkeiten die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Unser Anliegen ist es besonders den Maßnahmen zum Durchbruch zu verhelfen, die auch umweltmäßig von großer Bedeutung sind. Als flankierende Maßnahme ist die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer/innen für die Notwendigkeit von Sanktionen und verstärkten Kontrollen unbedingt notwendig. Erfahrungsgemäß werden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von einer Mehrheit der Bevölkerung befürwortet. ■

WOLFGANG NIEDERHOFER



FOTO: PROKOPF



WERDE MITGLIED

MITGLIEDSBEITRAG

15 Euro für Einzelmitglieder
ab 26 Euro für fördernde Mitglieder

Den Mitgliedsbeitrag können Sie einzahlen

- über die örtliche Umweltschutzgruppe
- im Büro des Dachverbandes
- Raika Bozen, BIC: RZSBIT21003, IBAN: IT 84 B 08081 11600 0003 00029092 (ABI 8081 CAB 11600 Kontonummer 29092)
- Sparkasse, BIC: CRBZIT21001, IBAN: IT 07 T 06045 11601 00000 0298000 (ABI 6045 CAB 11601 Kontonummer 298000)
- Volksbank, BIC: BPAAIT2B050, IBAN: IT 38 J 05856 11601 050570 123 272 (ABI 5856 CAB 11601 Kontonummer 123272)
- Postkontokorrent 150 903 92

PROMILLE!!!

SPENDEN STEUERLICH ABSETZBAR

Spenden an Volontariatsorganisationen sind von der Einkommenssteuer abziehbar.

1. Privatpersonen und einfache Gesellschaften können Geldspenden an Volontariatsorganisationen und ONLUS bis zu 2065,63 Euro im Jahr von der Einkommenssteuer im derzeit gültigen Ausmaß von 19 % abziehen. Die Zahlung muss über Bank oder Post erfolgen.
2. Unternehmen können ebenfalls Spenden bis zu 2065,63 Euro oder 2 % des Unternehmenseinkommens steuerlich absetzen. Auf Wunsch stellen wir Ihnen eine Spendenquittung aus.

Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz setzt sich im Interesse aller für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen ein. Unterstützen Sie ihn mit Ihrer Spende und machen Sie auch Ihre Bekannten und Verwandten darauf aufmerksam.

Beitrittserklärung Ich möchte Mitglied des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz in Südtirol werden:

- Einzelmitglied (ab 15 Euro)
 Fördermitglied (ab 26 Euro) – Betrag:

Vorname Nachname

Geburtsdatum Beruf

Straße Hausnummer

PLZ Ort

Datenschutz: Ich stimme der Verarbeitung meiner Daten durch den Dachverband im Rahmen seiner satzungsmäßigen Tätigkeit zu und nehme zur Kenntnis, dass ich gemäß Legislativdekret Nr. 196/2003 Art. 7 Auskunft über die Verwendung meiner Daten erhalten kann.

Datum Unterschrift (unter 16 Jahren Unterschrift der Eltern)

Ich bin bereits Mitglied folgenden Mitgliedsvereines des Dachverbandes bzw. folgender Umweltgruppe:

Ich werde bei meiner Bank einen Dauerauftrag einrichten

An den
Dachverband für Natur- und
Umweltschutz in Südtirol
Kornplatz 10
39100 Bozen

FÜR EINE LEBENSWERTE ZUKUNFT



IMPRESSUM

Eigentümer und Herausgeber:
Dachverband
für Natur- und Umweltschutz in Südtirol
I-39100 Bozen • Kornplatz 10
Telefon 0471 97 37 00 • Fax 0471 97 67 55
info@umwelt.bz.it

Redaktion: Griseldis Dietl, Klaus Prokopp,
Andreas Riedl

Verantwortliche Direktorin:
Michaela Falkensteiner

Druck: Druckstudio Leo, Frangart

Das »Naturschutzblatt« erscheint viermal jährlich.
Gericht Bozen, Dekret Nr. 7 vom 23.5.1985
Artikel, die mit Autorennamen versehen sind, geben
nicht immer die Meinung des Dachverbandes wieder.



Der Dachverband ist die regionale
Vertretung der Internationalen
Alpenschutzkommission CIPRA

MITGLIEDSVEREINE

- Alpenverein Südtirol
- Arbeitsgemeinschaft für Natur- und Umweltschutz Pustertal
- Arbeitsgemeinschaft für Vogelkunde und Vogelschutz in Südtirol
- Arbeitskreis Südtiroler Mittel-, Ober- und BerufsschullehrerInnen
- Arche B
- Bund alternativer Anbauer
- Heimatpflegeverband Südtirol
- Lia per Natura y Usanzas
- Südtiroler Gesellschaft für Gesundheitsförderung
- Südtiroler HochschülerInnenschaft
- Südtiroler Schützenbund
- Südtiroler Tierschutzring
- Touristenverein „Die Naturfreunde“ Meran
- Umweltschutzgruppe Vinschgau
- Verband Südtiroler Berg- und Skiführer
- Verbraucherzentrale Südtirol



FOTO: PROKOPP

www.umwelt.bz.it