



zum Einheften

UMWELT & RECHT

in Südtirol - Nr. 9

Berge erleben



Dachverband
für Natur- und
Umweltschutz
in Südtirol



- **SIEDLUNGSÖKOLOGIE** S. 3
- Ökologisch unterwegs in Dorf und Stadt
- **SCHLÄGERUNG VON BÄUMEN** S. 8
- **ALPINES GRÜN** S. 11
- Eingriffsregelung
- **LANDSCHAFTS- und KULTURELEMENTE** S. 14
- Fließgewässer

Editorial

Zum Jahreswechsel erscheint die neunte Ausgabe der Broschüre *Umwelt & Recht in Südtirol*, die in der bewährten Form mit unterschiedlichen Fachartikeln zu Themen des Umweltschutzes Stellung nimmt.

Dazu hat sich im Redaktionsteam ein Wechsel ergeben: Anstelle von Christian Kaufmann, der die letzten vier Ausgaben als Vertreter des AVS redaktionell begleitet hat, übernimmt nun Judith Egger als seine Nachfolgerin im AVS-Referat Natur und Umwelt diese Aufgabe.

Wir wünschen Christian an dieser Stelle alles Gute für die Zukunft und danken ihm herzlich für seinen Einsatz in den vergangenen Jahren.



Judith Egger,
Meran
Jahrgang 1981,
seit Oktober 2009
Sachbearbeiterin im
Referat Natur und Umwelt
des Alpenvereins Südtirol

Zu dieser Ausgabe

Mobilität ist „alles“ in der heutigen, schnelllebigen Welt! Im Artikel zum Thema **Ökologisch unterwegs in Dorf und Stadt**, Teil der Serie **Siedlungsökologie**, steht das Fahrrad als günstiges, ökologisches und vor

allem ideales Verkehrsmittel für mittlere Distanzen im Mittelpunkt. Um sicherer im Verkehr unterwegs zu sein, bedarf es eigener Radwege. Im Beitrag werden die verschiedenen Wegetypen, deren Planung, rechtliche Aspekte, aber auch Grenzen ihrer Umsetzbarkeit sehr detailliert dargelegt.

Der Artikel über die Regelung zur **Schlägerung von Bäumen** zeigt die rechtlichen Aspekte zur Ermächtigung auf Gemeinde- wie auch auf Landesebene und die verschiedenen Zuständigkeiten auf, geht aber auch auf das Thema Haftung in Schadensfällen ein.

Der Beitrag zur **Eingriffsregelung im alpinen Grünland** behandelt die Bautätigkeit im alpinen Bereich sowie Maßnahmen zur Bodenverbesserung und Erschließungen.

Abgerundet wird die neue Ausgabe von *Umwelt & Recht in Südtirol* mit dem Beitrag aus der Serie **Landschafts- und Kulturelemente**, wo es diesmal um den **Lebensraum Fließgewässer**, seine Bedeutung und vor allem seine vielerorts fortschreitende Zerstörung geht.

Die bereits erschienenen acht *Umwelt & Recht-Exemplare* können im Internet unter www.umwelt.bz.it/recht oder unter www.alpenverein.it/de/natur-umwelt/downloads-82.html eingesehen bzw. heruntergeladen werden.

Wir hoffen, Sie haben beim Lesen dieser Broschüre eine aufschlussreiche Zeit und wünschen Ihnen, dass Sie die gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen Ihrer verantwortungsvollen Tätigkeit zum Wohle von Natur und Umwelt umsetzen können.

Die Redaktion

Die Autoren



Maria Theresia Pernter
Truden
Jahrgang 1958
Architektin mit Arbeitsschwerpunkt Mobilitätsplanung, Vertreterin der Umweltverbände in der II. Landschaftsschutzkommission



Johanna Ebner
Montan
Jahrgang 1967
Juristin im Verwaltungsamt für Landschaftsschutz, stellvertretende Vorsitzende des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz



Verena Pircher
Bozen/Eppan
Jahrgang 1977
Juristin, seit 2003 im Verwaltungsamt für Landschaftsschutz



Albert Willeit
Gais
Jahrgang 1952
Projektant, Sachverständiger für Landschaftsschutz, Heimatpfleger

SIEDLUNGSÖKOLOGIE

Teil 4: Ökologisch unterwegs in Dorf und Stadt Fahrradwege

Das Fahrrad ist während des Autobooms in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts als Verkehrsmittel vernachlässigt worden, und war – wenn überhaupt – nur mehr für sportliche Tätigkeit bzw. als Fortbewegungsmittel für eine Minderheit von Interesse. In den letzten Jahren stieg die Bedeutung der Radmobilität wieder kontinuierlich an. Hauptgründe für diese Kehrtwende sind das nicht mehr vertretbare und koordinierbare Verkehrschaos, dessen Umweltauswirkungen und die daraus folgende Minderung der Lebensqualität in den Metropolen Europas.

Das Fahrrad als ökonomisches und ökologisches Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit

Das Fahrrad ist ein schnelles, flexibles, gesundes, günstiges und ökologisches Verkehrsmittel. Es ist das ideale Verkehrsmittel für mittlere Distanzen, d.h. auf Strecken von 1 bis 5 km. In den Städten und Dörfern garantiert das Fahrrad die direkte Erreichbarkeit von Tür zu Tür zwischen Wohnort und Strukturen wie Arbeitsplatz, Schule, Geschäfte, Dienste, Sportzonen usw., ohne dass die urbanen Strukturen dafür stark verändert werden müssen. Das Fahrrad lässt sich sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr kombinieren und ist außerdem auch für die Freizeitmobilität von Bedeutung.

Das Fahrrad als Teil einer neuen Lebensqualität in den europäischen Städten

Die Europäische Union unterstützt seit rund 20 Jahren Pilotprojekte und die Weitervermittlung von guten Beispielen innerhalb des europäischen Raumes. Auf Basis dieser Vorarbeiten, der strategischen Entscheidungen von Regionen und Kommunen und mit Hilfe der Lobbyarbeit von Interessensgruppen hat die Radmobilität eine rasante Entwicklung zu einer modernen und akzeptierten Verkehrsart in Städten und Regionen Europas hinter sich.

Der Stand der Dinge in Südtirol

Im Jahr 1989 beschloss der Landtag der Autonomen Provinz Bozen die Förderung des Radfahrens zur Aufgabe der Landesverwaltung zu machen und Planung und Bau der übergemeindlichen Radwege, die von Bürgergruppen und Vereinen, allen voran vom VKE – Verein für Kinderspielplätze und Erholung, seit Jahren gefordert worden waren, voranzutreiben. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie für ein landesweites Radwegenetz Anfang der 90iger Jahre begann die Realisierung der wichtigsten Achsen, die jetzt, rund 15 Jahre später fast abgeschlossen ist. Zu den Radwegen kam die landesweite Planung von Radraststätten und die Realisierung von Radverleihstellen für die Kombina-

tion Bahn + Fahrrad zuerst auf der Strecke Innichen – Lienz und später im Vinschgau und im Pustertal. Die gesetzten Maßnahmen sind vor allem für die Freizeitmobilität von Interesse und berühren die alltäglichen Wege nur am Rande.

Die Stadt Bozen ging indessen eigene Wege und begann schon in den 80iger Jahren an einem eigenen städtischen Radwegenetz zu bauen. In den letzten 10 Jahren entwickelte sich Bozen aufgrund des Erfolges der gezielten Förderung von Radmobilität zu einer beispielgebenden Stadt auf europäischer Ebene. Durch Pilotprojekte wurden die Aspekte Information, Orientierung, Marketing, Radverleih, Fahrrad - Arbeit, Fahrrad – Schule vertieft. Gleichzeitig wurde und wird der Erfolg durch statistische Untersuchungen gemessen, indem regelmäßig die Veränderungen des Modal Split erhoben werden.

Andere Städte und Ortschaften Südtirols begannen sich mit der Radmobilität erst in den 90iger Jahren zu beschäftigen, als die Bedeutung des Fahrrades für die Zurücklegung der alltäglichen Wege in den Vordergrund trat und als die Anbindung der Ortschaften an das landesweite Radwegenetz zur Diskussion stand.

Planung und Realisierung

Welche Richtlinien sind vorhanden?

Für die Planung von Radwegen sind in Südtirol einerseits die staatlichen Gesetze und Richtlinien zum Radwegebau, andererseits die Verordnungen und Richtlinien der Autonomen Provinz Bozen über Radwegebau, Beschilderung, Raststätten ausschlaggebend.

Das Dekret „Leggi sulle piste ciclabili“, Ministero dei Lavori Pubblici, Decreto 30 novembre 1999, n. 557 enthält die wichtigsten Grundsätze für die Planung von Radwegen. So sind unter anderem die Typologien definiert, die Notwendigkeit der Einrichtung von Raststätten pro 5 km Radweg festgelegt. Der zentrale Teil des Dekrets betrifft die Planungsstandards für den Radwegebau. Die Mindestbreiten werden mit 1,5 m für einen einspurigen Radweg und 2,5 m Breite für einen zweispurigen Radweg definiert, wobei in Ausnahmefällen bzw. auf kurzen Strecken die Einengung auf 1 m pro Spur erlaubt ist. Das Dekret enthält auch Hinweise auf die notwendige Horizontal- und Vertikalmarkierung lt. Straßenkodex.

Die Radwege- und Radroutenordnung, genehmigt mit Beschluss der Landesregierung der Autonomen Provinz Bozen Nr. 2913 vom 3.9.2007 fasst alle radrelevanten Themen zusammen, zu denen es vorher auf Provinzebene verschiedene Konzepte und Richt-

linien gab: Radwegebau, Beschilderung und Bau von Radraststätten. Durch die Radwege- und Radroutenordnung werden Errichtung, Betrieb, Instandhaltung und Nutzung der übergemeindlichen Radwege und Radrouten sowie die Realisierung von Serviceeinrichtungen längs der Radwege geregelt.

Das im Amtsblatt der Autonomen Region Trentino-Südtirol im Jahr 2001 veröffentlichte „Radwegenetz Südtirol – Konzept für die Beschilderung von Radwegen“ sieht für die Information und Orientierung auf den Radwegen verschiedene Schilder vor und definiert Größe, Grafik, Inhalte. Die Beschilderung ist in mehrere Kategorien, wie Haupt- und Zwischenwegweiser, Hinweisschilder und Beschilderung an Informationspunkten, unterteilt.

Die Verkehrsbeschilderung auf den Radwegen und Straßen mit Radrouten und die Informationsbeschilderung außerhalb der Radwege ist lt. Straßenkodex zu realisieren.

Im Jahr 2003/2004 wurde von der Abteilung Raumordnung der Autonomen Provinz Bozen der Radraststättenplan erarbeitet, wobei angenommen wurde, dass entlang der Radwege pro 5 km eine Raststätte vorgesehen werden muss. Es wurden Standardtypologien von Raststätten nach unterschiedlichem Ausstattungsstandard definiert.

Die vorgesehenen Typologien, die im Jahr 2007 von der Radwege- und Radroutenordnung übernommen wurden, sind:

- Typ 1 – Rastplatz (Bänke, Tische, Infotafeln, evtl. Regenschutz, nicht bewirtschaftet)
- Typ 2 – Radimbiss (Bänke, Tische, Trinkwasser, Überdachung, WC, Grillstelle, Spielplatz, Kiosk)
- Typ 3 – Radstation (Bänke, Tische, Überdachung, WC, Grillstelle, Spielplatz, Restauration mit Sitzplätzen, evtl. Dienstwohnung)

Wie läuft eine Radwegplanung ab?

Die Planung eines Radweges beginnt oft auf Druck von interessierten potenziellen Nutzern und Vereinen mit einer Machbarkeitsstudie im Auftrag der zuständigen öffentlichen Körperschaft. Nach dieser Phase folgen Diskussionen über mögliche Varianten, Gespräche mit den Besitzern und Mitnutzern der vorgesehenen Achsen. Erst nachdem die Achse im Bauleitplan der Gemeinde eingetragen worden ist, kann mit der eigentlichen Planung begonnen werden. Zwischen Planung und Realisierung des Radweges können Jahre vergehen, so dass sich inzwischen die Rahmenbedingungen verändern können und die Planung in der Folge völlig überarbeitet werden muss.

Die Realisierung der Radwege ist von allen Maßnahmen zur Unterstützung der Radmobilität die langwierigste und komplexeste. Für die Überbrückung der Zeit bietet es sich an schneller umsetzbare, kleineren Maßnahmen umzusetzen, welche positive Auswirkungen für die Sicherheit und den Komfort der Radfahrer er-

warten lassen. Diese Maßnahmen sollten koordiniert auf Basis von mittel- bis langfristigen Zielen erfolgen. Bozen und Meran als größte Städte Südtirols verfügen über einen strategischen Radmobilitätsplan, in dem neben den kurz- bis langfristigen Maßnahmen zur Errichtung des Radwegenetzes auch Maßnahmen zu Abstellplätzen, Radverleih, Information, Sensibilisierung enthalten sind.

Was muss bei Planung und Realisierung von zukünftigen Radwegen berücksichtigt werden?

Die größten Schwächen der bestehenden Radinfrastruktur im städtischen und ländlichen Raum sind:

- A) Unzählige Varianten und Kompromisse während der oft mehrjährigen Planung führen zu Routen mit Umwegen, die von den Radfahrern nur widerwillig akzeptiert werden.
- B) Zuerst werden Radwege dort realisiert, wo genügend Raum vorhanden ist bzw. wo am wenigsten Schwierigkeiten zu erwarten; dies ist nicht immer dort, wo ein Radweg aufgrund der Nachfrage notwendig ist, z.B. zwischen Wohnquartieren und Zentrum.
- C) Radwege sind meist nicht alleine für Radfahrer reserviert, sondern sie sind Radrouten, die auf Straßen mit Mischverkehr und mit teilweise hohem Gefahrenpotential verlaufen.
- D) Neue Radwege werden nach Regeln des Straßenbaus mit entsprechenden Kunstbauten und Stützmauern gebaut; die sensible Einbindung dieser für einen umweltfreundlichen Verkehr reservierten Struktur in die Landschaft bzw. in das urbane Umfeld wird oft als zweit-rangig behandelt.
- E) Größere Gefahrenpunkte bleiben in einigen Fällen von der Planung ausgenommen oder werden erst in einer zweiten Phase realisiert, z.B. Querungen Radweg – Hauptstraße.
- F) Einzelne Radwegachsen und Teile von Netzen ohne erkennbare Übergänge schaffen Unsicherheit und Orientierungslosigkeit bei Nicht-Ortskundigen.



Mischverkehr auf dem landesweiten Radwegenetz



Der Radweg in Straßenbautypologie

Ausgehend von diesen Schwachpunkten und von positiven Beispielen auf nationaler und internationaler Ebene kann abgeleitet werden, welche Erfolgsindikatoren in der Planung neben der Berücksichtigung der reinen baulich-technischen Richtlinien von Bedeutung sind.

Die wichtigsten Grundprinzipien für die Akzeptanz der Radstrukturen durch die Nutzer sind: möglichst kurze Wege, Sicherheit, Komfort:

- **Zeitersparnis:** ausschlaggebendes Kriterium für das Radfahren auf den alltäglichen Wegen; d.h. durch möglichst direkte Wege, möglichst wenige Umwege und wenige Hindernisse kann eine Konkurrenzfähigkeit zum Auto auf Strecken von 1 - 5 km aufgebaut werden;
- **Sicherheit:** Berücksichtigung der Bedürfnisse aller radfahrenden Gruppen, auch von Kindern und älteren Menschen; genügend Raum, Pufferzonen, sichere Radfahrbahnen sowie eine gute Übersichtlichkeit und Querungshilfen an den gefährlichen Straßenübergängen, wo geparkte Autos, Bepflanzung, Mülleimer Sichthindernisse bilden können;

- **Orientierung:** zusammenhängendes oder als zusammenhängend erkennbares Netz von Radwegen und Radrouten mit einer lesbaren einfachen Struktur;
- **Attraktivität:** Die Schönheit und das Wohlbehagen sind oft vergessene, aber wichtige Aspekte für die Radmobilität; der Reiz und die Belebtheit der durchfahrenen Zone sowie Breite, Ausstattung, Zustand, Sauberkeit und Beleuchtung des Radweges haben einen großen Einfluss auf die Akzeptanz durch die Nutzer.

Welche Typologien gibt es?

Getrennter zweispuriger Radweg

Das ist ein von der Straße getrennter Radweg in zwei Richtungen. In Italien wird diese Art von Radweg bevorzugt eingesetzt, sowohl im außerstädtischen als auch im städtischen Bereich.

Einsatzmöglichkeiten: im städtischen Raum im Falle von wenigen Kreuzungen und Einfahrten entlang der Trasse und bei guten Sichtverhältnissen; Voraussetzung ist das Vorhandensein von genügend Raum für einen Sicherheitsstreifen zwischen Straße und Radweg. In Parks und im ländlichen Raum als reiner Radweg, der unabhängig von den Straßenachsen verläuft.

Worauf zu achten ist: erhöhtes Unfallrisiko auf den Kreuzungsbereichen/erschwerte Erreichbarkeit der gegenüberliegenden Straßenseite/aus Sicherheitsgründen auf keinen Fall ohne Trennung direkt entlang der Straße.

Radfahrstreifen

Die Streifen sind beidseits entlang der Straße angelegt und grenzen direkt an diese. Radfahrstreifen werden in den nördlichen europäischen Ländern vor allem im städtischen Raum eingesetzt.



Zweispuriger Radweg

Einsatzmöglichkeiten: in Ortschaften bei genügender Breite des Straßenraumes und entlang von Achsen mit relativ vielen Kreuzungen und Ein- und Ausfahrten.

Worauf zu achten ist: für mehr Sicherheit, Fahrspur pro Richtung möglichst breiter als die vorgeschriebenen 1,5 m/diese ermöglichen das Überholen für die Radfahrer.



Radfahrstreifen

Sonderfall: Radfahrstreifen gegen die Einbahn

In Einbahnrichtung fährt der Radfahrer mit dem motorisierten Verkehr im Mischverkehr, in der Gegenrichtung fährt er auf einem reservierten Radstreifen. Die Maßnahme garantiert dem Radverkehr im Gegensatz zum Autoverkehr eine flächige und direkte Erschließung auch zentraler Siedlungsbereiche.

Einsatzmöglichkeiten: auf allen Straßenabschnitten mit Einbahnregelung, sofern eine ausreichende Fahrbahnbreite und gute Sichtverhältnisse vorliegen.

Worauf zu achten ist: erhöhte Gefahr, dass Autofahrer beim Ein- und Ausbiegen/Ein- und Ausparken den Radfahrer übersehen/mehr Sicherheit durch die bauliche oder optische Abtrennung des Radstreifens gegen die Einbahn speziell im Bereich von Kreuzungen/ebenso durch Geschwindigkeitsreduktion für die Autos, z.B. Tempo 30.



Radfahrstreifen gegen die Einbahn

Mehrzweckstreifen

Es handelt sich um optisch markierte Streifen entlang des Fahrbahnrandes, die von den Radfahrern befahren werden können, jedoch von Großfahrzeugen mitbenutzt werden können. Mehrzweckstreifen werden meist optisch durch einen unterschiedlichen Boden-

belag oder durch farbige Gestaltung hervorgehoben. Die Lösung wird z.B. in Österreich eingesetzt, wenn der Straßenraum nicht genügend breit für reguläre Radfahrstreifen ist. Im Straßenkodex und den Rad-Richtlinien Italiens sind Mehrzweckstreifen nicht vorgesehen.

Einsatzmöglichkeiten: Mehrzweckstreifen sind als „Notlösung“ anzusehen, die nur dann eingesetzt werden sollten, wenn die Breite des Straßenraumes zu schmal für die Anlage von Radstreifen oder für einen getrennt geführten Radweg ist. Voraussetzung ist eine niedrige Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und ein nicht zu hoher Verkehrsfluss auf der Straße.

Worauf zu achten ist: Radstreifen kann von Lastwagen oder Bussen mit benutzt werden/das Überholen zwischen Radfahrern nur schwer möglich.



Rot unterlegte Mehrzweckstreifen

Radfahren im Mischverkehr

Der Radfahrer fährt gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Straße oder mit den Fußgängern in den verkehrsberuhigten Zonen. Alle Fahrmöglichkeiten sind umwegfrei möglich.

Einsatzmöglichkeiten: wenn kein reservierter Radweg möglich oder erforderlich ist, z.B. bei Straßen mit mittlerer bis geringer Verkehrsdichte, in verkehrsberuhigten Zonen, in Fußgängerzonen.

Worauf zu achten ist: Unausweichliche Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern vor allem zum Aspekt Sicherheit, nur durch Kontrollen und Information lösbar/besonders wichtig ist die Erkennbarkeit des Routenverlaufes durch Orientierungsbeschilderung.

Durch welche weiterführenden Maßnahmen kann das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad, besonders in den Zentren, erleichtert werden?

Die Radmobilität birgt noch immer enorme Potenziale sowohl in den Agglomerationszentren als auch im ländlichen Raum. Diese Potenziale gilt es weiter zu aktivieren und zu pflegen. Dabei hilft die Tatsache, dass die Bürger im Allgemeinen für eine größere Nutzung des Fahrrades und für eine öffentliche Unterstützung der Radmobilität sind, was durch Studien eindeutig belegt ist.

Wie schon angemerkt wurde, genügt eine rein tech-

nische Herangehensweise und die Konzentration auf die Realisierung von Radwegen nicht, um eine deutliche Steigerung des Radverkehrs zu erzielen. Wichtige Elemente für die weitere wirksame Förderung der Radmobilität sind geordnete und sichere Radabstellmöglichkeiten, sichtbare und attraktive Verleihdienste, gezielte und regelmäßige Informations- und Marketingmaßnahmen.



Mischverkehrsbereich an der Grenze zu einer Fußgängerzone

Radabstellanlagen

Attraktive und sichere Abstellmöglichkeiten fördern den Fahrradbesitz und die Fahrradnutzung. Der Fahrradparkplatz soll die Möglichkeit bieten, das Fahrrad so nahe als möglich am Ziel, vor Diebstahl sicher, und möglichst mit Wetterschutz abzustellen. Größere Radabstellanlagen sind speziell an den intermodalen Schnittstellen notwendig, z.B. an Bahnhöfen und Aufgangparkplätzen. In den Zentren ist es sinnvoll die Kapazität auf viele, kleinere Standorte entsprechend der Nachfrage aufzuteilen. Damit kann verhindert werden, dass die Fahrräder ungeordnet an Orten abgestellt werden, wo sie Hindernisse bilden und das Ortsbild stören.

Fahrradverleih

Radverleihe bieten sich für größere Ortschaften und für die Kombination mit dem schienengebundenen öffentlichen Verkehr an. Die Standorte müssen gut sichtbar und gut erreichbar sein. Das Verleihsystem sollte durch einen möglichst einfachen und unkomplizierten Zugang und Ablauf einladend auf die potenziellen Kunden wirken.

Stationen und Verleihräder sind nicht nur Teile eines Service, sondern sind als stabile und mobile Marketinginstrumente potentielle Werbeelemente zur Förderung der Radmobilität.

Information, Kommunikation und Marketing

Die wichtigste statische Information im System „Radmobilität“ ist die Orientierungs- und Informationsbeschilderung entlang der Radrouten. Während für das landesweite Radwegenetz die Richtlinien der Autonomen Provinz angewendet werden, hat die Stadt Bozen auf eine eigene Entwicklung für die Orientierungsbeschilderung gesetzt und ist damit zu einem Vorzeigebispiel geworden.



Fahrradverleih Hauptbahnhof Meran

Um das Radfahren attraktiv genug zu präsentieren und auch Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen sind kontinuierliche Information und Präsenz im öffentlichen Raum und in den Medien unerlässlich. Angesprochen werden sollten alle potenziellen Nutzergruppen (Bürger, Touristen, Schüler) über Broschüren, Karten, Internetauftritte, Medien, Events.

Abschließende Bemerkungen

Das Thema Radmobilität ist komplex und erfordert eine koordinierte Herangehensweise und eine strategische, langfristige Planung. Die urbanistischen und technischen Aspekte sind nur Teile des Ganzen. Wenn durch den Erfolg von kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen mehr Radfahrer auf den Straßen und Wegen unserer Dörfer und Städte präsent sind, wird eine Entwicklung mit Schneeballeffekt in Gang gesetzt. Durch eine größere Nachfrage steigt die Forderung nach einem größeren Angebot, d.h. neue Maßnahmen für die Radmobilität werden notwendig, der Ausbau des Netzes, mehr Sicherheit, mehr Service. Dadurch wird wiederum die Voraussetzung geschaffen, dass mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen.

Maria Theresia Pernter



Informationstafeln und Beschilderung der Stadt Bozen

DIE SCHLÄGERUNG VON BÄUMEN

1. Ermächtigungen

Die Zuständigkeiten für die Erteilung der Ermächtigung für die Schlägerung von Bäumen sind im Artikel 11 des Landesgesetzes vom 25. Juli 1970, Nr. 16 (Landschaftsschutzgesetz) klar abgegrenzt: Gemäß genanntem Artikel ist innerhalb des verbauten Ortskerns der Bürgermeister zuständig, während gemäß Artikel 14 des Forstgesetzes – Landesgesetz vom 21. Oktober 1996, Nr. 21 – die Schlägerung von Gehölzen außerhalb des verbauten Ortskerns von der zuständigen Forstbehörde ermächtigt werden muss. Art. 11 bezieht sich ausdrücklich auf den gemäß Art. 12 des Enteignungsgesetzes – Landesgesetz vom 15. April 1991, Nr. 10 – abgegrenzten Ortskern.

Für die als **Naturdenkmal** ausgewiesenen sowie für die innerhalb der im Landschaftsplan ausgewiesenen „**Gärten- und Parkanlagen**“ stehenden Gehölze sieht das Landschaftsschutzgesetz Art. 12 Absatz 1 Buchstabe a) ausdrücklich die Notwendigkeit der Ermächtigung durch den **Direktor der Abteilung Natur und Landschaft** vor.



Naturdenkmal Lana

1.1 Ermächtigung durch den Bürgermeister

Gemäß Art. 5 der Durchführungsverordnung zum Landschaftsschutzgesetz – Dekret des Landeshauptmannes vom 22. Oktober 2007, Nr. 56 - ist für die Schlägerung von Bäumen innerhalb des verbauten Ortskerns eine Landschaftsschutzermächtigung durch den Bürgermeister in folgenden Fällen erforderlich:

- für Bäume, die ein bestimmtes Ausmaß – Stammdurchmesser auf 1,30 m vom Boden von mehr als 50 cm oder Höhe von mehr als 20 m – erreicht haben, mit Ausnahme der Kern- und Steinobstbäume; es handelt sich hier um den so genannten Brusthöhendurchmesser (BHD), der das Normmaß für die Dicke eines Baumes ist;
- für Bäume, die auf Grund von Sonderregelungen auf Gemeindeebene (Baumschutzsatzungen) unter Schutz stehen.

Der Art. 11 des LG 16/1970 und die Durchführungsverordnung ersetzen alle bisherigen Sonderregelungen in den Landschaftsplänen über die Schlägerung von Gehölzen. So ist z.B. in den Landschaftsplänen der Gemeinden Lana, Eppan, Kaltern, Schenna und Meran derzeit noch die Ermächtigungspflicht für alle Bäume im Gemeindegebiet mit einem Stammdurchmesser von mehr als 30 cm vorgesehen. Diese Normen sind nicht mehr anwendbar. Aufrecht bleiben hingegen die besonderen Schutzbestimmungen für im Landschaftsplan ausgewiesene Schutzzonen, wie z.B. Kastanienhaine oder Streuobstwiesen. Die Gemeinden haben weiters die Möglichkeit, strengere Schutzbestimmungen für Baumschlägerungen in ihre Bauordnungen aufzunehmen bzw. eigene Baumschutzsatzungen zu verabschieden (siehe dazu Gemeinde Meran im *Umwelt & Recht* Nr. 6).

Für die Baumschlägerungen ist das von Art. 8 des LG. Nr. 16/1970 vorgesehene Genehmigungsverfahren einzuhalten, **einschließlich der Einholung des Gutachtens der Gemeindebaukommission**.

Auf der Grundlage der derzeit geltenden Bestimmungen sind Beschwerden gegen Ablehnungsbescheide oder Ermächtigungen mit Bedingungen an das Kollegium für Landschaftsschutz zu richten. Dies ergibt sich aus Art. 9 des Landschaftsschutzgesetzes unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Ablehnungsbescheide bzw. die Ermächtigungen mit Bedingungen des Bürgermeisters als im Sinne von Art. 8 des Landschaftsschutzgesetzes erteilt anzusehen sind.

1.2 Forstliche „Auszeige“

Für die Schlägerung von Gehölzen außerhalb des verbauten Ortskerns liegt die Zuständigkeit bei der örtlichen Forstbehörde, welche besondere Vorschriften für die Durchführung der Schlägerung erlassen

kann. Gemäß Art. 14 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 21. Oktober 1996, Nr. 21 „Forstgesetz“ finden die von Art. 14 Absatz 1 vorgesehenen Bestimmungen über die Holzschlägerung für alle Gehölze – **unabhängig von ihrem Wuchsort** – Anwendung, sofern diese **außerhalb des verbauten Ortskerns** stehen.

Im Unterschied zur früheren Regelung besteht die Zuständigkeit der Forstbehörde nun neben den Gehölzen im „freien Gelände“ (damit sind das Waldgebiet, das Landwirtschaftsgebiet und das alpine Grünland gemeint) **auch für Alleebäume und Bäume an der Hofstelle**. Ausgeschlossen ist eine Ermächtigungspflicht natürlich weiterhin für Obstbäume, die Teil einer intensiven Obstanlage sind, für Bäume in Baumschulen oder in privaten Pflanzgärten.

Zuständig ist die Forstbehörde auch für Baumschlägerungen im Rahmen der forstlichen Nutzung von **Biotopflächen**. Die Schlägerungen werden weiterhin im Sinne der Bestimmungen des Forstgesetzes ermächtigt, wobei die Zielsetzungen des Schutzgebietes besonders zu berücksichtigen sind.



Naturdenkmal Lana nach dem Baumschnitt

2. Ausnahmen von der Ermächtigungspflicht

Sowohl im Sinne des Landschaftsschutzgesetzes als auch des Forstgesetzes sind Schlägerungen von Gehölzen nur dann nicht ermächtigungspflichtig, wenn es sich um **dringende und unaufschiebbare Maßnahmen im öffentlichen Interesse** handelt. Art. 12 Absatz 2 des LG 16/1970 lautet:

„Bei Soforthilfemaßnahmen in Katastrophenfällen und bei dringenden Maßnahmen zu deren Verhütung ist keine Landschaftsschutzermächtigung für die Durchführung der entsprechenden Arbeiten erforderlich.“ Art. 14 Absatz 3 des LG 21/1996 sieht Folgendes vor: *„Außer für die Durchführung von dringenden und unaufschiebbaren Maßnahmen im öffentlichen Interesse kann die Schlägerung der zur Nutzung bestimmten Bäume gemäß den Absätzen 1 und 2 erst nach vorheriger Auszeige durch die Forstbehörde erfolgen, welche besondere Vorschriften für die Durchführung der Schlägerung erlassen kann.“*

In Bezug auf **Eisenbahnlinien**, sieht Art. 52 des D.P.R. vom 11. Juli 1980, Nr. 753 grundsätzlich einen Sicherheitsabstand von sechs Metern – gemessen von der am nächsten gelegenen Schiene – für die Neupflanzung von Gehölzen vor. Wenn es sich um Bäume handelt, die voraussichtlich eine Höhe von mehr als vier Metern erreichen, muss der Mindestabstand das Ausmaß der voraussichtlichen maximalen Höhe, erhöht um zwei Meter, betragen. Eine Anpassung an den vorgeschriebenen Mindestabstand kann auch für bereits vor Inkrafttreten des D.P.R. Nr. 753/1980

bestehende Bäume gefordert werden, wenn dies von der Eisenbahnverwaltung für die Sicherheit der Eisenbahnlinie als notwendig angesehen wird. Auch in diesen Fällen ist die forstliche Auszeige bzw. innerhalb des verbauten Ortskerns eine Landschaftsschutzermächtigung durch den Bürgermeister **erforderlich, sofern die Schlägerung nicht dringend und unaufschiebbar ist**. Dasselbe gilt im Bereich der Straßenverwaltung, wenn es darum geht, das für die Verkehrssicherheit notwendige Sichtfeld zu gewährleisten oder bei der Wildbachverbauung zum Zwecke der Gewährleistung eines ungehinderten Wasserabflusses.

Die Straßenverkehrsordnung schreibt die Einhaltung von **Mindestabständen für die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern** vor. Innerhalb der Ortschaft kommen die Bestimmungen von Art. 892 und 893 des Zivilgesetzbuches zur Anwendung, d.h. es ist grundsätzlich ein Mindestabstand zur Straßengrenze von 3 m für hochstämmige und 1,5 m für nicht hochstämmige Bäume sowie von 0,5 m für Hecken und Sträucher einzuhalten. Außerhalb der Ortschaft sieht die Durchführungsverordnung zur Straßenverkehrsordnung – Art. 26 des Lgs.D vom 16.12.1992, Nr. 495, vor: Der Mindestabstand muss der maximal erreichbaren Höhe jeder Pflanze entsprechen bzw. mindestens 6 m betragen. Für Hecken ist ein Mindestabstand von 1 m vorgesehen. 3 m muss der Mindestabstand für Pflanzungen und Hecken betragen, die eine Höhe von 1 m überschreiten. Art. 18 Absatz der Straßenverkehrsordnung – LgsD. vom 30.04.1992, Nr. 285, sieht Folgendes vor:

„Le recinzioni e le piantagioni dovranno essere realizzate in conformità ai piani urbanistici e di traffico e non dovranno comunque ostacolare o ridurre, a giudizio dell'ente proprietario della strada, il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.“

Im Bereich der Wildbachverbauung gilt lediglich für Obstbäume ein Bannstreifen von 4 m, wobei keine

Reduzierung möglich ist (Artikel 96 Buchstabe f) des königlichen Dekretes vom 25.07.1904, Nr. 523).

Sicherheitserfordernisse allein genügen nicht, um die zuständigen Verwaltungen von der forstlichen Auszei-ge bzw. der Landschaftsschutzmächtigung zu entbinden. In diesen Fällen könnte es zielführend sein, im Rahmen einer Dienststellenkonferenz der zustän-digen Verwaltungen über die notwendigen Holzschlä-gerungen zu entscheiden, beispielsweise durch die gemeinsame Erstellung eines Jahresprogramms.

3. Widerrechtliche Schlägerungen – Verwaltungsstrafen

Die Durchführungsverordnung zum Landschafts-schutzgesetz sieht für den Fall der nicht ermäch-tigten Schlägerung oder der groben Beschädigung von Gehölzen die Anordnung einer Ersatzpflanzung durch den Direktor der Abteilung Natur und Landschaft im Sinne von Art. 21 des Landesgesetzes Nr. 16/1970 vor. Der zur Ersatzpflanzung Verpflichtete muss dabei auch das Aufkommen und den Weiterbestand der Pflanzen gewährleisten.

Die Durchführungsverordnung schreibt zusätzlich zur Ersatzpflanzung auch die Festsetzung einer Geld-entschädigung auf der Grundlage des Wertes der gefälltten Gehölze vor. Letzterer ergibt sich aus der Berücksichtigung der Kriterien Standort, Gesundheits-zustand und Stammdurchmesser. Auf diese Weise

wird – im Unterschied zur ursprünglichen Regelung des D.L.H. Nr. 5/1975, welche lediglich den Holzwert der geschlägerten Bäume als Grundlage für die Be-rechnung berücksichtigte – auch dem botanischen, ökologischen und landschaftlichen Wert der Bäume Rechnung getragen.

Die Geldentschädigung wird entweder vom örtlich zuständigen Forstinspektorat oder, wenn Gemeinden über eigene Ämter oder Dienststellen zur Pflege und Instandhaltung öffentlicher Grünanlagen verfügen, vom jeweiligen Amtsleiter in einer Höhe von 70 Pro-zent des Gehölzwertes festgesetzt. Die Entschädigung wird mit 100 Prozent des Gehölzwertes bemessen, wenn eine Ersatzpflanzung aus objektiven Gründen nicht möglich ist.

4. Schäden durch Bäume

In der Verwaltungspraxis ergeben sich häufig Proble-me im Zusammenhang mit Beeinträchtigungen bzw. Schäden, die durch geschützte Bäume verursacht werden.

4.1 Nachbarschaftsrechte

Nachbarschaftsstreitigkeiten entstehen häufig auf Grund der Nichteinhaltung der vom Zivilgesetzbuch (in Folge ZGB) vorgesehenen Grenzabstände für Bäu-me und Sträucher sowie wegen des von Art. 896 ZGB vorgesehenen Rechts des Nachbarn auf den Rück-schnitt der überhängenden Äste und die Entfernung der auf dem benachbarten Grundstück befindlichen Wurzeln.

Letztere Eingriffe sind aus landschaftlicher Sicht dann problematisch, wenn Gehölze stark beschädigt wer-den, sodass ihr Weiterbestand verhindert oder zumin-dest gefährdet wird. Eine starke landschaftsästheti-sche Beeinträchtigung stellen außerdem Rückschnitte dar, die den Aufbau der Pflanze gravierend verändern und damit einer „Verstümmelung“ der Pflanze gleich-kommen.

Das Rechtsamt des Landes hat in einem Gutachten vom 26.11.2004 die Auffassung vertreten, dass die von Art. 896 ZGB eingeräumten Nachbarschaftsrech-te **nur dann ausgeübt werden dürfen, wenn die entsprechenden Eingriffe von der zuständigen Behörde vorher begutachtet und als im Einklang mit den landschaftlichen Schutzbestimmungen stehend erachtet werden.**

Diese Sichtweise findet ihre Bestätigung in einer Ent-scheidung des Verfassungsgerichtshofs vom 6. Juli 2004, Nr. 211, aus welcher im Zusammenhang mit der Frage der Verfassungsmäßigkeit von Art. 896 des ZGB Folgendes hervorgeht:

“(...) l'esecuzione dell'eventuale ordine del Giu-dice civile (emesso ex art. 896 cod. civ.) è condi-zionata dalla necessaria verifica di compatibilità con le esigenze di tutela ambientale da parte dell'autorità amministrativa“.

Derselbe Grundsatz gilt gemäß der genannten Ent-scheidung des Verfassungsgerichtshofs auch für die

Entfernung, sprich Schlägerung oder Rodung, von Bäumen und Sträuchern, wenn der vorgeschriebene Mindestabstand vom Nachbargrundstück nicht eingehalten wird.

Erachtet die zuständige Verwaltungsbehörde die durchzuführenden Arbeiten für landschaftlich nicht vertretbar, **ist eine Entschädigung für eventuellen Beeinträchtigungen des Nachbarn z.B. durch Beschattung, herunterfallendes Laub etc. jedenfalls ausgeschlossen.**

Dies ist auf die allgemeine und vom Verfassungsgerichtshof mehrfach bestätigte Rechtsauffassung zurückzuführen, wonach die landschaftliche Unterschutzstellung grundsätzlich nur feststellenden Charakter hat. Durch die getroffene Verwaltungsmaßnahme wird lediglich die Besonderheit des unter Schutz gestellten Objektes hervorgehoben, die an sich schon vor der getroffenen Maßnahme bestanden hat. In Folge steht den Eigentümern keine Entschädigung zu, wie sie beispielsweise im Falle einer Enteignung vorgeesehen ist.

4.2 Zivilrechtliche Haftung der Verwaltung

In bestimmten Fällen kann allerdings eine zivilrechtliche Haftung der öffentlichen Verwaltung vorliegen, wenn Schäden dadurch verursacht werden, dass die zuständige Behörde in unbegründeter oder fahrlässiger Weise die vom Eigentümer beantragte Durchführung von Eingriffen nicht ermächtigt hat.

Das Kassationsgericht hat im Jahre 1987 im Fall des im Privateigentum stehenden und landschaftlich geschützten „pino di Napoli“ geurteilt, dass die Verwaltung für die dem Eigentümer und Dritten zugefügten Schäden durch das Umstürzen des Baumes auf Grund der Missachtung allgemeiner Regeln der Sorgfalt und

Vorsicht haftet, wenn sie trotz der Vorhersehbarkeit des Schadensfalls die Durchführung der notwendigen Sicherungsmaßnahmen bzw. die Schlägerung des Baumes nicht ermächtigt hat. Dies, da der Eigentümer auf Grund der Einschränkung seiner Verfügungsgewalt durch die landschaftliche Unterschutzstellung ohne diese Genehmigung nicht vorgehen kann. Die Haftung der Verwaltung besteht auch dann, wenn der Eigentümer den Ablehnungsbescheid nicht angefochten hat bzw. wenn er nicht versucht hat, durch andere Handlungen den Schaden zu verhindern (Kassationsgericht, Zivilsenat, Urteil vom 4. Februar 1987, Nr. 1068).

Grundsätzlich schließen sich aber die landschaftliche Unterschutzstellung und die Verpflichtung, die sich aus dem Art. 2051 ZGB für den Eigentümer ergibt – nämlich geeignete Maßnahmen zu setzen, um zu verhindern, dass Dritte durch die Sache zu Schaden kommen – nicht aus. Tatsächlich behält der Eigentümer die Verfügungsgewalt über das unter Schutz gestellte Objekt, sodass allein der Umstand, dass in bestimmten Fällen die Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen von einer Genehmigung der zuständigen Behörde abhängig ist, nicht den Ausschluss der Haftung des Eigentümers für aufgetretene Schäden bewirkt, es sei denn, die zuständige Behörde hat – wie oben bereits erwähnt – in unbegründeter oder fahrlässiger Weise die Durchführung von solchen Erhaltungsmaßnahmen verweigert (Oberlandesgericht Bozen, Urteil vom 13. März 2006, Nr. 43).

Stehen die geschützten Bäume unter der Verfügungsgewalt der öffentlichen Verwaltung, so haftet letztere im Sinne von Art. 2051 des ZGB für eventuelle Schäden, sofern sie nicht stichhaltige Gründe für die Unmöglichkeit der Ausübung einer ständigen und effizienten Kontrolle zur Verhinderung von Schadensereignissen geltend zu machen vermag (Kassationsgericht, Zivilsenat, Urteil vom 21. Jänner 1987, Nr. 526).

Verena Pircher

DIE EINGRIFFSREGELUNG IM ALPINEN GRÜNLAND

Beim **alpinen Grünland** handelt es sich hauptsächlich um Weideflächen in den höheren Lagen, die innerhalb oder oberhalb der Waldgrenze liegen und abgetrennt von den Dauersiedlungen sind.

Ursprünglich wurden sie nur in den Sommermonaten bewirtschaftet. Sofern die Flächen eine lockere Bestockung mit Lärchen oder anderen Baumarten aufweisen, werden sie im Bauleitplan als „bestockte Wiesen und Weiden“ ausgewiesen.

Durch die extensive an die jeweiligen Gelände-, Boden- und Wasserverhältnisse angepasste Bewirtschaftung (Beweidung nach dem Futterangebot bzw. späte Mahd)

entwickelte sich eine abwechslungsreiche Landschaft mit Weideflächen, Bergwiesen, Gehölzen und Feuchtlebensräumen. Durch geringfügige Almverbesserungen konnte dieses kleinräumige Gefüge zu einem großen Teil erhalten bleiben.

Hier und da wurden jedoch in den letzten Jahrzehnten im Zuge von Almverbesserungsmaßnahmen Eingriffe durchgeführt, wobei auf die natürlichen Gegebenheiten kaum Rücksicht genommen wurde. Neben den Auswirkungen auf das Landschaftsbild ging damit auf den betroffenen Flächen auch die Artenvielfalt verloren.

Ein weiteres Problem stellt auch die Intensivierung

durch Düngung dar, die bisher in den Almbereichen nur sporadisch erfolgte und nun aufgrund des zu hohen Viehbesatzes an den Hofstellen mancherorts zu einem wirklichen Problem herangewachsen ist. Aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft verliert die traditionelle Almwirtschaft immer mehr an Bedeutung. An ihre Stelle tritt nunmehr vermehrt die Nutzung dieser Bereiche insbesondere für den alpinen Sommer- und

Wintertourismus. Damit einher geht die Tendenz zur Errichtung von touristischen Infrastrukturen (insbesondere Skipisten, Aufstiegsanlagen, Rodelbahnen, Beherbergungs- und gastgewerblichen Betrieben) und die Umnutzung bestehender almwirtschaftlicher Bausubstanz für den Tourismus oder für die Sommerfrische (Problematik der widerrechtlichen Zweckumwidmung von Gebäuden).



Almlandschaft

Die Errichtung von Gebäuden

Diese wird in erster Linie vom Landesraumordnungsgesetz (Landesgesetz vom 11. August 1997, Nr. 13), von den diesbezüglichen Durchführungsverordnungen und Richtlinienbeschlüssen, von anderen Fachgesetzen wie z.B. dem Schutzhüttengesetz (Landesgesetz vom 7. Juni 1982, Nr. 22), von den Bestimmungen des Bauleitplanes und Landschaftsplanes geregelt. Grundsätzlich gilt, dass die nachstehend angeführten Baumöglichkeiten nur dann bestehen, falls sie mit dem geltenden Landschaftsplan oder Naturparkdekret im Einklang stehen.

Artikel 107 Absatz 21 des **Landesraumordnungsgesetzes** sieht vor, dass im alpinen Grünland die **Errichtung von solchen (neuen) Gebäuden** zulässig ist, die für eine rationelle Bewirtschaftung unerlässlich sind. Die jeweiligen **Durchführungsbestimmungen zum Bauleitplan** legen **vollständig** fest, was im alpinen Grünland gebaut oder erweitert werden darf und welche Voraussetzungen für die Bautätigkeit zwingend vorliegen müssen. Die Neuerrichtung oder Erweiterung von bewohnbaren Räumlichkeiten ist in der Regel nur im Zusammenhang mit dem Vorhandensein oder der Errichtung von Almställen zulässig, da diese beschränkten „Wohnräumlichkeiten“ für das mit der Beaufsichtigung des Almviehs betraute Almpersonal als notwendig erachtet werden. Außerdem sind die von den Durchführungsbestimmungen vorgesehenen Großvieheinheiten und Weidetage zu belegen. Als

zusätzlichen landwirtschaftlichen Zweckbau gestatten die Durchführungsbestimmungen auch die Errichtung von Scheunen, sofern die dort aufgelisteten Voraussetzungen bestehen. In der Praxis zeigt sich ein etwas sorgloser Umgang mit den baurechtlichen Bestimmungen im alpinen Grünland.

Artikel 107 Absatz 12 des **Landesraumordnungsgesetzes** gestattet die **Wiedererrichtung von Gebäuden, die nach dem 1. Oktober 1997 durch Natur- oder andere Katastrophen beschädigt oder zerstört wurden** und zwar im Rahmen der **gleichen Baumasse** und im **selben Gemeindegebiet**. Die frühere **Zweckbestimmung muss dabei beibehalten werden**. Die erfolgte Zerstörung oder Beschädigung des Gebäudes durch Natur- oder andere Katastrophen muss durch geeignete, im Artikel 107 Absatz 12 angeführte Beweismittel belegt werden, ebenso ist für den neuen Standort ein gesondertes Gutachten bei der Landesverwaltung (Landesraumordnungskommission) einzuholen.

Im alpinen Grün **bestehende Gebäude** können abgebrochen und mit **derselben Zweckbestimmung in derselben Lage** oder in **unmittelbarer Nähe wieder errichtet werden**. Laut konstanter Rechtsprechung kann nur dann von einem bestehenden Gebäude gesprochen werden, wenn die Umfriedungsmauern, die horizontalen Strukturen sowie die Dacheindeckung noch vorhanden sind. Der Wiederaufbau einer Ruine ist daher in jeder Hinsicht als

Neuerrichtung eines Gebäudes anzusehen, wofür die Voraussetzungen laut den Durchführungsbestimmungen zum alpinen Grün vorliegen müssen. Die **Verlegung von im alpinen Grünland bestehenden Gebäuden** ist nur dann zulässig, wenn es sich um Gebäude handelt, die auf Flächen bestehen, **die aus Gründen des Landschaftsschutzes oder aus Gefahrengründen einem Bauverbot unterliegen bzw. um Gefahrensituationen längs öffentlicher Infrastrukturen zu beseitigen**. Das Vorliegen einer Gefahrensituation ist vom zuständigen Landesamt zu bestätigen und für den neuen Standort ist ein gesondertes Gutachten der Landesverwaltung (Landesraumordnungskommission) einzuholen. Derzeit kann jedoch das Gebäude nur ins **landwirtschaftliche Grün** verlegt werden. Im alpinen Grünland ist zudem laut **Artikel 107 Absatz 11 des Landesraumordnungsgesetzes die Erweiterung der bestehenden Beherbergungs-, Speise- und Schankbetriebe sowie der Gebäude, die mit einer Lizenz zur privaten Vermietung von Gästezimmern und möblierten Ferienwohnungen** ausgestattet sind, gestattet. Die Details zu

den Erweiterungsmöglichkeiten finden sich, was die Beherbergungs-, Speise- und Schankbetriebe angeht, im Dekret des Landeshauptmanns vom 18. Oktober 2007, Nr. 55 („Verordnung über die Erweiterung gastgewerblicher Betriebe und die Ausweisung von Zonen für touristische Einrichtungen“), und was die Gebäude zur Vermietung von Gästezimmern und möblierten Ferienwohnungen angeht, im Beschluss der Landesregierung Nr. 4008 vom 26.11.2007 („Richtlinien zum Artikel 128/ter des Landesraumordnungsgesetzes – Erweiterung vom der Gebäude für private Vermietung von Gästezimmern und Ferienwohnungen“).

Im alpinen Grünland dürfen laut Artikel 107 Absatz 8 des Landesraumordnungsgesetzes Bienenstände errichtet werden. Der diesbezügliche Richtlinienbeschluss (Beschluss der Landesregierung Nr. 1665 vom 22.06.2009) legt die Voraussetzungen dafür fest. Da die Errichtung von Heimbienenständen im alpinen Grünland für die Imkerei eher von zweitrangiger Bedeutung sein dürfte, ist ein besonderes Augenmerk auf die Gewährleistung der Einhaltung der Zweckbestimmung zu legen.



Verfallener Schuppen



Bienenstand

Bodenverbesserungen und Erschließung

Im Bereich der höheren Lagen ist eine Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung infolge der Standortfaktoren nur sehr eingeschränkt möglich und erfolgt hauptsächlich durch verstärkte Düngung bzw. durch Umstellung der Nutzung von traditioneller Weide zur Mähwiesennutzung. Im Vorfeld werden daher sehr oft Geländekorrekturen beantragt, welche nicht nur in Weideverbesserungsmaßnahmen (Entsteinungen und Entstrauchungen), sondern leider auch in großflächigen Planierungen sowie Trockenlegung von Feuchtstandorten bestehen. Damit einher geht oft der Antrag um Verbesserung der Erschließung der Almflächen (Wegebau und -ausbau). Diese wird oft mit der Notwendigkeit der Bewirtschaftung der Almflächen gerechtfertigt. Manchmal verbirgt sich dahinter jedoch auch die weit lukrativere Nutzung des Weges für den Almtourismus.

Aufgrund der Sensibilität des Lebensraums sind Bodenverbesserungen und Erschließungsmaßnahmen von den Gemeindebaukommissionen, jedoch auch von den zuständigen Landeskommissionen (II. Landschaftsschutzkommission, Dienststellenkonferenz für den Umweltbereich, Technische Kommission für die Bewertung von Wegebauprojekten der Forstinspektorate) sehr sorgsam zu bewerten.

Insgesamt zeigt sich, dass ein sorgsamerer Umgang mit dem alpinen Grünland anzustreben ist, insbesondere was die Ausweisung von touristischen Infrastrukturen, die Bautätigkeit, aber auch die Bodenmeliorierungen, Erschließungen und Düngungen betrifft.

Johanna Ebner

LANDSCHAFTS- UND KULTURELEMENTE

Beispiele – Teil 6

Lebensraum Fließgewässer

Natürliche Wasserläufe sind Lebensadern. Quellen, Bäche und Flüsse stellen einzigartige Lebensräume für speziell angepasste Pflanzen und Tiere dar. In Europa wurden insgesamt 3105 Tierarten nachgewiesen, die ständig oder während bestimmter Entwicklungsstadien auf strömendes Wasser angewiesen sind. Mehr als die Hälfte davon entfallen allein auf Insekten. Doch nicht nur Fließgewässer selbst, sondern auch die angrenzenden Ufer- und Auenbereiche stellen Lebensräume mit besonderem Charakter und besonderer ökologischer Bedeutung dar. Nicht zuletzt sind naturbelassene und naturnahe Gewässer Landschaftselemente von hohem ästhetischen Wert.

Ökologisch und flussmorphologisch lassen sich Fließgewässer zumeist in verschiedene Abschnitte einteilen, wobei sich der Oberlauf durch großes Gefälle, schmales Bachbett mit meist steilen Böschungen in harten Gesteinen und enge Schluchten, starker Strömung, niedriger Wassertemperatur und hohem Sauerstoffgehalt kennzeichnet. Im Mittellauf gibt es flachere Böschungen, ein breiteres Flussbett und die Bildung von Kiesbänken. Im Unterlauf sind zumeist ein schwaches Gefälle, Feinsedimente mit hoher Trübefracht, eine geringere Strömung, relativ hohe Wassertemperaturen im Sommer, große Wassermengen und niedrige Sauerstoffgehalte anzutreffen. Entsprechend den unterschiedlichen Umweltfaktoren kommen viele Organismen nur innerhalb ganz bestimmter Fließstrecken vor und bilden dort kennzeichnende Besiedelungszonen.

Auch die kleinen Zuläufe wie Vorfluter und Wiesengräben sind für den Naturhaushalt sehr wichtig. Of-



Der seltene Eisvogel hat wieder Lebensraum erhalten.

fene Gräben haben nämlich eine große ökologische Bedeutung, sie stellen Lebens- und Nahrungsraum für viele Tierarten (Vögel, Amphibien, Insekten, Reptilien) dar und sind für diese auch Überwinterungsraum. Weiters fördern sie die Selbstreinigungsfähigkeit des Wassers durch Nährstoffbindung in Pflanzen und im Sediment. Durch Verrohrung gehen diese wertvollen Funktionen verloren.

Gefährdung und Schutz

Die Fließgewässer sind je nach Beschaffenheit und Nutzungsmöglichkeit seit Langem einem enormen Druck ausgesetzt. Da ist zum einen die Grundgewinnung: In der Vergangenheit wurden nämlich oft Siedlungen, Gewerbebetriebe und Infrastrukturen wie Straßen zu nahe an Gräben, Bäche und Flüsse heran und oftmals in diese Gefahrenzonen hineingebaut. Es wurde folglich notwendig den Uferbereich zu verbauen, wodurch ökologisch bedeutsame Lebensräume qualitativ stark reduziert wurden. Zum anderen ist gerade in letzter Zeit die **energiewirtschaftliche**



Aufweitung der Ahr unterhalb von Mühlen

Nutzung derart lukrativ geworden, dass ein enormer Kampf um die Berechtigung zur Nutzung vieler Gewässer entbrannt ist.

Der Nutzungsdruck in den Talräumen führte zu einer rigorosen **Gewässerregulierung**, zum Verlust von Altarmen und naturnahen Gewässerabschnitten sowie zur Verrohrung kleiner und größerer Gräben. Infolge der intensiven Bewässerung der Obstkulturen wurde auch der Wasserhaushalt durch größere Entnahmemengen deutlich verändert.



Die Ahrauen - attraktiver Lebensraum für Tier und Mensch

Für die Lebensgemeinschaften in den Gewässern ist weiters die verbleibende **Restwassermenge** von entscheidender Bedeutung. Ergebnisse der biologischen Gewässergüteuntersuchungen zeigen nämlich, dass eine ausreichende Restwassermenge zum Teil nicht mehr gegeben ist.

Tendenziell gehen die Forderungen der Bürger und der Wissenschaft nun vermehrt in Richtung eines ökologisch orientierten Flussbaus, doch von Seiten der Landwirtschaft wird in flussnahen Zonen die Erhaltung der Produktionsfläche massiv eingefordert. Eine ökologisch sinnvolle Aufwertung der Gewässer ist aber zweifellos notwendig, denn die Ergebnisse der ökomorphologischen Erhebung der Fließgewässer in Südtirol belegen, dass es nur mehr wenige natürliche bzw. naturnahe Fließgewässerabschnitte gibt. Die häufig reduzierte ökomorphologische Vielfalt von Gerinnen bedingt, dass sie neben Laubwäldern, Hecken, Trockenrasen- und Wiesengesellschaften als besonders schutzwürdige Lebensräume zu werten sind. Dies begründet sich durch das besonders häufige Auftreten von Rote-Liste-Arten in und an Biotopen, Flüssen und Bächen.

Deshalb ist die Erhaltung einer ausreichenden Zahl von naturnahen Gerinnen und ihrem Umfeld demnach das wesentlichste Ziel in den Berührungsbereichen Wasserwirtschaft, Landwirtschaft und Landschaftsschutz mit folgenden Maßnahmen:

- **Erhaltung der natürlichen Flussläufe**, Minimierung der Eingriffe; Erhaltung bzw. naturnaher Ausbau der Gerinne; dies bedeutet Offenhalten und Ausweitung der Sohle sowie flache und raue Ausformung und Begrünung der Ufer;
- **Vegetationsstreifen** sollten unbedingt erhalten werden, auch wenn die zur Verfügung stehenden Flächen noch so knapp sind, da sie wesentlich zu einer Reduktion von Herbizid- und Pestizideinträgen und zu einer Steigerung der Selbstreinigungskraft der Flüsse beitragen;
- **Fließgewässersanierungsprogramme** als landschaftspflegerische Begleitpläne sollen für die ein-

zelnen Flüsse erstellt werden. Kernpunkte eines derartigen Konzepts wären u. a. Vorgaben für die Erhaltung unverbaubarer Bäche, Pflegekonzepte für die Beibehaltung uferbegleitender Grünbestände und eine Schwerpunktlegung auf kleinräumige Sanierungs- sowie Rückbaumaßnahmen.

Durch den Schutz und die Ausdehnung der ökologisch wichtigen Bereiche kommt es zu einer ökologischen Aufwertung und ästhetischen Bereicherung der Landschaft.

Dringend zu hinterfragen ist die Tätigkeit der **Bonifizierungskonsortien**, welche für den Naturschutz bedeutende negative Auswirkungen hat. Sie agieren in den letzten ökologischen Nischen, deren Erhalt so wichtig ist. In Zukunft ist vor allem auch die zunehmende **Verrohrung der Gräben** unbedingt zu vermeiden.

Positiv zu vermerken ist hingegen, dass die Abteilung **Wasserschutzbauten** des Landes nach jahrzehntelangem Arbeiten für die Sicherung der Siedlungen nunmehr auf einem guten Weg ist, manche Fehler der Vergangenheit durch **Renaturierungsmaßnahmen** auszumerzen.

Auch wird nun vermehrt auf alternative Verbaumaßnahmen gesetzt und es wird keine Mühe gescheut, die Bevölkerung aktiv mit einzubeziehen (Beispiel: „Gewässerbetreuungskonzept Untere Ahr“).

Albert Willeit

Quellen: Landschaftsleitbild Südtirol; Südtiroler Bürgernetz; http://www.provinz.bz.it/natur/publ/publ_getreso.asp?PRES_ID=101926



Natürliches Bachl bei der Tiefrautenhütte in Terenten



STIFTUNG SÜDTIROLER SPARKASSE

WIR STIFTEN KULTUR

Impressum

Herausgeber

Alpenverein Südtirol, Vintlerdurchgang 16, I-39100 Bozen
Tel. +39 0471 978 141, Fax +39 0471 980 011 • natur-umwelt@alpenverein.it • www.alpenverein.it

Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol, Kornplatz 10, I-39100 Bozen
Tel. +39 0471 973 700, Fax +39 0471 976 755 • info@umwelt.bz.it • www.umwelt.bz.it

Heimatpflegeverband Südtirol, Schlemstraße 1, I-39100 Bozen
Tel. +39 0471 973 693, Fax +39 0471 979 500 • info@hvp.bz.it • www.hvp.bz.it

Redaktion: Griseldis Dietl, Judith Egger

Fotos: Titelfoto AVS, S. 3 bis S. 7 Maria Theresia Pernter, Winfried Theil,
S. 8 bis S.9 Archiv Amt für Landschaftsökologie, S.11 bis S.13 AVS, Abteilung Natur und Landschaft,
S.14 bis S.15 Abteilung Wasserschutzbauten, Naturtreff Eisvogel, Albert Willeit

Druck/Layout: Karo-Druck

© Nr. 9/2009 Alle Rechte bei den Herausgebern • Vervielfältigung, auch auszugsweise,
nicht ohne schriftliche Genehmigung der Herausgeber • Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr

Bisherige Ausgaben

- Nr. 1/2001 • Gemeindebaukommission • Orientierungshilfen • Wilde Krimml: ein Lehrstück
- Nr. 2/2002 • Gemeindebaukommission: Ergänzendes • Landschaftsplan
• Meliorierung: Glumser Schuttkegel • Raumordnung: Nordtirol
- Nr. 3/2004 • Gemeindebaukommission: Bauen im landwirtschaftlichen Grün, Ensembleschutz
• Landschaftsplan: Schutzkategorie Weite Landstriche • Natura 2000
- Nr.4/2005 • Landschaftsleitbild Südtirol • Landschaftsplan: weitere Schutzkategorien • Landschafts-
und Kulturelemente • Genehmigungsverfahren: Natur und Landschaft • Alpenkonvention
- Nr.5/2005 • Landschaftsplan: Schutzkategorie Naturpark • Genehmigungsverfahren: Natur und Landschaft
• Fragebogen zum Herausnehmen • Landschafts- und Kulturelemente
- Nr.6/2006 • Siedlungsökologie: Dachbegrünung • Baumschutzsatzung: Gemeinde Meran
• Aktenzugang • Ensembleschutz • Landschafts- und Kulturelemente
- Nr.7/2007 • Siedlungsökologie: Regenwasserbewirtschaftung / Gemeinde Bozen: BVF-Verfahren
• Kulturveränderungen im Sinne des Forstgesetzes • Landschafts- und Kulturelemente
- Nr.8/2008 • Siedlungsökologie: Grün Planen • Landschaftspflegeprämien • Landschaftsfonds
• SUP-Strategische UVP • Buchvorstellung • Landschafts- und Kulturelemente: Feuchtlebensräume