

"Es braucht Mut zu Entscheidungen."



Liebe Leserinnen und Leser,

mit dem aktuellen Hauptthema knüpft der Heimatpflegeverband direkt an das Thema zum Klimawandel und zur Energiewende der April-Ausgabe des "Kultur-Fensters" an und fordert so schnell wie möglich die Verkehrswende: "Es braucht Mut zu Entscheidungen!" In seiner heurigen Jahreshauptversammlung hat der Heimatpflegeverband daher auch klare Forderungen zum Klimaschutz an die Politik gestellt, nachzulesen auf den Seiten 19 und 20. Zudem gibt es einen interessanten Beitrag über die "Frauen und das Radfahren", denn die Frauen mussten sich den Zugang zum Fahrrad erst erkämpfen, wie dies die Autorin Barbara M. Stocker recherchiert hat.

Auch in den Musikkapellen hatten es die Frauen anfänglich nicht einfach, wie Martina Rabensteiner in einem eigenen Kapitel in der neuen Festschrift zum heurigen 75-Jahr-Jubiläum des Verbandes Südtiroler Musikkapellen (VSM) aufgearbeitet hat. Die Festschrift wurde zum Auftakt des Jubiläumsiahres vorgestellt – wie auf der Seite 48 nachlesbar. In der nächsten Ausgabe im August werden wir ausführlich über das große Jubiläumsfest im vergangenen Mai in Bozen berichten. In dieser Ausgabe kommt hingegen Prof. Thomas Ludescher zu Wort. Er hat seit drei Jahren am Bozner Musikkonservatorium "Claudio Monteverdi" den Lehrstuhl zum Studium der Blasorchesterleitung inne und zeigt im ausführlichen Interview auf, was ihm in seiner "Talenteschmiede" wichtig ist und was die "Marke Bozen" ausmacht.

Der renommierte Chorleiter Michael McGlynn spricht hingegen von einer Fehlentwicklung der Chorkultur in den letzten 200 Jahren: Statt nur auf den eigenen "guten Klang" zu hören müssten sich die Chorsänger*innen als Schauspieler*innen sehen und bedenken, wie sie auf das Publikum wirken, und Chorarbeit ähnlich wie Theaterarbeit sehen, denn "ein Chor ist mehr als singende Menschen". Das Schulungsangebot im Frühjahr, die neue Konzertreihe des Bozner Chors "Choriosum" und die Uraufführung der "Missa Brevis in Es" von Tobias Psaier ergänzen die Themen des Chorverbandes.

Zudem gibt es die gewohnten Rubriken, in denen die einzelnen Verbände ihre Tätigkeiten dokumentieren, bereichsspezifische Themen aufarbeiten und auch die Jugend - die Zukunft unserer Vereine in den Fokus stellen.

Ich wünsche Ihnen wiederum eine unterhaltsame, aber auch informative Lektüre und einen aufschlussreichen Blick durch unser buntes "KulturFenster".

Stephan Niederegger

Viel zu lange haben wir Dörfer und Städte geplant, als wollten wir Autos glücklich machen. Dabei sollen Dörfer und Städte doch Menschen glücklich

Jahn Gehl

Auch beim Chorgesang entscheidet die Bühnenpräsenz mit über Erfolg und Misserfolg eines Auftritts. Dabei geht es vor allem um eine innere Haltung aller Chormitglieder.

Michael McGlynn



Die Blasmusik hat in Südtirol einen ich morgens die Zeitung aufschlage, dann finde ich jeden Tag Berichte darüber. Das gibt es anderswo kaum.

Thomas Ludescher

2 KulturFenster 03/Juni 2023

In dieser Ausgabe

Heimatpflege

Das System Auto – eine Sackgasse	4
Kritische Worte von Verkehrsplaner Hermann Knoflacher	9
Warum Radfahren Zukunft haben muss	11
Pustertal: Einfache Lösungen statt Großprojekte	13
Was für das Slot-System auf der Autobahn spricht	15
Wie erreichen wir die Klimaziele? Landesrat Daniel Alfreider im Interview	16
73. Vollversammlung des Heimatpflegeverbandes	18
Aus der Geschichte: Die Frauen und das Radfahren	20
Filmpremiere: Otto Rabensteiner im Porträt	21
Neue Ortsobfrau in Burgstall	22
Mühlräder in Tscherms drehen sich wieder	24
Neuer Ausschuss des Volksmusikkreises Burggrafenamt	. 26
Buchtipp: "Ombre sulla neve" Weißbuch zu Olympia 2026	. 26
Tracht des Jahres 2023 aus Spinges	27
Projekt "Musigkischtl XXL"	28
Gesamttiroler Maitanz in Jenbach	29

Chorwesen

Ein Chor ist mehr als singende Menschen	30
Erfolgreiche Schulungen im Frühjahr	32
Jahresversammlung des SCV-Bezirkes Pustertal	34
Konzerte des Bezirkschores Burggrafenamt-Vinschgau	35
"Sound of Südtirol" – neue Konzertreihe von Choriosum	36
Seminar für geistliche Chormusik in Algund	37
Uraufführung: "Missa Brevis in Es" von Tobias Psaier	38
Konzert des Jugendchores Sexten	39
Jugendchor Österreich zu Gast in Neustift	40
Abschlussveranstaltung "Singende Klasse"	41
kurz notiert – Neues von den Chören	42

Blasmusik

Blasorchesterstudium in Bozen auf höchstem Niveau	44
Festschrift "75 Jahre VSM" vorgestellt	48
Dirigier-Schnupperkurs im VSM-Bezirk Bozen	49
Schlagzeug-Workshop im VSM-Bezirk Schlanders	50
In dankbarer Erinnerung an Paul Feichter	51
Von der Marschformation zur Konzertaufstellung	52
Marschierprobe im VSM-Bezirk Schlanders	53
9. Jugendkapellentreffen in Algund	54
Die Jugendkapelle Gröden im Porträt	56
Zwei Brassband-Erfolge für Südtirol bei der Europameisterschaft	58
Sonderausstellung "75 Jahre VSM" in Oberwölz	59
Jahreskonzert der MK Niederdorf	60
40 Jahre Muttertagskonzerte in Innichen	61
10. music.project.auer der MK Auer	62
Frühjahrskonzert der BK Brixen mit Manuel Randi	63
Dieter Viehweider Vom Notenschreiber zum Verlagsinhaber	64
In Harmonie und Freundschaft Ein Marsch zum Geburtstag	66
"Elisa" – Klarinettenmusik von Gottfried Veit	67
kurz notiert – Neues von den Musikkapellen	68

Impressum

- Mitteilungsblatt
 des Verbandes Südtiroler Musikkapellen
 Redaktion: Stephan Niederegger, kulturfenster@vsm.bz.it
- Rédaktion: Stephian Nieueriegger, routerier des Südtiroler Chorverbandes Redaktion: Paul Bertagnolli, info@scv.bz.it des Heimatpflegeverbandes Südtirol Redaktion: Florian Trojer, florian@hpv.bz.it

Anschrift: Schlernstraße Nr. 1 (Waltherhaus), I-39100 Bozen Tel. +39 0471 976 387 – info@vsm.bz.it

Raiffeisen-Landesbank Bozer IBAN = IT 60 S 03493 11600 000300011771 SWIFT-BIC = RZSBIT2B

Jahresabonnement = 20,00 Euro

Ermächtigung Landesgericht Bozen Nr. 27/1948 presserechtlich verantwortlich: Stephan Niederegger Druck: Ferrari-Auer, Bozen

Das Blatt erscheint zweimonatlich am 15. Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Redaktionsschluss ist der 15. des jeweiligen Vormonats. Eingesandte Bilder und Texte verbleiben im Eigentum der Redaktion und werden nicht zurückerstattet. Die Rechte an Texten und Bildern müssen beim Absender liegen bzw. genau deklariert sein. Die Verantwortung für die Inhalte des Artikels liegt beim Verfasser. Die Wahrung der Menschenwürde und die wahrheitsgetreue Information der Öffentlichkeit sind oberstes Gebot. Der Inhalt der einzelnen Beiträge muss sich nicht mit der Meinung der Redaktion decken. Nachdruck oder Reproduktion, Vervielfättigung jeder Art, auch auszugsweise, sind nur mit vorheriger Genehmigung der Redaktion erlaubt. Sämtliche Formulierungen gelten völlig gleichrangig für Personen beiderlei Geschlechts.

gefördert von der Kulturabteilung der Südtiroler Landesregierung





Verkehrswende – jetzt!

Das Auto hat Vorfahrt - Warum und wie sich das in Südtirol ändern muss



Auf vielen Strecken in Südtirol ist man mit dem Auto nach wie vor schneller als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Das muss sich ändern, und zwar nicht erst in zehn Jahren.

Der Klimaplan Südtirol 2040 sieht vor, dass der motorisierte Individualverkehr bis 2030 um 40 Prozent reduziert werden soll. Wenn wir das schaffen, dann helfen wir nicht nur dem Klima, sondern wir machen unsere Orte lebenswerter, unsere Landschaft schöner, unsere Gesellschaft gerechter, die Wirtschaft resilienter und unser Leben gesünder. Deshalb brauchen wir die Verkehrswende, und zwar jetzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Siegeszug des Autos. Die Anzahl der Fahrzeuge stieg überall in Europa exponentiell an. Unter dem Motto "Freie Fahrt für freie Bürger" fand ein Paradigmenwechsel in der Verkehrs- und Raumplanung statt: Ab nun wurde das Auto zum unverzichtbaren Baustein, dem alles untergeordnet werden musste. Während vorher die verschiedenen Mobilitätsarten relativ gleichberechtigt waren, wurde ab nun das Auto gegenüber Zufußgehen, Radfahren und öffentlichen Verkehrsmitteln in allen Bereichen priorisiert.

Das System Auto, eine Sackgasse!

Und so sehen unsere Dörfer und Städte heute aus: Der öffentliche Raum wurde

vom Aufenthaltsraum, von einem sozialen Netzwerk zur Straße und zum Parkplatz. Der Mensch als Fußgänger muss sich ent-

lang von meistens zu schmalen Gehsteigen von Zebrastreifen zu Zebrastreifen hangeln, um überhaupt das Hoheitsgebiet des Autos durchqueren zu können. Kinder

dürfen nur mehr in abgesperrten Bereichen spielen, damit sie dem Autoverkehr nicht in die Quere kommen. In ganz Europa starben die Ortskerne aus, die Geschäfte verschwanden und wurden mit Filialen großer Ketten am Ortsrand ersetzt, die nur mit dem Auto erreichbar sind. Im Bundesland Tirol hat zum Beispiel mehr als ein Drittel der Gemeinden kein eigenes Lebensmittelgeschäft mehr.

Um es mit dem Architekten und Stadtplaner Jan Gehl zu sagen: "Um das Leben in einem Dorf zu ersticken, gibt es kein effizienteres Mittel als das Auto."

Trotz dieser absoluten Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs, trotz Milliardenbeträgen und tausenden Hektar geopferter Landschaft und öffentlichen Raumes für die Straßeninfrastruktur steht das System Auto heute vor dem Kollaps. Während der "Rushhour" und in den Urlaubszeiten steht praktisch das

ganze Land im Stau, gewisse Orte werden zu bestimmten Zeiten von der Bevölkerung gemieden, der wertvolle Raum in Städten, Dörfern und sensiblen Zonen am

Berg ist mit geparkten Autos vollgestopft. In den letzten 30 Jahren sind in der Europäischen Union etwa 1,3 Millionen Menschen im Straßenverkehr getötet worden, die Zahl der Opfer durch die Luftverschmutzung liegt um ein Vielfaches höher. In Südtirol ist der motorisierte Individualverkehr für fast die Hälfte des CO₂-Ausstoßes verantwortlich. Kurzum, das System Auto ist am Ende. Ein Umdenken

muss so schnell wie möglich stattfinden.



Freiheit vom Zwang zum Autofahren

Der Verkehrsplaner Hermann Knoflacher (siehe Interview auf der Seite 9) hat bereits in den 1980er-Jahren verkündet: Was wir brauchen, ist die "Freiheit vom

Praxisbeispiel 1: Öffis nicht konkurrenzfähig

Von Bozen aus erreicht man Tramin mit den öffentlichen Verkehrsmitteln entweder mit zwei Buslinien über das Überetsch oder mit Zug und Bus über das Unterland. Zeitlich etwas vorteilhafter ist der Weg über das Unterland, also mit dem Zug von Bozen nach Auer oder Neumarkt und weiter mit dem Bus nach Tramin. Einmal pro Tag an Schultagen gibt es für diese Strecke eine besonders schnelle Verbindung: in 27 Minuten vom Zentrum von Bozen ins Zentrum von Tramin. Mit dem Auto ist diese Zeit äußerst konkurrenzfähig. Aber: Die normalen Verbindungen brauchen laut Fahrplan 40 Minuten. Dazu kommt, dass auf der Zugstrecke Bozen Richtung Süden die Pünktlichkeit laut Statistik nur bei 73 Prozent liegt, nach persönlicher Erfahrung zur "Rushhour" morgens Richtung Bozen und abends Richtung Auer und Neumarkt aber eher unter 30 Prozent. Es passiert deshalb immer wieder, dass man in Auer und manchmal auch in Neumarkt den Anschlussbus versäumt und sich damit die Gesamtfahrzeit auf bis zu 75 Minuten erhöht.

Dass die Züge an den Bahnhöfen oft weitab von den Treppenaufgängen halten, der größte Bahnhof Südtirols in Bozen im Jahr 2023 noch immer nicht behindertengerecht ist, die Züge oft und die Busse manchmal ohne Ankündigung ausfallen, vielfach an den Bussen weder Nummer noch Start- und Zielort abgelesen werden können und manchmal die Busfahrer die Strecke nicht kennen, sei nur am Rande erwähnt.

Zwang zum Autofahren". Und auch der Shootingstar der neuen Mobilität, Katja Diehl, antwortet autobegeisterten Kritikern "Willst du oder musst du Auto fahren?" Diese beiden Aussagen bringen das Problem auf den Punkt. Weil die Verkehrsplanung der vergangenen Jahrzehnte dem Auto jedes Hindernis aus dem Weg geräumt hat, müssen es die meisten von uns verwenden, um die täglichen Bedürfnisse zwischen Arbeit, Besorgungen und Freizeit zu erfüllen.

Doch das muss nicht für immer so sein. Das zeigen Beispiele aus anderen Ländern. 44 Prozent der Menschen, die in Kopenhagen arbeiten oder zur Schule gehen, kommen mit dem Fahrrad dorthin, auch wenn sie von außerhalb der Stadt kommen. Und das tun sie nicht, wie Studien zeigen, weil sie besonders umweltfreundlich sind oder besonderen Wert auf ihre Gesundheit legen, sondern vor allem, weil es für sie das schnellste und das einfachste Verkehrsmittel ist.

Dasselbe gilt übrigens für Gebiete, in denen das öffentliche Verkehrssystem gut funktioniert. Das heißt im Umkehrschluss, die Menschen fahren nicht mit dem Auto, weil sie alle begeisterte Motorsportler sind, sondern weil es dank einer fehlgeleiteten Verkehrspolitik das einzige schnelle und einfache Verkehrsmittel ist.

Infrastruktur hoch drei

Doch das kann man ändern. Und das braucht laut dem Landschaftsarchitekten und Verkehrsplaner Lorenz Siegel von Copenhagenize Design Company vor allem drei Maßnahmen: Infrastruktur, Infrastruktur und Infrastruktur. In und um Kopenhagen wurde das Radschnellwegenetz zwischen 2009 und 2022 von 0 auf 248 Kilometer ausgebaut, bis 2045 sollen weitere 500 Kilometer folgen. Radschnellwege sind voll ausgebaute, baulich vom Straßennetz getrennte und sichere Radinfrastrukturen, die nur ganz wenige und unbedingt notwendige Unterbrechungen im Fahrfluss aufweisen.

Der Mensch als Fußgänger muss sich entlang von meistens zu schmalen Gehsteigen von Zebrastreifen zu Zebrastreifen hangeln, um überhaupt das Hoheitsgebiet des Autos durchqueren zu können.

Florian Trojer



Künstliche Barrieren auf dem Radweg: Für Radfahrer ärgerlich, für Familien mit Kinderanhänger kaum passierbar und für Radfahrer mit Beeinträchtigung ein unüberwindbares Hindernis.

Praxisbeispiel 2: Radweg ist Umweg

Die Strecke Tramin – Bozen führt mit dem Fahrrad entweder über das Überetsch oder über Auer und das Unterland. Für beide Varianten muss man zunächst auf der Straße fahren, denn die eigentlichen Fahrradwege beginnen erst außerhalb des Dorfes, Richtung Unterland sogar erst in der Nähe von Auer nach ca. fünf Kilometern. In der anderen Richtung hat man mehr Glück. Nördlich von Tramin hat man die Möglichkeit, den neuen Fahrradwegabschnitt Tramin – Kalterer See zu nutzen. Allerdings ist die Freude nur von kurzer Dauer, denn die Streckenführung führt auf und ab wie auf einer Buckelpiste, und als Radfahrer muss man auf einer Strecke von nur einem Kilometer acht Mal landwirtschaftlichen Zufahrten Vorfahrt geben. Auch auf dem Weiterweg Richtung Bozen wird es nicht besser, denn sowohl die Einfahrt zu einem Campingplatz, zu Wohnstraßen, einzelnen Geschäften und Restaurants haben für die Verkehrsplaner höhere Priorität als die Hauptverkehrsachse der Radfahrer aus dem Überetsch Richtung Bozen. Kurz vor dem Ziel werden die Radfahrer rund um Sigmundskron Richtung Süden ins Etschtal geführt, bevor sie nach ca. 1,5 Kilometer Umweg auf den Hauptradweg aus dem Unterland Richtung Bozen gelangen. Dass die Radwege an Kreuzungen immer wieder von Barrieren versperrt sind, um den Autoverkehr nicht zu behindern, der Radweg in Bozen entlang des Eisacks viel zu schmal ist und die Radwege im Winter als letztes oder gar nicht vom Schnee geräumt werden, sei nur am Rande erwähnt.

Dieser massive Ausbau hat dazu geführt, dass Pendler auf diesen Radschnellwegen auf ihrem Weg zum Arbeitsplatz durchschnittlich elf Kilometer zurücklegen. Legt man das auf den Großraum Bozen um, dann liegen viele Dörfer und Städte wie Leifers, Eppan oder Terlan in diesem Entfernungsbereich. Die Verkehrsplaner Markus Lobis (siehe Interview) und Philipp Kleewein haben berechnet, dass 57 bis 70 Prozent der Südtiroler in einer sogenannten Fahrradgunstlage (wenig Steigungen, günstiges

Klima, kürzere Strecken) leben und zumindest einen Teil ihrer täglichen Wege mit dem Fahrrad zurücklegen könnten. Für das öffentliche Verkehrssystem gilt dasselbe: Auch hier ist der Ausbau der Infrastruktur der Schlüssel zum Erfolg.

Wo bleibt der Paradigmenwechsel?

In Südtirol ist in den vergangenen Jahren in Sachen nachhaltige Mobilität viel pas-

siert. Der öffentliche Personennahverkehr wurde ausgebaut, das Südtirol-Pass-System ermöglicht eine einheitliche, schnelle und einfache Fahrscheinentwertung, und Vielfahrer bekommen ermäßigte Tarife. Auch in die Fahrradinfrastruktur ist viel Geld geflossen. Mit den Vorgaben im Klimaplan und im kürzlich präsentierten Mobilitätsplan setzt man sich ambitionierte Ziele für mehr nachhaltige Mobilität. Gleichzeitig fließen aber immer noch hunderte Millionen Euro in den Ausbau der Straßeninfrastruktur, die Autobahn soll südlich von Bozen um zwei dynamische Fahrspuren auf insgesamt sechs Spuren erweitert werden, überall im Land entstehen in Dörfern und Städten neue Parkplätze und Tiefgaragen. Vor allem aber merkt man bei genauem Hinsehen, dass der Paradigmenwechsel hin zur Verkehrswende auf den meisten zuständigen Ebenen, egal ob bei Politikern, Verkehrsplanern, Ordnungshütern oder Straßenarbeitern noch lange nicht stattgefunden hat.

Prioritäten müssen umgekehrt werden

Jeder und jede, der/die selbst hin und wieder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, kennt die in den drei Praxisbeispielen angeführten und ähnliche Probleme aus der eigenen Umgebung, wo es bei der Verkehrsplanung Verbesserungsbedarf gibt. Für sich genommen sind sie einfache Unannehmlichkeiten. In Summe aber machen



Der Radweg als Buckelpiste. Auf einer Strecke von nur einem Kilometer muss man als Radfahrer acht Mal landwirtschaftlichen Zufahrten Vorfahrt geben.

Praxisbeispiel 3: Fußgänger sehen (meistens) Rot

Ein besonderes Schmuckstück der Verkehrsplanung erwartet einen vor dem Haupteingang des Bahnhofes Bozen, wenn man die Straße Richtung Zentrum übergueren möchte. Um die 20 Meter lange Strecke auf dem Zebrastreifen zu überwinden, gibt die Ampel den Fußgängern 12 Sekunden Grünzeit und 7 Sekunden gelb, bevor sie wieder rot wird. Die Grünzeit für die Autofahrer dauert dagegen 70 Sekunden. Der durchschnittliche Fußgänger kann also die Kreuzung nicht innerhalb der Grünzeit überqueren, ohne in einen unwürdigen Laufschritt zu fallen, für Menschen mit Beeinträchtigungen ist das Überqueren der Straße innerhalb 12 Sekunden faktisch unmöglich. Der italienische Automobilclub empfiehlt für Fußgänger auf Übergängen mit Ampeln maximal eine Geschwindigkeit von einem Meter pro Sekunde vorauszusetzen, idealerweise aber mit 0,75 Metern pro Sekunde zu planen, damit auch Menschen mit Beeinträchtigung die Straße sicher überqueren können. Gleichzeitig sollten die Rotzeiten für Fußgänger 60 Sekunden nicht überschreiten, um den Frust im Rahmen zu halten. Das heißt also an einer Kreuzung, die täglich von vielen tausenden Menschen überquert wird und damit zu den am stärksten frequentierten Fußgängerübergängen Bozens und Südtirols gehört, sieht die Verkehrsplanung für Fußgänger das gesetzlich vorgesehene absolute Minimum und für die Autofahrer die maximale Zeitspanne vor.



Jeder "rennt", so schnell er kann, denn am Bahnhof Bozen, auf dem wohl am stärksten frequentierten Fußgängerübergang Bozens, haben Fußgänger*innen nur 12 Sekunden Grünzeit.

Fotos: Florian Trojer

sie Alternativen nach wie vor langsamer, komplizierter und unbequemer als das Autofahren. Wenn wir das ändern wollen. müssen die in der bisherigen Planung benachteiligten Verkehrsmittel massiv unterstützt und die Infrastrukturen dafür

ausgebaut werden, und zwar auf Kosten des bisher immer priorisierten motorisierten Individualverkehrs. Auch die für Radwege und Gehsteige notwendigen Flächen

Viel zu lange haben wir Dörfer und Städte geplant, als wollten wir Autos glücklich machen. Dabei sollen Dörfer

Jan Gehl

müssen, wo es immer möglich ist, dem motorisierten Individualverkehr abgerungen werden. Nur so kann der Mensch wieder das Maß der Raumplanung werden und nicht das Auto.

Denn "viel zu lange haben wir Dörfer und Städte geplant, als

wollten wir Autos glücklich machen. Dabei sollen Dörfer und Städte doch Menschen glücklich machen" (Jan Gehl).

Florian Trojer

Aus der Redaktion

Ihre Beiträge (Texte und Bilder) für die Seiten des Heimatpflegeverbandes senden Sie bitte an: florian@hpv.bz.it

Für etwaige Vorschläge und Fragen erreichen Sie uns unter folgender Nummer: +39 0471 973 693 (Heimatpflegeverband)

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe des "KulturFensters" ist:

KulturFenster 03/Juni 2023

"Verkehr nimmt nicht zu, sondern wird erzeugt"

Verkehrsplaner Hermann Knoflacher über Großprojekte, Hotspots, E-Autos und die Politik

Hermann Knoflacher ist eine Koryphäe der Verkehrsplanung. Als Raum- und Stadtplaner mit einem besonderen Blick auf die Mobilität ist er international anerkannt. Seine klaren Aussagen zur Verkehrspolitik sind in Vergangenheit oft kritisiert worden, aber die Entwicklung zeigt: Er hat recht behalten.

KulturFenster: Im Hinblick auf Olympia sind im Pustertal mehrere Großprojekte im Straßenbau geplant, u. a. eine doppelstöckige Kreuzung mit Kreisverkehr an der Kreuzung Olang, Umfahrungen, Straßenerweiterungen. Wie bewerten Sie diese Vorhaben?

Hermann Knoflacher: Solche Projekte erinnern mich an den wenig klugen Bauern, der den Wald schlägert, um zu Geld zu kommen. Und wenn ein Bauer Geld hat, stellen sich bei ihm gleich der Baumeister und der Maschinenhändler ein. Der eine baut ihm einen Stall, der für seinen Hof zu groß ist, und der andere verdreht ihm Maschinen, die er gar nicht braucht. Das Ende ist bekannt: Sein Vermögen, der Wald, ist weg, die Kühe musste er verkaufen, und der Hof gehört der Bank. Was im Pustertal passiert, ist nur viel schlimmer. Weil es für Olympia Geld gibt, wird das Vermögen des Landes, also die einmalige Landschaft, weiter zubetoniert und -asphaltiert, weil sich sofort die Baufirmen eingestellt haben und mit ihren Büros Lösungen anbieten, für die sie dort, wo man weitblickend und verantwort-

würden.
Ich bewerte diese Vorhaben
aus der heute absehbaren Zukunft deshalb so: Man wird sie
als Verbrechen gegen die Zukunft
und den Klimawandel durch verlorene
Chancen einstufen. Sie sind Akte der Heimatzerstörung.

lich handelt, davongejagt



"Jeder Quadratmeter mehr für den Autoverkehr widerspricht den Zielen des Klimaplanes", sagt Hermann Knoflacher. Foto: pixabay

KF: Wie soll man den sicher starken Verkehr während der Olympischen Spiele dann organisieren?

Knoflacher: Olympische Spiele sind ein vorübergehendes Ereignis und kein Grund, nachhaltige Schäden durch unvertretbare Verkehrsbauten anzurichten. Man kann für die Dauer der Spiele den Verkehr so organisieren, dass man auf den Autoverkehr verzichtet. Ich habe an diesem Konzept bei den Winterspielen in Innsbruck gearbeitet. In dem Zusammenhang haben wir auch die Fußgängerzone Innsbruck realisiert. Sie sehen, wie überholt solche Straßenausbauprojekte schon sind.

KF: Wie könnte man mit dem vorhandenen Geld gute Mobilitätslösungen für das Pustertal schaffen?

Knoflacher: Wenn man, wie in den Bedingungen zu diesen

Projekten verlangt wird, den Transitverkehr nicht noch mehr ins Tal ziehen und Heimat erhalten will, dann ist die Erhaltung des Bestandes die einzig richtige Lösung. Oder wollen die Landesregierung und die Bürgermeister ihre Heimat mutwillig zerstören, weil ihnen nichts einfällt, um mit dem Geld zukunftsfähig zu investieren? Heimat ist diesen Technikern kein Begriff, den man achten muss, ebenso wenig wie die Natur. Eine zukunftsgerechte Investition der Millionen wäre, das Geld jenen Gemeinden zu geben, die ihre Orte autofrei machen wollen. Das bringt wieder mehr Heimat in die Orte, stärkt die lokale Wirtschaft, bringt Arbeitsplätze zurück, erhöht die Lebensqualität und die Qualität des Tourismus. Im Pustertal gibt es nicht nur für diesen viel zu entdecken, wenn man zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs ist. Oder suchen die Touristen Beton, Asphalt, Autolärm, Abgase und Feinstaub?

Hermann Knoflacher hat Bauingenieurwesen, Mathematik und Vermessungskunde studiert, war ab 1975 bis 2007 Leiter des Institutes für Verkehrsplanung (und später auch Verkehrstechnik) an der Technischen Universität Wien, wo er als emeritierter Professor nach wie vor tätig ist. Er hat im Bereich Mobilität sehr viel geforscht und wurde mit zahlreichen Preisen und Ehrungen ausgezeichnet.

KF: Sie verfolgen seit Jahrzehnten den Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr in Südtirol. Wie bewerten Sie die Entwicklung?

Knoflacher: Ambivalent. Der Vinschgau hat schnell erkannt, welchen Schaden die geplante Schnellstraße anrichten würde und auch meinen Rat aus 1986 aufgegriffen, die Vinschgerbahn zu revitalisieren. Helmut Moroder hat daraus ein Vorzeigeprojekt gemacht, das auch für das Pustertal übernommen wurde.

Die Bauordnung hat immer noch den Paragraphen 2 der Reichsgaragenordnung, mit dem die Städte und Ortschaften zerstört werden, weil bei jedem Bauvorhaben Autoabstellplätze vorgeschrieben werden. Auch statt der MeBo hätte es zukunftsfähigere Lösungen gegeben, und beim Transitverkehr glaubt man an das Märchen, dass ein Loch durch den Berg einen Lkw-Zug anlocken wird. Bahninvestitionen bringen nur durch Bahnhöfe Nutzen für die Menschen und die lokale Wirtschaft. Die Menschen im Susatal haben das schon begriffen und verteidigen ihre Heimat.

KF: Woran liegt es, dass nicht nur der Schwer-, sondern auch der motorisierte Individualverkehr ständig zunimmt?

Knoflacher: Beides sind künstliche Systeme und nehmen nicht zu, sondern werden erzeugt, indem man weiter an dem Umbau Südtirols von einer Region der Menschen in eine Region der Autofahrer arbeitet – wie nahezu noch überall sonst.

KF: Südtirol ist ein gebirgiges Land mit vielen Ortschaften in Tälern bzw. weitab von den Knotenpunkten. Viele müssen in

Olympia ist ein vorübergehendes

Ereignis und kein Grund, nachhal-

tige Schäden durch unvertretbare

Verkehrsbauten anzurichten.

die Städte zum Arbeiten oder wollen in die Berge. Wo muss angesetzt werden, damit all diese Menschen weniger Auto fahren?

Knoflacher: Reduziert man die Autoabstellplätze in den Städten und an den sogenannten Hotspots,

kann man beide mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fahrrad und zu Fuß erreichen. Das stärkt die Städte und die Hotspots für die Zukunft; und mit dem Auto – bis zur nächsten Haltestelle. Täler haben gegenüber der Fläche den Vorteil, dass sich der Verkehr auf einer Linie konzentrieren muss, was für den öffentlichen Verkehr ideale Voraussetzungen schafft – wenn

Nicht nur der Heimatpflegeverband ist gegen Großprojekte im Straßenbau. Auch der anerkannte Verkehrsplaner Hermann Knoflacher sagt: "Sie sind Akte der Heimatzerstörung".

Foto: pixabay

man mit dem Verkehrssystem qualifiziert umgehen kann und nicht nur Beton und Asphalt im Kopf hat.

KF: Südtirol will bis 2040 klimaneutral werden. Wer muss wann was tun, damit wir das erreichen? – Immer im Hinblick auf den Verkehr.

Knoflacher: Sie haben den Klimaplan 2040. Und der wird ja wohl für alle gelten! Vom Kind bis zu den Großeltern, von Wirtschaft und Gemeinden bis zur Landesregierung. Darauf können sich alle einstellen, wenn sie wissen, dass Fußgänger und Radverkehr klimaneutral sind, der öffentliche Verkehr bedingt und der Autoverkehr nicht. Jeder Quadratmeter mehr für den Autoverkehr widerspricht den Zielen des Klimaplans – nicht nur in Südtirol.

KF: Was halten Sie von E-Autos als Alternative zum Verbrenner?

Knoflacher: Das ist ein geschicktes Geschäftsmodell der Autoindustrie und ein Beruhigungsmittel für systemun-

kundige Autofahrer, die vielleicht vergessen haben, dass auch E-Autos nicht geboren, sondern erzeugt werden und daher einen großen ökologischen Rucksack mitführen. Das Problem der E-Autos ist das Auto. Der E-Pkw ist kein Beitrag zum Klimaschutz und noch weniger zur Heimatpflege. Er behindert die Entwicklung der anderen zukunftsfähigen Verkehrsträger

durch seine Platzansprüche, die Unfallrisiken und die Subventionsgelder.

KF: Um etwas zu verändern, muss man riskieren, unbeliebte Entscheidungen zu treffen. Aber: Welcher Politiker will schon unbeliebt sein? Ist das also realistisch?

Knoflacher: Regieren hieß früher, vorausschauende Maßnahmen umsetzen, um zukünftige Probleme, die man erkannt hat, zu vermeiden. Ich war persönlicher Berater des österreichischen Ministers Karl Lausecker, der die Transitabgabe zu einer Zeit eingeführt hat, als die Bevölkerung in Nordtirol noch dagegen war und die streikenden Lkw-Frächter unterstützte. Ein Politiker hat sich durch verantwortbare Maßnahmen beliebt zu machen, nicht durch falsche Versprechen systemunkundiger Techniker. Was gestern realistisch schien, hat sich als falsch und gefährlich erwiesen. Die heutigen Vorgaben der Klimaziele und die Notwendigkeit, die Heimat vor der Zerstörung zu bewahren, erfordern ein Um- und Vorausdenken, dem jene nicht gewachsen sind, die sich nach der Fortsetzung der Naturzerstörung für das Autofahren gewöhnt haben.

KF: In Demokratien ist es charakteristisch, dass unterschiedliche Meinungen aufeinander treffen. Wie schafft man gesellschaftlichen Konsens für die Verkehrswende?

Knoflacher: Der Mensch, sagt man, sei ja mit Vernunft ausgestattet. Für vernünftiges Handeln braucht man Zeit. Nimmt man sich diese nicht, bleibt die Vernunft auf der Strecke. Womit wir wieder am Anfang Ihrer Fragen wären.

Fragen: Edith Runer

"Es braucht noch viel Infrastruktur"

Markus Lobis über den Radmobilitätsplan und den Mut zu Entscheidungen



Bei den Fahrradwegen denkt man zuerst an die Freizeit und den Tourismus. Allerdings braucht es noch viel Infrastruktur für die Alltagsradmobilität.

Er bezeichnet sich selbst als ökosozialen Transformationsarbeiter, auf jeden Fall ist Markus Lobis Verkehrsexperte, was das Radfahren und das Zufußgehen betrifft. Kürzlich war er beim Heimatpflegeverband im Rahmen der Vortragsreihe "Klimaschutz konkret" zu Gast (siehe auch Youtube-Kanal des Heimatpflegeverbandes). Wie glaubt er, dass die Rad- und die Fuß-Mobilität in Südtirol gefördert werden könnten?

KulturFenster: Das Land hat nicht nur einen Mobilitätsplan, sondern auch einen Radmobilitätsplan herausgegeben. Sie haben dabei mitgearbeitet. Ihr Eindruck als Experte?

Markus Lobis: Wir haben den Bereich Infrastruktur bearbeiten dürfen, die "radfunktionalen Einheiten" definiert und uns mit den Potenzialitäten für das Radfahren in Südtirol auseinandergesetzt, die sehr hoch sind, weil die meisten Südtiroler*innen in für das Rad günstigen Lagen leben. Allerdings braucht es noch viel Infrastruktur für die Alltagsradmobilität. Da fehlt es an alle Ecken und Enden, weil bei der Errichtung von Radinfrastrukturen bisher hauptsächlich an Freizeit und Tourismus gedacht wurde.

KF: Warum sollte gerade das Radfahren gefördert werden?

Lobis: Es hat ausschließlich Vorteile, mir ist kein Nachteil des Radfahrens bekannt. Studien haben sich mit Kosten und Nutzen

beschäftigt, die verschiedene Mobilitätsträger mit sich bringen. Je nach Betrachtungstiefe und Studiensetting kamen dabei zusätzliche Kosten für die Allgemeinheit in der Höhe von 40 bis 80 Cent pro Autokilometer heraus – und ein gesellschaftlicher Gewinn in der Höhe von 15 bis 30 Cent pro Radkilometer, der sich aus Einsparungen bei Infrastruktur und ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr, Anm. d. Red.), Umweltwirkungen, Gesundheitseffekten, weniger Raumbedarf und weiteren Kriterien ergibt.

Es wurde auch nachgewiesen, dass Mitarbeitende, die mit dem Rad oder zu Fuß ihre Arbeitswege zurücklegen, produk-

Markus Lobis ist Geschäftsführer der kyklos GmbH. Das Bozner Unternehmen beschäftigt sich mit nachhaltiger Mobilität und Raumnutzung und dies vor allem aus dem Blickwinkel der Zufußgehenden und der Radfahrenden.



In Kopenhagen werden im Winter die Radwege sogar vor den Straßen vom Schnee geräumt.

tiver sind und im Schnitt 1,5 Tage weniger Krankenstand beanspruchen als ihre Kolleg*innen, die das Auto nutzen.

KF: Bei Studien über die Möglichkeiten, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen wird oft auf die Niederlande oder Dänemark Bezug genommen. Kann man Südtirol mit Ländern vergleichen, in denen es kaum Steigungen und flächenmäßig mehr Platz gibt?

Lobis: Absolut. Was wir hier an Steigungen haben, haben die Skandinavier*innen und Niederländer*innen an Wind und Wetter zu meistern. Wie schon in der Antwort auf die Einstiegsfrage angedeutet, haben wir Südtirols Siedlungsgebiete analysiert und herausgefunden, dass 57 bis 70 Prozent aller Südtiroler*innen in örtlichen Verhältnissen leben, die es mehr oder weniger das ganze Jahr über ermöglichen, zumindest einen Teil ihrer Wege mit dem Rad zurückzulegen. Und das bei meist bestem Wetter, während die Nordländer*innen auch bei Regen und Schneefall massenhaft mit dem Rad unterwegs sind. Allerdings auf perfekter Infrastruktur und mit gutem Service. Das geht soweit, dass z. B. in Kopenhagen die Radwege vor den Straßen vom Schnee geräumt werden.

KF: Interessant ist, dass bei Befragungen der Radfahrenden in Kopenhagen heraus-

kommt, dass nur 16 Prozent aus Umweltgründen das Rad benutzen ...

Lobis: Ja, 55 Prozent geben an, dass sie mit dem Rad ihr Ziel einfacher erreichen, 46 Prozent schätzen den Weg am Rad schneller ein, 46 Prozent wollen etwas für die Fitness tun, 26 Prozent geben wirtschaftliche Gründe an. Natürlich waren Mehrfachnennungen möglich, aber man sieht, welche Effekte gute Infrastrukturen bringen, wobei auch das Radabstellen wichtig ist und die Radfreundlichkeit ganz allgemein.

KF: Haben wir genug Platz für so viel Infrastruktur?

Lobis: Natürlich. Das Problem ist nur, dass da, wo Platz wäre, meist Apfelbäume oder Weinreben wachsen. Gleichzeitig haben wir überdimensionierte Straßeninfrastrukturen und auch innerorts oft undefinierte Verkehrsflächen, die hauptsächlich auf die Bedürfnisse der Autofahrenden zugeschnitten sind. Da braucht es mehr Mut bei den Entscheidenden.

KF: Südtirol strebt laut dem Klimaplan bis 2030 ca. 20 Prozent Radanteil am Verkehr an. Ist das wirklich realistisch – und reicht es?

Lobis: Ich halte diesen Prozentsatz für wenig ambitioniert, auch wenn die Erhebung des sogenannten Modal Splits ein Buch mit sieben Siegeln ist und nur Annäherungswerte liefern kann. 20 Prozent rei-

chen natürlich nicht, um signifikante weitere Umstiegseffekte zu erreichen, zumal wir schon recht hohe Modal Splits Rad in dicht besiedelten Gebieten des Landes haben. Wenn wir bis 2030 40 Prozent weniger motorisierten Individualverkehr haben wollen – und das wurde ja als ein Ziel des Mobilitätsplans formuliert – müssen wir da schon wesentlich mutiger sein.

KF: Wer oder was kann sonst noch zur sanften bzw. nachhaltigen Mobilität in Südtirol beitragen?

Lobis: Es braucht neben allgemeinen und durchaus löblichen Zielsetzungen für die Zeit in fünf, zehn oder 20 Jahren sofort sehr konkrete Ziele und Budgets, die an die Erreichung dieser Ziele gebunden sind. Ich mache ein Beispiel: Wenn wir nicht schon für 2024 festlegen, dass wir beispielsweise auf der Mebo eine Reduktion von – sagen wir mal - zwei Prozent der Autofahrten anstreben, werden wir 2024 in diesem Bereich genau null konkrete Maßnahmen sehen. Und mir würden da gleich ein paar mögliche Maßnahmen einfallen, die den Verkehr reduzieren könnten. Diese haben aber nur Chancen auf Umsetzung, wenn wir von der Prämisse der Beschleunigung der Autoverkehre Abstand nehmen und viel analytischer, methodisch breiter und lösungsmäßig offener einzelne Mobilitätsströme unter die Lupe nehmen.

Fragen: Edith Runer

Einfache Lösungen statt Großprojekte

Pustertal: Straßenbauvorhaben im Überblick – Einsatz Johnt sich



"Entweder dieses doppelstöckige Projekt oder sonst gar nichts", sagen die Gemeinderäte von Rasen-Antholz und Olang (zu sehen ein simples Schaubild). Doch der Heimatpflegeverband wird sich weiterhin dagegen wehren.

Die Stimme des Heimatpflegeverbandes in Sachen Verkehr wird oft überhört. Aber nicht immer. Einige Beispiele aus dem Pustertal zeigen, dass der Einsatz für die Natur, die Kulturlandschaft und die Bürger*innen einen langen Atem braucht, sich aber auch lohnt.

Seit über 40 Jahren beschäftigen wir uns mit dem Verkehr und den Straßenausbauten im Pustertal. Dabei betonten wir immer wieder, dass schnellere Straßen mehr Verkehr, auch selbstgemachten, zur Folge haben. Sie sind auch eine Konkurrenz für den öffentlichen Verkehr von Bus und Zug. Deshalb plädieren wir für einfache Lösungen und für den Ausbau von Bahn, Bus und Radwegen. Der Bau der Riggertalschleife ist dabei bereits ein enorm wichtiges Projekt, doch muss dringend der teilweise doppelgleisige Bahnausbau im Pustertal folgen.

Von der Wirtschaft wird immer wieder die vermeintliche Nichterreichbarkeit von Südtirol thematisiert. Dabei haben wir auch im Pustertal eine Top-Industrie, die in die ganze Welt ausliefert und offensichtlich keine großen Verkehrsprobleme hat. Auch ein Drittel der acht Millionen Gäste, die jährlich nach Südtirol kommen, findet den Weg ins Pustertal, obwohl anscheinend die Straßen so schlecht sind. Das widerspricht sich augenscheinlich.

Umgesetzte Projekte

Nach dem Bau der ersten großen Umfahrungen von Bruneck (1988), Mühlbach (1994), Vintl (2011–2015), Welsberg (2003) und Niederdorf (2005) wurden später die Brücke Rasen (2007), Schließung Nordring Bruneck (2008) und der Tunnel Sonnenburg (2010) gebaut. Seit einigen Jahren werden weitere große Bauvorhaben verwirklicht: die Gadertaler Einfahrt (2022), die Umfahrung von Kiens und der über zwei Kilometer lange Tunnel von Percha. All diese einschneidenden Baumaßnahmen waren sehr umstritten, genauso wie die jetzt geplanten Straßenausbauten in Olang, Antholz, Toblach und Innichen.

Antholz

Hier war ein Kreisverkehr mit darüber liegender Straße als regelrechte Talsperre geplant, der durch unsere Initiative und aufgrund des großen Widerstandes der Bevölkerung zurückgenommen wurde. Nun ist ein einfacher Kreisverkehr mit Bypässen vorgesehen. Das ist ein wichtiger Fortschritt und großer Erfolg.

Olano

In der Studie von 2020 war ein doppelstöckiger Kreisverkehr vorgesehen. Dagegen haben wir uns gewehrt und ein Schaubild angefertigt, das sogar Landesrat Daniel Al-

freider beeindruckt hat und er deswegen diese Lösung als nicht vertretbar erklärte. Daraufhin haben die Planer selbst einen einfachen Kreisverkehr vorgeschlagen und in zwei Simulationen als funktionell machbar bezeugt. Doch plötzlich soll das nicht mehr gelten, denn nun wird wieder die alte große Lösung als unumgänglich erklärt. Bei mehreren Bürgerabenden in



Bereits verwirklicht: die Gadertal-Einfahrt Fotos/Schaubilder: Albert Willeit

Rasen und Olang haben sich in den voll besetzten Sälen sehr viele Menschen gegen große Lösungen und für einfache Kreisverkehre ausgesprochen. Doch eine Mehrheit der Gemeinderäte von Olang und Rasen Antholz ließ sich davon leider nicht beeindrucken und folgte dem vom Land auferlegten Diktat: "Entweder dieses doppelstöckige Projekt oder sonst gar nichts". Der einfache Kreisverkehr stand gar nicht zur Debatte. Wir aber werden uns weiterhin dafür einsetzen.

Toblach

2020 tauchte plötzlich eine Studie für eine drei Kilometer lange Umfahrung mit zwei Tunnels und Kosten von 50 Mio. Euro auf, die mit 13 Mio. Euro aus Olympiageldern teilfinanziert wurde. Damit sollte der Bahnhof besser angebunden werden. Doch dieses Argument ist wenig nachvollziehbar. Wir und auch die Bevölkerung haben dieses Vorhaben heftig kritisiert. Deshalb scheint man nun darauf zu verzichten und mit dem bereitgestellten Geld

vor allem den Bahnhof als Mobilitätszentrum aufzuwerten. Das wäre ein Lohn für unsere Bemühungen.

Innichen

Wegen der Probleme mit dem Hochwasser des Sextner Baches wurde im Osten von Innichen ein Hochwassertunnel geplant, der zugleich als neue Hauptzufahrt für Sexten dienen soll. Dieses Projekt sollte schnell verwirklicht werden, doch scheint die neue über 100 Meter lange und 12 Meter hohe Brücke im Westen höhere Priorität zu haben, obwohl sie das Landschaftsbild stark beeinträchtigt.

Eigenartigerweise würde sie auch mit 8 Millionen aus den Olympiageldern teilfinanziert. Dabei wäre die Verschiebung des Bahnhofes in Richtung Dorfzentrum ein weit dringlicheres Projekt im Sinne der nachhaltigen Mobilität.

Percha und Kiens

Bei den derzeit im Bau befindlichen Umfahrungen haben wir die landschaftsfres-

senden Kreuzungen kritisiert. Nun werden sie anders geplant.

Resümee

Wir wissen, dass der meiste Verkehr hausgemacht, also von uns selbst und von den Gästen verursacht wird und dass jeder Stra-Benausbau unweigerlich zu noch mehr Verkehr führt. Deshalb dürfen Straßen nur wegen einiger Spitzenzeiten keinesfalls durch Ausbauten interessanter werden, ansonsten erreichen wir keine Reduzierung des Individualverkehrs von 40 Prozent, wie es der ambitionierte Mobilitätsplan vorsieht. Allein der öffentliche Nahverkehr muss noch attraktiver werden, um die Menschen zum Umstieg zu bewegen. Es braucht aber auch neue Systeme, um den Verkehr zu entzerren und zeitlich zu staffeln, indem wir Infos über die Verkehrslage in Echtzeit abrufen können und so Staus vermeiden helfen. Zitat von Landeshauptmann Arno Kompatscher und Landesrat Daniel Alfreider (Interview auf Seite 16) bei der Vorstellung des zweiten Teiles des Klimaplanes: "Bereits in sieben Jahren sollen 70 Prozent mehr Südtiroler*innen mit Zug und Bus unterwegs sein, und gleichzeitig der Stra-Benverkehr um 40 Prozent reduziert werden." Das ist eine erfreulich klare Ansage, die wir absolut unterstützen!

Albert Willeit Bezirksobmann Pustertal



VOLKSKULTUR IM RUNDFUNK



Jeden Donnerstag von 18.05 bis 19 Uhr und jeden Samstag von 11.05 bis 12 Uhr

Unser Land – Kultur und Natur in Südtirol

Gestaltung und Moderation: Heike Tschenett, Barbara Wiest

6. / 8. Juli 2023: 16. Vinschger Musiziertage in Langtaufers.

Stimmungsbild und Nachbericht mit Interviews, Statements, Atmo und Musik. Mit Heike Tschenett

10. / 12. August 2023: Namenkundliche Wanderung im Unterland.

Zusammen mit dem Kulturanthropologen und Namensforscher Johannes Ortner geht es von Neumarkt über Mazzon nach Pinzon. Mit Barbara Wiest

Jeden letzten Donnerstag im Monat

Unser Land – Alpin mit Judith Edler und Thomas Hainz



Jeden Freitag von 18 bis 19 Uhr Dahoam in Tirol

Dialekte, liebgewonnene oder längst vergessene Tiroler Bräuche, Plaudereien

Vorfahrt für Gesundheit und Klimaschutz

Slot-System als Übergangslösung auf der Autobahn möglich

Mehr Straßen, mehr Fahrspuren, keine Einschränkungen für Lkws: So manch ein Rezept gegen das Transitchaos – auch von ganz oben – führt Südtirol ohne Umwege zurück ins Gestern.

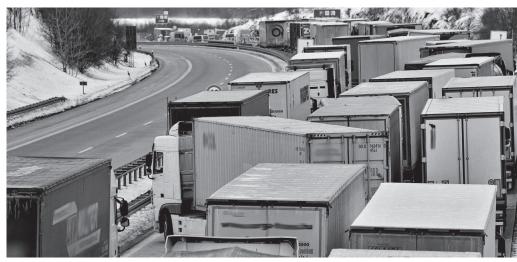
Verkehrsminister Matteo Salvini, Umweltlandesrat Giuliano Vettorato und der italienische Frächterverband sind sich einig, wenn es um die Forderung nach freier Fahrt für Lkws über den Brenner und einem Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich geht. Schließlich werde der freie Warenverkehr durch zeitweilige Lkw-Fahrverbote behindert. Nur: Die Bahn fährt auch nachts, und Österreich setzt seit 20 Jahren auf Fahrverbote, einen Blauen Brief aus Brüssel gab's dafür nie.

Dabei würde ein Gerichtsurteil dem ewiggestrigen Ruf nach einer Aufhebung der Beschränkungen für Lkws endlich ein Ende bereiten, verfolgt die EU neben dem Prin-

Der Lkw-Transport verursacht pro Tonnenkilometer rund 15-mal so viele Treibhausgase wie der Transport mit der Bahn. Das Slot-System könnte unter einer Reihe von Voraussetzungen den Klimawandel also mildern.

Madeleine Rohrer

zip des freien Warenverkehrs doch noch weitere Grundsätze, darunter das Recht auf Gesundheit und die Klimaneutralität bis 2050. Zudem steht Europa zur Alpenkonvention, einem völkerrechtlichen Vertrag, der den Ausbau neuer alpenquerenden Straßen verbietet. Und Südtirol? Das ist Nutznießer der österreichischen Verkehrspolitik. So zeigen die Messstationen des Landes, dass auch hierzulande nachts weniger Lkws fahren, was den Menschen im Wipp- und Eisacktal etwas mehr Ruhe verschafft.



Extremsituation auf der Autobahn: Ein Slot-System wäre eine passable Übergangslösung bis zu einem funktionerenden Schienentransport für Lkws.

Funktionierende Bahn als Ziel

Wer den Menschen und die Natur in den Mittelpunkt jeder, also auch der Verkehrspolitik stellt, kann die Forderungen nach einem Ausbau der Brennerautobahn und einer Aufhebung der Fahrverbote für Lkws nur ablehnen. Stattdessen brauchen wir eine funktionierende Bahn und ein Gesetz zur Verlagerung der Güter auf die Schiene. Und eine Übergangslösung für das Transitproblem kann auch das Slot-System sein.

Rechtlich stünden ihm keine Hindernisse im Weg, hatte das Europainstitut der Universität Fribourg schon 2014 im Auftrag der Europaregion festgestellt. Und: "Will man eine effektive Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene und damit eine effektive Verringerung der Umweltbelastungen in den betroffenen Regionen, so dürfte es wohl kaum Alternativen geben, die ähnlich wirksam wären wie eine Alpentransitbörse." Den rechtlichen Freiraum gäbe es demnach bereits, den politischen Willen in den Ländern auch. Nur müssten sich nun die Ministerien der betroffenen Staaten einigen – und das dürfte

angesichts des Windes, der derzeit in Italien weht, schwierig sein.

Fakt ist: Der Lkw-Transport verursacht pro Tonnenkilometer rund 15-mal so viele Treibhausgase wie der Transport mit der Bahn. Das Slot-System könnte unter einer Reihe von Voraussetzungen den Klimawandel also mildern. Die erste ist: Die maximale Menge an Slots richtet sich nicht danach, wie viel die Autobahn aushält, sondern was den Menschen entlang der Transitroute und der Natur zuzumuten ist. Zweitens: Am Wochenende und nachts sind Slots gar nicht erst buchbar, womit auch der Streit ums Nachtfahrverbot hinfällig würde. Und drittens: Die Plattform zur Buchung von Durchfahrtsrechten ist an die Bahn gekoppelt, je mehr Platz auf dem Zug also, desto teurer wird die Autobahn. Vor diesem Hintergrund müssten die Ziele aller Beteiligten dieselben sein: jene der transitgeplagten Menschen, jene des Klimas, der Frächter und der Politik. Es gilt Verladeterminals in Deutschland und Italien zu schaffen, den Gütertransport auf der Bahn zu entbürokratisieren und die Kostenwahrheit im Transitverkehr einzuführen.

Madeleine Rohrer, Dachverband für Natur- und Umweltschutz

In fünf Jahren umstiegsfrei durch Südtirol

Verkehrslandesrat Daniel Alfreider erklärt, wie Klimaplan-Ziele erreicht werden sollen

In den vergangenen 20 Jahren ist der motorisierte Verkehr in Südtirol um 25 bis 35 Prozent gewachsen. Bis 2030 soll laut kürzlich vorgestellten spezifischen Teils des Klimaplans der motorisierte Individualverkehr um 40 Prozent reduziert werden. Verkehrslandesrat Daniel Alfreider antwortet in folgendem Interview.

KulturFenster: Herr Landesrat, wie erreichen wir die im Klimaplan angeführten Ziele hinsichtlich des Verkehrs?

Daniel Alfreider: Klar ist: Wenn wir wollen. dass sich die öffentlichen Verkehrsmittel als ernsthafte Konkurrenz zum Individualverkehr etablieren, dürfen wir keine neuen Straßen bauen. Wir haben aber einen ganz klaren Plan für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, und zwar bis 2035. Er gliedert sich in drei Phasen. Phase 1 bis 2026 – bis dahin müssen die sogenannten PNRR-Gelder im Zuge des Aufbau- und Resilienzplanes aufgebraucht sein - müssen wir die Ost-West-Achse im Zugverkehr an die Nord-Süd-Achse anbinden. Das heißt, die Riggertalschleife und die Elektrifizierung der Vinschger Bahn müssen realisiert sein. Vom anschließend durchzuführenden Bau des dreigleisigen Virgl-Eisenbahntunnels erhoffen wir uns sehr viel. Dadurch können die Züge der Linie Bozen - Meran ohne Kreuzung mit der Brennerlinie in den Bahnhof Bozen einfahren. Das bringt Zeitersparnis und eliminiert Verspätungen. Phase 2 bis 2032/2033 betrifft den Brennerbasistunnel ...

KF: ... dessen Verwirklichung wegen der Rekurse jetzt wieder in weite Ferne gerückt ist.

Alfreider: Leider ist das oft das Problem. Man möchte etwas umsetzen, und Rekurse verhindern es. Unabhängig vom BBT als Ganzem sollte in der Zwischenzeit die Zulaufstrecke von Franzensfeste nach Waidbruck realisiert werden, was u. a. neue Kapazitäten für Südtiroler Züge auf der Bestandslinie schaffen wird. In Phase 3 bis 2035 fallen der Ausbau der Zuglinie Meran – Bozen auf zwei Gleise und ebenfalls einige zweigleisige Abschnitte auf der Pustertaler Linie.

KF: Gegen die Pläne auf der Strecke Meran – Bozen gibt es schon Widerstand.

Alfreider: Für diese Strecke ist die RFI verantwortlich, auch für die Finanzierung. Vermutlich gibt es viele andere, wichtigere Strecken, die auszubauen sind. Deshalb sind wir gut beraten, wenn wir bereit sind, Kompromisse einzugehen. Ich hoffe, dass wir hier bald einen Konsens finden. Wir sind jedenfalls in intensivem Austausch mit den Gemeinden und dem Bauernbund, um eine Trassenvariante zu finden, die so grundstückschonend wie möglich ist.

KF: Worauf dürfen sich Nicht-Autofahrer*innen in den nächsten fünf Jahren freuen?

Alfreider: Darauf, dass sie mit dem Zug umstiegsfrei quer durch Südtirol fahren können. Es muss möglich sein, in einer Stunde von Bruneck nach Bozen und in 45 Minuten von Naturns nach Bozen zu kommen. Außerdem sind weitere 13 Millionen Euro an PNRR-Geldern für den Ausbau des Radwegenetzes zugesichert worden. Auch diese Vorhaben

müssen umgesetzt werden, um das Geld nicht zu verlieren.

KF: Welche Maßnahmen sehen Sie noch vor, um den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), das Radfahren und das Zufußgehen attraktiver zu machen?

Alfreider: Der Zug ist das Rückgrat des ÖPNV. Sobald der Halbstundentakt in ganz Südtirol funktioniert und das Busnetz direkt mit dem Zug vernetzt ist, es also kaum noch Wartezeiten gibt, werden immer mehr Menschen auf die Öffis umsteigen. Wir schaffen gerade 350 neue Busse an. Noch innerhalb dieses Jahres werden alle Busse mit GPS ausgestattet sein, sodass die Nutzer direkt an der Bushaltestelle bzw. am Handy sehen können, wo genau sich der Bus gerade befindet, auf den sie warten. Durch das neue Ticketing-System wird es möglich sein, Fahrkarten auch mit Kreditkarte, Handy oder QR-Code zu bezahlen und zu entwerten. Das System wählt automatisch den günstigsten Tarif aus. Mit dem Südtirol-Pass sollte man schon bald auch Park-&-Ride-Plätze nutzen. Fahrräder ausleihen und andere Dienste beanspruchen können. Versuche laufen bereits.

KF: Der kürzlich vorgestellte Mobilitätsplan thematisiert vor allem die übergemeindliche Mobilität. Was müssen die Gemeinden selbst in den nächsten Jahren beitragen, um die Verkehrswende zu ermöglichen?

Alfreider: Zu den Gemeindeentwicklungsplänen gehören jeweils die Mobilitätspläne. Es ist unabdingbar, dass die Gemeinden das Land dabei unterstützen, um das Ziel von weniger Individualverkehr zu erreichen. Es braucht kleine Mobilitätszentren mit Park-&-Ride-Plät-

Es muss künftig möglich sein, in einer Stunde von

Bruneck nach Bozen und in 45 Minuten von Naturns nach Bozen zu kommen.

Daniel Alfreider



Mobilitätszentren wie jenes in Brixen sind für Landesrat Daniel Alfreider zwingend notwendig, um die Menschen zum Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu motivieren.

zen und Radboxen, aber es müssen beispielsweise auch Schulwege so gestaltet werden, dass die Eltern ihre Kinder nicht mit dem Auto vor das Schulgebäude fahren müssen, weil der Schulweg nicht sicher ist. Auf lokaler Ebene muss also mitgedacht und mitgeplant werden.

KF: Sie sprechen von Park-&-Ride-Plätzen, also Parkplätzen. Verlocken diese nicht erneut zum Autofahren?

Alfreider: Südtirol hat viele Täler und abgelegene Weiler und Höfe – es wird in nächster Zukunft nicht möglich sein, dass jeder und jede von seiner Haustür aus mit dem Bus oder Zug fahren kann. Durch viele kleine Auffangparkplätze wollen wir die Nutzung der Öffis aber attraktiver und den Menschen den Umstieg einfacher machen.

KF: In Südtirol fließt noch viel Geld in Straßenbauprojekte: Ausbau von Kreuzungen, Umfahrungen, oder die dynamische dritte Spur an der Autobahn im Unterland. Wie passt das mit den Zielen im Klimaplan und im Mobilitätsplan zusammen?

Alfreider: Es geht hier fast ausschließlich um die Sicherheit. Sie hat für mein Ressort oberste Priorität. Wenn Sie die Kreuzungen ins Antholzer Tal und bei Olang ansprechen, dann hat sich die Stimmung hier meiner Meinung nach aufgeschaukelt. Die Diskussionen werden sehr emotional und oft auch nicht sachlich geführt. Wir waren bei der Präsentation der Pläne immer transparent und gesprächsbereit. Aber wir haben auch die Pflicht, für die Sicherheit der Menschen zu sorgen. Unser Ziel ist es, auf der bestehenden Pustertaler Straße die Kreuzungsbereiche so zu ge-

stalten, dass auch Radfahrer*innen

Fußgänger*innen die Kreuzungen gefahrlos passieren und Busse ohne Verzögerungen ins Tal fahren können.

KF: Sie sprachen bei der Vorstellung

des Mobilitätsplanes von einer "resilienten Straßeninfrastruktur". Was verstehen Sie darunter?

Alfreider: Vor allem die Instandhaltung von bestehenden Straßen und Brücken, auf dass sie über eine möglichst lange Lebensdauer sicher sind. Es geht aber auch darum, den öffentlichen Nahverkehr sicherer zu machen, indem man

zum Beispiel Bahnübergänge und Weichen eliminiert.

KF: Ebenso sprachen Sie von einer besseren Erreichbarkeit ohne Auto – auch ein Flugzeug ist kein Auto. Hat ein Flugplatz im Klimaland Südtirol Berechtigung?

Alfreider: Der Flugplatz ist da. Und wenn Flugzeuge künftig leiser und emissionsärmer werden, dann kann er meiner Meinung

Südtirol hat viele Täler und abge-

legene Weiler und Höfe – es wird

lich sein, dass jeder und jede von

seiner Haustür aus mit dem Bus

oder Zug fahren kann.

in nächster Zukunft nicht mög-

auch da bleiben. Mir geht es in erster Linie aber darum, direkte Zugverbindungen zu forcieren, etwa nach München.

KF: Sind Sie persönlich Öffi-Nutzer?

Alfreider: In der Stadt sehr gern. Allerdings wohne ich in Kol-

fuschg auf fast 1800 Metern und muss täglich nach Bozen. Das schaffe ich mit den Öffis leider nicht. Ich beobachte aber mit großem Respekt die vielen jungen Leute, die ganz selbstverständlich ausschließlich Zug und Bus benutzen, um von A nach B zu kommen. Ich finde, dass sie unsere echten Vorbilder sind.

Interview: Edith Runer

Heimatpflege ist Klimaschutz

Klare Forderungen an Politik bei

73. Hauptversammlung des Heimatpflegeverbandes Südtirol

Die Anwesenheit einiger Politiker*innen nutzte Obfrau Claudia Plaikner bei der 73. Hauptversammlung des Heimatpflegeverbandes Südtirol in Obervintl, um klare Forderungen zu stellen. Die Neuwahlen bestätigten Claudia Plaikner in ihrem Amt.

"Wir mischen uns ein, wir äußern unsere Meinung, wir suchen die Diskussion, wir versuchen Korrektiv zu sein." So sieht die Obfrau Claudia Plaikner die Rolle der Heimatpfleger*innen in Südtirol. "Die Zeit stellt uns vor viele Herausforderungen, die wir bereit sind anzunehmen", sagte Plaikner. Die 73. Hauptversammlung des HPV am 15. April im Ansitz Töpsel in Obervintl stand ganz im Zeichen dieser Herausforderungen, welche die Obfrau ohne Umschweife benannte (siehe eigenen Beitrag).



Klare Forderungen gingen daher an Landesrätin Maria Hochgruber Kuenzer: "Wir wünschen uns weniger, Destination Landschaft' – so hieß eine jüngst von Ihrem Amt organisierte Tagung, in der man den Eindruck gewann, dass für Sie Landschaft nur in Verbindung mit dem Attribut ,produktiv' interessant ist - und mehr Überzeugung dafür, dass wir die Glanzstücke unserer Landschaft besser schützen sollten." Die angesprochene Landesrätin ging denn auch auf die Forderungen der Obfrau ein: Man sei oft konträrer Meinung und vertrete unterschiedliche Positionen, aber suche immer den Dialog. Es gehe darum, Heimat und Landschaft der nächsten Generation intakt weiterzugeben. Ein wichtiges Instrument sieht die Landesrätin im Gemeindeentwicklungsprogramm, das für die Heimatpflegevereine und alle Bürger, eine Gelegenheit zum Mitgestalten biete.

Den Worten Taten folgen lassen

In seinem Tätigkeitsbericht betonte auch Geschäftsführer Florian Trojer u. a. den



Der neue Vorstand: Georg Hörwarter, Agnes Andergassen, Franz Fliri, Claudia Plaikner, Josef Vieider, Bruna Corteletti und Johannes Ortner (v.l.)

Einsatz für einen kleinstrukturierten und klimaschonenden Tourismus nach menschlichem Maßstab und unterstrich die Forderung des Verbandes, dass die Auftragsvergabe für Aufstiegsanlagen dringend überarbeitet werden muss: "Beiträge von bis zu 75 Prozent sind nicht mehr zeitgemäß." In Sachen Klimaschutz und Verkehrswende ging ein dringender Appell an die Landesregierung, "den Worten Taten folgen zu lassen und alle Gesetze, Bestimmungen und Projekte auf den Klimaschutz auszurichten und entsprechend nachzubessern."

Heimatpflege ist Klimaschutz

Dem Klimaschutz wurde ein eigenes Referat gewidmet. Heimatpflegeverband-Mitarbeiterin Evi Brigl nannte als wichtigste Maßnahme, um die Energiewende zu schaffen, ein Umdenken im Konsumverhalten, sprich weniger Energieverbrauch und in einem zweiten Schritt erneuerbare Energien zu nutzen, nach aktuellem Stand der Technik vor allem Solarenergie durch Photovoltaikanlagen. Den Heimatpflegern sei bewusst, dass die Energiewende das Landschaftsbild verändern wird. Umso wichtiger seien

klare politische Richtlinien, wo Anlagen errichtet werden dürfen und wo nicht, damit die Energiewende möglichst landschaftsverträglich vonstattengehe und sensible Zonen wie denkmalgeschützte Gebäude ausgespart blieben. "Die Heimatpfleger wollen der Entwicklung kritisch und offen zugleich begegnen und aktiv an Konzepten mitarbeiten. Denn Heimatpflege ist vor allem auch Klimaschutz."

Schwerpunktthema Handwerk

Der HPV stellt jedes Jahr unter ein Thema. Das Themenjahr 2023 stellt das Handwerk in den Fokus. Die hohe Kunst des Handwerks im Gegensatz zu industriell hergestellten Produkten ist gerade im Hinblick auf lokale Kreisläufe und den Klimaschutz von großer Bedeutung.

Neuwahlen und Tracht des Jahres

Die für die 73. Hauptversammlung angesetzten Neuwahlen bestätigten den bisherigen Vorstand in seiner Arbeit. Mit großer Mehrheit wurde Obfrau Claudia Plaikner wiedergewählt. Franz Fliri bleibt Vizeobmann. Neu im Vorstand ist Bruna Corteletti vom Heimatpflegeverein Branzoll-Bronzol. Agnes Andergassen von der Arge Tracht stellte zum Abschluss der Veranstaltung traditionell die Tracht des Jahres vor. Es ist die historische Tracht der Schützenkompanie Katharina Lanz Spinges, die

zum 50-jährigen Bestehen der Schützenkompanie 2009 anhand eines 200 Jahre alten Musters gefertigt wurde. Das Besondere an der Tracht ist die "Pfoat" mit dem besonders gefältetem Kragen. Die Wahl fiel wie immer geografisch passend zum Versammlungsort.

Die 73. Jahreshauptversammlung fand in

Obervintl im Ansitz Töpsl statt, der von Interessierten bereits im Vorfeld der Veranstaltung besichtigt werden konnte. Neben Ort und Stimmung gab auch die musikalische Umrahmung der Veranstaltungen eine besonders feierliche Note: Die Volksmusikgruppe "Frisch g'strichn" begleitete passend schwungvoll durch den Nachmittag.

"Wenn dein Ziel groß ist und deine Mittel klein, handle trotzdem. Durch dein Handeln allein werden auch deine Mittel wachsen." Aurobindo Ghose, Politiker und Philosoph

Fragen an unser Gewissen

Einige Auszüge aus dem Referat von Verbandsobfrau Claudia Plaikner

Wie geht es mit dem Skitourismus weiter? Wie sind in Zeiten wie diesen die Neuerschließung des Klein-Gitsch, das Skikarussell Sexten/Sillian/Comelico, die Verbindung von Monte Pana über die CunfinBöden nach Saltria oder – erneut – die Verbindung Langtaufers/Kaunertal zu rechtfertigen?

... Es gibt immer weniger Schnee. Die einzige Antwort, die die Skiindustrie darauf gibt, ist die des Kunstschnees, also die Aufrechterhaltung einer Illusion durch die Aufwendung von immer mehr Energie, vor allem der immer kostbarer werdenden Wasservorräte ...

Können wir unser Verhältnis zum Schnee ändern? Ja, ihn nutzen, wenn er kommt, ihn aber nicht auf Teufel komm raus be-

anspruchen! Dies verlangt nach einem sicherlich schwierigen Umdenken. In Gegenden, die davon Arbeit und Wohlstand ableiten, kann das sogar ketzerisch klingen. Aber es ändert sich auch bereits einiges: Man merkt den wachsenden Wunsch nach Bergen ohne Anlagen, die man mit Schneeschuhen oder rein wandernd, erleben kann. Der Sporttourismus muss in allen Saisonen ökologischer und nachhaltiger werden, indem man Diversifikation in den Aktivitäten fördert. ...

Wie gehen wir mit der Ressource Wasser um? ... Auch die Landwirtschaft wird noch mehr wassersparende Maßnahmen ergreifen bzw. weiter ausbauen müssen. Es muss zudem überlegt werden, ob immer neue landwirtschaftliche Produktionsflächen erschlossen werden sollen, ohne garantieren zu können, ob und woher das Wasser für die Bewässerung kommt. ... Zu Schwimmbädern und Wellnessanlagen: Ich sage es ganz klar, auch wenn ich weiß, dass ich mir dadurch den Unmut vieler Touristiker*innen zuziehen werde. Schwimmen und sich in Saunalandschaften aufhalten, gehört zu den zugegeben sehr angenehmen, aber nicht lebensnotwendigen Bedürfnissen von Touristen und Einheimischen. Es muss bei Wasserknappheit die Forderung nach dem - eventuell auch nur temporären -Zurückfahren dieses Freizeitangebotes gestellt werden dürfen. Wie viel Tourismus brauchen wir (noch)? ... Glaubte man, das Jahr 2019 mit seinen 33 Millionen Übernachtungen sei nicht mehr zu toppen, ist das Gegenteil eingetreten: 2022 übernachteten acht Millionen Gäste 34,4 Millionen Mal. Südtirol hat 520.000 Einwohner und 239.000 gewerbliche Gästebetten. Auf jeden Einheimischen kommen 16 Gäste, während man in der Nachbarpro-

vinz Trient 2022 rund die Hälfte an Über-

vielleicht sogar ein Fehler, die Dolomiten in das Unesco-Weltnaturerbe aufzunehmen?

nachtungen (18 Mio.) zählte. Die Zahl der Gästebetten in der Vier- und Fünf-Sterne-Kategorie stieg in Südtirol in den letzten zehn Jahren von 28.000 auf 43.000. Gleichzeitig ging die Bettenanzahl in den Zwei- und Dreisternehotels zurück ... Was macht diese Entwicklung mit unserem Land? Mit unserer Kultur- und Naturlandschaft? Mit uns Einheimischen? Macht es Sinn, weiterhin viel Geld in die Tourismuswerbung zu stecken? War es



03/Juni 2023

Können wir unser Verhältnis zum Schnee ändern? Ja, ihn aber nicht auf Teufel komm raus

Claudia Plaikner

Dinge des Alltags aus Geschichte und Gegenwart

Sie radeln wie ein Mann, Madame!



In den 1930er-Jahren gehörten Fahrräder zu den beliebtesten Verkehrsmitteln, ein Auto war ein Luxusgut.



Kinder teilten sich oft ein gemeinsames Fahrrad. Foto: Privat

"Sie radeln wie ein Mann, Madame!" So lautet der Titel eines Büchleins, das vor vielen Jahren zur Geschichte des Radfahrens von Frauen erschienen ist. Heute gehört das Radeln, also das Fahrradfahren zum beliebten Freizeitsport, der Jung und Alt fasziniert, Männer und Frauen gleichermaßen. Das war nicht immer so. Frauen mussten sich den Zugang zum Fahrrad erst erkämpfen. Als im 19. Jahrhundert in Europa die ersten Fahrräder auf den Markt kamen, gab es große Ablehnung. Ärzte rieten dringend davon ab, warnten vor gesundheitlichen Schäden und der Einschränkung der Gebärfähigkeit. Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde die gesundheitliche Bedeutung der regelmäßigen Bewegung erkannt, als sich immer mehr Menschen ein Fahrrad zulegten.

Für die Frauen aus den bürgerlichen Oberschichten in den Großstädten gab es aber noch ein weiteres Problem. Ihre langen Röcke und die eng geschnürten Kleider waren alles andere als bequem und für eine Fahrt auf dem Rad absolut ungeeignet. Daher wuchs schnell der Wunsch nach einer bequemen Kleidung. Doch auch da schieden sich die Geister,

denn die weibliche Hose war lange Zeit ein Tabu. 1897 fand in Oxford sogar ein "Hosenkongress" statt, bei dem sich die Teilnehmerinnen selbstbewusst in Kniehosen zeigten.

Während sich in den Städten die Hosen allmählich durchsetzten, hatten die Frauen auf dem Land weiterhin ihre Alltagsklei-



dung an. Denn für sie war das Rad nicht ein Sportgerät, sondern ein Gebrauchsgegenstand, der es ermöglichte, schnell von A nach B zu gelangen. 1933 soll es in Europa rund 45 Millionen Fahrräder gegeben haben. Als in den 1950er-Jahren die Motorräder den Markt eroberten, ging der Verkauf der sogenannten Drahtesel stark zurück. Doch im 21. Jahrhundert gehört das Fahrrad zu den ökologischsten Fortbewegungsmitteln, ideal für kurze Alltagswege und für den gesunden Freizeitspaß.

Barbara M. Stocker

Literatur:

Maierhof, Gudrun/ Schröder, Katinka: Sie radeln wie ein Mann, Madame. Als die Frauen das Rad eroberten. 2. Auflage Dortmund 1993.

Eine Frau aus dem Sarntal mit ihrem Fahrrad.

Foto: SVM, Archiv Erika Groth-Schmachtenberger

"Virtuoso" Otto Rabensteiner

Filmpremiere: Der Musiker, Komponist, Kapellmeister und Professor

Konservatoriums-Kollegen, ehemalige Trompetenschüler, Freunde und Verwandte von Otto Rabensteiner nahmen am 30. März im großen Konzertsaal des Konservatoriums "C. Monteverdi" in Bozen auf Einladung des Konservatoriums und des Heimatpflegeverbandes an der Filmpremiere über das Leben und musikalische Wirken des Ausnahme-Musikers aus Villanders teil.

Wie wach die Erinnerung an den vor zehn Jahren plötzlich verstorbenen Trompeter Otto Rabensteiner ist, zeigte sich an der großen Anzahl von Menschen, die der Einladung zur Filmpremiere gefolgt waren, und an den eindrücklichen Erinnerungsreden des Konservatoriums-Direktors Giacomo Fornari, des ehemaligen Schülers und Nachfolgers als Trompetenprofessor am Konservatorium, Marco Pierobon, sowie der Frau von Otto Rabensteiner, Claudia Plaikner.

Die Umsetzung des Filmprojektes, das auf Betreiben von Claudia Plaikner initiiert wurde, die auch Obfrau des Heimatpflegeverbandes ist, lag in den Händen des Tonstudios REKON von Konrad Plaickner und Waltraud Pircher aus Meran. Alle musikalischen Filmbeiträge und Untermalungen wurden von Konrad Plaickner aus Kompositionen oder aus Einspielungen von Otto Rabensteiner arrangiert.

Im Orchester an der Mailänder Scala

Der Film ist ein sehr ansprechendes und facettenreiches Porträt über den Villanderer Musiker. Viele musikalische und persönliche Freunde und Verwandte kommen darin in Interviews zu Wort. Otto Rabensteiner wird zudem bildlich mit den wenigen vorhandenen Filmsequenzen sowie in vielen Fotografien aus dem beruflichen und persönlichen Bereich porträtiert.

Besonders hervorgehoben wird die brillante Karriere Rabensteiners, die ihn an die Scala in Mailand, als Solotrompeter ans Haydn-Orchester und gemeinsam mit seinem Musikerfreund Marco Fracassi aus Cremona auf viele Bühnen der Welt führte. Als 23-Jähriger gewann Otto Rabensteiner einen Wettbewerb an der Mailänder Scala



Groß war das Interesse am Film über Otto Rabensteiner. Demnächst wird er auch auf RAI Südtirol gezeigt.

und spielte dort im Orchester. Kurz darauf folgte die Berufung als Solotrompeter an das Haydn-Orchester von Bozen/Trient. Die hauptberufliche Tätigkeit übte der Professor für Trompete von 1975 bis 2007 am Konservatorium in Bozen aus. Einer seiner Meisterschüler, Marco Pierobon, ehrte seinen Lehrer bei der Filmpremiere in besonderer Weise, indem er mit seinen eigenen Trompetenschülern die musikalische Umrahmung der Veranstaltung übernahm. Otto Rabensteiner, der mit seiner Piccolo-Trompete zahlreiche Solokonzerte im In- und Ausland mit bevorzugt barocken Meistern gab, war aber auch Komponist und hat ein reiches Oeuvre an Literatur für Blasmusik in den verschiedensten instrumentalen Kombinationen hinterlassen.



Otto Rabensteiner war ein begnadeter Musiker und Komponist.

Tiefe Verbundenheit mit der Heimat

Aus dem Eisacktaler Bergbauerndorf Villanders stammend wuchs Otto Rabensteiner in einer sehr musikalischen Familie auf: Sein Großvater stellte Musikinstrumente her, sein Vater war Organist, Chorleiter und Kapellmeister und förderte den musikalisch hochbegabten Otto von Kindesbeinen an. Beim "Dosser" – so heißt Ottos Heimathof – wurde viel gesungen und musiziert. Als 17-Jähriger übernahm Otto schon die Leitung der Musikkapelle seines Heimatortes. Viele weitere Südtiroler Musikkapellen hat er im Laufe seines Lebens geleitet.

Die tiefe Verbundenheit des Musikers mit seiner Heimat zeigt sich darin, dass sein Lebensmittelpunkt weiterhin im Eisacktal war. Und so wird der Film gleichzeitig zu einem schönen heimatkundlichen Porträt von Villanders.

"Nemo propheta in patria sua" – dieses Zitat nahm Claudia Plaikner in ihrer Begrüßungsrede zum Anlass, um zu erklären, warum sie die Initiative zu dieser Filmdokumentation über ihren Ehemann ergriffen hatte. Das Leben und Wirken dieses außergewöhnlich begabten und liebenswerten Menschen und Musikers sollte dokumentiert werden, auf dass sich seine Mitbürger*innen und die Musikwelt sowohl über die vielen CDs, die Otto Rabensteiner eingespielt hat, als jetzt auch über dieses Filmporträt ehrend an ihn und seine musikalische Herkunftsfamilie erinnern mögen.

Evi Brigl

Burgstall widmet sich der Geschichte

Vollversammlung des Heimatpflegevereines mit Neuwahlen



Martin Ratschiller, Monika Sulzer, Bürgermeister Othmar Unterkofler, Obfrau Herta Burger, Bezirksobmann Georg Hörwarter, Maria Sulzer, Annelies Sulzer, Roland Pircher und Edeltraud Sulzer (v.l.)

Fotos: Heimatpflegeverein Burgstall

Ein Porträt von Josef Sulzer und die Neuwahlen standen im Mittelpunkt der Vollversammlung des Heimatpflegevereines Burgstall.

Zur Vollversammlung im Widumssaal von Burgstall hieß Obmann Martin Ratschiller Mitglieder, Interessierte und Ehrengäste willkommen. Unter Letzteren waren der Burggräfler Bezirksobmann Georg Hörwarter, Bürgermeister Othmar Unterkofler, Elfriede Zöggeler Gabrieli vom Heimatschutzverein Lana, Feuerwehrhauptmann Ewald Weissensteiner, der Ehrenhauptmann der Schützenkompanie, Bernhard Burger, die Ortsbäuerin und zugleich Landesvorsitzende der ArGe Volkstanz, Monika Rottensteiner, sowie Familie Sulzer.

Zu den Aufgaben und Zielen des Vereines zählen seit jeher der Landschaftsschutz und das Siedlungsbild, die Erforschung der Heimatgeschichte, der

Natur- und Umweltschutz sowie die Pflege von Brauchtum und Tradition, die es zu bewahren und zu erhalten gilt.

Leben und Werk von Josef Sulzer

Im Rahmen der Vollversammlung wurde in einer aufwändigen Präsentation von Herta Burger (Wort) und Roland Pircher (Bild) Leben und Werk des sogenannten Dorfschreibers, Mesners und Bauern Josef Sulzer (1915–2001) vorgestellt. Sulzer, ein naher Verwandter des Kanonikus Michael Gamper, war mit Theresia Ganthaler aus Tscherms verheiratet und Vater von neun Kindern. Die älteste Tochter Maria ist als Jodlerin und Mundartdichterin bekannt. Josef Sulzer war im Jahr 1960 Gründungsmitglied des Heimatpflegevereines und war dessen langjähriger Schriftführer. Ebenso war er Schriftführer der Freiwilligen Feuerwehr, der Schützenkompanie, des Kriegsopfer- und Frontkämpferverbandes sowie der Wegleege- und Entwässerungsgenossenschaft Burgstall. Er verfasste auch Berichte für die "Dolomiten" und den "Volksboten" und war als kritischer Leserbriefschreiber bekannt. Im Rahmen seiner Freizeittätigkeit als Geschichts- und Ahnenforscher hielt er die Kirchengeschichte von Burgstall fest. Zudem schrieb er Gedichte, Geschichten, machte Aufzeichnungen und leistete somit unbezahlbare Arbeit für das Dorf und darüber hinaus.

Die schriftliche Hinterlassenschaft von Josef Sulzer hat nun der Historiker Simon Terzer aus Lana im Auftrag des Heimatpflegevereines Burgstall aufgearbeitet und in einem Findbuch genauestens aufgelistet.

Neue Obfrau gewählt

Die Versammlung wurde zudem literarisch und musikalisch von der Familie Sulzer umrahmt. Zu späterer Stunde gab sich zudem der Kirchenchor Burgstall mit Chorleiterin Renate Egger die Ehre.

Die Neuwahlen im Heimatpflegeverein Burgstall erbrachten folgendes Ergebnis: Herta Burger ist neue Obfrau und löst damit Martin Ratschiller ab, der dieses Amt vier Jahre lang inne gehabt hat. Er steht dem Verein aber weiterhin hilfreich zur Seite. Als Ausschussmitglieder bestätigt wurden Martha Ratschiller und Roland Genetti.



Ein Foto des 2011 verstorbenen Dorfschreibers, Mesners und Bauern Josef Sulzer

Historische Schätze bewahren

Interview mit der neuen Obfrau Herta Burger

Sie ist Fachärztin für Rehabilitation, nunmehr in Pension, und so bleibt Herta Burger etwas mehr Zeit, um sich für die Belange der Heimatpflege einzusetzen. Aus diesem Grund kandidierte sie für das Amt der Obfrau des Heimatpflegevereines Burgstall und wurde gewählt.

KulturFenster: Frau Burger, haben Sie als soeben gewählte Obfrau bereits konkrete Pläne?

Herta Burger: Ja, im Zuge der Vorbereitung der Präsentation über den Dorfschreiber Josef Sulzer ist mir noch bewusster geworden, welchen Wert historische Dokumente für ein Dorf haben. Auch die Fotoausstellung im Mai über Burgstall in alten und neuen Bildern hat das gezeigt. Ich möchte an diesem Thema dranbleiben und versuchen, über die Bevölkerung solche wichtige Dokumente zusammenzutragen, sie zu ordnen und im Gemeindearchiv aufzubewahren.

KF: Gibt es in Ihrem Ort auch schützenswerte Bauten, um die es sich zu kümmern gilt?

Burger: Es gibt zum Beispiel die seit Jahrzehnten leerstehende, 1901 gebaute alte Schule mit dem genauso alten Maulbeerbaum. Sie passt wunderbar zur Kirche mit den über 100 Jahre alten Zypressen. Leider droht das Gebäude, fast zu zerfallen. Es steht weder unter Denkmalschutz, noch unter Ensembleschutz.

Dennoch finde ich, dass man die alte Schule erhalten sollte. Das ist bislang allerdings nur ein Anliegen, über das wir erst mit der Gemeindeverwaltung beraten müssen.

KF: Wie ist es um die Jugend im Heimatschutzverein bestellt?

Burger: Wir sind im Verein zum Großteil nicht mehr jung. Gerade deshalb wäre es wichtig, konkrete Ansätze zu schaffen, um die Jugend für heimatpflegerische Anliegen zu motivieren. Der Heimatpflegeverband setzt sich heute ja sehr für den Klimaschutz ein, und die jungen Menschen tun das auch. Wir müssten aber Wege finden, die Jugend auch für andere Aspekte des Schutzes unserer Umwelt und Heimat zu gewinnen.

Interview: Edith Runer

Es wäre wichtig, konkrete Ansätze zu schaffen, um die Jugend für heimatpflegerische Anliegen zu motivieren. Der Heimatpflegeverband setzt sich heute ja sehr für den Klimaschutz ein, und die jungen Menschen tun das auch. Herta Burger

Dichtn

Jeder torf, obr koaner muat, oft geats net und oft geats guat, und will mans gor erzwingen, sem werts sicher net gelingen.

Oft plógg man sich mit an Gedicht, obr reimen isch koan Pflicht, es isch so wia ban singen, die Harmonie muat holt stimmen.

Wos im Herzn tiaf verborgn, seins freidn oder Sorgn, so wias die Gedonkn diktiern, so konn jeder des dichtn probiern.

Anna Gruber Steinacher, Verdings

Die klappernde Mühle ...

... beim Ansitz Kränzel in Betrieb genommen – Historisches Denkmal



Die klappernde Mühle am rauschenden Bach: In Tscherms ist sie zu bewundern.

Fotos: Verein für Kultur und Heimatpflege Tscherms

Die zwei historischen Mühlräder beim Ansitz Kränzel in Tscherms drehen sich wieder. Am vergangenen 23. April feierte Franz Graf Pfeil mit Familie und der Verein für Kultur und Heimatpflege die Inbetriebnahme.

Ein rauschender Bach mitten im Dorf ist keine Selbstverständlichkeit mehr. Auch zwei Mühlräder, die sich das ganze Jahr über drehen, haben Seltenheitswert. Insofern ist die Erneuerung von Teilen der ehemaligen Mühle im Tschermser Ansitz Kränzel durchaus etwas Besonderes, selbst wenn dort schon lange kein Getreide mehr gemahlen wird.

700 Jahre alt

Die 700 Jahre alte Mühle an der Gampenstraße wurde von Franz Graf Pfeil, dank der Unterstützung von Sponsoren, mit neuen Mühlrädern aus Lärchenholz vom Vigiljoch ausgestattet. Ebenso wur-

den der Wasserzulauf, eine Brücke und eine Spritzwand neu errichtet. "Die Arbeiten haben mit einigen Unterbrechungen etwa zwei Jahre gedauert, die Pläne sind jedoch bereits älter", erklärte Graf Pfeil bei der Feier zur Inbetriebnahme. Es habe eine Zeit lang gedauert, bis ausreichend Sponsoren und die passenden Handwerker gefunden waren.

Die neuen Mühlräder und die weiteren



HPV-Obfrau Claudia Plaikner wies in ihrer Ansprache auf die kostbare Ressource Wasser hin.



Franz Graf Pfeil und Edeltraud Kiebacher freuten sich über die gelungene Wiederinstandsetzung der Mühlräder.

Anlagenteile konnten dank der finanziellen Bezuschussung durch das Landesdenkmalamt, der Gemeinden Lana und Tscherms, der Stiftung Sparkasse sowie der Raika Lana/Tscherms realisiert werden. Der Heimatpflegeverein Tscherms mit Obfrau Edeltraud Kiebacher hat die Umsetzung des Vorhabens tatkräftig unterstützt. Ihre Handwerkskunst eingebracht haben hingegen Stefan Mahlknecht, Harald Haller, Fabian Staschitz und Sigi Geiser.

Kostbare Ressource Wasser

An der offiziellen Eröffnungsfeier im Innenhof des Ansitzes nahmen Bürgermeisterin Astrid Kuprian, ihr Amtskollege aus Lana Harald Stauder sowie Vertreter der Sponsoren und Heimatpfleger teil. Claudia Plaikner, die Vorsitzende des Landesverbandes für Heimatpflege, wies auf die kostbare Ressource Wasser hin, die es wertzuschätzen und zu schützen gelte. Die Auswirkungen des Klimawandels mit den rasant schmelzenden Gletschern, dem sinkenden Wasserpegel der Seen und Flüsse seien eine Tatsache.

Einblicke in die geschichtliche Bedeutung von Mühlen im Allgemeinen und in die Historie der Kränzel-Mühle im Besonderen gab der Landeskundler Christoph Gufler. Edeltraud Kiebacher

Zur Mühle

Die erste Erwähnung der Getreidemühle stammt aus dem Jahr 1314, da wurde sie von Ulrich von Taufers zum Lehen übergeben. 1592 mussten 30 Kronen und 2 Hühner als Pacht für die Kollermühle mit zwei gehenden Steinen und einer Stampf (für Gerste, Loden oder Knochen stampfen) bezahlt werden. Viele Jahrhunderte diente sie diesem Zweck, um 1900 wurde sie zu einer Schwefelmühle umfunktioniert. Fein gemahlener Schwefel wurde von den Weinbauern dringend gebraucht, weil er das einzige Mittel gegen den aus Amerika

eingeschleppte Mehltaupilz war, der enorme Schäden in den Weinbergen Europas verursachte. Spritzmittelfabriken entstanden, und andere Energiequellen wurden wichtiger. Langsam wurden die einstmals landschaftsprägenden Mühlen fast gänzlich verdrängt.

Die Mühle am Kränzelhof diente noch bis in die 1970er-Jahre als Sägewerk für "Steigen-Bretteln", war aber schon sehr zerfallen, eine Ruine mit einem notdürftig geflickten Dach und vermodertem Mühlrad. 1985 wurde mit der Dachrenovierung begonnen, und dann langsam mit dem Ausbau zu einer gemütlichen Weinschänke, auch ein neues Mühlrad wurde mit der

Unterstützung der Raiffeisenkassen Lana – Tscherms ermöglicht. Die Mühlsteine wurden sorgfältig geborgen.

Die Mühle hatte allerdings noch vor 100 Jahren zwei Mühlräder und war dadurch schon sehr speziell und äußerst selten. Diese zwei Mühlräder wurden ihr nun wieder gegeben. Die Mühle am Kränzelhof ist somit zu einem wichtigen Kulturgut geworden. Die Mühlräder dienen nicht mehr einem Antrieb für die Produktion, sondern der Wachhaltung der Erinnerung an eine über Jahrtausende währende, arbeitsintensive Zeit, in der das Wasser eine der wenigen Ressourcen war, um natürliche Energie zum Arbeiten zu nutzen.



Neuwahlen im Burggrafenamt

Volksmusikverein des Bezirkes bestätigt Albert Seppi und wählt neuen Ausschuss

Am 2. März fand in Burgstall die 32. Mitgliederversammlung des Bezirkes Burggrafenamt des Südtiroler Volksmusikkreises statt. Auf der Tagesordnung standen diesmal auch die Neuwahlen.

Als Bezirksvertreter wurde Albert Seppi wiedergewählt, in den Ausschuss für die nächsten drei Jahre wurden gewählt: Andreas Platter, Helene Heel, Evelyn Gamper, Manuel Bertagnolli und Katharina Ladurner. Kooptiert wurde Matthias Waibl, der Gründungsmitglied des Bezirks ist. Die Talschaftsvertreter sind für das Ultental Franz Kaserer und für den Deutschnonsberg Ulrich Gamper. Als Rechnungsrevisoren fungieren Monika Burger und Hubert Rosatti. Im Beisein einiger Ehrengäste, unter ihnen Gernot Niederfringer, Landesobmann des Volksmusikkreises, und Monika Rottensteiner, 1. Vorsitzende der Arbeitsge-



Der neue Ausschuss des Volksmuskkreises Burggrafenamt

Foto: Manuel Bertagnolli

meinschaft Volkstanz in Südtirol, wurde auf das vergangene Jahr zurückgeblickt und eine Vorschau gehalten. So stand am 21. Mai (nach Redaktionsschluss) das 30. Huangort auf Schloss Tirol nunmehr als "Volksmusik auf Schloss Tirol" auf dem Terminplan. Zudem stehen Volksmusikabende, Mariensingen und Huangorte auf dem Programm.

Manuel Bertagnolli

gelesen

Weißbuch zu Olympia 2026

Buchtipp: "Ombre sulla neve"

Im Februar 2026 werden die nächsten Olympischen Winterspiele in Mailand und Cortina eröffnet, doch die Vorbereitungen darauf haben schon längst begonnen. Der Wahl-Trentiner Luigi Casanova geht in diesem Buch auf die vielfältigen Auswirkungen dieses Mega-Events auf die betroffenen Gebiete und ihre Bewohner ein.

Die im Zuge der Bewer-

bung entscheidenden Attribute der "sparsamen und nachhaltigen Winterspiele" hebt er anhand von Daten und Fakten aus den Angeln. Auch für "Mailand – Cortina 2026" werden Milliarden Euro lo-



cker gemacht. Es gab keine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung, keine echte Bürgerbeteiligung, sondern schon frühzeitig die Einsetzung von Kommissaren mit Sondervollmachten. Das soll den Weg frei machen für neue Infrastrukturen, neue Sportanlagen, für die Erweiterung von Skipisten in der Lombardei, in Venetien, im Trentino und in Südtirol. Für Olympia 2026 fließt viel Geld in Beton, Kubatur und Flä-

chenversiegelung, nicht aber in die wirklich nachhaltige, von unten mitgetragene Entwicklung strukturschwacher Berggebiete. Mit der Austragung der Biathlon-Wettbewerbe in Antholz und der dortigen Zufahrten und Anlagen ist Südtirol mit von der Partie. Das Buch ist eine profunde und sachkundige Analyse der Folgen des Massenwintersports in den Alpen und der Rolle der Winterspiele als Treiber der Wintersportindustrie. Casanova plädiert für mehr Respekt gegenüber den Berggebieten, mehr Mitsprache ihrer Bewohner*innen, gegen Zement, Spekulation und Verschwendung.

Eine Pflichtlektüre für alle, die verstehen wollen, was Italien für dieses Mega-Event in Kauf nimmt und ob Olympische Spiele überhaupt noch zu den Alpen passen. Das Buch ist im Handel in italienischer Sprache erhältlich.

Der Autor: Luigi Casanova war ein Berufsleben lang als Forstinspektor im Trentino tätig und daneben immer im Umweltschutz engagiert. Er war Präsident von Mountain Wilderness, fast 20 Jahre lang Vizepräsident der CIPRA sowie in leitender Funktion bei Italia Nostra.

Thomas Benedikter

Das Buch: Ombre sulla neve – II "libro bianco" delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, Verlag Altreconomia, 2022, ISBN: 9788865164594

Nobler Kragen auf einfacher Schützenpfoat

Tracht des Jahre 2023 aus Spinges



Paul Kiener, Hauptmann der Schützenkompanie Spinges Foto: HPV



Trachtenhemd nach altem Muster
Foto: Agnes Andergassen



etali des Hemokragens

Foto: Agnes Andergassen

Ist von Spinges die Rede, denkt man sogleich an das "Mädchen von Spinges". Marschiert die Schützenkompanie "Katharina Lanz" auf, geht zusätzlich zu den Marketenderinnen noch ein Mädchen mit Heugabel voraus – in Erinnerung an die jungen Heldin von 1797. Dies ist eine Besonderheit von Spinges.

Uralte Tracht wiederbelebt

Als weitere Besonderheit sticht die weiße Hemdkrause der Männer ins Auge. Anlässlich der 50-jährigen Wiedergründungsfeier im Jahr 2009 wurde die Kompanie mit einer historischen Tracht neu eingekleidet. Als Vorlage diente eine komplette, noch bestens erhaltene Männertracht aus der Mitte des 19. Jahrhunderts, die in Spinges in Privatbesitz ist. Auch bei der Pfoat griff man auf die alte Schnittform mit dem für Südtirol wohl einzigartigen Kragen zurück. Die Männertracht und auch die dazugehörige Frauentracht aus derselben Zeit werden heute in einer Glasvitrine im Schützenlokal aufbewahrt.

Alles ohne Nähmaschine

Die besagten Trachten könnten sicher interessante Geschichten aus vergangenen Zeiten erzählen – über die schweren Woll-

stoffe aus heimischer Produktion, über die selbst gesponnenen Fäden, die handgewebten Stoffe. Auch beim groben Leinen war es bestimmt nicht anders. Alle Trachtenteile wurden ausschließlich von Hand zusammengenäht. Zur der Zeit, als diese Trachten angefertigt worden sind, hatte die Industrielle Revolution das kleine Bergdorf Spinges wohl noch nicht erreicht. Von einer Nähmaschine war sicher weit und breit noch keine Spur. Deshalb sind diese historischen Trachten einmalige Zeugnisse alter Handwerkskunst.

Einfache Schnittform und aufwändige Handarbeit

Die Pfoat aus grobem Leinen ist gerade geschnitten, die Ärmel gerade angesetzt. Unter dem Kragen wird der Stoff vorne und im Rücken leicht gefältelt. Die Schultern sind doppelt belegt, die Armkugel ist nur leicht gereiht. Die Ärmel laufen mit einem schmalen Bündchen und Haftelverschluss am Handgelenk aus. Der vordere Schlitz in der Mitte ist mit Klöppelspitze besetzt und wird mit zwei handgemachten Haken zusammengehalten.

Schmuckstück ist freilich der Kragen, der in seinem Aussehen einer kleinen Halskrause ähnelt. Er wird vorne offen getragen.

Der Kragen besteht aus einem Steg, der innen mit einem 4 Zentimeter breiten Klöppeleinsatz versehen ist. Für die Krause selbst braucht es einen 3,20 Meter langen schmalen Streifen aus festem Baumwollstoff, der mit 3 Millimeter langen Stichen von Hand gezogen werden muss, und das die ganze Länge sieben Mal im Abstand von einem halben Zentimeter. Bei der 22 Mann starken Kompanie eine unglaublich aufwändige Handarbeit, die der Trachtenschneiderin Helga Trenkwalder viel Idealismus und Ausdauer abverlangt hat. Zum Schluss wird der Streifen auf Kragenweite zusammengezogen und am Steg angenäht. Nur zwei Zugreihen der Faltenlegung bleiben bestehen, die restlichen fünf werden dann wieder entfernt, damit die Krause schön aufspringen kann. Den Kragen kann man nicht bügeln. Er muss nach dem Waschen etwas gestärkt, in Form gezogen und kopfüber zum Trocknen aufgehängt werden. Die Schützen von Spinges haben keine Kosten und Mühen gescheut, um ihre historische Tracht wiederzubeleben. Sie haben es verdient, dass ihre Tracht anlässlich der Jahreshauptversammlung des Heimatpflegeverbandes Südtirol im Ansitz Töpsl in Niedervintl zur Tracht des Jahres 2023 auserkoren wurde.

> Agnes Andergassen Arge Lebendige Tracht

Projekt "Musigkischtl XXL"

Bad Ilstern zu neuem Leben erweckt



Die Schüler*innen der Grundschule St. Sigmund bei der Aufführung ihres Beitrages zum Projekt "Musigkischtl XXL"

Foto: Fabian Mutschlechner

Am 17. März wurde in der Grundschule von St. Sigmund bei Kiens das legendäre "Bad Ilstern" wieder zum Leben erweckt.

Die 35 Grundschulkinder der 1. bis 5. Klasse beamten sich in die Vergangenheit ihres Ortes zurück und empfingen unter anderem Papst Johannes XXIII., der in den 1950er-Jahren mehrmals in Bad Ilstern zu Gast gewesen war. Seit dem 19. Jahrhundert ist der Urlaubsort für sein Heilwasser bekannt, das gegen Rheuma, Arthritis und Gicht helfen soll. Singend, tanzend und musizierend schlüpften die Kinder der Grundschule von St. Sigmund für das Theaterstück

"Der Besuch aus Rom" in die Rolle von Pagen, Dienstmädchen und Gästen der damaligen Zeit.

Die Aufführung ist Teil eines Projektes, das in diesem Schuljahr vom Referat Volksmusik in der Landesdirektion Deutsche und ladinische Musikschule in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Volkstanz und dem Südtiroler Volksmusikverein an neun Grundschulen in Südtirol durchgeführt wird. "Musigkischtl XXL" soll den Kindern traditionelle Lieder, Tänze und Musikstücke aus Südtirol näherbringen.

Dabei helfen ausgewählte Fachleute. In St. Sigmund schrieb der Musicaldarstel-

ler Fabian Mutschlechner das Drehbuch zur Badgeschichte, während die Kindertanz-Referentinnen Karin Mutschlechner und Edith Grossgasteiger mit den Grundschüler*innen die Tänze, Lieder und Musikstücke einübten.

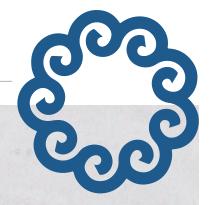
Durch die gute Zusammenarbeit mit den Lehrpersonen, die das Projekt tatkräftig unterstützt haben, war die Aufführung ein voller Erfolg und für die Kinder ein großes Erlebnis und eine wertvolle Erfahrung.

Edith Grossgasteiger

Hereinspaziert

- > Almtanz in Marinzen/Kastelruth am Sonntag, 9. Juli 2023
- ➤ Landeskathreintanz im Kursaal von Meran, 11. November 2023
- ➤ Winterlehrgang im "Haus der Familie" in Lichtenstern/Ritten vom 26. Dezember 2023 bis zum 1. Jänner 2024

Weitere Infos im Büro der Arbeitsgemeinschaft Volkstanz, Tel.: 0471/970555 oder info@arge-volkstanz.org



"Heint giahn mr tonzn"

Gesamttiroler Maitanzfest in Jenbach in Nordtirol

Am 20. Mai fand das Gesamttiroler Maitanzfest statt. Austragungsort war in diesem Jahr die Marktgemeinde Jenbach in Nordtirol.

Die Vorsitzende der Arge Volkstanz Tirol, Helga Hetzenauer, begrüßte die anwesenden Gäste, und mit den Worten "Eine Freude, euch alle zu sehen" eröffnete sie den Maitanz.

Den Ehrenschutz für das Land Tirol hatten der Tiroler Landeshauptmann Anton Mattle sowie dessen Stellvertreter Josef Geisler übernommen, den Ehrenschutz für die Marktgemeinde Jenbach Bürgermeister Dietmar Wallner. Aufgrund wichtiger Termine haben sich alle Drei entschuldigen lassen, ließen aber liebe Grüße ausrichten und wünschten allen einen schönen, schwungvollen Abend.

Helga Hetzenauer begrüßte auch die Vorsitzende der Arge Volkstanz Südtirol, Monika Rottensteiner, die mit ihrem Mann angereist war. Einige Ehrenmitglieder kamen erst etwas später. Als Überraschungsgast aus Kärnten nahm die Obfrau der Landesorganisation Arge Volkstanz Kärnten, Hannah Wiedenig, am Gesamttiroler Maitanz teil. Natürlich wurden auch alle Volkstanzfunktionäre, Obleute, Tanzleiter*innen sowie die zahlreichen Tänzer und Tänzerinnen aus Südtirol, Bayern, der Schweiz, Kärnten und Tirol begrüßt.

Luttach zeigt Knappentanz

Nach dem Auftanz gab es eine abwechslungsreiche Tanzfolge, und den ganzen Tanzabend hindurch war Damen- und Herrenwahl. Zum Tanz spielte die "Saalfeldner Tanzlmusi" auf. Die Pausengestaltung übernahm die Volkstanzgruppe Luttach. Sie bot drei Tänze dar. Als erstes wurde der Knappentanz aufgeführt, ein reiner Burschentanz, bei dem das Leben im Bergwerk nachgestellt wird. Er endet mit einem Plattler nach erfolgreicher "Sprengung". Danach folgten die Tänze "Heint giahn mr tonzn" und "Bummelpetrus", ein steirischer Tanz.

Besonders erwähnenswert ist, dass in diesem Jahr beim Gesamttiroler Maitanz sehr auf Nachhaltigkeit geachtet wurde. So wurden für die Blumen und Kräuter auf den Tischen Papier- anstelle von Plastikbehältern verwendet.

Zum Abschluss des Tanzabends wurde die

"Woaf" getanzt und das Lied "Tirol isch lei oans" gesungen. Mit großer Vorfreude wartet man nun bereits auf den nächsten Gesamttiroler Maitanz 2024 in Südtirol.

Anna Julia Spitaler



Auf dem Tanzparkett war einiges los.

Fotos: Arge Volkstanz



übernahm die Pausengestaltung.

Die Volkstanz-

gruppe Luttach



Die "Saalfeldner Tanzlmusig" spielte zum Tanz auf.

www.hpv.bz.it

Termine

Kontakt: Tel. 0471 973693, E-Mail: info@hpv.bz.it

Facebook: https://www.facebook.com/HPV.Suedtirol

Veranstaltungen und andere Videos auf unserem youtube-Kanal:

https://www.youtube.com/c/heimatpflegeverbandsudtirol



Infos unter: http://hpv.bz.it



SÜDTIROLER MUSIKKAPELLEN

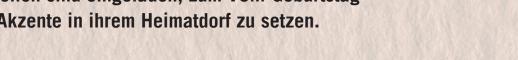
25.-28.08.2023

"75 Jahre VSM 1948-2023"

Alle Musikkapellen sind eingeladen, zum VSM-Geburtstag musikalische Akzente in ihrem Heimatdorf zu setzen.



Infos unter: https://vsm.bz.it



7.10.2023

Relative Solmisation (Stufensingen) im Chor:

Seminar mit Verena Unterguggenberger im Kolpinghaus Bozen



Infos unter: https://scv.bz.it

