

Naturschutzblatt



Mitteilungen zum Natur- und Umweltschutz in Südtirol

Nummer 2/2005 - 21. Jahrgang

Herausgegeben vom Dachverband für Natur- und Umweltschutz



Krebs tot

Der Überlebenskampf des Dohlenkrebses

Wenn in diesen Wochen hitzig über Direkte Demokratie gestritten wird, stellt sich für uns Umweltschützer unweigerlich die Frage nach der umweltpolitischen Relevanz dieses Instruments. Mehrere Referenden in der jüngeren Vergangenheit haben gezeigt, dass die „normalen“ Leute oft mehr Sensibilität für Umweltanliegen besitzen als ihre gewählten Vertreterinnen und Vertreter. Für den Dachverband für Natur- und Umweltschutz bedeutet dies, dass er sich weiterhin mit aller Kraft für eine möglichst starke direkte Mitbestimmung der Bevölkerung einsetzen wird.

Das soll aber nicht vergessen lassen, dass die Bürgerinnen und Bürger auch bei Wahlen zum Gemeinderat und Landtag wichtige Weichenstellungen treffen. Die letzten Gemeindewahlen haben gezeigt, dass verkrustete Systeme aufgebrochen und neue Impulse in die Gemeindepolitik gebracht werden können. Als ausgezeichnetes Beispiel mag da Auer dienen: Die alte, teilweise von Vetternwirtschaft und Opportunismus geprägte Verwaltung beschloss, einen kleinen Wald in eine Gewerbezone umzuwandeln. Eine geballte Macht aus Bürgermeister, Wirtschaft und Landeshauptmann (um nur einige zu nennen) setzte sich für diese Gewerbezone ein. Ihr gegenüber standen die Naturschützer mit Olga Nagele als charismatischer Leitfigur, zahlreiche Verbände, viele Medien. Weil Bürgerprotest in diesem Lande aber kaum wahr- und noch weniger ernst genommen wird, beschloss die Landesregierung Ende Jänner (mit der einzigen Gegenstimme von Luisa Gnechchi) die Zerstörung des Waldes.



FOTO: DIETL

Nach dem 8. Mai mischte dann aber jemand anderes mit, und zwar massiv: Die regierende SVP wurde von der Wählerschaft in die Opposition gedrängt und eine neue, gemäßigte Bürgerliste trat an ihre Stelle. Und dann passierte, was niemand mehr für möglich gehalten hätte: Der neue Gemeinderat beschloss, die Umwidmung rückgängig zu machen und so den Wald zu erhalten.

Gibt es ein schöneres Beispiel, auch die Macht der repräsentativen Demokratie zu demonstrieren? Eine Ausnahmerecheinung, mag sein. Aber eine, die zeigt, dass auch Natur- und Umweltschutz sich grundsätzlich sowohl auf die direkte als auch auf die repräsentative Demokratie stützen kann.

Klaus Prokopp

Inhalt



Dohlenkrebs

6

Bäume 4
 Termine 5
 Dohlenkrebs 6
 Krimmler Tauern 9
 Vinschger Bahn 10
 Verkehr und Gesundheit 13
 Rocco Regenwurm 15

Vinschger Bahn

10



Maßnahmen der EU zur Verbesserung der Luftqualität

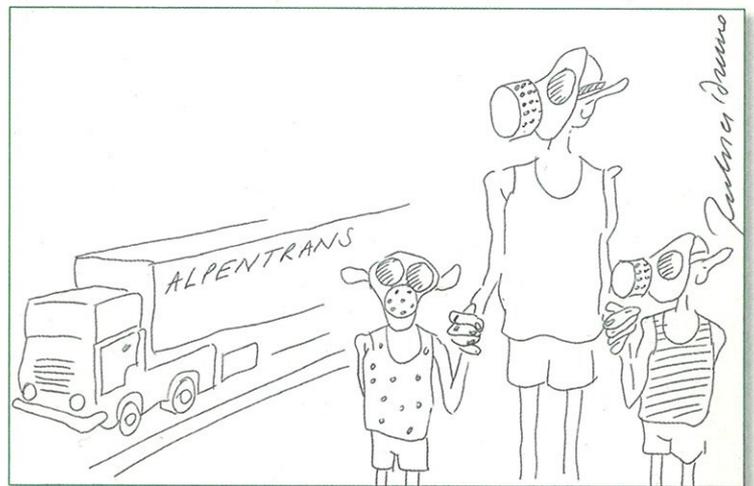


FOTO TITELSEITE: AMT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE, ARCHIV DACHVERBAND



Wir danken der Südtiroler Landesverwaltung, Abteilung Natur und Landschaft, für die Unterstützung des Naturschutzblattes!

www.provinz.bz.it/natur

Personen



FOTO: PROKOPP

Maria Theresia Pernter



FOTO: PRIVAT

Günter Dichgans

II. Landschaftsschutzkommission

Nach dem Ausscheiden von Architekt Bernhard Lösch als Umweltvertreter in der Landschaftsschutzkommission rückte dessen Stellvertreterin, die Architektin Maria Theresia Pernter, nach. Ihr Stellvertreter wurde der Landschaftspla-

ner Günter Dichgans. Die II. Landschaftsschutzkommission befindet über jene landschaftlichen Eingriffe, die gemäß Landschaftsschutzgesetz außerhalb der Zuständigkeit der Gemeinde liegen.



FOTO: PRIVAT

Christian Kaufmann

AVS-Naturschützer

Seit Mitte Mai ist Christian Kaufmann hauptamtlicher Mitarbeiter in der AVS-Landesleitung und zuständig für Naturschutz und Alpinwesen. Der aus Welschnofen stammende Politikwissenschaftler arbeitete zuvor als Lehrer. Christian Kauf-

mann ist Jahrgang 1968, Vater zweier Mädchen und in seiner Freizeit meist in den Bergen (wandernd, fotografierend, kletternd) anzutreffen.



Kurzmeldungen

Prozess gewonnen

Im Jahr 2000 machten WWF und Dachverband für Natur- und Umweltschutz einen Rekurs gegen die Verkleinerung des Biotops „Schludernser Au“. Am 28. Februar 2005 hat das Bozner Verwaltungsgericht den Umweltschützern Recht gegeben.

Das Biotop war bereits 1996 in das Natura-2000-Programm aufgenommen worden. Deshalb bestanden schon im Jahr 2000 schlechte Voraussetzungen für die Gemeinde Schluderns, zwei Hektar des

Biotops in Bauland umzuwandeln. Die aktuelle Entscheidung des Verwaltungsgerichtes ist vor diesem Hintergrund folgerichtig.

Der Dachverband anerkennt ausdrücklich, dass die Gemeinde Schluderns im Jahr 2000 das gesamte Ausgliederungsprojekt gestoppt hat, sodass das Biotop „Schludernser Au“ nach wie vor intakt ist. Von den vier Bauern, die seinerzeit aus dem Ortskern hätten ausgesiedelt werden sollen, haben zwei inzwischen einen alternativen Standort gefunden, wodurch sich

der Druck auf das Biotop auch de facto verringert haben dürfte.

Burkard Zozin, der Rechtsanwalt des Dachverbandes, bezeichnet diesen Fall als absolut überflüssig, da Biotope nicht dazu gedacht seien, dass in ihnen gebaut wird.

Der Dachverband appelliert an die Schludernser Bevölkerung, das Biotop als Reichtum und nicht als Hemmschuh zu sehen und alles zu unternehmen, diesen Auwald von europäischer Bedeutung auch späteren Generationen zu erhalten.

Neues Gewerbegebiet Bozen

Südtiroler Schützenbund und Dachverband für Natur- und Umweltschutz protestierten Anfang Juli in einer gemeinsamen Aussendung strikt gegen den Ausverkauf der Heimat in Bozen-Süd. Die Albert-Einstein-Straße war bisher die Grenze zu den grünen Lungen der Südtiroler Landeshauptstadt. Nach dem Willen der Landesregierung wird nun ein großer Teil als Gewerbegebiet von Landesinteresse ausgewiesen werden, obwohl es noch

viele frei stehende Flächen in der bestehenden Gewerbezone gibt.

Quellwäldchen Auer

Am 11. Juli hat der Gemeinderat von Auer den Beschluss widerrufen, der vor einem Jahr die Zerstörung des Quellwäldchens und dessen Umwidmung in eine Gewerbezone vorgesehen hatte. Mit 10 Ja- und 6 Nein-Stimmen beschloss der Gemeinderat, die Umwidmung zu widerrufen, um den Wald zu erhalten.



FOTO: PROKOPP

Olga Nagele

„Lex Huber“ durchgedrückt

Der Einfluss des UVP-Beirates als nur empfehlendes Organ ist bereits heute sehr gering. Am 10. Juni wurde er durch eine maßgeschneiderte Gesetzesänderung weiter geschwächt. Bisher war der Direktor der Umweltagentur automatisch der Vorsitzende des UVP-Beirates. In der Person Walter Hubers hatte die Landesregierung einen Direktor, der klar die Regierungsinteressen vertrat. Eine Gesetzesänderung soll es Huber nun ermöglichen, auch nach seinem Ausscheiden als Direktor der Umweltagentur Vorsitzender des UVP-Beirates zu bleiben.

Brisant an der ganzen Sache ist die aktuelle Funktion, die Walter Huber bekleidet: Er ist Ressortdirektor des Umweltlandesrates. Ein Ressortdirektor ist aber

eine politisch besetzte Stelle. Im Gegensatz zu einem Abteilungsdirektor ist ein Ressortdirektor strikt weisungsgebunden, da seine primäre Aufgabe ja darin besteht, den politischen Willen in der Verwaltung umzusetzen.

Der Dachverband hat schärfstens gegen diese Gesetzesänderung protestiert.

Kein Kriegsspielzeug in die Frizzi Au!

Beim Treffen des Landeshauptmannes mit IVECO-Konzernmanagern am 5. Mai wurde die Errichtung eines Testgeländes in der Frizzi Au vereinbart, welches im Rahmen des angeordneten Fahrsicherheitszentrums entstehen soll.

Es ist an sich schon eine Zumutung, dass in Bozen Panzer entwickelt werden. Wird für das Testen des schweren Kriegsgerätes aber ausgerechnet ein

kleines Naturparadies wie die Frizzi Au geopfert, so ist das eine Kriegserklärung an die Natur und an die Menschen in dieser Zone: Die Natur wird zubetoniert, die Menschen durch das Gedröhne von Panzern und geländegängigen LKWs belästigt.

Man mag es unseren Politikern ja abnehmen, dass sie die Geräuscentwicklung von Gokarts in den Griff bekommen; bei Motocross-Maschinen darf bereits gezweifelt werden; dass aber Prototypen von Panzern unterhalb der erlaubten Lärmgrenzwerte bleiben, ist auszuschließen.

Für die Befürworter des großen in der Frizzi Au geplanten „Männerspielplatzes“ ist es offensichtlich kein Widerspruch, den Anrainern eine ruhige Anlage zu versprechen und zugleich den IVECO-Managern ein Panzer-Testgelände.



Appell zum Schutz der Bäume



Baumkiller am Werk!

Bis vor kurzem stand in Untermais, gegenüber der Untermaier Feuerwehr, ein stattlicher Baum mit wuchtigem Stamm, dicken Ästen und erhabener Krone. Nachdem Dilettanten ganze Arbeit geleistet haben, präsentiert sich eben dieser Baum als armseliger Krüppel. Verstümmelt und aller Äste beraubt, ragt nur mehr der Stamm gegen den Himmel. Was auch immer die Beweggründe für diesen derartigen Radikalschnitt waren, so sieht man, dass sowohl die Auftraggeber wie auch die Ausführenden jegliche Sensibilität für das Leben eines Baumes verloren haben.

Schade um den schönen

Baum, denn nach diesem frevelhaften Eingriff wird er nicht mehr lange überleben können. Hundert kleine Angsttriebe wird er austreiben, das Aussehen eines Besen annehmen und letztendlich eingehen.

Leider Gottes wird bei uns landauf und landab mit der Natur sehr unachtsam und verantwortungslos umgegangen und so manches schützenswerte Naturdenkmal geht unwiederbringlich verloren.

Sigrid Obertegger, Meran

„Bäume in Naturns“

Ein Projekt besonderer Art wurde zum Schulende in der Mittelschule Naturns erfolgreich abgeschlossen.

Rund 50 Schülerinnen und Schüler spürten zusammen mit ihrem Naturkundelehrer Olaf Wessel diverse Schäden und Mängel am Naturnser Baumbestand auf und hielten diese mit der Digitalkamera fest.

Darüberhinaus erfassen sie besonders prägende Bäume innerhalb der Gemeinde. Hierbei wurden alle wichtigen Baumdaten und Schäden aufgenommen sowie Empfehlungen für die Pflege und weitere Entwicklung eines Baumes gegeben. Die Standorte wurden in einer Lagekarte festgehalten.

Die Gemeinde erhielt wertvolle Anregungen für einen besseren Schutz der Bäume, besonders bei Bauvorhaben.



Termine

ALPENVEREIN SÜDTIROL – AVS

Referat für Natur und Umwelt

Vintlerdurchgang 16, 39100 Bozen,

Tel. 0471 978141, Fax 0471 980011,

natur-umwelt@alpenverein.it, www.alpenverein.it

- 5.8. „Tiere der Nacht – Fledermäuse“ in Meran, Naherholungszone Lazag, für alle Interessierten ab 16 Jahren, Kosten 10,00 @ für Referent
Anmeldeschluss: 18.7.
- 7. bis 13.8. „Kraxln & Werkl’n-Umweltbaustelle im Klettergarten“ , für Jugendliche ab 14 Jahren und Erwachsene, kostenlos, Anmeldeschluss: 18.7.
- 3.9. „Geologische Wanderung – Drei Zinnen“ im Naturpark Sextner Dolomiten/Drei Zinnen, für alle Interessierten ab 16 Jahren, Kosten 20 @ für Referent und Bus, Anmeldeschluss: 16.8.
- 1. bis 2.10. „Naturfotografie – Farben der Dolomiten“ im Fanestal/Cortina, für alle Interessierten ab 18 Jahren, Kosten 90,00 @ für Referent, Halbpension und 3 Filme, Anmeldeschluss: 12.9.

BÜRGERINITIATIVE „FLUSSPARK“ AHRAUEN Weiterbildungsorganisation GRAIN

Anmeldung und Information: 348 2425552

- 14.8. von 6.55 bis ca. 18 Uhr „Sieben-Seen-Tour in Ridnaun“ mit Magdalena Kofler
- 4.9. von 6.55 bis ca. 17 Uhr „Geologische Wanderung-Rein-Hochgallhütte-Ursprungtal“ mit Gertraud Sieder
- 10.9. von 8 bis 11 Uhr „Naturkundliche Wanderung durch das Naturschutzgebiet Ahrauen“ mit Klaus Graber in Stegen
- 10.9. von 13 bis 19 Uhr „Mit dem Fahrrad das intakteste Flusstal Südtirols erleben“ mit Klaus Graber, St.Georgen
- 17.9. von 8 bis 11 Uhr „Naturkundliche Wanderung durch das Naturschutzgebiet Ahrauen“ mit Ernst Girardi in Kematen



AlpConFoto - EURAC „Alpine Umwelt“

Drususstraße 1, Bozen, Tel. 0471 055 399,
www.eurac.edu/alpconfoto

- bis 31.8. **AlpConFoto – Fotowettbewerb:** AlpConFoto ist ein Versuch, die Vielfalt der Alpen als Gebirgs-, als Lebens-, Natur- und Kulturraum zu dokumentieren und die Menschen für die Alpen als einzigartige Landschaft zu sensibilisieren. Die Teilnehmer/innen (über 16 Jahre) sind eingeladen, eine fotografische Erzählung (4-6 Bilder) mit einem kurzen Begleittext einzureichen, die eine wichtige Facette der Identität eines ausgewählten Ortes bzw. einer Lebenssituation in den Alpen erzählt. Preise bis zu 2500 Euro winken ... Einsendeschluss: 31. August 2005

UMWELTGRUPPE KALTERN

Information: Karin Weissensteiner, Tel. 0471 963632; Internet: www.umweltgruppe-kaltern.it

- im August Seminar „Heilkräuteröle und -tinkturen“ mit Dr. Karin Weissensteiner
- 10.8. von 9 bis 11.30 Uhr „Kräuterzauber(er) und Kräutertexen“ – Spiel und Spaß im Kräutergarten für Kinder ab 7

Länderübergreifender Termin

22. – 24. September

Internationale CIPRA-Jahresfachtagung 2005 in Brig (Wallis/Schweiz)

AlpenStadt – AlpenLand: Die Verantwortung der Alpenstädte für die Zukunft der Alpen

- In wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen sowie Natur- und Umweltbelangen spielen die Alpenstädte eine zentrale Rolle. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Entwicklung ist es nötig, die Alpenstädte stärker in die Alpenpolitik einzubeziehen. Die Tagung lotet die Spielräume aus, die von den Akteuren (Alpenstadt und Alpenland) aktiv gestaltet werden können. Konferenzsprachen: Deutsch, Französisch, Italienisch (Simultanübersetzung); organisiert von CIPRA in Zusammenarbeit mit „Zukunft in den Alpen“; ausführliches Programm und Anmeldung unter: www.cipra.org; weitere Informationen: cipra@cipra.ch, Tel. 044 431 27 30, Reto Solèr



Der Dohlenkrebs

Dohlenkrebse sind wohl die bizarrsten Tiere unserer Gewässer. Ihr Lebensraum waren die Bäche und Entwässerungsgräben der Talniederung.



Immer seltener anzutreffen: der heimische Dohlenkrebs

Dohlenkrebse waren weit verbreitet, und wohl jeder ältere Obstbauer aus Lana, Burgstall oder dem Überetsch kennt die Tiere noch aus Kindheitstagen. Dohlenkrebs-Vorkommen gab es aber auch im Eisacktal und Pustertal bis hinein ins Tauferer Tal. Es müssen einst ungeheure Mengen des Dohlenkrebses gegeben haben, denn es gab auch in Südtirol Berufszweige, die ihre Einkünfte aus dem Verkauf von Krebsen und Froschschenkeln bezogen. Die Krebsen wurden mit Reusen oder nachts händisch im Fackellicht gefangen und in Körben auf den Märkten angeboten.

Auch im Sprachgebrauch haben die Flusskrebse Spuren hinterlassen, welche ihre enorme Bedeutung gerade für ärmere Bevölkerungsschichten belegen. So bezeichnete ein älterer Herr die Burgstaller abfällig als „Krebser“, und das Wort „ummrkrebssn“ zeugt wohl auch davon, dass gerade für ärmere Leute der Verzehr von Krebsen eine wichtige Proteinquelle darstellte. Viele Bäche tragen heute noch den Namen „Krebsbach“. Die wenigsten beherbergen noch die namengebenden Tiere, denen durch menschliche Eingriffe die Lebensgrundlage entzogen wurde.



Der Nachwuchs von Krebsen bleibt nicht aus

FOTOS: AQUA VIVENDI

Europäische Flusskrebse

Neben dem etwa bis zu 12 cm großen heimischen Dohlenkrebs gibt es noch drei andere europäische Flusskrebsarten, und zwar den Edelkrebs (bis zu 20 cm), den



Steinkrebs (12 cm) und den Galizierkrebs (18 cm). In Südtirol gibt es ein Edelkrebsvorkommen im Tauferer Tal, welches wahrscheinlich auf einen mittelalterlichen Besatz zurückzuführen ist.

Amerikanische Bedrohung

Während in anderen Teilen Europas vor allem durch die Einschleppung der Krebspest, eines für europäische Krebsarten tödlichen Schlauchpilzes, die Bestände an Edel- und Dohlenkrebsen auf kleine Restbestände dezimiert wurden, ist in Südtirol vor allem die Lebensraumzerstörung für den dramatischen Rückgang verantwortlich. Der

tödliche Krankheitserreger wurde mit amerikanischen Flusskrebsen, welche selbst weitgehend immun dagegen sind, nach Europa gebracht. Mittlerweile gibt es auch in unseren Gewässern drei Bestände von Einwanderern aus den USA, welche punktuell den heimischen Dohlenkrebs verdrängt haben. Im Vahrner See war es der Kamberkrebs, im Aufischerbachl (Dietenheim) und im Moosbachl (St. Georgen) war es der Signalkrebs. Der Signalkrebs wird auch in Südtirol zu kulinarischen Zwecken gezüchtet und gefährdet somit latent die wenigen verbliebenen Restbestände.

Nachtaktiv

Erst bei Einbruch der Dunkelheit verlassen die Krebse ihre Verstecke und machen sich auf die Nahrungssuche. Krebse sind Allesfresser. Ihr Speiseplan reicht von abgestorbenen Pflanzenteilen, Wasserpflanzen, Falllaub über Schnecken, Insektenlarven, Würmer bis zu toten Fischen. Sie werden deshalb auch als „Gesundheitspolizei“ bezeichnet, da sie abgestorbenes pflanzliches und tierisches Material direkt verwerten und somit Fäulnisprozesse einschränken.

Brautschau

Sobald im Herbst die Gewässertemperatur absinkt, machen sich die Männchen auf zur Brautschau. Wenn ein Männchen auf ein Weibchen trifft, versucht es dieses auf den Rücken zu drehen, um auf dessen Körperunterseite Spermapakete anzukleben. Nach einiger Zeit ziehen sich die Weibchen zurück und drehen sich auf die Seite, um die Eier auszustoßen und sie auf der Schwanzunterseite anzuheften. Die Eier werden dann mit einer Schleimhülle überzogen. Dieses Schleimzelt löst die verhärteten Spermapakete auf,

und die eigentliche Befruchtung kann erfolgen. Die Muttertiere betreiben darauf bis zum Frühjahr fürsorgliche Brutpflege, indem sie durch rhythmisches Fächeln mit den Ruderfüßchen für die nötige Frischwasserzufuhr sorgen und abgestorbene Eier entfernen, um eine Verpilzung benachbarter Eier zu verhindern. Anfang Juni schlüpfen die Krebslarven und verweilen noch zwei bis drei Wochen bis zur zweiten Häutung im mütterlichen Schutz.

Lebensraum

Mit der großen Etschverbauung und der einhergehenden Erschließung des Talgrundes hat sich eine von Auwäldern, Mösern, großen Schilfflächen und Heiden bestimmte Landschaftsbild nach und nach in ein intensiv genutztes Obstbaugebiet verwandelt. Die Etsch wurde kanalisiert und unzählige Kilometer Gräben wurden ausgehoben, um die Möser zu entwässern und den Talgrund landwirtschaftlich nutzbar zu machen. Manche dieser Gräben sind heute noch Rückzugsgebiet für verschiedene Fischarten und verschiedene andere an Wasser gebundene Tiere und Pflanzen. Für Flusskrebse jedoch haben sie ihre Bedeutung fast völlig verloren. Hauptsächlich verantwortlich dafür dürfte der extreme Nutzungsdruck, die Instandhaltungsmaßnahmen für Entwässerungsgräben, Pestizideinträge und ein oft übertriebener Fischbesatz sein.

• **Nutzungsdruck:** Jeder Quadratmeter Obstwiese wird genutzt, die Bäume werden möglichst dicht ge-

pflanzt, die Fahrinnen schmal gehalten und die Bäume meist unmittelbar an den Rand der Gräben gepflanzt.

• Instandhaltungsmaßnahmen für Entwässerungsgräben:

In regelmäßigen Abständen werden die Gräben ausgebaggert, um das Abflussgeschehen zu gewährleisten. Diese Aushubarbeiten, welche einst händisch gemacht wurden, zerstören die Wohnhöhlen der Krebse im Uferbereich und berauben sie über einen längeren Zeitraum ihrer Nahrungsgrundlage. Um die Gräben für Bagger zugänglich zu halten, wird der Uferbereich frei von Sträuchern und Bäumen gehalten.

• **Pestizideinträge:** Ein buschter Uferstreifen könnte Düngemittel- und Pestizideinträge zum Teil abpuffern und würde verhindern, dass der Sprühnebel direkt ins Gewässer gelangen kann. Zudem würde ein Ufersaum durch eine Abschattung den übermäßigen Makrophyten-Bewuchs der gut gedüngten Gewässer verhindern, welche den Abfluss bremsen, und somit Aushubarbeiten in manchen Fällen unnötig oder seltener notwendig machen.

• **Fischbesatz:** Fische sind nicht die einzigen Tiere in einem Gewässer. Der Besatz geschieht oft ohne die Überlegung, welche Fischdichte denn für das jeweilige Gewässer überhaupt ökologisch zuträglich ist.



Josef Leiter

Literatur:

- Adami, V., Gasser M. (1994):* Rote Liste der gefährdeten Zehnfußkrebse (Decapoda) Südtirols. -In Autonome Provinz Bozen-Südtirol (Hrsg.) Rote Listen gefährdeter Tiere Südtirols.
- Eder E., Hödl E., Hödl W. (Hrsg.) (1998):* Flusskrebse Österreichs. Staphia Verlag
- Hofmann J. (1980):* Die Flusskrebse. Biologie, Haltung und wirtschaftliche Bedeutung. - 2. Auflage, Verlag Parey, Hamburg und Berlin.
- Hager, J. (2002):* Edelkrebse. Biologie Zucht Bewirtschaftung–Verlag Leopold Stocker, Graz.

Eine Krebszucht im Ultental

Flusskrebse haben den Ultner Hubert Egger schon in den Kindheitstagen fasziniert. Mit seinem Bruder hat er sich zu nächtlichen Streifzügen aufgemacht, um die Tiere zu suchen und zu beobachten. Bei Aushubarbeiten an den Lananer Gräben war er oft dabei, um die Dohlenkrebse aus dem Aushubmaterial aufzusammeln und wieder ins Gewässer zu setzen. Dabei hat er natürlich den einen oder anderen Dohlenkrebs mitgehen lassen, um die Tiere bei sich zu Hause im Teich oder Aquarium aufzuziehen. So hat er, ohne sich lange der Literaturrecherche hinzugeben, mit den Jahren wertvolle Erfahrungen gesammelt, denn Wildtiere zu züchten, ist keine einfache Sache. Nach eigenen Angaben hat sich Hubert sein Wissen ausschließlich durch Beobach-

ten und in einfachen Versuchen angeeignet. Der gelernte Kühltechniker hat mittlerweile eine ausgeklügelte Zuchtanlage eigenhändig zusammengebastelt, in der er den Temperaturverlauf und Sauerstoffgehalt eines natürlichen Krebsgewässers im Jahresverlauf nachahmt und für die Zucht optimiert hat. Ebenso muss das Futterangebot den Jahreszeiten und der Temperatur des Gewässers angepasst sein. Ihm geht es dabei nicht um möglichst große Zuwachsraten, sondern darum, Besatzkrebse aufzuziehen, welche in der freien Natur mit den gegebenen Bedingungen auch zurechtkommen. Hubert Egger hat dafür keinen Aufwand gescheut und investiert täglich zumindest bis dato unentgeltlich mehrere Stunden seiner Freizeit.



Hubert Egger



FOTOS: AQUA VIVENDI

Die gezüchteten Krebse werden ausgesetzt

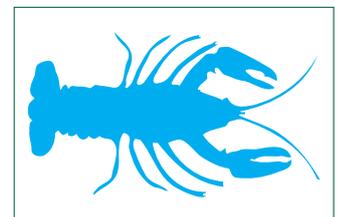
„Aqua vivendi“



Spritzmittelverseuchtes Wasser und unsensible mechanische Erhaltungsarbeiten an den Gräben bedeuten für den Dohlenkrebs den sicheren Tod

Die Biologen Josef Leiter und Andreas Declara, der Ultner Krebszüchter Hubert Egger und Andreas Riedl sind über das Interesse für die Zehnfußkrebse inzwischen Freunde geworden und haben beschlossen, ihre Kräfte und Erfahrungen zu bündeln. Sie haben dazu kürzlich den Verein „Aqua vivendi“ ins Leben gerufen, der sich dem Schutz unserer Kleingewässer, insbesondere des heimischen Dohlenkrebsses, verschrieben hat. Ziel des Vereins ist es, den Dohlenkrebs in ausgewählten und ökologisch wertvollen Gewässern wieder anzusiedeln und nach

Möglichkeit einst besiedelte Gewässer zu renaturieren. Diesen Gewässern soll ihre strukturelle Vielfalt zurückgegeben werden, die sie brauchen, um den Krebstieren einen geeigneten Lebensraum zu bieten. Der Verein wird demnächst auch über die eigene Homepage www.aquavivendi.it erreichbar sein.



Der Krimmler Tauern

Ein Wegweiser in die Geschichte des Ahrntales

Geräte aus Stein und Bronze

Es ist historisch schwer festzustellen, wie weit die Spuren des Tauernweges in die Geschichte zurückreichen, Funde von Bergkristall-Abspalten an der Birnlücke und an der Hundskehle lassen auf eine Präsenz der Ureinwohner in der mittleren Steinzeit (8000–6000 v. Chr.) schließen. Als Weidegebiet dürfte das hintere Ahrntal wegen der großen Entfernungen nicht infrage gekommen sein, eher könnte in späterer Zeit die günstige Verbindung in den Donauraum zur Versorgung von Metallen an Bedeutung gewonnen haben. Das Auffinden relativ häufiger Reste von Kupferverarbeitung gab Hinweise in diese Richtung. Der bedeutendste Fund war wohl das Bronzebeil von Prettau, das in die mittlere Bronzezeit (1500–1300 v. Chr.) verwies.

Die Besiedlung der Hochtäler

Die Benützung der Alpenbergänge war natürlich auch mit der Besiedlung der Täler verknüpft, die mit der Zeit einen inneralpinen Wirtschaftsraum bildeten (Zillertal, Pinzgau, Iseltal und Ahrntal). Zur Zeit der Römer soll es bereits erste Weintransporte gegeben haben. Der steigende Warenaustausch ging jedoch mit der Intensivierung der Besiedlung einher, die im frühen Mittelalter voll einsetzte und bis zum 14. Jahrhundert anhielt. Hier begann nun auch die Suche nach Hochweiden. Die Wärmeperiode des hohen Mittelalters kam den Menschen sehr entgegen, Dauersiedlungen schoben sich bis in die letzten Tal-

nischen vor, wie zum Beispiel die „Jagdhäuser“ (früher Jochhäuser?) in Deferegggen (Osttirol) sowie das „Tauernhaus“ im Krimmler Achental (Salzburg). Mit dem Bauernhof „Kaserer“ im Talschluss der Ahr hatte man also die notwendigen Stützpunkte für die „Übergeher“, die hier Verpflegung und Ausrüstung (Handschuhe, wetterfeste Kleidung usw.) für den beschwerlichen

diese Route nach Norditalien. Herzog Rudolf IV. von Österreich soll 1363 den Pass überquert haben, um von Margarete Maultasch das Land Tirol in Besitz zu nehmen. Man liest in der Chronik auch von Pilgern aus den Nachbartälern, die zu den Missionstagen nach Prettau kamen. Am schlimmsten erging es wohl den Arbeit suchenden Mädchen und Frauen, die über



FOTO: ALOIS STEGER

Der alte Weg über den Krimmler Tauern

und wegen Kälteeinbrüchen nicht ungefährlichen Weg erhielten.

Eine wichtige regionale Brücke

Eine große Nord–Süd–Verbindung war der Krimmler Tauern aber nie, weil die Seehöhe von 2633 m (Brenner 1370 m) ein Hindernis war. Für den lokalen und regionalen Handelsverkehr erlangte er jedoch immer mehr an Bedeutung. Nicht nur Händler, Säumer und Hirten waren unterwegs, auch der spätere Kaiser Karl IV. benützte 1340

mehrere Jöcher zogen, um im Zillertal, Pinzgau oder Ponngau Äcker zu jäten.

Am Anfang des 15. Jh.s begann der Kupferbergbau in Prettau, er gab dem Tauernweg eine größere Dimension. Der Bau der Kirche von Hl. Geist mit dem Friedhof für verunglückte Wanderer fiel in diese Zeit, Bischof Nikolaus Cusanus weihte sie im Jahre 1455 ein. Ab 1630 erwarben Ahrntaler Bauern etliche Almen im Zillertal und Pinzgau, einige wenige treiben die Tiere heute noch über den Tauern oder die Hundskehle.

Die Verbindungswege wurden zu Grenzen

Vieles kann der Weg erzählen, seit es dokumentarische Aufzeichnungen gibt. So brachten die neuen Grenzziehungen in der Napoleonischen Zeit und am Ende des 1. Weltkrieges große Umwälzungen mit sich. Über Schmuggler und Deserteure wurden Notizen verfasst, aber auch von 5000 Juden, die am Ende des 2. Weltkrieges (1947) heimlich das Joch überquerten, um nach Palästina zu gelangen.

Ein Symbol der historischen Erinnerung und des Auftrags

Der Tauern weist auf den Austausch von Gütern, Brauchtum und Sprache hin, ja sogar die Beeinflussung des Protestantismus auf das hintere Ahrntal dürfte diesen Weg genommen haben. Die moderne Zeit des Alpinismus und Tourismus lässt die „Grenzsteige“ in neuem Licht erscheinen, vielleicht auch als neues, verbindendes Element von regionalen Besonderheiten und somit auch als Anziehungspunkt für historisch interessierte Menschen, die gleichzeitig in einer fantastischen Bergkulisse Erholung finden können. Für uns „Töldra“ und für alle Gäste aus nah und fern dürfen wir also dieses kulturhistorische Vermächtnis nicht durch einen bereits geplanten Straßenbau zerstören, sondern es als intaktes Gut den nächsten Generationen weitergeben.

Der Zug

Am 5. Mai wurde die vor 15 Jahren stillgelegte Vinschger Bahn wieder in Betrieb genommen. Heinrich Zoderer, ehemaliger Vorsitzender der Umweltschutzgruppe Vinschgau, über eine moderne Regionalbahn mit einer langen Vorgeschichte.



FOTO: REMY HOLENSTEIN

Symbol für die künftige Mobilität in Südtirol oder nur eine Ausnahmemeasurescheinung? Die Vinschgerbahn rollt wieder.

Nach rund 15 Jahren – der letzte planmäßige Zug fuhr am 9. Juni 1990 – ist der Vinschgau nun wieder mit einem Zug erreichbar, und dies nach fast 100 Jahren seit der ersten Inbetriebnahme am 1. Juli 1906.

Die neue Vinschger Bahn mit ihrem hohen technischen Standard ist ein Vorzeigemodell, das sich sehen lassen kann und Einheimische wie Touristen erfreut. Im ersten Monat wurden täglich zwi-

schen 3.000 bis 5.000 Bahnenutzer gezählt, ein Beweis dafür, dass die Bahn angenommen wird und trotz einiger Anfangsschwierigkeiten zu einem Erfolgsmodell werden kann.

Die Eröffnungsfeier der neuen Vinschger Bahn wurde am 5. Mai 2005 groß gefeiert und zur ersten Bahnfahrt waren 250 Ehrengäste geladen. Einige von ihnen haben sich auch tatkräftig für die Wiederinbetriebnahme ein-

gesetzt, aber unter den Feiernden waren auch gar manche, die in den letzten Jahren nicht müde wurden, die Bahn tot zureden.

Vor zirka 20 Jahren, als die ersten Gerüchte über eine mögliche Stilllegung im Vinschgau kursierten, haben nämlich nur wenige an die Erhaltung der Bahn geglaubt. Noch weniger waren es, die sich nach der Schließung mit Überzeugung für die Wiederinbetriebnahme eingesetzt

haben. In erster Linie war es damals Florin Florineth, der Vorsitzende der Umweltschutzgruppe Vinschgau, der mit seinen Mitstreitern Überzeugungsarbeit geleistet und das Thema Vinschger Bahn immer wieder in Diskussion gebracht hat. In unermüdlichem Einsatz und mit vielen Veranstaltungen ist es ihm gelungen, gemeinsam mit Vereinen und Verbänden, mit den Gemeinden und der Bezirksgemeinschaft die poli-

tischen Verantwortungsträger nach und nach zu überzeugen, die Bahnlinie zu übernehmen, zu modernisieren und wieder in Betrieb zu setzen. Zur Eröffnung war er extra aus Wien angereist, wo er inzwischen eine Professur an der Hochschule für Bodenkultur innehat. Zu der ersten offiziellen Zugfahrt war er aber ebenso wenig eingeladen wie die heutigen Vertreter der Umweltschutzgruppe Vinschgau. Aber auch andere Personen der ersten Stunde, wie der langjährige Landeshauptmannstellvertreter Dr. Alfons Benedikter und der frühere Vorsitzende des Bahnkomitees in der Bezirks-gemeinschaft Dr. Wolfgang Platter, haben keine offizielle Einladung erhalten.

Die Geschichte

In den 70er-Jahren gab es konkrete Pläne zum Bau einer Autobahn von Ulm nach Mailand durch den Ober-vinschgau mit einem Tunnel unter dem Ortlermassiv. Auf einer Bürgerversammlung in Burgeis, organisiert von der damals noch jungen Umweltschutzgruppe Vinschgau, konnte die Landesregierung überzeugt werden, dass eine Autobahn dem Tal in erster Linie Verkehr und Lärm bringen würde und deshalb abzulehnen sei. In dieser Zeit erklärte die italienische Eisenbahn die Bahnlinie Meran - Mals zum „dürren Ast“ (ramo secco), der – weil unren-

tabil – stillgelegt werden soll. Bei der 80-Jahr-Feier der Vinschger Bahn am 5. Oktober 1986 forderten die Vinschger Vereine und Verbände sowie die Gemeinden und die Bezirks-gemeinschaft noch geschlossen die Erhaltung der Bahn durch die staatliche Bahngesellschaft. 1988 legte die Umweltschutzgruppe ein erstes Konzept zur Rettung der Bahn vor und forderte, dass das Land die Linie übernehmen, modernisieren und führen müsse. Auch die Bezirks-gemeinschaft Vinschgau gab im September 1988 beim Schweizer Ingenieur Hans J.

„Vor 20 Jahren glaubten nur wenige an die Vinschger Bahn, viele hofften auf den Straßenausbau.“

Bernath eine Studie in Auftrag, und es wurde ein einstimmiger Beschluss zur Erhaltung der Bahnlinie gefasst. Zwei Jahre später beauftragte die Landesregierung die Mailänder Firma Transystem, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, um zu prüfen, ob für den Vinschgau ein Bus- oder ein Zugsystem vorzuziehen wäre. Bereits 1989 erklärte die Landesregierung sich grundsätzlich bereit, 1/3 der Modernisierungskosten und 1/3 der Betriebskosten zu übernehmen. Nachdem bereits 1975 der Warentransport eingestellt

worden war und in den 80er-Jahren immer weniger Züge fuhren, wurde erstmals in den Sommermonaten 1989 der Bahnverkehr eingestellt und durch Busse ersetzt. Im Frühjahr 1990 fuhren nur mehr drei Züge in beide Richtungen, teilweise so langsam, dass sie für die Strecke Meran – Mals fast zwei Stunden benötigten. Am 9. Juni 1990 wurde der reguläre Betrieb dann eingestellt, 1991 wurde vom Transportministerium mitgeteilt, dass es keine Finanzierungsbeteiligung bei der Sanierung der Bahnlinie geben wird. Auch die Firma Transystem sprach sich in ih-

rer Machbarkeitsstudie für ein Bussystem aus. Im Vinschgau selbst waren es nun vor allem die Wirtschaftsverbände, die sich immer klarer für den Ausbau der Straße und gegen die Bahn aussprachen. Auch auf Landesebene gab es von der Wirtschaft viel Gegenwind. Hier Überzeugungsarbeit zu leisten, war ein hartes Stück Arbeit, weil die Befürworter allzu oft nicht ernst genommen und mit billigen Argumenten als Träumer und Fantasten hingestellt wurden. Erst die europaweite Verkehrsdiskussion, die immer eindeutiger zu Gunsten öf-

fentlicher Verkehrsmittel geführt wurde, brachte langsam ein Umdenken bei den politisch Verantwortlichen.

Die Grundsatzentscheidung für die Bahn und der lange Weg zur Wiederinbetriebnahme

Nach langen Diskussionen hat die Landesregierung dann 1991 beschlossen, die Bahn zu übernehmen und zu sanieren. Daraufhin richtete die Bezirks-gemeinschaft Vinschgau ein Initiativkomitee ein. Es gab viele Sitzungen mit Mitgliedern der Landesverwaltung und Landestech-nikern. Auch die Umweltschutzgruppe Vinschgau hat in dieser schwierigen Zeit viele Initiativen gestartet: Fahrten zur Besichtigung von Lokalbahnen ins Trentino, in die Schweiz und nach Ober-österreich, Ausstellungen, die Herausgabe eines Bahnkalenders, Vorträge und Podiumsdiskussionen, eine Kundgebung in Naturns für eine Tunnelösung und für die Wiederinbetriebnahme der Bahn, eine Zug-Tagung im Bildungshaus Schloss Goldrain, die Durchführung eines Ideenwettbewerbes „Die moderne Vinschger Bahn“. Eine lange Diskussion gab es 1994, als der Landeshauptmann in einem Brief die Vinschgauer Gemeinden aufforderte, sich an der Betriebsführung der Bahnlinie zu beteiligen. Drei Gemeinden sprachen sich damals dezidiert gegen eine

Die neue Vinschger Bahn

Seit dem 5. Mai 2005 gibt es im Vinschgau eine moderne, sehr bequeme und geräumige Lokalbahn. In 84 Minuten legt sie die 60 Kilometer lange Strecke von Meran nach Mals zurück und bedient dabei 18 Haltestellen. Zum Einsatz kommen „GTW DMU-2 2/6“ der Schweizer Firma Stadler mit 104 Sitzplätzen und 124 Stehplätzen. Bis zum Herbst 2005 gibt es im Stundentakt täglich insgesamt 16 Fahrten hin und zurück. Mit Schulbeginn wird ein Halbstundentakt mit einigen „Schnellzügen“ einge-

führt, die die gesamte Strecke in nur 66 Minuten bewältigen.

Die Modernisierung der gesamten Bahnlinie und der Ankauf von acht Zugarnituren haben 116 Millionen Euro gekostet. Im Zuge der Renovierungsarbeiten wurden auch zwei Tunnels und 61 Brücken saniert sowie 54 Bahnübergänge zurückgebaut und durch Parallelwege ersetzt, sodass es heute nur mehr 31 Bahnübergänge gibt (früher waren es 85).

Wiederinbetriebnahme und gegen eine Kostenbeteiligung aus. Große Probleme gab es dann auch bezüglich des Josefsberg-Tunnels, lange war nämlich nicht klar, ob ein Sanierung technisch möglich ist und wie viel diese kosten würde. 1997 wurde endlich grünes Licht für die Sanierung gegeben. 1998 konnte auch das Übergabeprotokoll unterzeichnet werden, und somit ging die Bahnanlage endlich an das Land über. Im selben

Jahr wurden auch die ersten Arbeiten zur Sanierung von vier Eisenbrücken vergeben. Damit war nach vielen Jahren des Zögerns und der halbherzigen Versprechungen endlich klar, dass die Landesregierung die Bahn wieder in Betrieb nehmen will. Zugegebenermaßen war dieser Schritt für die politisch Verantwortlichen nicht einfach, da es in Südtirol, mit Ausnahme der Rittner Bahn, keine Erfahrung im Bahnbetrieb gab.

In den letzten Jahrzehnten waren die öffentlichen Verkehrsmittel europaweit vernachlässigt oder gar stillgelegt worden. In den letzten Jahren ist es zu einer Renaissance der Bahnen gekommen, nachdem überall klar geworden ist, dass die Bevölkerung keine neuen Autobahnen mehr akzeptiert und deshalb die Einschränkung des Individualverkehrs und die Verlagerung von der Straße auf die Schiene notwendig werden.

Damit die Eisenbahn und der gesamte öffentliche Verkehr eine Zukunft hat, braucht es ein Umdenken bei der Bevölkerung. Wir müssen wieder lernen mit der Bahn zu fahren und ihre Vorzüge zu entdecken. Im Vinschgau scheint dieser Lernprozess auf einem guten Weg zu sein.



*Heinrich Zoderer
ehemaliger Vorsitzender
der Umweltschutzgruppe
Vinschgau*

INITIATIVEN DER UMWELTSCHUTZGRUPPE VINSCHGAU

1976	Bürgerversammlung in Burgeis gegen die Autobahn Ulm-Mailand
05.10.86	80-Jahr-Feier der Vinschger Eisenbahn
17.12.87	Vorlage des ersten ökologischen Verkehrskonzeptes
Mai 88	Herausgabe eines Zug- und Busfahrplanes
Aug. 88	Konzept einer modernen Vinschger Eisenbahn
Okt. 88	Herausgabe eines Zug- und Busfahrplanes
14.10.88	Offener Brief an Landeshauptmann Dr. Luis Durnwalder und an den Verkehrsminister
31.10.88	Zugfahrt ins Nonstal mit der Bahnlinie Trento-Malé
21.12.88	Aussprache mit Dr. Luis Durnwalder
17.02.89	Eröffnung der Ausstellung in Latsch
29.03.89	Eröffnung der Ausstellung in Naturns
April 89	Eröffnung der Ausstellung in Glurns
28.04.89	Resolution der Vollversammlung der Umweltschutzgruppe
Mai 89	Eröffnung der Ausstellung in Taufers
27.05.89	Großkundgebung für eine neue Verkehrspolitik in Bozen
10.06.89	Kundgebung am Bahnhof Schlanders
19.08.89	Eröffnung der Ausstellung in Prad
09.01.90	Eröffnung der Ausstellung in Bozen (Waltherhaus)
09.01.90	Vorstellung des ökologischen Verkehrskonzeptes für den Vinschgau
26.05.90	Eröffnung der Ausstellung in Schlanders
Herbst 90	Herausgabe eines Kalenders 1991 über die Vinschger Eisenbahn
Mai 1991	Offener Brief an Dr. Luis Durnwalder

18.05.91	Kundgebung in Naturns
18.05.91	Eröffnung der Ausstellung in Naturns
15.06.91	Aussprache mit Dr. Luis Durnwalder
03.10.91	Aussprache mit Dr. Luis Durnwalder
03.04.92	Vortrag von Bürgermeister Dr. Wolfgang Platter über die Bahn
21.09.92	Pressemitteilung: Situation Eisenbahn
16.10.92	Treffen Aktionskomitee Vinschger Eisenbahn
07.11.92	Tagung über „Die Zukunft der Vinschger Eisenbahn“ im Schloss Goldrain
29.01. bis 01.05.93	Studienfahrt nach Gmunden in Oberösterreich zur Besichtigung von Privatbahnen
30.04.94	Pressemitteilung: Für eine attraktive und moderne Bahnlinie Meran-Mals
Nov. 94	Naturschutzblatt: Verkehr, Wirtschaft, Mitwelt und Weltanschauung
20.01.95	Ausschreibung eines Ideenwettbewerbes „Die moderne Vinschger Bahn“
18.03.95	Vorstellung moderner Züge durch die Jenbacher Transportsysteme AG
25.05.95	Preisverteilung Ideenwettbewerb „Die moderne Vinschger Bahn“ im Schloss Goldrain
05. bis 06.07.96	20-stündige Straßenblockade am Reschenpass „Felsenfest gegen den Transit“
06.12.96	Offener Brief an Landesregierung, SAD und Bezirksgemeinschaft: Vinschger Eisenbahn. 1997 müssen Taten gesetzt werden
2003	Eine Mobilitätszentrale für Südtirol (Machbarkeitsstudie)
09.11.04	Podiumsdiskussion: Der Vinschgau im Würgegriff des Verkehrs
25.02.05	Verkehrsgipfel: Bürgerkonferenz Vinschgau

Verkehr aus der Sicht eines Arztes



Dr. Wilhelm Seppi

Wenn wir Allgemeinmediziner des Eisack- und Wipptals uns zum Thema Luftverschmutzung und Verkehr äußern,

so tun wir dies aus Sorge und Verantwortung für unsere Patienten, zumal in erster Linie Kranke, Kinder und ältere Mitbürger, die leider allzu oft keine Lobby hinter sich haben, die Leidtragenden sind.

Jeder Tote und Kranke ist einer zu viel – wir wollen mit dieser Feststellung keine Panikmache betreiben, vielmehr unsere eigene Betroffenheit und Sorge um die Gesundheit unserer Patienten zum Ausdruck bringen.

Wir sind uns auch bewusst, dass wir den Schwer- und Individualverkehr nicht wegreden können. Fakt ist, dass der Güterverkehr und der Verkehr insgesamt eine Eigendynamik entwickelt haben mit schweren negativen gesundheitlichen Folgen für die Bevölkerung entlang der Transitrouten.

Handlungsbedarf ist angezeigt, um diesem ausufernden Verkehr Einhalt zu gebieten, und jeder von uns ist gefordert, seinen Beitrag zu leisten.

In erster Linie sind politische Rahmenbedingungen erforderlich, um den Verkehr in vernünftige und verträgliche Bahnen zu leiten. Auch wenn wir Gefahr laufen, uns zu wiederholen, weisen wir auf zum Teil längst überfällige Maßnahmen zur Beschränkung des LKW-Verkehrs auf der Straße und zur Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene hin:



Transit im Alpenraum: Die Gesundheit kommt unter die Räder

- Erhöhung der LKW-Maut und Einführung einer leistungsbezogenen Schwerverkehrsabgabe nach den Vorgaben der Wegekostenrichtlinie der Schweiz
- Einführung des Nachtfahrverbots bzw. von sektoralen Fahrverboten für LKW auch für Südtirol. Warum sollten bei Überschreitung der Grenzwerte nicht zusätzliche drastischere Maßnahmen wie Ampelregelung oder generelle Fahrverbote für LKW der Euro 0 bis Euro-2-Klasse zum Schutze der Bevölkerung ergriffen werden nach dem Motto: Recht auf Gesundheit vor dem Recht auf freien Warenverkehr?
- Wegfall von Subventionen für den unsinnigen und unnötigen Verkehr und Verbot des Umwegverkehrs auf europäischer Ebene. Hier könnte der 3er-Landtag gemeinsam mit den EU-Parlamentariern eine sinnvolle Initiative in Richtung Brüssel starten.
- Die Errichtung von LKW-Kontrollstellen und Maßnahmen zum Schutz der LKW-Fahrer. Unserer Meinung nach sollte die Finanzierung dieser längst überfälligen Einrichtung durch die Autobahngesellschaft erfolgen, zumal sie als Konzessionär in erster Linie für die Schäden für Mensch und Umwelt verantwortlich ist.
- Einführung von Tempolimits (100 km/h auf Autobahnen im Stadtbereich und 80 km/h auf Staats- oder Landesstraßen) – Tempolimits haben erwiesenermaßen eine drastische Reduktion der Schadstoffemissionen zur Folge.
- Angesichts der dramatischen Verkehrszuwächse im Schwerverkehr stellen wir auch die mehr als berechtigte Frage, ob der Bau des Brennerbasistunnels (BBT) wirklich zu einer wesentlichen Entschärfung des Verkehrsproblems beitragen wird.
- Um die Zustimmung der vom Bau des BBT betroffenen Bevölkerung zu erlangen, müssen unwiderriefliche, auch von Brüssel abgesegnete politische Garantien vorliegen, dass
 1. nach der Fertigstellung des BBT die verkehrsbedingte Lärm- und Abgasbelastung für die Bevölkerung entlang der Autobahn drastisch abnimmt;

2. die Zulaufstrecken zum BBT geplant und gleichzeitig mit dem Tunnel gebaut werden;
 3. in Bezug auf die Umweltauflagen für den Bau die Bevölkerung nicht nur informiert, sondern ihr auch ein Mitspracherecht eingeräumt wird;
 4. Alternativprojekte wie das von Vieregg-Rössler-Bohm-GmbH entwickelte Konzept für den Eisenbahnverkehr zwischen Südbayern und Norditalien oder Konzepte für ferngesteuerte, unbemannte Systeme nur für den Gütertransport ernsthaft diskutiert werden, ehe definitive Entscheidungen getroffen werden.
- Eingefordert werden müssen auch überfällige Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrspolitik auf Landesebene:
- die Verbesserung und der Ausbau des öffentlichen Personen-Nahverkehrs mit Einführung des Stundentakts im Eisenbahnverkehr für das Eisack- und Pustertal
 - steuerliche Anreize für den Erwerb von Fahrzeugen mit sparsamerem Energieverbrauch wie Gas-Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit Hybridmotoren (positiv anzumerken ist, dass die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfilter steuerlich bereits absetzbar ist)
 - die überfällige umgehende Nachrüstung mit Partikelfilter bzw. der Umstieg auf Methangas für den gesamten öffentlichen Fuhrpark
 - die Errichtung von Mobilitätszentren unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von Pendlern
 - die Verabschiedung des Luftqualitätsplans für Südtirol (die gesetzliche Ver-

ankerung der Klimahaushalts-Verordnung und die Vorschreibung von Partikelfiltern für Baustellenfahrzeuge sind erste wichtige Bausteine)

Nicht zuletzt weisen wir darauf, dass jeder von uns seinen individuellen Beitrag zur Problemlösung leisten kann durch

- den Einbau von regelmäßiger Bewegung in den Alltag, das heißt: täglich mindestens dreißig Minuten zu Fuß unterwegs, zur Arbeit, beim Einkaufen oder in der Freizeit
- vermehrte Benutzung der öffentlichen Transport-Infrastrukturen (sollten sich auch die Mitglieder der Landesregierung zu Herzen nehmen)
- den Einkauf lokaler Produkte, die keine großen Transportwege hinter sich haben
- persönliches Engagement

für eine gesundheitsfördernde Verkehrspolitik in der eigenen Gemeinde.

Abschließen dürfen wir mit der Feststellung, dass es nicht darum geht, Feindbilder zu schaffen oder Schwarz-Weiß-Malerei zu betreiben. Vielmehr möchten wir aufzeigen, dass der eingeschlagene Weg in die totale Mobilität in eine Sackgasse führt, wobei letztendlich die Lebensqualität und die Gesundheit breiter Bevölkerungskreise auf der Strecke bleiben.

Es geht um einen neuen Weg für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, für eine Entwicklung, die sowohl den vorsorgenden Schutz unserer Gesundheit, den sozialen Frieden als auch die Interessen der Wirtschaft berücksichtigt.


Wilhelm Seppi
Basisarzt in Pfitsch

Fakten zum Transitverkehr:

- Die Talsohlen entlang der Brennerautobahn gehören zu den am dichtesten besiedelten Gebieten Europas.
- Die Hälfte der Einwohner Südtirols lebt in den Städten und Dörfern entlang der Transitachse und leidet somit unter den verkehrsbedingten gesundheitsschädigenden Emissionen.
- Die Brennerautobahn ist mit ihrem bescheidenen Anteil von nur 1,3 % am Südtiroler Straßennetz die größte lineare Emissionsquelle und ist verantwortlich für ca. ein Viertel aller verkehrsbedingten Schadstoffe.
- Die besondere topographische Situation des Eisack- und Wipptals und die häufigen Inversionslagen im Winter behindern erheblich die Ausbreitung und damit die Verdünnung der Luftschadstoffe mit der Folge, dass bei gleichem Verkehrsaufkommen die Luft in unseren Tälern 3-mal so stark belastet ist wie in der Ebene und infolge des reduzierten Luftaustausches bei Inversionslagen im Winter eine ungefähr 5-mal höhere Immissionsbelastung als im Sommer auftritt. Die Bevölkerung siedelt somit in lufthygienischen Notstandsgebieten.
- Der Hauptverursacher der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen ist der LKW-Verkehr (>60 % für die Stickoxide und >80 % für den Feinstaub PM 10)
- Im Jahr 2004 sind zum ersten Mal mehr als 2 Millionen LKW über den Brenner gerollt. Verkehrsprognosen sprechen von 2-stelligen Zuwachsraten im Schwerverkehr.
- Entlang der Autobahn wird der Jahresmittelgrenzwert für die Stickstoffdioxidbelastung schon heute in einer Breite von mehreren Hundert Metern überschritten – Meldungen über regelmäßige Grenzwertüberschreitungen des PM-10-Werts füllen keine Schlagzeile mehr.
- Zu den Grenzwerten eine Feststellung: Die Grenzwerte für Luftschadstoffe werden politisch festgesetzt – es gibt keine untere Schwelle, unterhalb derer keine negativen gesundheitlichen Auswirkungen befürchtet werden müssen.
- In einer Studie, die von der Universität Basel im Auftrag der WHO-Ministerkonferenz in den Ländern Schweiz, Frankreich und Österreich durchgeführt wurde, konnte ein kausaler Zusammenhang zwischen einer erhöhten Sterblichkeits- und Erkrankungsrate der Gesamtbevölkerung und der zunehmenden verkehrsbedingten Luftverschmutzung nachgewiesen werden. Die diesbezügliche Hochrechnung (Studie des Herrn Künzli / Schweiz im Auftrag der Südtiroler Landesregierung) errechnet für Südtirol ca. 250 Tote im Jahr aufgrund der Luftverschmutzung. Die Toten aber sind nur die Spitze des Eisberges. Tausende Fälle von chronischen Bronchitiden, Asthmaanfällen, Allergien speziell bei kleinen Kindern, älteren oder empfindlichen Menschen und Todesfälle infolge bösartiger Tumorerkrankungen gehen zulasten der chronischen Luftverschmutzung.

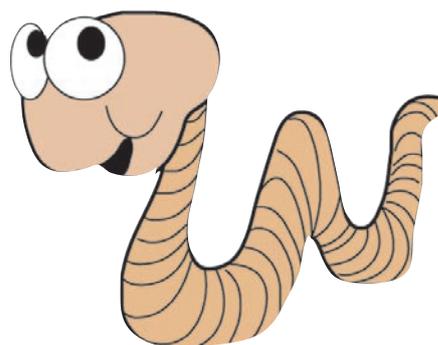


Hallo, meine jungen Freundinnen und Freunde!

Endlich ist sie da, die Sommer-Ferienzeit. Wie wär`s also mit einem spannenden Ausflug in den Vinschgau. Da gibt es seit Kurzem eine tolle Neuigkeit zu erleben, einen ganz modernen Zug, der durchs ganze Vinschger Tal dahinfährt.

Wenn ihr schon vorher wissen wollt, was euch da alles erwartet, solltet ihr LEO aus dem Vinschger-Bahn-Büchl „Hurra, der Zug ist wieder da!“ kennen lernen. Ihn könnt ihr in die Hand nehmen, mit ihm den Vinschger Zug besteigen, bequem im weichen Sessel Platz nehmen, den Fahrplan studieren, die Landschaft mit ihren vielen Schlössern vom großen Zugfenster aus betrachten und gemütlich Jause machen.

Einen tollen Ausflug und abwechslungsreiche schöne Sommerferien wünscht euch allen Rocco



Leo und die neue Vinschger Bahn

Herausgeber:
**Umweltschutzgruppe
Vinschgau**

Idee und Text:
Waltraud Plagg

Grafisches Grundkonzept:
Nadia Gunsch

**2005 Verlag Tappeiner Ag
Lana**





Ausschussmitglied Elisabeth Ladinsner und Vorsitzender Roman Zanon

Am 30. Mai standen auch Südtiroler auf der Autobahn in Vomp, um von der Politik das Recht auf Gesundheit einzufordern.

Für den Dachverbandsvorsitzenden Roman Zanon ist klar, dass zumindest eine Million sinnloser LKW-Transporte jährlich von der Autobahn verschwinden müssen. Es sei aber genauso wichtig, sein eigenes Verkehrs- und Konsumverhalten zu ändern und weniger zu fahren bzw. weniger Produkte zu kaufen, die Verkehr verursachen.



Fritz Gurgiser, Walter Harpf, Roman Zanon

FOTOS: PROKOPP

Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol



Gegründet 1982.

Die Mitgliedsvereine sind:

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

Impressum:

Das „Naturschutzblatt“ erscheint viermal jährlich.

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)