

Thomas Benedikter



**Do geaht
nou a bissl.**

Klimaschutz auf Südtirolerisch

arcaedizioni

Impressum

Do geaht schun nou a bissl

Klimaschutz auf Südtirolerisch

©Copyright Print: arcaedizioni, digital: POLITIS

Lavis/Eppan, Januar 2024

ISBN:

Alle Rechte vorbehalten

Idee und Texte: Thomas Benedikter

Lektorat: Thomas Benedikter

Covergestaltung: Hanna Battisti

Layout: Hanna Battisti

Fotos: Hanna Battisti, Thomas Benedikter, Andrea Trompedeller (Coverfoto), Biathlonzentrum Antholz: copyright & courtesy Volker Repke S. 26; Christoph Gufler (Timmelsjochstraße S. 40, 82).

Verlag: arcaedizioni Lavis

Druck: ESPERIA Lavis (TN)

Herausgeber: POLITIS – Politische Bildung und Studien in Südtirol

Weinstraße 60, I – 39057 Eppan (BZ) - Tel. +39 324 5810427

info@politis.it

www.politis.it



Unser herzlicher Dank geht an alle Interviewpartner, an die Kollegen und Kolleginnen vom Heimatpflegeverband, an die Grafikgestalterin und Fotografin Hanna Battisti, an die Verfasserin des Vorworts Evi Keifl, an Katja Renzler, Volker Repke, Christoph Gufler und Andrea Trompedeller für Fotos, an den Herausgeber ARCA und an die Stiftung Südtiroler Sparkasse für die finanzielle Unterstützung.

Coverbild: Andrea Trompedeller. Für den Neubau der Santnerpass Hütte zahlte das Land nicht nur 878.000 Euro an Zuschuss, sondern verkaufte auch 900 Quadratmeter Grund an Private mitten im Rosengarten, Teil des UNESCO-Welterbes Dolomiten.

Hinweis: aus Platzgründen wird intermittierend gegendert. Wir bitten um Verständnis.

	Vorausgeschickt: Lasst es uns anpacken! Evi Keifl	6
	Zum Einstieg: Kann Südtirol Klimaschutz?	8
1	„Do geaht schun nou a bissl.“ Drei typische Haltungen, die echten Klimaschutz ausbremsen.	10
2	Wo liegt die „baseline“? Wieviel klimaschädliches Gas emittieren wir überhaupt?	13
3	Zauberwort Kostenwahrheit Ohne CO ₂ -Steuer rückt Klimaneutralität in weite Ferne.	15
4	Wo steckt Südtirols „graue Energie“? Die konsumbasierten Treibhausgasemissionen	19
5	Weniger Rinder, weniger Treibhausgas Wenn schon Subventionierung, dann umwelt- und klimaverträglich.	22
6	Olympia: Schnee von gestern? Der Mythos „nachhaltiger“ Olympischer Winterspiele	26
7	„Nachhaltig“ passt überall Ein wohlfeiler Gummibegriff, vor allem im Komparativ	29
8	E-Vision Südtirol Alles wird elektrisch, alles wird gut?	32
9	Technisierter Massen-Skisport ade? Mit Kunstschnee die Agonie verlängern	34
10	Ebbe beim Wasserstand, Ebbe beim eigenen Strom? Die Stromerzeugung aus Wasserkraft könnte auch sinken.	37
11	„Nachhaltige“ Tourismushochburgen Echte Ökobilanz oder „sustainability light“?	40
12	Quantitative Erweiterung versus Landschaftsschutz Genug kann nie genügen.	43
13	Was kommt nach dem Superbonus? Ohne Heizungswende keine Klimaneutralität	46
14	Der eiserne Zwang zum Wachstum HGV und Klimaschutz	50
15	Ihr Lufttaxi in den Klimawandel SkyAlps fliegt bald nachhaltiger.	52

16	Warum nicht lernen vom nördlichen Nachbarn? Klimaschutz im Bundesland Tirol	55	32	Klima schützen und Armut senken: wie soll das gehen? Klimaschutz als soziale Frage	110
17	„Die Klimakrise ist ein globales Problem, kein Südtiroler.“ Sind wir im Grunde ohnmächtig?	58	33	Salvini: mehr Einsatz für schlechte Luft Freie Fahrt für den Klima-Rückschritt	113
18	E-Autos nur Teil der Lösung Das E-Auto spart Energie, aber nicht Rohstoffe.	62	34	Klimaschutz nur nachrangig? Die Landtagswahlen im Klimawandel	116
19	Tofu statt Wiener Schnitzel Massentierhaltung bedroht Tier- und Menschenwohl.	66	35	Neue Betten braucht das Land! An den Grenzen des Wachstums im Tourismus	124
20	Echte Bürgerbeteiligung oder Mitmachfallen? Klimaschutz und mehr Bürgerbeteiligung	68	36	Darf sich Südtirol CO2-Senken anrechnen lassen? Die Kompensation der CO2-Emissionen	128
21	Subventionen auf den Klima-Prüfstand! Öffentliche Beiträge und Klimapolitik	71	37	Klima schützen – Speck essen! Die UN-Nachhaltigkeitsziele mit Speckproduktion fördern	131
22	Eine politische Selbstverpflichtung zur Klimaneutralität Der Klimaplan Südtirol 2040	74	38	Zu viel Mobilität, zu viel CO2 Der Landesmobilitätsplan rüttelt nicht am Mengengerüst.	134
23	Ein Rotationsfonds zur Finanzierung der Energiewende? Eine Alternative zum <i>Natura Evolution Opportunity Fund</i>	78	39	Ein Schritt nach vorn, ein Schritt zurück Der Klimaschutz kann warten.	137
24	„Südtirol für Biker wie geschaffen“ Ein Land wird zum Motodrom.	82	40	Ein eigener Strommarkt für Südtirol? Eine landeseigene Regulierungsbehörde und der Klimaschutz	140
25	Kein Tropfen auf den heißen Stein Die SWZ, der Klimaschutz und die Chinesen	85	41	Gesunden Wald opfern für Speicherbecken Vorteile für die Bauern zum Schaden von Natur und Mensch	144
26	Das Hemd näher als der Rock Landwirtschaft und Klimaschutz	88	42	Ein „Klimacheck“ für Landesgesetze? Österreich macht's vor.	147
27	Die Macht der Verbände, die Schwäche der Klimapolitik Der Lobbyeinfluss und das Klima	91	43	Braucht Südtirol ein Klimagesetz? Der Klimaplan bisher ohne gesetzliche Grundlage Zum Ausstieg: muss Südtirol wachsen?	149
28	Der Klimaplan: verbindliches Programm oder bloße Strategie? Der Klimaplan Südtirol 2040	94		Endnoten	154
29	Weit entfernt von einer Kreislaufwirtschaft Südtirol rezykliert zu wenig.	97		Der Autor	
30	Keine Klimaneutralität ohne Klimagerechtigkeit Können wir uns die Reichen noch leisten?	101		Der Herausgeber	
31	Der Brenner Green Corridor: eine Fata Morgana? Die A22 könnte heute schon grüner werden.	106		Buchempfehlung	

LASST ES UNS ANPACKEN

Seit Sommer 2023 verfügt Südtirol über einen Klimaplan, der anhand von Zielen für 17 Aktionsfelder und 157 Einzelmaßnahmen darlegt, wie dieses Land bis 2040 klimaneutral werden soll.

Die reale Entwicklung in Wirtschaft, Gesellschaft und Politik lässt allerdings nicht erkennen, dass bereits ein entschiedener Umbruch eingeleitet worden wäre. Alle Branchen der Wirtschaft setzen weiter auf Wachstum. Bodenverbrauch und Verbauung der Landschaft bewegen sich auf hohem Niveau, Aufstiegsanlagen, Skipisten und andere touristische Infrastrukturen werden munter erweitert, das Straßennetz verstärkt, Wasser- und Stromverbrauch steigen an, die Landwirtschaft wird intensiviert, der Verkehr wächst sowohl beim PKW- wie beim Güterverkehr und auch in der Luftfahrt ständig. Von einer echten Wende bei der Gebäudeheizung wird nicht einmal ernsthaft geredet. Kein Entscheidungsträger, so sieht es aus, macht sich Gedanken darüber, wie wir die von unserem eigenen Klimaplan vorgegebene CO₂-Neutralität bis 2040 erreichen sollen.

Dahinter steckt nichts anderes als das nie hinterfragte Postulat des ewigen Wachstums. Die angeblich „nachhaltigen“ Maßnahmen, die hie und da getroffen werden, dienen immer nur dazu, das Wachstumsgetriebe ja möglichst ungestört weiter laufen zu lassen, schön grün getüncht schnurstracks in den Abgrund!

Dabei wissen wir spätestens seit Erscheinen von „Die Grenzen des Wachstums“ des Club of Rome 1972 (!), dass ein begrenztes System, wie unser Planet es ist, kein grenzenloses Wachstum verträgt, auch keine grenzenlose Gier. Wir haben die letzten fünfzig Jahre verplempert. Noch 50 Jahre zum Verplempern haben wir nicht. Die Folgen unserer Verbohrtheit fliegen uns bereits um die Ohren. Und das ist erst der Anfang. Es wird nicht nur unsere Kinder und Enkel treffen, es trifft auch schon uns! Deshalb: Noch heute die Probe aufs Exempel machen! Jede Entscheidung, ob daheim, bei der Arbeit, im Verein, in der Freizeit ist auf ihre Klimatauglichkeit zu prüfen. Und nur danach ist zu handeln!

Und was ganz unten gilt, muss erst recht ganz oben gelten: jede realpolitische Entscheidung, jede Weichenstellung, jedes Gesetz, jede Förderung ist einer Klimaverträglichkeitsprüfung zu unterziehen! Der Rahmen dafür muss ein Klimagesetz sein, in welches der heutige Klimaplan zu gießen ist, ergänzt durch Zahlenmaterial, Zeitvorgaben und Kontrollmechanismen. Da werden Tränen fließen und Späne fliegen, vielleicht sogar Köpfe rollen. Aber: Wir haben 50 gute Jahre für einen sanften Systemwechsel vermasselt. Jetzt muss es schnell gehen und unsanft.

Es gibt aber auch gute Nachrichten: wir haben noch ein kleines Zeitfenster, wir wissen (theoretisch) was zu tun ist und wenn wir die Transformation hinkriegen, lockt eine durchaus interessante Zukunft. Lasst es uns also anpacken, frei nach Pippi Langstrumpf „Das haben wir noch nie vorher versucht, also sind wir völlig sicher, dass wir es schaffen.“

Evi Keifl



Zum Einstieg

KANN SÜDTIROL KLIMASCHUTZ?

„Kann Südtirol Staat?“ lautet der Titel eines Buchs, das seit Monaten erfolgreich durchs ganze Land tourt und die Sehnsüchte vieler Landsleute nach mehr politischer Eigenständigkeit bedient. Ein eigener Staat, und endlich könnten wir selbst bestimmen, wo's lang geht, könnten wir viele offene Fragen in unserem Sinn regeln und Herausforderungen der Zeit so bewältigen, wie es zu uns passt. Gehört dazu auch der Klimaschutz? Die Anpassung an die Erderhitzung, die sich längst in Südtirol bemerkbar macht mit Rekordtemperaturen, mit dem Schwund der Artenvielfalt, mit neuartigen Waldschäden, mit Wetterextremereignissen, Schneemangel und Gletscherschmelze? Zwar ist der Klimawandel medial präsent, aber im Lebensalltag als dringende Einladung zum Wandel noch wenig spürbar.

Der Klimaschutz steht, im Unterschied zur Gründung neuer Kleinstaaten, auf der Agenda der internationalen Gemeinschaft, hat politische Priorität in der EU, wird von einer weltweiten Jugendbewegung eingefordert und ist ein Gebot der Stunde, wenn wir der nächsten Generation eine lebenswerte Welt hinterlassen wollen. Die Klimaneutralität bis 2050 ist Pflicht für alle Industrieländer und Oberziel der EU und ihrer Mitgliedsländer, in Südtirol laut Klimaplan gar schon bis 2040.

Theoretisch ist dieses Anliegen auch zu packen mit Einsicht in die Zusammenhänge, mit politischem Weitblick, mit gemeinsamen Anstrengungen von öffentlicher Hand, Unternehmen, Bürgern und Bürgerinnen. Doch wollen diese überhaupt wirksamen Klimaschutz? Bei Umfragen setzen viele Zeitgenossen den Kampf gegen den Klimawandel ganz oben auf die Liste. Sieht man sich die Ergebnisse bei den Wahlen zum Landtag und Parlament an, rangiert er unter ferner liefen. Dort punktet mehr der von beispiellosen medialen Kampagnen befeuerten Kampf gegen zwei geschützte Tierarten, der Widerstand gegen die unausweichliche Energiewende, der Einsatz für freie Fahrt für freie Bürger (und Frächter) und gegen zu viele Migranten, die demnächst auch aus Klimagründen in Scharen gegen Norden ziehen.

Weiter wachsen wie bisher oder eben: „Do geiht schun nou a bissl“ scheint zurzeit und hierzulande das Motto zu sein, wie Hans Heiss kürzlich sehr treffend bemerkte.

Da geht schon noch was in jeder Hinsicht. Mehr Mobilität, halt eben elektrisch; mehr Tourismus in unserem befahrbaren Freizeitpark, mehr LKW-Transit durch die alpine Hauptverkehrsschneise Brennerautobahn, mehr Billigware direkt ins Haus geliefert, mehr Fernreisen, mehr Kubatur auf die grüne Wiese und Rinder in den Stall. Mehr, als gäbe es kein Morgen und eben keinen Klimawandel, der das immer noch fossil betriebene Wachstum nicht erlaubt.

So tut sich eine beträchtliche Spannung auf zwischen dem politisch Notwendigen und Gebotenen einerseits und der Trägheit des Systems und der Bestandssicherung der Interessengruppen andererseits, die politisch gewichtig bleiben. Aus dieser Dynamik auszusteigen oder sie nur etwas zu verlangsamen, fällt schwer. Zu nahe liegen die einfachen, aber oft gehörten Ausreden: „Wir sind viel zu klein, um etwas am Klima zu ändern,“ oder „Die Chinesen sind an allem schuld,“ oder „Auf uns kommt es da gar nicht an“. So lässt sich die Verantwortung bequem auf andere abschieben.

Die folgenden Texte skizzieren einige Szenen und Schauplätze unserer gesellschaftlichen und politischen Realität in Südtirol, die diese Spannung spiegeln. Während Nachhaltigkeit immer mehr zum inhaltsleeren Gummibegriff verkommt, scheint eine Haltung verbreitet, die da lautet: „Es gibt viel zu tun, warten wir's ab.“ *Everyday for future* ist die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes überschrieben, war aber anders gemeint, oder?

Mein herzlicher Dank gilt allen Interviewpartnern für aufschlussreiche Gespräche, den besonderen Gästen der POLITIS-Seminare zum Klimaschutz der letzten Jahre, aus welchen ich viele Einsichten gewinnen konnte, meiner Frau Hanna Battisti für die grafische Gestaltung, meinen Kolleginnen und Kollegen vom Heimatpflegeverband Südtirol Evi Brigl, Daniela Donolato und Florian Trojer sowie der HPV-Obfrau Claudia Plaikner für die vielfache Unterstützung, Evi Keifl für das Vorwort, Katja Renzler, Volker Repke, Christoph Gufler und Andrea Trompedeller für Fotos und der Stiftung Südtiroler Sparkasse für die finanzielle Unterstützung.

Thomas Benedikter
Dezember 2023



1

Ein neues Hotel entsteht auf den Kojawiesen bei St. Andrä oberhalb von Brixen.

DO GEAHT SCHUN NOU A BISSL

Drei typische Haltungen, die echten Klimaschutz ausbremsen.

In der Psychologie spricht man von drei Arten von Fallen, die Menschen zu so selbstzerstörerischen Handlungsweisen führen, wie wir sie im Moment rund um den Globus wahrnehmen, z.B. in Brasilien, wo jährlich riesige Flächen Regenwald abgebrannt werden, oder in Australien, wo die Kohleförderung vorangetrieben wird, wie der Psychologe Christian Stöcker in „Das Experiment sind wir“¹ ausführte:

- „Soziale Fallen“: die anderen fischen mit Dynamit – das macht zwar die Korallenriffe kaputt und damit bald auch die Fischbestände, von denen wir alle abhängen. Aber bis dahin fangen meine Konkurrenten viel mehr Fische. Warum sollte ich dann nicht auch mit Dynamit fischen, solange es noch geht?
- „Zeitliche Fallen“: es mag ja sein, dass mein Verhalten irgendwann in der Zukunft negative Konsequenzen haben wird, aber im Moment bringt es mir Vorteile – billige Energie zum Beispiel oder bequemer Transport. Der Schaden scheint in ferner Zukunft zu liegen, also ignorieren wir ihn.
- „Räumliche Fallen“: es mag ja sein, dass es für die Einwohner von Kiribati und Mikronesien irgendwann ungemütlich wird, wenn das Wasser weiter steigt, aber was geht das mich an? Mein Haus steht in den Alpen, weit weg vom Meer.

Alle drei Haltungen sind fatal für echten Klimaschutz und für eine gemeinschaftliche Übernahme von Verantwortung. Weniger Rinderhaltung und Futtermittelimport? Wozu, wenn im Flachland noch Massentierhaltung in ganz größerem Stil betrieben wird. Weniger touristische Überbelastung des Landes? Wozu, wenn die Gäste dann die Nachbarregion ansteuern. Weniger Stromverbrauch? Warum, kommt doch alles aus unseren Wasserkraftwerken (was nicht stimmt).

In Südtirol haben diese drei Formen der Umgehung von Klimaschutz eine besondere Ausprägung erfahren, die man kurz so verschlagworten kann:

1. „Do geiht schun nou a bissl“ (zeitliche Falle).

Beispiel: alle Gemeinden müssen in den kommenden zwei Jahren einen Klimaplan haben, der auf den Klimaplan des Landes abgestimmt ist. Die Gemeindeentwicklungsprogramme sollen die Kommunen für die nächsten 15 Jahren u.a. auf dem Weg zur Klimaneutralität fit machen. Aber gerade die Gemeinden beharren darauf, dem Gastgewerbe weitere Ausbaurechte zu verschaffen. Die überbaute Betriebsfläche soll bis zu 30% erweitert werden können (300 m² sogar kompensationslos, also ohne Entsigelung anderer Flächen). Mehr Kubatur, mehr Betten, mehr touristische Anreisen, mehr Emissionen. Für die Gemeinden scheint das mit Klimaneutralität bestens zusammen zu passen.

2. „Auf inser kloans Landl kimps do net un“ (räumliche Falle).

Beispiel: der Landesplan für nachhaltige Mobilität sieht bis 2035 die Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr um -27% vor. Er geht von einem Minus beim motorisierten Individualverkehr von -26% bis 2035 aus. Der Klimaplan will diesen um -30% bis 2040 senken. Wie die Zahl der PKW einschließlich des touristischen Verkehrs und die gefahrenen Kilometer gesenkt werden sollen, bleibt offen. Gemäß Mobilitätsplan nimmt der Güterverkehr bis 2030 weiter zu, und erst bis 2040 um 10% ab. Jetzt wird bis Bozen Süd die dritte „dynamische“ Spur eingerichtet und damit die Kapazität der Autobahn sogar erhöht. Auf Südtirol wird es wohl nicht ankommen.

3. „Solang nit olle ondern schporn, brauchn mir a net schporn“ (soziale Falle).

Beispiel: im Sommer 2022 hat man mit 5,1 Millionen Ankünften und 22,7 Mio Nächtigungen den Vorkrisen-Sommer 2019 übertroffen und sogar das Bundesland Tirol überholt (22,5 Mio Nächtigungen). 10 Millionen An- und Abreisen in einem Jahr (ein-

schließlich der Tagesgäste). Dennoch werden weiterhin Millionen Euro in die Tourismuswerbung gepumpt. Das steuerfinanzierte IDM scherzt in dieser Hinsicht nicht: 2020 hat es mindestens 67,1 Mio Euro und 2021 47,8 Mio. Euro verausgabt. Damit werden hochprofessionell alle Werbekanäle geflutet, um den Tourismus auf Wachstumskurs zu halten. Effizient, aber unvereinbar mit den Klimazielen.

Anders als noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wissen wir heute eine Menge mehr über unsere individuellen und kollektiven Beschränkungen und Denkfehler. Vor allem die Sozialpsychologie und die Verhaltensökonomie haben bemerkenswerte Erkenntnisfortschritte erzielt. Wir kennen auch diese Fallen im Denken, was gemeinschaftliche Verantwortung gerade beim Klimaschutz immer wieder ausbremst. Eines ist die Trägheit der alltäglichen Gewohnheiten und verbreiteten Meinungen, etwas anderes sind aber die handfesten Widersprüche im Verhalten der politischen Verantwortungsträger.



Der Kubus am Magnago-Platz in Bozen symbolisiert das Ausmaß von 1 Tonne CO₂.

WO LIEGT DIE „BASELINE“?

Wieviel Treibhausgasemissionen emittieren wir überhaupt?

Laut „Klimaplan Südtirol 2040“ soll unser Land 2040 klimaneutral werden. Doch wir wissen immer noch nicht genau, wieviel heute jeder Bewohner dieses Landes im Jahr an Treibhausgasen emittiert. Wie sieht dann der Reduktionspfad bis 2040 aus?

Klimaneutralität würde bedeuten, dass bei den Südtirol zuordenbaren Treibhausgasemissionen (THG) die „Nettonull“ erreicht wird. Das heißt, in Südtirol dürften 2040 nur mehr so viele THG ausgestoßen werden, wie durch CO₂-Senken absorbiert und von uns finanzierte CO₂-Senken im Ausland kompensiert wird. Was als CO₂-Senke einem Territorium angerechnet werden darf, ist international umstritten. Neutral könnte man mit 1 t oder 1,5 t pro Kopf im Jahr sein, kaum mehr. Doch wieviel THG setzt Südtirol derzeit jährlich frei? Wo liegt die „baseline“, der Ist-Stand bei den Emissionen, den wir in 16 Jahren auf Nettonull zu schrumpfen haben?

Der Klimaplan Südtirol 2040 geht von den Werten von 2019 aus mit 2.004.000 t CO₂, 17.611 t CH₄ und 763 t N₂O.² Er rechnet dies weder in einen Gesamtwert an CO₂-Äquivalenten um, noch bringt er Projektionen zum Zielpfad in Richtung Klimaneutralität 2040. Vergebens sucht man nach einem Entwicklungspfad bis 2040 der Reduktion der zentralen Maßgröße des Klimawandels, der Treibhausgasemissionen. Zudem wird auf eine Analyse der bisherigen Entwicklung des CO₂-Ausstoßes verzichtet, die seit 2011 ganz und gar nicht rosig ausgesehen hat.

Im Klimaplan Südtirol 2040 wird zudem auf eine Analyse des heutigen Gesamtenergieverbrauchs und der bisherigen Entwicklung des Stromverbrauchs verzichtet, im Unterschied zum Bundesland Tirol.³ Der Gesamtenergieverbrauch steigt langsam, aber kontinuierlich an⁴ genauso wie der Verbrauch von elektrischer Energie.⁵ Die CO₂-Emissionen sanken bis 2019 nur um 1,1% auf 2.028.000 Tonnen. Sie sollten bis 2030 bei 1.195.000 Tonnen landen, also in 7 Jahren fast halbiert werden. Beim heutigen Absenkungsrhythmus wird Klimaneutralität erst in 100 Jahren erreicht, nicht 2040, doch aktuelle Daten zur CO₂-Emission sind nicht verfügbar.

Die Angabe des Ist-Zustands der Emissionen ist für die Zielerreichung von großer Bedeutung. Läge er heute tatsächlich bei 4,4 t CO₂ pro Kopf, würde die Reduktion auf 1,5 t CO₂ (gleich Klimaneutralität) einen Abbau von 2,9 t CO₂ bedeuten. Geht man hingegen von den von der KlimaHausAgentur berechneten 7,37 t CO₂⁶ aus, dann müssten bis 2040 nahezu 6 t CO₂ pro Kopf abgebaut werden. Liegt Südtirol - wie anzunehmen - etwa gleichauf mit dem Bundesland Tirol mit seinen 6,4 t CO₂ pro Kopf im Jahr, wären bis 2040 fast 5 t CO₂ Kopf abzubauen. Das macht einen gewaltigen Unterschied, wenn man bedenkt, dass Südtirol seit 1990 seine THG-Emissionen pro Kopf nur sehr wenig zurückgefahren hat.

Das Fehlen eines klaren Zahlenwerks zum Ist-Zustand und eines in Tonnen CO_{2eq} quantifizierten Zielpfads bildet einen gravierenden Mangel des Klimaplan 2040. Damit ist die statistische Grundlage der Entwicklung in Richtung Klimaneutralität bis 2040 noch lückenhaft. Die im Klimaplan vorgesehenen Maßnahmen werden nicht einmal mit geschätzten Daten in ihrer Wirkung auf die Klimaziele berechnet. Wie will man Klimaneutralität erreichen, wenn man gar nicht weiß, wieviel CO₂ die 157 Maßnahmen des Klimaplan einsparen werden? Ohne derartige Zahlen beginnend mit einer klar bestimmten „baseline“ (Ist-Zustand heute) kann die Umsetzung des Klimaplan nicht überwacht werden.

Mit dem eigenen Aktionsfeld 6.1 wird - so der Klimaplan - das Monitoring eingerichtet⁷, um festzustellen, ob die gemeinsamen Anstrengungen zur Zielerreichung ausreichen. Nur wenn Abweichungen rasch erkannt und Ursachen identifiziert werden, kann darauf angemessen reagiert werden, schlussfolgert der Klimaplan. Man kann gespannt sein.



2022 sind auf der Brennerautobahn 2,48 Mio. LKW-Fahrten registriert worden.

ZAUBERWORT KOSTENWAHRHEIT

Ohne CO₂-Steuer rückt Klimaneutralität in weite Ferne.

Die fehlende Internalisierung der externen Kosten ist eine klassische Form von Marktversagen. Die Preise müssen die wahren Kosten für alle Produkte und Dienstleistungen widerspiegeln, einschließlich der vom Klimawandel angerichteten Schäden. Doch wie lassen sie sich ermitteln, wie können sie eingepreist werden?

Wer fossile Energien in Massen verbrennt, Treibhausgase freisetzt und damit zu riesigen Schäden beiträgt, soll die Kosten tragen. Die Preise der fossilen Energieträger und CO₂-Emissionen sollten die gesamten Schäden widerspiegeln: das verlangt die Kostenwahrheit. Werden auch diese Schäden eingepreist, haben die Verbraucherinnen und Hersteller einen starken Anreiz, neben den eigenen Vor- und Nachteilen auch die gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen ihres Tuns zu berücksichtigen.

Zu den Kosten der fossilen Energie gehören nicht nur Klimaschäden, sondern auch die Umweltschäden bei Förderung, Transport, Raffinierung und die oft unterschätzten Verluste durch Leckagen etwa beim Methangas. Die gesundheitlichen Folgen sind schwer zu schätzen: Atemwegkrankungen, Hitzestress, Wasserverschmutzung, Krebsrisiko. Alles Schäden und Reparaturkosten, die vom Einzelnen oder vom

Gesundheitssystem getragen werden müssen. Die realen Kosten der CO₂-Emissionen werden im zweifachen Sinn verlagert, nämlich räumlich und zeitlich. Müll wird ins Ausland verfrachtet, Umweltverschmutzung fällt bei der Förderung an, bei Unfällen werden die Meere verpestet. Zeitlich wird die Last auf die nächsten Generationen verschoben. Der größte Anteil der schon freigesetzten CO₂-Emissionen ist in den letzten 50 Jahren in die Luft geblasen worden, die Kosten müssen noch viele Generationen nach uns tragen, weil Kohlendioxid bis zu 1000 Jahre in der Atmosphäre verbleibt.

Wer die wahren Kosten seines Tuns nicht selbst tragen muss, konsumiert und produziert zu viel, hält klimaschädliches Verhalten für selbstverständlich, wie z.B. heute der ökologische Widersinn der Billigflüge. Deshalb müssen die realen Kosten in die Marktpreise eingerechnet werden, etwa auf dem Weg der Bepreisung durch CO₂-Steuern. Dafür müssen die globalen Schäden pro Tonne CO₂ geschätzt werden. Das fällt auch Wissenschaftlern schwer.

Wie hoch liegen die wahren Kosten?

Eine wissenschaftlich fundierte Schätzung der realen Kosten einer Tonne CO₂ muss eine Fülle von externen Kosten beziffern: die Einbußen an Wirtschaftswachstum und Arbeitsproduktivität, die direkten Schäden durch Extremwetterereignisse, Ernteaussfälle, die Folgen für die Gesundheit, die Kosten der vielfältigen Anpassungsmaßnahmen usw. Der menschengemachte Klimawandel wird laut deutschem Umweltministerium bis 2050 Schäden zwischen 280 und 900 Milliarden Euro anrichten. Im Jahr 2030 sollen Schäden in der Höhe von 0,5% des BIP anfallen, 2050 Schäden in der Höhe von 1,5%. Doch die allermeisten Studien schätzen die Klimaschäden ohne konsequenten Klimaschutz auf 2-6% des BIP in 2100. Im Jahr 2020 betragen die Umweltkosten in den Bereichen Straßenverkehr, Strom- und Wärmeerzeugung mindestens 217 Milliarden Euro, so das Umweltbundesamt.⁸ Die realen Kosten dem Verursacher anlasten, das geschieht durch eine CO₂-Steuer, wie sie bereits in 10 EU-Ländern eingehoben wird. Damit erhöht sich der Preis, der Verursacher muss seine Kosten-Nutzen-Rechnung neu fassen und sein Verhalten ändern.

Wie hoch müsste der Preis für eine Tonne CO₂ liegen?

Das deutsche Umweltbundesamt (UBA) empfiehlt auf Grundlage der Methodenkonvention für im Jahr 2022 emittierte Treibhausgase einen Kostensatz von 237 Euro pro Tonne CO₂ zu verwenden.⁹ Die High Level Commission on Carbon Price¹⁰ unter

der Leitung von Joseph Stiglitz und Nicholas Stern kommt zum Ergebnis, dass ein CO₂-Preis im Jahr 2020 zwischen 40-80 Dollar pro Tonne liegen müsste, um die Reduktionsziele bis 2030 zu erreichen. Dieser müsste bis 2030 auf 100 Euro steigen.

In Deutschland betrug der tatsächliche CO₂-Preis 2022 (eingefroren für 2023) 30 Euro pro Tonne CO₂, was gegenüber dem Vorjahr etwa 1,5 Cent pro Liter Benzin ausmacht. In Österreich wird zurzeit 1 Tonne CO₂ ebenso mit 30 Euro bepreist, bis 2024 soll dieser Preis auf 55 Euro/t steigen. Ein Teil der CO₂-Gebühr wird mit dem Regionalbonus zurückgezahlt je nach Wohnort. Wo das Angebot an ÖPNV vor allem in ländlichen Gebieten weniger ausgeprägt ist, dort liegt die Rückzahlung höher. 30 Euro/t sei viel zu wenig, haben Klimaschutzorganisationen beklagt. Damit blieben die Benzin-, Diesel- und Heizölpreise noch zu tief, um die Verbraucher zum Umsteuern zu bewegen. In der Schweiz kostet 1 Tonne CO₂ derzeit schon deutlich mehr, nämlich 87 Euro. Die optimale CO₂-Abgabe sollte möglichst EU-weit einheitlich sein: heute wird im Schnitt 55 Euro/t verlangt (in Skandinavien schon wesentlich mehr). Sie wäre anzuheben auf 75 Euro/t bis 2030, um danach schrittweise bis 2050 auf 200 Euro/t zu kommen, den geschätzten realen Kosten einer Tonne CO₂.

Für Südtirol würde bei einer CO₂-Gesamtemission von rund 2 Mio. t (2023 geschätzt) eine CO₂-Steuer von 87 Euro (zusätzlich zu den bestehenden Mineralölsteuern Italiens) zu Einnahmen von jährlich 174 Mio. Euro führen, was ungefähr dem Aufkommen der IRAP entspricht und für Unternehmen und Verbraucherinnen durchaus tragbar wäre. Die Einnahmen könnten in die Förderung der erneuerbaren Energie für Geringverdiener-Haushalte eingesetzt werden.

Lösung Kostenwahrheit

Es geht somit darum, die zukünftigen Schäden des Klimawandels zu schätzen und den heutigen Verursachern in Rechnung zu stellen. Anschließend wird ein Teil der CO₂-Steuereinnahmen nach sozialen Kriterien wieder den Bürgern erstattet, ein Teil vom Staat für die Energiewende und Anpassungsmaßnahmen investiert. Kostenwahrheit gäbe den Konsumenten und Produzenten den entscheidenden Anreiz, die CO₂-Emissionen herunterzufahren und in den Klimaschutz zu investieren.

Diese Steuer müsste alle Verursacher treffen, das heißt alle Arten von Verbrauch von fossiler Energie. Würde eine solche CO₂-Steuer eingehoben, wären die Schä-

den zum Teil eingepreist, der Verbrauch von fossiler Energie würde abnehmen. Dann hätten wir nicht sofort Kostenwahrheit, aber der Einstieg in die Korrektur der heute irreführenden Preise in Richtung reale Preise wäre geschafft. Die CO₂-Steuer müsste nach einem gesetzlich verankerten Entwicklungspfad jährlich ansteigen, um den Bürgern und Unternehmen Planungssicherheit zu erlauben. Dank der durch die Kostenwahrheit ausgelösten Verhaltensänderungen würden die CO₂-Emissionen weit wirksamer gebremst als durch andere Maßnahmen.

Wer Kostenwahrheit durch CO₂-Steuern fordert, stellt sich nicht gegen die Wirtschaft, gegen die „Technologieoffenheit“. Im Gegenteil: gerade dann werden bisher relativ teure, aber klimafreundliche Technologien rentabel. Eine CO₂-Steuer wird vor allem energie- und emissionsintensive Produkte verteuern. Das wird zunächst Belastungen für alle schaffen. Weil aber ein Teil der CO₂-Steuereinnahmen vom Staat an Geringverdiener zurückerstattet wird, können diese die Mehrausgaben auffangen und auf klimafreundlichere Produkte umsteigen. Die „Kosten der Kostenwahrheit“ wären sozial abgedeckt.



Der Großteil der in Südtirol verbrauchten Lebensmittel wird importiert und damit die darin enthaltene „graue Energie“.

WO STECKT SÜDTIROLS „GRAUE ENERGIE“?

Die konsumbasierten Treibhausgasemissionen

Als „graue Energie“ eines Produktes bezeichnet man jene Energie, die für Herstellung, Transport, Lagerung, Verkauf und Entsorgung aufgewendet wird. Dabei werden alle Vorprodukte als auch die in der Produktion verbrauchte Energie berücksichtigt. Dieser „ökologische Rucksack“ ist größer, als viele annehmen.

Wenn zur Herstellung Maschinen oder Infrastrukturen notwendig sind, wird üblicherweise auch der anteilige Energiebedarf für deren Herstellung und Instandhaltung in die „graue Energie“ des Endprodukts einbezogen. Das „Produkt“ kann auch eine Dienstleistung wie z.B. der Tourismus sein. Graue Energie ist somit der indirekte Energiebedarf durch die Her- und Bereitstellung einer Ware oder Dienstleistung, im Gegensatz zum direkten Energiebedarf bei deren Benutzung.

Graue Energie kann viele Farben haben. Mal ist sie schwarz wie Kohle, mal gelb wie Solarstrom. Um zu beurteilen, wie umweltschädlich die in einem Produkt steckende graue Energie ist, muss man auch berücksichtigen, welche Farbe sie hat. Fällt sie in Form von Erdöl oder Kohle an, sind pro Kilowattstunde viel mehr THG-Emissionen damit verbunden, als wenn sie in Form von Solar- oder

Windstrom anfällt. Eine mit Solarstrom hergestellte Photovoltaikzelle hat einen viel kleineren „CO₂-Rucksack“ mit als eine PV-Zelle, die mit Kohlestrom produziert wurde. Da der Strommix, mit dem Solarzellen produziert werden, immer ökologischer wird, verursachen diese immer weniger graue Emissionen. Das derzeitige System der Erfassung von THG-Emissionen auf nationaler und regionaler Ebene stellt jedoch auf den Verbrauch fossiler Energieträger im jeweiligen Territorium ab (sog. Inlandsprinzip). Dabei werden nur jene fossilen Energien erfasst, die auf dem Gebiet der jeweiligen Provinz verkauft und verbraucht werden. Das gilt auch für Südtirol, das im Klimaplan Südtirol 2040 diesen rein „territorialen Ansatz“ verwendet. Der gewaltige „CO₂-Emissionsrucksack“ der aus Restitalien und dem Ausland importierten Gütern und Dienstleistungen wird dabei nicht berücksichtigt.

Graue Emissionen fallen für eine importabhängige Regionalwirtschaft wie Südtirol stark ins Gewicht, weil mit der Herstellung von Gütern hohe THG-Emissionen verbunden sind und in Südtirol selbst kaum Schwerindustrie angesiedelt ist. Die Transporte machen den kleineren Teil aus. Die internationale Arbeitsteilung hat in der Produktion von Gütern und Dienstleistungen zu einer hohen räumlichen Differenzierung von Produktion und Konsum geführt. Ein wachsender Teil der Umwelt- und Klimabelastungen, die durch unseren Konsum und Lebensstil verursacht werden, erfolgt nicht in Südtirol, sondern in anderen Regionen, Ländern und Kontinenten. Einsparungen bei den direkten THG-Emissionen vor Ort werden oft durch verstärkte Importe und der darin versteckten grauen Energie zunichte gemacht.

Ein Beispiel: ein beträchtlicher Teil des in Südtirol verbrauchten Stroms wird aus dem restlichen Italien bezogen. Dieser Strom ist 2022 nur zu 35% aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt worden.¹¹ Somit müssten die THG-Emissionen dieses Anteils des Stromverbrauchs Südtirol in Rechnung gestellt werden, obwohl die Südtiroler Stromerzeugung aus der Wasserkraft zu 54% exportiert wird (3.188 kWh auf 6.100 kWh im Jahr 2019). Umgekehrt wird z.B. in China weit mehr an Industrieprodukten erzeugt, als das Land selbst verbraucht. Die Produkte werden z.B. hier gekauft, genutzt und entsorgt, die bei der Produktion angefallenen CO₂-Emissionen aber China zugeordnet.

Wenn die graue Energie nicht berücksichtigt wird, entsteht häufig ein falsches Bild der Wirklichkeit. So z.B. waren in Südtirol Ende 2022 634.000 Kfz gemeldet gleich

1,19 Kfz pro Kopf¹², ohne dass es im Land eine nennenswerte Produktion von Kfz (PKW, Motorräder, LKW, Traktoren) gäbe. Die mit der Herstellung dieser Geräte verbundenen Emissionen müssten eigentlich Südtirol angelastet werden, wo die Nutzung erfolgt, nicht der Standortregion, in welcher das Fahrzeug hergestellt worden ist. Die Rechnung ist insofern komplexer, als Motorfahrzeuge heute aus tausenden Einzelbestandteilen bestehen, die aus verschiedenen Produktionsstandorten angeliefert werden. Ein nur territorial bezogener oder nur Produktionsstandort-bezogener Ansatz gibt somit in einem eng verflochtenen Binnenmarkt wie jenem der EU immer ein verzerrtes Bild der Emissionen.

Die Schweiz gilt zum Beispiel als relativ klimafreundliches Industrieland, weil sie nur 7,2 t CO_{2eq} pro Kopf und Jahr emittiert.¹³ Bei Berücksichtigung aller Importe und Exporte, d.h. aller „grauen Emissionen“, käme die Schweiz jedoch auf 12,5 t CO_{2eq} im Jahr pro Kopf. Für Österreich mit 8,9 t CO_{2eq} pro Kopf und Jahr zeigen Daten zu den konsumbasierten Emissionen, dass diese zu 50-60% über den produktionsbezogenen (territorialen) Emissionen liegen.¹⁴

Ähnlich könnte die Realität in Südtirol aussehen. Hier setzt der aktuelle Klimaplan gemäß territorialem Ansatz 4,3 t CO_{2eq} pro Kopf im Jahr an.¹⁵ Geht man vom CO₂-Fußabdruck aus, kommt die KlimaHaus-Agentur einschließlich der im Konsum enthaltenen THG-Emissionen auf 7,37 t CO_{2eq} pro Kopf im Jahr, ein weit plausiblerer Wert. Würde man alle Exporte und Importe bilanzieren, auch den Verbrauch an fossil erzeugtem Strom und eine verursachergerechte Ökobilanz der Waren- und Dienstleistungsströme, lägen die Südtiroler Emissionen wohl näher bei den Emissionswerten der Schweiz und Österreichs als bei den Durchschnittswerten Italiens (rund 7 t CO_{2eq} pro Kopf im Jahr). Ohne die importierte Energie und Waren aller Art wäre das System Südtirol in wenigen Tagen am Ende. Insofern bringt der Territorialansatz einfach kein vollständiges Bild der Klimabelastung.

Im Klimaplan bildet die Graue Energie ein eigenes Aktionsfeld 5.10. Bis Ende 2024 soll ein Rechenwerk mit den wichtigsten Typen von indirekten Energieimporten und Exporten erstellt werden. Eine solche „Energiebilanz“ einschließlich der grauen Energien soll dann die Emissionen aus den Konsumgütern besser sichtbar werden lassen.



Ohne Import von Futtermitteln und Kraftfutter könnte Südtirol höchstens die Hälfte des heutigen Viehbestands halten.

WENIGER RINDER, WENIGER TREIBHAUSGAS

Wenn schon Subventionierung, dann umwelt- und klimaverträglich

Die Zahl der in Südtirol gehaltenen Rinder ist 2022 von rund 124.500 auf 118.419 gesunken. Im Vergleich zum Vorjahr gab es Anfang 2023 auch 2000 Schafe und 2000 Ziegen weniger.¹⁶ Das hängt auch damit zusammen, dass in Südtirol viele Nebenerwerbs-Milchbauern nur 5 oder weniger Kühe halten, was immer unrentabler geworden ist. Fürs Klima ist das eine gute Nachricht, denn im Bereich Landwirtschaft sind die Wiederkäuer die Hauptverursacher von Treibhausgas, vor allem des sehr klimaschädlichen Methans.

Die in Südtirol angelieferte Milchmenge ist zwar 2022 gesunken, auch weil die Zahl der Milchviehbetriebe auf 4.040 geschrumpft ist. Doch die Südtiroler Milchhöfe haben 2022 einen Umsatz von 610 Millionen Euro erwirtschaftet und mit 58,15 Cent pro kg Rohmilch einen im Alpenraum überdurchschnittlichen Auszahlungspreis bieten können.

Hauptgründe für diesen Rückgang bei Betrieben und Rinderzahl waren wohl die steigenden Kosten bei Energie, Futtermittel und Dünger. Die Mehrkosten könnten nicht voll auf die Verbraucher abgewälzt werden, so SBB-Obmann Tiefenthaler¹⁷, und müssten von den Betrieben getragen werden. So habe sich der Stickstoffdünger um über 60% verteuert, weil für die Produktion viel fossile Energie benötigt wird. Die Grünlanddüngung wirkt sich über die Emission von Lachgas (Distickmonoxid) und die Immission von Nitraten direkt auf Umwelt, Wasser und Klima aus. Das in Südtirol emittierte Methan stammt zu 76% und das Lachgas zu 71% aus der Landwirtschaft.¹⁸ Sie trägt insgesamt 17% zu den Gesamtemissionen in CO_{2eq} bei.

Am Hektarerlös allein kann der Rückgang allerdings nicht liegen, denn dieser lag 2022 – laut einer Antwort des Landesrats Arnold Schuler im Landtag – bei 5.470 Euro bei insgesamt 40.929 Hektar Betriebsfläche der Milchviehbetriebe. Da aber fast 1000 Betriebe nur eine Futterfläche von weniger als 5 Hektar haben, wird verständlich, dass bei höchstens 27.000 Euro Brutto-Einnahmen im Jahr (ohne öffentliche Beiträge) solche meist im Nebenerwerb arbeitende Kleinbetriebe wirtschaftlich nicht mehr rentabel sind.

Doch stellt sich gleichzeitig auch die Frage: wie können 118.419 Rinder auf nur rund 41.000 Hektar Betriebsfläche gehalten werden? Wie viel Futter wird jährlich in Südtirol pro Rind dazugekauft? Wie hoch liegt der umwelt- und klimaschutzkompatible Viehbesatz? Für die meisten Vieh haltenden Betriebe in Südtirol gilt ein Höchstviehbesatz von 2,2 bis 2,5 GVE/ha. Angesichts der aktuellen Gesamtzahl der Rinder liegt er real sogar höher. Bei kraftfutterarmer oder kraftfutterfreier Fütterung – Heumilch- oder Öko-Futterbaubetriebe – würde es wohl maximal eine Kuh pro Hektar tragen. Würde das Milchvieh nur mehr mit vor Ort gewachsenem Grundfutter gefüttert werden, müsste die heutige Rinderzahl mindestens halbiert werden. Der Erlös pro Betrieb würde drastisch sinken.

Kostenwahrheit ist somit auch in der Landwirtschaft angesagt, und als erster Schritt dahin Transparenz mit ehrlichen Öko- und Klimabilanzen der einzelnen Arten von Landnutzung. Wenn der Verbrauch fossiler Energie und die Emissionen jeder Art von klimaschädlichen Gasen (CO₂, Methan, Lachgas) verringert werden sollen, müssen sich die Kosten der Milch- und Fleischproduktion den realen Kosten annähern.

Mehr Kostenwahrheit führt zur relativen Verteuerung emissionsintensiver Produkte und zur Verbilligung von Produkten, die mit weniger Energieaufwand und importierten Vorleistungen hergestellt werden. Wenn die viel zu hohen Futtermittelzukaufe für die Tierproduktion nicht abnehmen, werden weiterhin in Europa und vor allem im Globalen Süden riesige Flächen für den Futtermittelanbau entwaldet, und damit auch der direkten Produktion von Nahrungsmitteln für den menschlichen Verzehr entzogen und als CO₂-Senke zerstört.

Im Klartext: wenn das gesamte Ernährungssystem klimaverträglicher werden soll, müssen sich Fleisch, Fisch, Milch, Milchprodukte verteuern, pflanzliche Produkte verbilligen. Dann werde die Schmerzgrenze bei den Verbrauchern bald erreicht sein, meinte die Obfrau des Sennereiverbands Anni Kaser.¹⁹ Das wird so kommen müssen, damit die Verbraucherinnen auf andere Produkte vor allem pflanzlicher Art umsteigen und nicht nur dem Klima und der Ernährung der Weltbevölkerung, sondern auch ihrer Gesundheit und Brieftasche etwas Gutes tun.

Das Ausmaß der heutigen Milch- und Fleischproduktion und der Tierhaltung insgesamt ist mit konsequentem Klimaschutz nicht vereinbar, was die EU durchaus erkannt hat und auch der Klimaplan Südtirol 2040 anstrebt: „Die Landwirtschaft reduziert die Emission ihrer Treibhausgase bis 2030 um 10% und bis 2040 um 40% gemessen an den Werten von 2019.“²⁰ In der ersten Version lautete die Vorgabe noch anders: „Ziel ist es, die N₂O-Emissionen bis 2030 zu halbieren, die Methanemissionen bis 2030 um 30% zu reduzieren und die Energie am Hof zu 80% aus erneuerbarer Energie zu bestreiten. (...). Bis 2037 sollen die N₂O-Emissionen auf 30% des Wertes von 2019 sinken.“²¹ Hier hat der Bauernbund sein Veto eingelegt, denn jetzt müssen die CO₂-Emissionen pro Tier nur mehr um 25% abnehmen, vor allem durch Förderung der Heumilch. Neben den GVE-Regelungen wird es zunächst keine Begrenzung der Zahl der Tiere aus Klimaschutzgründen geben.²²

Schon heute werden die Marktpreise der Lebensmittel durch die öffentliche Subventionierung massiv verzerrt. 2018 zahlte das Land Südtirol allein der Landwirtschaft 223,6 Millionen Euro an Beiträgen, vor allem an die Viehwirtschaft. Bis 2027 wird die Berglandwirtschaft vor allem von der EU hunderte Millionen Euro erhalten. Diese öffentliche Unterstützung ist aus sozialen und kulturpolitischen Gründen durchaus gerechtfertigt. Die Notwendigkeit der Erhaltung der Bergbauernhöfe, der Pflege der

Kulturlandschaft, der Sicherung der ökologischen Funktion des Grünlands und der Almen und der Erhaltung der kulturellen Identität Südtirols seien überhaupt nicht bestritten. Subventionen sind auch deshalb angesagt, weil so die Wettbewerbsfähigkeit der Bergbauern mit ihren schwierigen Produktionsbedingungen gegenüber den Flachlandbetrieben zu einem Mindestmaß erhalten bleibt. Wenn nun die Steuerzahlerinnen diese Form von kleinbäuerlicher Berglandwirtschaft aus übergeordneten Gründen erhalten sollen, warum mit klimaschädlicher Produktion, nämlich der nicht grundfutterbasierten Tierhaltung?

Das Klimaargument mag abstrakt sein, doch werden die Bauern verstehen müssen, dass auch sie ihren Teil zum Klimaschutz beitragen müssen. Die Durchschnittstemperatur im Alpenraum ist schon um 2° C gestiegen, die Schneemenge nimmt jährlich ab, der Borkenkäferbefall weitet sich immer mehr aus, die Böden müssen zu viel Gülle aufnehmen. Eine nachhaltige Agrarpolitik muss überall überzogenen Viehbestand auf ein klimaverträgliches Maß reduzieren, aber den bäuerlichen Familien einen Ausgleich für die Einkommensverluste bieten, entweder über den Preis oder über Direktbeiträge. Die höhere Subventionierung von noch mehr emissionsintensiver Viehhaltung aus sozialen Gründen unter Vernachlässigung der ökologischen und klimapolitischen Restriktionen macht hingegen keinen Sinn. Zielführender wäre es, den Bergbauern und Bergbäuerinnen mehr Geld für weniger Rinder, für alternative Kulturarten oder für andere ökologische und soziale Tätigkeiten und Aufgaben zu zahlen.



40 Mio. Euro fließen in die Struktur und Infrastruktur rund um das Biathlon-Zentrum Antholz, einer der Schauplätze von Olympia 2026.

OLYMPIA: SCHNEE VON GESTERN?

Der Mythos „nachhaltiger“ Olympischer Winterspiele

Wie die allermeisten Olympischen Spiele wird auch die Ausgabe Mailand-Cortina 2026 kostspieliger und umweltbelastender als angekündigt. Eigentlich hatte Italien den Zuschlag für diese Spiele 2019 deshalb erhalten, weil es „Spiele im Zeichen der Nachhaltigkeit“ sein sollten. Auch LH Kompatscher und der Südtiroler CONI-Chef Tabarelli hatten die Südtiroler Teilnahme daran mit „Nachhaltigkeit“ begründet: das Biathlon-Zentrum in Antholz sei schon olympiatauglich und über ÖPNV erreichbar, weshalb es keine zusätzlichen Anlagen brauche.

Nach und nach stellte sich heraus, dass doch fast 40 Mio. Euro in die Erweiterung des Biathlon-Zentrums Antholz investiert werden müssen, dass mit sog. Olympiageldern flächenfressende Ausfahrten nach Olang und Antholz gebaut und Speicherbecken für die Schneekanonen in die Landschaft gegraben werden sollen. Wenn die Olympischen Spiele 2026 so nachhaltig werden wie angekündigt, warum braucht es einen unterirdischen Ausbau des Stadions in Antholz? Wie werden diese Anlagen später genutzt? Welche Instandhaltungskosten kommen auf die Gemeinde Rasen-Antholz

zu? Welche Mobilitätsbelastung und Energieverbrauch entstehen beim Betrieb der Anlage? Ist jemals eine klare Kosten-Nutzen-Rechnung und Ökobilanz für diese Investitionen erfolgt? Wo bleibt das Recht der Bürgerschaft, Pläne einzusehen, bevor dutzende Millionen an Steuergeld verbaut werden?

Weder das Land noch die betroffene Gemeinde haben darauf bisher schlüssige Antworten geliefert, noch glänzen sie mit viel Transparenz. In zwei Veranstaltungen im Jänner und Februar 2023 in Oberrasen haben hunderte Bürger und Bürgerinnen mehr Information und Beteiligung gefordert. Unklarheit besteht nicht nur über die Art des Ausbaus der Zufahrten, sondern auch über die Dimension und Nachhaltigkeit des Biathlon-Stadions. Wie geht eigentlich die Strategie, über Sport-Megaevents immer mehr Touristen anzulocken mit der klaren Vorgabe des Klimaplanes zusammen, die motorisierte Individualmobilität bis 2037 um 30% zu senken? Sie müsste also ab sofort im ganzen Land bis 2037 um 2,3% jährlich sinken, nicht steigen.

Wenn Olympia Mailand-Cortina 2026 wirklich „nachhaltig“ ausgetragen werden soll – im Unterschied zu den Milliardengräbern aus Beton in China, Korea und Turin 2006 – müsste jede Investition streng auf Umwelt- und Klimaverträglichkeit geprüft werden. Doch genau das Gegenteil ist der Fall: für die Bauvorhaben für Olympia Mailand-Cortina 2026 gilt ein abgekürztes Verfahren ohne Umweltverträglichkeitsprüfung, sind die Trägerkörperschaften Fondazione Milano Cortina 2026 und Infrastruttura Milano-Cortina 2026 Spa mit besonderen Vollmachten ausgestattet worden. So sieht es danach aus, dass gleich alle drei Ziele verfehlt werden, die die italienischen Bewerber dem IOC bei der Kandidatur 2019 zugesagt haben:

- Olympische Spiel mit Null Zusatzkosten: bisher sind über 4 Mrd. Euro an öffentlichen Geldern verplant. Mit dem Haushaltsgesetz 2023 hat die Regierung soeben weitere 400 Mio. Euro für Olympia zweckgebunden.
- Nachhaltige Spiele: die von Gesetz wegen verpflichtende VAS (*valutazione ambientale strategica*) und die UVP auf regionaler Ebene werden unterlaufen. Man braucht gar nicht den Nachweis liefern, dass an diesen Bauten alles umweltverträglich ist.
- Olympische Spiele mit Bürgerbeteiligung: die Abwicklung der Investitionen ist einem Sonderkommissar übertragen worden, womit Bürgereinwände und Klagen umgangen werden. Die meisten Vorhaben unterliegen der Geheimhaltung.

Es wird immer wahrscheinlicher, dass auch in Mailand und Cortina (mit Antholz) 2026 das eintritt, was die meisten anderen Mitbewerber für diese Olympischen Winterspiele im Vorfeld zum Verzicht bewogen hatte: zu viel verpulvertes öffentliches Geld, unnötige Eingriffe in die Landschaft, zu viele überdimensionierte und danach nicht mehr genutzte Anlagen, die starke Belastung des ganzen Gebiets für einige Wochen, der geringe Nutzen für die einheimische Bevölkerung und Wirtschaft. Dazu kommt der ignorierte Klimaschutz: der Alpenraum leidet heute schon unter zu viel Verkehr, zu wenig Schnee, Wasserarmut, Überbeanspruchung seiner Ressourcen, Gefährdung seiner Artenvielfalt. Megaevents mit viel Beton und Mobilität sind nicht mehr vereinbar mit konsequentem Klimaschutz. Winterspiele mit Kunstschnee-Installationen zwischen Bettenburgen und Blechlawinen passen nicht mehr in die Zeit des Klimawandels.



Auch das „Quellenhof Luxury Resort“ in St. Martin in Passeier betrachtet sich als „nachhaltig“.

„NACHHALTIG“ PASST ÜBERALL

Ein wohlfeiler Gummibegriff, vor allem im Komparativ

Mitte August 2023 ist Italien Ski-Nationalmannschaft zum Training nach Argentinien aufgebrochen. In Ushuaia am Südzipfel Feuerlands, dem südlichsten Skigebiet überhaupt, wird das Team zu Kosten von 1 Million Euro für die Winter-Rennsaison trainieren. In den Medien ließen die Teammanager verlauten, das sei nachhaltiger, denn sonst hätte man nach Neuseeland fliegen müssen. „Nachhaltig“ passt also immer, am besten im Komparativ.

Nachhaltigkeit: eigentlich hatte der Begriff einmal eine Bedeutung. Ganz verknappt gesagt diese: schlag nur so viel Holz im Wald, wie auf Dauer wieder nachwächst. Die Maxime wurde auf alle Lebensgrundlagen ausgeweitet: nutze nur so viel an Ressourcen, wie die beteiligten Systeme dauerhaft aushalten können ohne Schaden zu nehmen und produziere nur so viel Schadstoffe und Abfall, wie die Umwelt und Atmosphäre absorbieren können.

Dann kam der dreidimensionale Nachhaltigkeitsbegriff ins Spiel, der ökologische, soziale und ökonomischen Ziele bündelt. Auch die 17 Nachhaltigkeitsziele (SDG) der UN

bauen auf diesem Konzept auf. Im Kern bleibt die Idee immer dieselbe: Ressourcen dürfen bei Nachhaltigkeit nur in dem Maß verbraucht werden, dass weder Mensch noch Natur auf Dauer Schaden erleiden.

„Nachhaltigkeit“ zirkuliert in der Produkt-, Tourismus- und Standortbewerbung inflationär, auch in Südtirol. Der Begriff ist inzwischen so verbreitet wie inhaltsleer. In allen denkbaren Facetten werden ganz traditionelle Produkte und Destinationen als nachhaltig angepriesen, die nichts mit dem Kerngedanken zu tun haben. Es gibt inzwischen mehr als 200 Nachhaltigkeitssiegel.

Zwischen Greenwashing und seriösen Zertifizierungen ist da schwierig zu unterscheiden. Wenn zum Beispiel Airlines und Reiseveranstalter Klimaneutralitätszertifikate ohne den Nachweis einer echten Öko- bzw. Treibhausgasbilanz bringen, wenn Hotels einige Dienstleistungen grün einfärben, wenn Unterkünfte schon beim Verzicht auf Plastikstrohhalm und Handtuchwechsel als ‚nachhaltige Unterkunft‘ ausgewiesen werden, ist Skepsis angesagt. Die NRO Naturfreunde International hat zu diesem Zweck einen eigenen „Wegweiser durch den Labeldschungel“²³ herausgebracht.

Greenwashing kreist meistens um den Kernslogan „Nachhaltigkeit“, was zahlreiche Studien bestätigen. 2022 hat die EU-Kommission in einer Studie geprüft, ob Unternehmen, die sich als „nachhaltig“ präsentieren, tatsächlich umwelt- und klimaschonend produzieren. In 42% der Fälle waren die Behauptungen zur Nachhaltigkeit „übertrieben, falsch oder irreführend“. Die Studie hat auch zahlreiche Betriebe aus der Tourismusbranche unter die Lupe genommen.²⁴

Warum hat das Greenwashing keine Folgen, aber auf dem Markt Erfolg? Vor allem, weil „Nachhaltigkeit“ in der Werbe- und Kommunikationspraxis zu einem fast unendlich dehnbaren Begriff geworden ist. Weil eine klare Definition in Verbindung mit einem rechtlich verbindlichen Kriterienkatalog fehlt, kann praktisch alles als nachhaltig oder auch nicht bezeichnet werden. Oft werden schon „Bestrebungen in Richtung Nachhaltigkeit“ anerkannt, ohne am Ende nachzuprüfen, wohin sie denn geführt haben. So verkommt Nachhaltigkeit immer mehr zu einer Floskel in einer PR-Strategie. Es gibt die Zertifizierungsverfahren, doch wer überwacht sie? Wer vergibt und kontrolliert die Zertifikate? Warum werden die Zertifizierungskriterien von IDM und HGV, also von den direkt Interessierten, ausgearbeitet? Geht es am Ende doch wieder nur,

um die „Nachhaltigkeitskommunikation“ (IDM), die einen klaren Wettbewerbsvorteil verschaffen und einen höheren Preis rechtfertigen soll?

Die IDM hat ausgehend von den Kriterien des Global Sustainable Tourism Council (GSTC)²⁵ ein eigenes „Nachhaltigkeitslabel Südtirol“²⁶ kreiert, um besonders nachhaltige Destinationen (Betriebe) zu zertifizieren. Der Anspruch wird klar benannt: die nachhaltige Entwicklung des Tourismus soll nicht nur spürbar, sondern auch messbar werden. Anhand von neun Kriterien können Unternehmensebetriebe ihre Nachhaltigkeit unter Beweis stellen. 30 Indikatoren mit 80 Einzelvariablen sollen soziale, ökologische und wirtschaftliche Nachhaltigkeit nachweisen. Mehr Resilienz, mehr Lebensqualität, weniger CO₂, verspricht die IDM. Das wirkt seriös und fundiert, doch verleiht die IDM selbst dieses international anerkannte Label, keine Landesumweltagentur oder unabhängige Umweltschutzorganisation. Wird diese Label-Vergabe auch von unabhängiger Seite auditiert? Wird damit nicht der Bock zum Gärtner?

Sinnvoller wäre eine umfassende und transparente Öko- und CO₂-Bilanz eines Tourismusbetriebs, zertifiziert durch öffentliche oder unabhängige Umweltinstitute. Als Bewohner einer von Übertourismus geplagten „Tourismusdestination“ und auch als Gast wird man weiterhin genau hinzuschauen haben, ob wirklich die Kriterien des „Global Sustainable Tourism Council“ im Zentrum stehen, oder doch nur das nachhaltige Wachstum der Ankünfte, Nächtigungszahlen und Umsätze.

Wenn der Nachhaltigkeitsbegriff so inflationär wie heute verwendet wird, entsteht zudem der Eindruck, dass ein Leben in Einklang mit den natürlichen Lebensgrundlagen und dem Klimaschutz leicht zu haben ist; dass man an jeden Ort der Welt reisen und sich doch „nachhaltig“ fühlen kann, wenn nur das Label des Hotels das verspricht. Zwar ist der Gast zufrieden, aber umfassende Lösungen für den klima- und umweltverträglichen Tourismus in einem ganzen Gebiet sind damit noch lange nicht geschaffen. Wenn ganze Tourismusgebiete wie das Eggental und Gadertal als „nachhaltig“ zertifiziert werden, stellt sich die Frage, wie Energieverbrauch, Stoffdurchsatz und CO₂-Emissionen des Tourismus überhaupt erfasst werden einschließlich der Unmenge an grauer Energie, die in der touristischen Bautätigkeit steckt? Oder die CO₂-Emissionen des überbordenden Verkehrs zur Hochsaison?



Erst 3,7% der in Südtirol 2022 neu zugelassenen PKW waren rein batteriebetrieben.

E-VISION SÜDTIROL

Alles wird elektrisch, alles wird gut?

Leiser, emissionsärmer wird sie sein, die e-Welt von morgen, mit weniger Autos und Motorrädern. Doch gilt das auch für eine Tourismusdestination?

Die Piefke-Saga, jetzt schon 32 Jahre alt, ist längst schon Realität, Schnee von gestern sozusagen. Bei dieser Art von Winter könnte auch der Schnee gestern gewesen sein. In Südtirol wie in Nordtirol sind wir im *overtourism* angekommen: 11,2 Mio. PKW passierten 2022 die Mautstelle Schönsberg. 34,4 Mio. Nächtigungen registrierte das IDM in Südtirol 2022. 2023, im spätfossilen Zeitalter, rollen 93% der Südtirol-Besucher noch mit Benziner und Diesel an. Aber Silberstreif am Horizont: 2035 werden keine Verbrenner mehr zugelassen, so Salvini es gestattet, und bis 2040 sind wir klimaneutral, so Kompatscher sich durchsetzt. Somit: schöne, neue emissionsfreie e-Welt von morgen?

Nicht ganz, denn etwas Rebound-Effekt trübt die Stimmung. Diese Art von Bumerang ergibt sich daraus, dass ein Gut, z.B. ein Auto oder Motorrad, effizienter und dadurch kostengünstiger wird. Bei der Mobilität tritt dieser Effekt ganz direkt auf: was energieeffizienter und billiger ist, wird stärker nachgefragt und genutzt. Mein strombetriebenes Auto fährt um den halben Preis, also fahre ich noch mehr herum. Auch den indirekten Rebound haben wir dabei: ich spare beim Auto, dann habe ich noch Geld für ein Zusatzmotorrad auf dem Anhänger, wie immer häufiger auf Südtirols Straßen zu sehen. Hinzu kommt der psychologische Rebound-Effekt beim Fahren, auch moralische Lizenzierung genannt. Wer mit erneuerbarer Energie durch

die Dolomiten kurvt, fühlt sich besser, weil das Klima nicht mehr leidet. Schließlich das „backfire“: die Einspareffekte durch die E-Mobilität werden durch mehr gefahrene Kilometer überkompensiert und der Individualverkehr steigt sogar an. Auch die Bahnreise ändert wenig, denn wer in Bozen oder Meran aus der Bahn steigt, leiht sich nebenan das strombetriebene Fahrzeug und fährt damit die Pässe hoch. Weniger CO₂-Emissionen mag sein, aber weniger Metall- und Blechschachteln auf der Straße noch lange nicht.

Viele Erwartungen setzt man auf die Bahn, vor allem auf den BBT, der 2032 in Betrieb gehen wird. Einen zahlenmäßigen Vorgeschmack darauf lieferte am 10. März 2023 einer, der es wissen muss: der Chefplaner des neuen Landesplans für nachhaltige Mobilität, Ing. Stefano Ciurnelli. Er ging vom deklarierten Ziel der Landesregierung aus, bis 2035 den Anteil der Touristenankünfte (laut IDM 2022 7,9 Mio) mit der Bahn auf 25% zu steigern (inzwischen reduziert auf 20%). Pro Woche müssten dann von mindestens 153.000 ankommenden Gästen im Schnitt 38.000 durch die Bahnhöfe Brixen, Bozen, Meran geschleust werden. Zusammen mit den einheimischen Fahrgästen ergäbe das einen Tagesdurchschnitt von 40.00 Fahrgästen am Bahnhof Bozen. Das sei immerhin, so Ciurnelli, die Hälfte der Fahrgäste, die der neue Bahnknoten Bologna heute täglich zu bewältigen hat. Der Rebound-Effekt ist hier noch nicht inbegriffen. Es wird eng werden am Mobilitätsknotenpunkt Bozen.

So nimmt die e-Vision auf unser Tourismusland für die Zeit nach 2032 (BBT-Inbetriebnahme) und nach 2035 (Verbot der Neuzulassung von Verbrennermotor-Kfz) langsam Gestalt an: volle Bahnen und Busse, zumal die Touristen dank Gästecard überall kostenlos fahren, Gedrängel auf den Bahnhöfen, volle Seilbahnen. Dank Rebound-Effekt aber auch immer noch gleich viel motorisierter Individualverkehr. Welcher passionierte Automobilist will sein neues teures E-Auto in der Garage lassen, wenn die Alpenpässe warten? Die Motorradplage wird noch steigen, weil leisere und sparsame e-Maschinen „moralisch lizenzieren“, ganz zu schweigen von den Horden von E-Mountainbikern rauf bis zur letzten Schutzhütte.

So wird Südtirol doch zur Tirol-City-Landschaft, zum befahrbaren Freizeitpark der Großstädter, wie es 2005 die Gruppe YEAN²⁷ genial dargestellt hatte. Der HGV wird zwar immer noch Luft nach oben sehen, der Handelskammerpräsident die Erreichbarkeit des Landes bemängeln. Nur die IDM-Texter werden die e-Vision in neue poetische Werbetexte kleiden, damit der Zustrom nicht versiegt. Vielleicht frei nach Konstantin Wecker: „Genug kann nie genügen“.



Skigebiet in Suldén. Ohne technische Beschneidung müssten 80% der Skigebiete zusperren.

TECHNISIERTER MASSEN-SKISPORT ADE?

Mit Kunstschnee die Agonie verlängern

Die Schneegrenze steigt an, im Winter fällt weniger Schnee und mehr Regen, die Gletscher schmelzen, der Permafrost geht zurück, die Seen erwärmen sich, die Flüsse führen im Sommer weniger Wasser. Für die Skipisten braucht es mehr Kunstschnee, mehr Wasser und Speicherbecken, mehr Strom. Dies führt zu mehr Konflikten ums Wasser: Kraftwerke, Landwirtschaft, Fischerei, Tourismus und die hitzegeplagten Regionen flussabwärts verlangen mehr Wasser. Der auf Pistenskianlagen aufgebaute Massen-Skisport in den Alpen könnte seinem Ende entgegengehen.

Dünne Streifen Kunstschnee hängen wie Krawatten die braunen Hänge herunter. Während die Wiesen zu grünen beginnen, schießen die Schneekanonen aus vollen Rohren. Derzeit rettet der technische Schnee noch die meisten Skigebiete in Südtirol und damit die Umsätze. Doch wie lange noch?

Vom Klimawandel ist die Alpenregion stärker betroffen als andere Großregionen Europas. Der letzte schneearme Winter war kein bloßer „Ausreißer“ mehr. Laut der

Union für erdwissenschaftliche Studien EGU wird der Schnee in den Alpen bis zum Ende des Jahrhunderts um 30 bis 70% zurückgehen. Bis dahin sind beim jetzigen Tempo der Erderhitzung wohl auch sämtliche Alpengletscher verschwunden. Es kann in den Alpen im Winter zwar mehr Niederschlag geben, aber unter 2000 Meter nur mehr als Regen. Nicht zufällig betiteln die Trentiner Autoren Michele Nardelli und Maurizio Dematteis ihr neuestes Buch zur Zukunft des Wintertourismus „Inverno liquido“.²⁸ Wenn es nicht mindestens für 100 Tage eine dickere Schneeschicht gibt, hat der traditionelle technisierte Wintersport mit seinen ausgefeilten Infrastrukturen keine Zukunft. Und das ist in weiten Teilen der Alpensüdseite heute schon der Fall.

Mit diesen düsteren Aussichten für den Alpentourismus im Winter, wie wir ihn bisher kannten, haben sich eine Reihe von Studien genauer auseinandergesetzt, wie etwa EURAC-Forscher Michael Matiu in „Snow“.²⁹ Die Banca d'Italia hat im Report „Climate Change and Winter Tourism: Evidence from Italy“³⁰ die Wetterbedingungen und Touristenströme in 39 alpinen Skigebieten analysiert. Unter anderem kommen die Autoren zum Schluss, dass der technische Schnee die Betriebsdefizite zwar noch einige Zeit abfedern kann, aber nicht auf Dauer, weil immer weniger Wasser, milde Winter und steigende Stromkosten das Ganze unrentabel werden lassen.

In seinem Buch „Winter Tourism: the Climate Challenge“³¹ fordert Prof. Christophe Clivaz von der Universität Lausanne ein Ende weiterer Investitionen in die Aufstiegsanlagen: „Wir sollten die öffentlichen Subventionen auf bestimmte Skigebiete konzentrieren,“ sagte er auf swiss.info, „und andere Skigebiete unterstützen, Alternativen zum Skifahren zu finden (...) Die Skigebiete sind tatsächlich schon Vergnügungsparks. Die Landschaft ist oft beschädigt und mit hässlichen Bauten entstellt. Gerade in diesen Gebieten können Spaßaktivitäten für Touristen angeboten werden: Erlebnisparcs im Wald, Scooter mit breiten Reifen, MTB-Pisten, Klettersteige usw,“ so sein Vorschlag zur Rettung des Tourismus nach dem Schnee.

Sehr aufschlussreich das 2022 erschienene Dossier von Legambiente „Nevediversa 2022“,³² das die Perspektiven des Wintersports in ganz Italien analysiert. Das Dossier listet nicht nur die aufgelassenen Aufstiegsanlagen auf, sondern auch jene, die vor der Schließung stehen oder nur dank öffentlicher Förderung überleben. 2021 sind in ganz Italien 234 Aufstiegsanlagen stillgelegt worden, 54 mehr als 2020. 135 Strukturen sind aufgrund von Schneemangel vorläufig geschlossen. Andererseits sind min-

destens 150 Neuanlagen oder Erweiterungen bestehender Skigebiete geplant, davon einige sogar in Natura-2000-Schutzgebieten und einige auch in Südtirol wie die Skischaukel Sexten-Sillian, am Klausberg und die Klein-Gitsch.

Noch fließt also viel Geld in die Wintersportinfrastruktur, doch steigt das Risiko „gestrandeter Investitionen“. Wenn sich die öffentliche Hand daran beteiligt, wird mittelfristig Steuergeld statt in den Klimaschutz in klimaschädlichen Beton, Stahl und Bauarbeiten gesteckt sowie in den Betrieb energieintensiver Anlagen im hochalpinen Gelände. Der absehbare Schneemangel, Wasserknappheit, steigende Stromkosten müssten die politisch Verantwortlichen von diesem Weg abbringen.

Alternativen zum Massen-Pistenskisport in den Alpen gibt es zuhauf. Im Report „Navediversa 2022“ bringt Legambiente 10 Beispiele guter Praxis in allen Bergregionen Italiens, die Schule machen könnten. Es geht um umweltfreundliche und klimaschonende Alternativen. Wenn die Touristenströme in den Alpen besser über das ganze Jahr verteilt werden, könnten viele Gebiete entlastet werden. Dann könnten Strategien und Projekte entwickelt werden, die unzähligen Ruinen des Massenskisports in den Bergen nach und nach abzutragen und die Schäden zu sanieren. Die Landschaft, Natur und Artenvielfalt könnten langsam wieder aufleben, ein sanfterer Tourismus einziehen zum Wohl von Mensch und Natur.



Der Arzkar-Stausee im Ultental, genutzt von ALPERIA.

EBBE BEIM WASSERSTAND, EBBE BEIM EIGENEN STROM?

Die Stromerzeugung aus Wasserkraft könnte auch sinken.

2022 war das trockenste Jahr in Europa seit den Aufzeichnungen. Vor allem Italiens Landwirtschaft hat beeindruckende Einbußen erlitten, weit weniger der Tourismus. Doch wie hat sich Dürre auf die Stromproduktion aus Wasserkraft ausgewirkt?

Einst wichtige Rolle

Für die italienische Stromproduktion hatten die Wasserkraftwerke bis Mitte der 1960er Jahre eine enorme, ja dominante Rolle. In die Zeitspanne 1941-1963 fiel der Bau fast aller großer Wasserkraftwerke in Südtirol. Als das Kraftwerk in Kardaun bei Bozen 1931 in Betrieb ging, war es die größte Anlage dieser Art in Europa. Vor 1939 lieferten die Südtiroler Kraftwerke 12% des gesamten Stromverbrauchs Italiens.³³ Italien ist heute noch führend bei der Hydroelektrik und hat nach Norwegen und Frankreich die drittgrößte installierte Gesamtleistung an Strom aus Wasserkraft zur Verfügung. In Italien gibt es heute rund 4.500 Wasserkraftwerke, wovon sich allein drei Viertel auf den Alpenraum konzentrieren und davon gut 1.000 auf Südtirol. Mit 40% der insgesamt aus erneuerbaren Quellen erzeugten Energie ist die Wasserkraft

immer noch die größte „grüne Energie“ Italiens, doch im Unterschied zur Photovoltaik und Windkraft kaum mehr ausbaufähig. Das gilt auch für Südtirol, das 2020 8.177 GWh Strom erzeugte, wovon 90% aus der Wasserkraft stammte.³⁴

Wasserkraft in Krise

2022 ist die Stromerzeugung aus der Wasserkraft in Italien im Vergleich zum Vorjahr um 37% gesunken. Im Durchschnitt der letzten Jahre – wie Andrea Barbabella von Italy for Climate ausführt³⁵ – hat die Wasserkraft 45 Milliarden kWh Strom geliefert, und damit immerhin 15% der gesamten Stromerzeugung Italiens abgedeckt. 2022 sackte die Produktion auf 30 Mrd. kWh ab, die Wasserkraft stellt nur mehr 10% der italienischen Stromerzeugung. Ein trauriger Rekord: noch nie seit 100 Jahren lag der Anteil der Wasserkraft an der italienweiten Stromerzeugung so tief. Beindruckend auch die Schwankungen bei der Stromerzeugung aus Wasserkraft: 2014 waren es insgesamt 60 TW (43% des Stroms aus erneuerbarer Energie), 2022 nur mehr 30 TW (35% des Stroms aus erneuerbarer Energie). Photovoltaik und Windenergie sind 2022 zwar auf 48 TW gestiegen, aber immer noch zu wenig, um die Krise bei der Wasserkraft wettzumachen.

Dabei hatte Italien schon in den 1950er Jahren 30 Mrd. kWh Strom (30 TW) aus der Wasserkraft erzeugt. 2022 ist man auf dieses Niveau zurückgefallen, obwohl sich die installierte Produktionskapazität auf das Dreifache belief. Das zeigt einen weiteren Negativrekord des Dürrejahrs 2022 auf: Die Wasserkraftwerke haben im Schnitt nur noch 1.300 Stunden operativ gearbeitet, während in den 1950er Jahren die Turbinen jährlich 4000 Stunden in Betrieb waren. Die Effizienz der Werke lässt zu wünschen übrig, viele sind über 60 Jahre alt, viele müssten modernisiert werden. Was aber 2022 noch stärker ins Gewicht fiel, ist einfach der Wassermangel, vor allem fürs Trinkwasser und die Landwirtschaft.

Heute ist das Potenzial der Wasserkraft in Italien weitgehend ausgeschöpft. Höchstens kleine Kraftwerke können noch gebaut werden. Doch viele größere Anlagen müssten mit hohem Kapitaleinsatz modernisiert und potenziert werden, wie beim Bozner Werk St. Anton der Eisackwerke vorbildlich geschehen. Die Wasserkraft ist im Unterschied zu Wind und Sonne ein planbarer Energieträger. Energie kann in Form von gefüllten Speicherbecken gespeichert werden, sofern sie denn halbwegs gefüllt werden. So kann Strom aus Wasserkraft die Spitzen des Stromverbrauchs abdecken.³⁶

Was bedeutet das für Südtirols Klimastrategie?

Für die Wasserversorgung im Allgemeinen und die Stromproduktion im Besonderen wird 2023 ein noch schwierigeres Jahr. Die hydrologischen Angaben zu Niederschlägen weisen im ganzen Alpenraum nach unten. Trockene Winter und geringe Schneemengen lassen bei den Stromproduzenten Sorgenfalten aufkommen. Weniger Strom aus Wasserkraft heißt für Südtirol auch mehr Strom aus dem nationalen Strommix, der immer noch zu 65% aus fossilen Energieträgern stammt.

Wie Michael Matiu (EURAC und Universität Trient) in der Studie SNOW herausgefunden hat, ist die Schneemenge in Bozen von 1980-2020 um -75% zurückgegangen, in Schlanders um -34% und in St. Ulrich um -37%.³⁷ Die Etsch führt in Sigmundskron um -37% weniger Wasser als normal. Das hat schwerwiegende Folgen für den Grundwasserspiegel, die Wasserverfügbarkeit und alle Aktivitäten, die auf Wasser angewiesen sind einschließlich der Stromerzeugung. Der durchschnittliche Temperaturanstieg an 18 repräsentativen Orten des Trentino und Südtirols beträgt +1,54° (bis 2022).

Die Niederschläge haben zwar überall zugenommen, aber viel mehr in Form von Regen, der schnell abfließt. Bei einem maximalen Fassungsvermögen von 214 Mio. Kubikmeter Wasser sind die großen Stauseen oft nur zum kleineren Teil gefüllt: „Sowohl längere Trockenperioden wie auch zunehmende Hochwasserereignisse beeinträchtigen die Produktion. Andererseits führt der Rückgang der Gletscher zu einer Verminderung des hydroelektrisch nutzbaren Abflusses im Sommer“³⁸. 2020 sind in Südtirol noch 7.284 GWh Strom aus Wasserkraft erzeugt worden bei einem Verbrauch im Land von 3.077 GWh. Derzeit nimmt die Produktion ab, der Stromverbrauch zu.

Folgerichtig setzt der Klimaplan Südtirol 2040 auf die massive Ausweitung der Stromproduktion aus anderen erneuerbaren Quellen, vor allem Photovoltaik. Bei der Wasserkraft will man die Effizienzreserven bei den bestehenden Anlagen vom Großkraftwerk bis hin zu älteren kleineren Kraftwerken ausloten,³⁹ die Netze ausbauen, die Speicher- und Nutzungskapazitäten genau erheben (bis 2025), das ganze Versorgungssystem resilienter gestalten. Ein Ausbau der Wasserkraft, wie von der Handelskammer in einer Studie vorgeschlagen, ist nicht vorgesehen und würde bei immer niederschlagsärmeren Sommern und schneeärmeren Wintern auch keinen Sinn machen.



Die Timmelsjochstraße in der Hochsaison. Auf den Dolomiten-Pässen ist der Verkehr im Sommer nochmals intensiver.

„NACHHALTIGE“ TOURISMUSHOCHBURGEN

Echte Ökobilanz oder „sustainability light“?

San Vigilio und San Martin (so auch auf der deutschen IDM-Website) sind aus der Sicht der dortigen Touristiker und der IDM eine zertifiziert nachhaltige Destination. Wie steht es aber mit dem gesamten CO₂-Fußabdruck dieser Tourismushochburgen? Wie ist ein Label zu beurteilen, das ausgerechnet Gröden als „nachhaltig“ markiert?

Während derzeit einzelne „Destinationen“ in Südtirol das Nachhaltigkeitslabel Südtirol (Level 3) zuerkannt bekommen, liegt immer noch keine transparente und umfassende Ökobilanz des für Südtirol so wichtigen Bereichs Tourismus vor. Der Klimareport 2018 der EURAC schätzt seinen Anteil an den Gesamtemissionen Südtirols auf 10%. Weil im Tourismus auch viel graue Energie und Emissionen anfallen (Bautätigkeiten, An- und Rückreise der Gäste, Energieverbrauch, Import von Vorleistungen usw.), ist der gesamte Anteil dieser Branche an den gesamten CO₂-Emissionen vermutlich wesentlich höher.

Was sich berechnen lässt, sind die CO₂-Emissionen pro Gast. Wie aus einem Beschlussantrag der GRÜNEN im Landtag hervorgeht,⁴⁰ liegen diese bei einem typischen 4-Sterne-Hotel bei 140 kg CO₂ pro Gast und Nacht. Ein Durchschnittssüdtiroler emittiert im Schnitt 20 kg CO₂ am Tag. Die 2022 registrierte Gesamtnächtigungszahl von 34,4 Millionen entspricht rechnerisch einer dauerhaft ansässigen Bevölkerungsgruppe von 94.246 Personen, d.h. in Südtirol leben eigentlich im Jahresdurchschnitt 624.000 Menschen (2022) und nicht nur 533.000, und diese produzieren im Schnitt mehr CO₂. Ganz einfach: Je mehr emissionsintensive Gäste sich hier aufhalten, desto höher unsere CO₂-Gesamtemission, desto entfernter die Klimaneutralität. Oder einfacher: je mehr Nächtigungen in einer Destination, desto mehr leidet die Nachhaltigkeit im umfassenden Sinn. Das trifft auch andersrum zu: was wir als Touristen anderswo emittieren, wird jener Destination zugerechnet, die wir bereisen.

Allerdings geht es im Tourismus auch sparsamer. Laut GRÜNEN-Beschlussantrag hat ein aufgeschlossener Hotelier mit radikalen Einsparungen und eigener Energieproduktion die Emissionen pro Gast von rund 140 kg/Kopf auf 10,8 kg/Kopf gedrückt. Dies zeigt zum einen die Messbarkeit des CO₂-Fußabdrucks des Tourismus, zum anderen auch das erhebliche Potenzial an Einsparungen von Treibhausgasemissionen in der Hotellerie. Daraus ist zu folgern: wenn Südtirol klimaneutral werden soll, darf der Tourismus nicht weiterwachsen, sondern muss dringend den heutigen Stand seiner CO₂-Emissionen abbauen. Doch wird das Nachhaltigkeitslabel Südtirol IDM diesem Anspruch und Umstand gerecht?

Bekanntlich hat das IDM sein eigenes „Nachhaltigkeitslabel Südtirol“ entwickelt, das „besonders nachhaltigen“ Destinationen zuerkannt wird. Diese müssen die geforderten Standards nicht sofort nachweisen, sondern als eine Art Zielmarke anstreben. Das Label, so die IDM-Macher, ist als eine Art „Führerschein“ zu verstehen: „Du hast gezeigt, dass du das Fahrzeug Richtung Nachhaltigkeit lenken kannst, jetzt mach dich dran!“ In der Kommunikation nach außen darf das Label aber sofort eingesetzt werden.

Das Nachhaltigkeitslabel Südtirol basiert laut IDM auf den Standards des Globalen Rats für Nachhaltigen Tourismus (GSTC), einer höchst seriösen internationalen Vereinigung. Auditiert wird dieses Label dann von einzelnen Organisationen und verwaltet vom IDM. Im weltweiten Labelschunzel sind internationale „benchmarks“ beim Qualitätsstandard von Destinationen und Betrieben durchaus gefragt. Daneben

braucht es freilich eine übergeordnete Instanz, die die Standards prüft und Verfahren überwacht. Wenn die Gäste ihre Ziele nach Nachhaltigkeitskriterien wählen und die Gastgeber in Sachen Nachhaltigkeit wetteifern, kann dies eine positive Dynamik für einen sozial und ökologisch verträglicheren Tourismus auslösen.

Doch stellen sich im Fall IDM mindestens zwei Fragen. Zum ersten, inwiefern hat sich das IDM tatsächlich an die GSTC-Kriterien gehalten? Zum zweiten, wie kommt eine Marketing- und Standortagentur dazu, über die Nachhaltigkeit eines ganzen Gebiets zu urteilen, was die Bevölkerung naturgemäß ganz anders sieht? Zu letzterer Frage: Das IDM als Agentur für die Standortbewerbung und Marketing handelt vor allem im Interesse der Tourismusunternehmen und der Tourismusbranche als solcher, nicht im Interesse der gesamten Bevölkerung. Weder verfügt sie über die nötige Unabhängigkeit noch über wissenschaftliche Autorität. Eine derartige Rolle sollte am besten von einer öffentlichen Institution (z.B. der Landesumweltagentur) oder einer wissenschaftlichen Institution (EURAC, Universität Bozen) wahrgenommen werden.

Zur ersten Frage: verglichen mit dem Kriterien- und Indikatorenset des GSTC-D wirkt die IDM-Liste ausgedünnt und in der Aussagekraft aufgeweicht. Das IDM ist sehr selektiv vorgegangen, zahlreiche für die lokale Bevölkerung wichtige Indikatoren fehlen. Zur Nachhaltigkeit gibt es in Südtirol inzwischen viele Daten, Fakten und Analysen von öffentlichen und wissenschaftlichen Institutionen. Wenn der Begriff „nachhaltig“ in der Touristeninformation Aussagekraft haben soll, muss er anhand von Daten und Fakten nachprüfbar und belegt sein, keine bloße Einschätzung einer Agentur für Destinationsmanagement und Standortbewerbung.

So kommt es auch, dass ein touristisch überbeanspruchtes Tal mit einer garantiert nicht klimaschutzgerechten Wachstumsagenda wie das Gadertal zur „nachhaltigen Destination“ erklärt werden kann. Eine echte Öko- oder Klimazertifizierung, wie von den GRÜNEN vor einem Jahr gefordert, muss anders vorgehen. Nicht nur Einzelbetriebe, sondern auch ganze Destinationen und ganz Südtirol müssen eine umfassende Ökobilanz erstellen, die die tatsächliche Klimabelastung durch diese Branche offenlegt. Nur anhand einer vollständigen CO₂-Emissionsbilanz kann man sowohl Gästen als auch der Bevölkerung einen ehrlichen Befund in Sachen Nachhaltigkeit liefern.



Erweiterung des Hotels Santer in Toblach.

QUANTITATIVE ERWEITERUNG VERSUS LANDSCHAFTSSCHUTZ

Genug kann nie genügen.

In der Raumordnung erweist sich, ob die Landesregierung ihre eigenen Pläne zum Klimaschutz überhaupt ernst nimmt.

Der am 18.7.2023 von der Landesregierung vorgestellte Teil Klimaplan Südtirol 2040 bringt zur Raumordnung nicht viel, außer eine deutliche Ansage im Aktionsfeld 5.14: „Die Nettoneuversiegelung ist bis 2030 zu halbieren und bis 2040 auf Null bringen...Dabei ist zu Beginn zu klären, was genau unter einer versiegelten Fläche zu verstehen ist und wie die Nettoversiegelung berechnet wird“ (S.69). Zu diesem Zweck „...muss die Neuversiegelung pro Jahr so gering wie möglich, als viel geringer als heute gehalten werden, und zweitens sind möglichst viele ver-

siegelte Flächen in einen ökologisch hochwertigen Zustand rückzuverwandeln.“⁴¹ Wenn dem so wäre, müsste die Landesregierung den Landschaftsschutz gleich schon rigoroser regeln, um den Flächenverbrauch zu reduzieren bzw. die bestehenden Grenzen laut Gesetz für Raum und Landschaft konsequent anzuwenden. Allein, es geschieht das Gegenteil: am 8.11.2022 hat die Landesregierung mit Beschluss Nr. 822 die Einleitung eines Verfahrens zur Ergänzung des Landschaftsleitbildes beschlossen. Dabei geht es in weiten Teilen um urbanistische Bestimmungen zur Schaffung von Ausnahmeregelungen für das Bauen im Grünen. Im Klartext: um neue Baukubatur auf Kosten der Landschaft. Hier einige Beispiele:

- Art. 2 zielt auf die Vermeidung von Bodenversiegelung ab, was landschaftsökologisch geboten ist. Diese Vermeidung regelt aber nur die Bodenversiegelung bei Wegen (z.B. Unterlassung von Asphaltierung), nicht allgemein im landwirtschaftlichen Grün und im alpinen Grünland.
- Art. 3 erlaubt den Wiederaufbau und die Verlegung von Gebäuden. Oft ist ein Wiederaufbau verfallener Gebäude weder notwendig noch sinnvoll. Viele Gebäude werden dann nur mehr für Freizeit Zwecke neu errichtet.
- Art. 4 ist besonders trickreich, weil neue unterirdische Baumasse zugelassen werden soll. Heute beobachtet man bei Hofstellen immer mehr lange unterirdische Betonriegel. Das dafür erlaubte unterirdische Bauvolumen soll weiter ausgedehnt und sogar im Weidegebiet und alpinen Grünland zugelassen werden.
- Art. 5 erlaubt die Anwendung des Energiebonus für alle Wohngebäude im Landwirtschaftsgebiet, obwohl die Bauernhöfe ohnehin schon 1.500 m³ dazu bauen dürfen.
- Art. 8 betrifft die neuen Möglichkeiten zur Erweiterung der gastgewerblichen Betriebe. Die darin vorgesehenen Kubatur-Erweiterungen um bis zu 30% des heutigen Bestands hätten katastrophale Auswirkungen auf die Landschaft. Mit bloßem Durchführungsplan könnten die Gemeinden die Bestimmung der maximal zulässigen Erweiterung eines Gastbetriebs übergehen, genannt „qualitative Erweiterung“. Sogar in der Landesregierung hat man sich dazu durchgerungen, das Attribut „qualitativ“ aus der Vorlage zu streichen.
- In Art. 10 wird gastgewerbliche Tätigkeit auf Almen zugelassen. Durch die Hintertür könnten damit Beherbergungsbetriebe geschaffen werden.

Die Handschrift zweier Lobbys bei diesen Texten ist unverkennbar. Weder der HGV noch der SBB scheinen die Vorgaben des Klimaplan Südtirol 2040 wirklich ernst nehmen und ihre Ansprüche etwas zurückschrauben zu wollen. Sie halten ganz unbekümmert an ihrer Agenda fest, in die eine echte Begrenzung der Flächenneuersiegelung nicht passt. Der Klimaplan Südtirol 2040 öffnet dafür auch schon die geeignete Tür: er verzichtet darauf zu definieren, was überhaupt unter einer versiegelten Fläche zu verstehen ist.

Eine letzte Schranke für die Abänderung des Landschaftsleitbildes von 2002 im Sinn des Gesetzes „Raum und Landschaft“ wäre die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), die von der damaligen Landesrätin Kuenzer ins Feld geführt wurde. Damit könnte die Expansion der unterirdischen Kubatur, Abriss und Wiederaufbaumöglichkeiten und die „qualitative Erweiterung“ im Gastgewerbe doch noch landschaftsschonender geregelt werden. Eine UVP braucht 6 Monate, bietet somit eine Nachdenkpause bis zu den Wahlen. Angepeilt wird dann eine Deckelung der qualitativen Erweiterung auf 30% des Bestands, aber maximal für die Betriebe mit 12.000 m³, so die inzwischen abgewählte Landesrätin Kuenzer.⁴²

Nun beruft sich der HGV darauf, dass das brachiale Erweiterungsrecht um 30% im landwirtschaftlichen Grün allen Betrieben zugesagt worden war. „Die Politik kann nicht wortbrüchig werden,“ entrüstet sich HGV-Pinzger, „es ist klar, dass es auch für größere Betriebe eine Erweiterungsmöglichkeit geben muss.“⁴³ Bei größeren Betrieben könne man die Erweiterung ja an Nachhaltigkeitskriterien koppeln. Oder vielleicht nur an die Nachhaltigkeitslabels, die vom IDM jederzeit bereitwillig ausgestellt werden? Die Landesregierung steht wieder einmal vor der Nagelprobe: ist die Bodenversiegelung und die Änderung von Landnutzungen als klimaschädliche Aktivität erkannt worden oder nicht? Wie wird die Nettoneuersiegelung bis 2030 halbiert? Wird auf Wunsch der Wirtschaftslobbys munter weiter versiegelt, was das Zeug hält und die Landschaft hergibt, indem „Versiegelung“ einfach neu und dehnbar definiert wird?



Der Superbonus 110% hat in der Region Trentino-Südtirol private Investitionen von fast 2 Mrd. Euro angeschoben.

WAS KOMMT NACH DEM SUPERBONUS?

Ohne Heizungswende keine Klimaneutralität

Italiens Gebäudebestand ist im europäischen Vergleich alt und ineffizient. 44% des italienischen Endenergieverbrauchs geht für die Heizung und Kühlung drauf. Wo bleibt ein langfristiger Plan, wie Millionen fossil beheizte Wohnungen und Gebäude umgerüstet werden sollen?

Der 110% Superbonus war in letzter Zeit stark umstritten. Weil seine Fortsetzung ein Riesenloch in den Staatshaushalt zu reißen drohte, trat die Regierung Meloni Ende 2022 brüsk auf die Bremse und hat ihn seit 2023 auf 90% gekürzt. Tausende von interessierten Immobilieneigentümern und unzählige Firmen im Bauhaupt- und Bauneben-gewerbe fühlten sich vor den Kopf gestoßen. Die Folge war eine starke und verbreitete Unsicherheit, wie es bei der öffentlichen Förderung der Thermoanierung weitergeht.

Was in dieser Diskussion aus dem Blickfeld geriet, war die Wirksamkeit dieser Maßnahme im Sinne höherer Energieeffizienz der Gebäude. Die Regierung Conte hatte

2021 dieses Programm angesetzt mit dem Hauptzweck, den Gebäudebestand Italiens zu sanieren, den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen zu senken.⁴⁴ Der Superbonus hat tatsächlich einen Investitionsboom ausgelöst (bis Februar 2023 72 Mrd. Euro), die CO₂-Emissionen etwas reduziert, die Heizungskosten der Nutznießer gesenkt und daneben auch für mehr Beschäftigung im Baugewerbe gesorgt. Zudem sind dank Superbonus zusätzlich 110.000 Photovoltaikanlagen montiert worden, die Hälfte aller 2022 in Italien gebauten Anlagen.

Der Gebäudebestand verbraucht fast die Hälfte der Primärenergie, die Italien jährlich verbraucht, zum Großteil aus fossiler Quelle. Die Beheizung von öffentlichen und privaten Gebäuden verursacht 44% des Endverbrauchs an Energie.⁴⁵ In Südtirol ist der Gebäudesektor verantwortlich für 17% der CO₂-Äquivalente, zwei Drittel davon entfällt auf private Wohnungen. Nun hat das EU-Parlament im März 2023 beschlossen, dass bis 2030 40% der Wohngebäude mindestens Energieeffizienzklasse E und bis 2033 Effizienzklasse D erreichen müssen. In Südtirol wäre ein Drittel bis ein Viertel der Gebäude betroffen.⁴⁶

Die Energieeffizienz der Gebäude in Italien liegt im Durchschnitt wesentlich unter dem EU-Durchschnitt. Eine Durchschnittswohnung verbraucht in Italien im Schnitt 50% mehr Energie als eine vergleichbare Wohnung in der EU allgemein.⁴⁷ Während in anderen Ländern der Energieverbrauch für die Heizung von 2000 bis 2019 zwischen 15 und 20% gesenkt werden konnte, ist er in Italien ziemlich unverändert geblieben, eben bis zum Superbonus.

Der Superbonus hat trotz des Riesenaufwands seitens des Staats in knapp zwei Jahren nur zur Sanierung von etwa 400.000 Häusern mit rund einer Million Wohnungen geführt. Nur 1,5% des Energieverbrauchs der Gebäudeheizung ist dadurch eingespart worden. Verglichen mit dem Aufwand ist das wenig. Auch nach diesem jetzt zwei Jahre dauernden Boom verbleiben über 16 Millionen sanierungsbedürftige Wohnungen. Für Klimaneutralität 2050 müssten somit jährlich an die 600.000 Wohnungen wärmedämmung erhalten werden, also der Superbonus im heutigen Umfang weitergeführt werden. Das geben die Staatsfinanzen nicht her.

Steht auf der einen Seite der starke Anstoß für die Sanierung und Energieeffizienz bei den Gebäuden, steht auf der anderen ein sehr hoher Förderungsaufwand. Aus heutiger Sicht überzogen war die Entscheidung, den Bauherren mehr als die aufge-

wendeten Gesamtkosten zurückzuerstatten (eben 110%) und das in Form eines auf Dritte übertragbaren Steuerguthabens. Auch der Preisauftrieb durch eine plötzliche und überschießende Nachfrage auf dem Baumarkt war absehbar.

Italy for Climate hat schon im Juli 2022 auf diese Gefahren hingewiesen und Änderungsvorschläge⁴⁸ zum Superbonus-System vorgelegt, wie z.B.:

- Die öffentlichen Förderbeiträge sollen im Ausmaß gesenkt werden, im Gegenzug das ganze Förderprogramm zeitlich gestreckt werden.
- Die Beitragshöhe sollte an die Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Bewerbers (ISEE) gekoppelt werden.
- Ein Kontrollsystem auf den Märkten für Bau- und Dämmmaterial sowie für Wärmepumpen soll überzogenem Preisauftrieb vorbeugen.
- Die Förderungsmodalitäten sollen einfacher und betrugssicher gestaltet werden.

So könnten sich Millionen von Wohnungseigentümern mit geringerem Einkommen die Sanierung und Umrüstung ihrer Häuser leisten und mit erneuerbarer Energie (vor allem Photovoltaik) unabhängig von Gas und Öl werden. Durch diese Umrüstung ließe sich der Energieverbrauch der Wohnungen im Schnitt um 60% senken genauso wie die CO₂-Emissionen. Zudem stellt sich die Frage, warum die Wohnbaupolitik einschließlich der Thermosanierung nicht vollständig den Regionen übertragen werden soll. Mit den nötigen Finanzen könnten die Regionen lokal angepasste und langfristig angelegte Förderprogramme für ihren Bedarf aufziehen, die zielgenauer und bürger-näher wären als ein zentral über Steuerguthaben gelenktes Fördersystem.

Auch in Südtirol hat der Superbonus 110% viel an Sanierungsaktivität ausgelöst. Doch immer noch gibt es 70-80.000 Wohnungen, die mit Gas oder Öl beheizt werden. Die Umrüstung wird viele Jahre in Anspruch nehmen. Gemäß Klimaplan Südtirol 2040 soll der Verbrauch von Öl und Gas für Heizzwecke bis 2030 um 60% reduziert werden, bis 2037 sogar um 85%.⁴⁹ Dies soll durch eine Reduktion des Wärmebedarfs um 20% sowie durch die Substitution von Öl und Gas durch klimaneutrale Energieträger erreicht werden. Allein, der Klimaplan Südtirol 2040 umfasst keinen genaueren Entwicklungspfad des Wärmeenergiebedarfs bei der Gebäudeheizung. Ab 2023 dürfen keine mit fossilen Brennstoffen betriebenen Heizkessel zur Wärmeerzeugung in Wohngebäuden eingebaut werden, welche sich in der Versorgungszone eines Fernheizwerkes befinden, so der Klimaplan Südtirol 2040. Außerhalb dieser Zonen

sowie beim Austausch der Heizanlage ist die Verwendung von fossilen Brennstoffen nur mehr dann erlaubt, wenn der Einbau von Wärmepumpen, Solaranlagen, Biomasseanlagen und anderen Energieerzeugern aus erneuerbaren Quellen aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen werden muss.

Was das konkret bedeutet, ist noch offen. Von einem allgemeinen, für alle zugänglichen Förderungsprogramm des Landes für die Umrüstung bestehender fossiler Heizungen ist in diesem Plan aber keine Rede. Um Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen, wird es unverzichtbar sein, nicht nur die Wärmedämmung der Gebäude, sondern auch die Elektrifizierung der Gebäudeheizungen viel stärker zu fördern als bisher. Die Heizungswende muss rasch Gestalt annehmen und muss mit Unterstützung des Landes für alle planbar und finanzierbar werden, wenn die Klimaneutralität bis 2040 erreicht werden soll.



Für den HGV gibt es immer Luft nach oben.

DER EISERNE ZWANG ZUM WACHSTUM

HGV und Klimaschutz

Die Südtiroler Hoteliers begreifen sich als Wohlstandsmaschine, so der Tenor der 60-Jahr-Feier des HGV 2023. Die Bäume wachsen dort noch immer in den Himmel, jetzt halt IDM-zertifiziert nachhaltig.

Es ist keine neue Erkenntnis, dass permanentes Wachstum keine Zukunft hat. Auch nicht im Südtiroler Tourismus, der seit 60 Jahren ungebrochen wächst und demnächst bei den Gästeankünften die 8-Millionen-Marke knacken wird. Das bringe Wohlstand ins Land, so die Touristiker, und deklarieren ganze Destinationen als „nachhaltig“. Doch grünes Wachstum ist eine Illusion, denn die Entkopplung von Wachstum einerseits und Energie- und Ressourcenverbrauch andererseits klappt nur sehr begrenzt. Schon gar nicht im Tourismus.

Die für den Tourismus unverzichtbare Mobilität, größtenteils fossil betrieben bei immer kürzerer Aufenthaltsdauer der Gäste, lässt sich nicht von Energieverbrauch und CO₂-Emissionen abkoppeln, der Materialverbrauch beim Bau touristischer Kubatur noch weniger. Mehr Tourismus heißt unvermeidlich mehr Verkehr, mehr verbaute Fläche, mehr Lebensmittelimport, mehr Abfall, mehr Energie- und Wasserverbrauch und mehr CO₂-Emissionen. Ein banaler Zusammenhang, der anscheinend beim HGV noch nicht angekommen ist. So kämpft die Lobby der Touristiker unverdrossen für das Recht auf Wachstum.

Klimakrise und Klimaschutz scheint dort ein Problem zu sein, um das sich andere kümmern sollen. Harter Fakt im Tourismus ist hingegen der Kapitalverwertungszwang. Die Suiten und Wellnessanlagen stehen und wollen gefüllt, Kredite wollen bedient, Märkte bearbeitet werden. Die oberen Qualitätssegmente der Hotellerie legen noch zu, die unteren bauen ab. Also heißt es nachrüsten und doch neue Betten schaffen. Die Jungunternehmer stehen bereit, kapitalkräftig und tatendurstig, um mit Chaletdörfern und Hide-Aways über die Landschaft herzufallen.

Die Jungen müssten auch die Chance auf Entfaltung haben, meinte sinngemäß HGV-Pinzger auf RAI-Südtirol. Doch „Entfaltung“ geht im Tourismus anscheinend stets nur in Form von neuer Kubatur und Flächenversiegelung. So dreht sich die Spirale weiter, als gäbe es keinen Klimawandel.

Das zeigt sich auch bei der letzten Szene der Auseinandersetzung zwischen Hotellerie und Landesregierung: die quantitative Erweiterung der Hotelbetriebe. Dem HGV war seitens der Landesregierung zugesagt worden, dass alle gastgewerblichen Betriebe im landwirtschaftlichen Grün um maximal 30% der überbauten Bestandsfläche erweitern dürfen. Jetzt soll diese Erweiterung nur mehr für die kleineren Betriebe bis 12.000 Kubikmeter Bestandskubatur gelten. Die größeren Betriebe, in der Regel mit über 80 Betten, dürften dann nicht mehr erweitern.⁵⁰ Der Streit ist noch offen.

Auch in der bescheideneren Form würde diese Bestimmung zu einem erheblichen Ausbau der Beherbergungskapazität und zu neuer Klimabelastung führen. Während die privaten Haushalte unter den Kosten der Heizungsumrüstung ächzen, dürften dann Hotels mit bis 80 Betten jede Menge neuer energiefressender Wellnessbuden auf die grüne Wiese stellen und würden dafür auch noch gefördert.

Die Crux liegt in der Eigendynamik des Tourismusmarktes. Je mehr in Kubatur und Bespaßungsanlagen für immer anspruchsvollere Gäste investiert wird, desto mehr muss die Werbemaschine - teils über die steuerfinanzierte IDM - für den „begehrtesten Lebensraum“ heiß laufen, um die Betten zu füllen. In ihrer unternehmerischen Logik kommt die Branche aus dem Wachstumszwang nicht heraus, gleich der Fischfangbranche, die mit immer größeren Schiffen überfischte Gewässer ausbeutet und mittelfristig trockenlegt. Nur eine letzte Grenze könnte den Hoteliers zu schaffen machen. Es kommen immer weniger Arbeitskräfte, die für Billiglöhne in den Südtiroler Betrieben schufteten wollen. Die touristische Kapitalverwertung könnte just an diesem menschlichen Faktor an physische Grenzen stoßen, die ihr die Politik nicht wirklich setzen will.



SkyAlps will künftig dem Flugbenzin Bio-Kerosin beimischen. Damit wird Fliegen „nachhaltiger“.

IHR LUFTTAXI IN DEN KLIMAWANDEL

SkyAlps fliegt bald nachhaltiger.

Zum Flugverkehr von und zum Bozner Flughafen schweigt sich der Klimaplan aus. Vielleicht wird er als öffentlicher Nahverkehr eingestuft. Derweil rüstet SkyAlps genauso wie die neue Fluggesellschaft ITA zum kräftigen Ausbau des Betriebs.

SkyAlps⁵¹ will durchstarten. Am 17. Juni 2021 hatte die Fluggesellschaft der Herren Gostner, Haselsteiner und Benko den Betrieb aufgenommen und 2022 rund 50.000 Fluggäste befördert. Jetzt fliegt SkyAlps immer mehr Destinationen an: Berlin, Hamburg, Düsseldorf und Kassel in Deutschland, Amsterdam und Rotterdam, Antwerpen, London, Billund und Kopenhagen. Und im Sommer gibt es dann die Direktflüge nach Sardinien, Sizilien, Apulien, Kalabrien, Kroatien und Ibiza für Südtiroler, die es zum Strand eilig haben. SkyAlps plant stärker zu wachsen, vor allem indem Drehkreuze wie Frankfurt angefliegen werden, die dann Passagiere aus aller Welt nach Bozen bringen. Zu den verfügbaren 4 Maschinen plant SkyAlps-Chef Gostner, 10 weitere Dash-400-Maschinen anzuschaffen.⁵² Neben Privatjets, Helikopterrundflügen und „Sportfliegern“ steht dem Bozner Flughafen also ein kräftiges Wachstum von Flugbewegungen ins Haus.

SkyAlps will jetzt aber eine „nachhaltige Fluglinie werden, verantwortungsvoll gegenüber der Umwelt“ (FF 39/2023, 48).⁵³ Der CO₂-Ausstoß werde mit Investitionen in die Fri-EI Green Power kompensiert, womit rund 860.000 Tonnen Co₂ im Jahr eingespart werden. Zudem soll sogar „nachhaltiger Treibstoff“ für Flugzeuge zum Einsatz kommen in Form von Bio-Kerosin aus Altöl und Speiseresten (SAF). Doch dieser Treibstoff ist drei bis vier Mal so teuer wie Kerosin und in nur geringen Mengen verfügbar. „Eine klimaneutrale Luftfahrt ist unrealistisch,“ sagt der Luftfahrtjournalist Kurt Hofmann.⁵⁴

Was steht zum Flugverkehr eigentlich im Klimaplan Südtirol 2040?

Im Aktionsfeld 7.1.4 zum Schwerverkehr und Warentransport sowie Personenverkehr wird das emissionsintensivste Verkehrsmittel „Flugzeug“ mit keinem Wort erwähnt. Der motorisierte Individualverkehr soll bis 2037 um -30% gesenkt werden; in 12 Jahren (2035) sollen nur mehr Elektrofahrzeuge zugelassen werden und in 9 Jahren (2032, Inbetriebnahme des BBT) sollen 20% der auswärtigen Gäste mit der Bahn anreisen. Nur der Flugverkehr scheint expandieren zu dürfen. Vielleicht stuft ihn das Land Südtirol als eine Art ÖPNV ein, zumal es ja um Kurzstrecken (Nahverkehr bis Berlin, London und Ibiza) geht. Zudem baut das Land in St. Jakob einen neuen Bahnhof direkt beim Flughafen, womit sich das Fliegen als logische Ergänzung zum Bahnbetrieb präsentieren lässt.

Nun hat Bozen am 7.11.2022 die Goldmedaille als „umweltfreundlichste Stadt Italiens“ erhalten. Wie passt der wachsende Flugbetrieb dazu? Das wollte auch GR Rudi Benedikter wissen und hat am 16.11.2022 im Bozner Gemeinderat einen Beschlussantrag mit dem Titel „We must act now. Lokaler Klimaschutz ganz konkret: Kurzstreckenflüge von SkyAlps stoppen“ eingebracht (Nr. 35/2022). Benedikter verweist auf die Verpflichtung der EU, bis 2030 die CO₂-Emissionen gegenüber 1990 um -55% zu reduzieren, auf die geplante Abschaffung von Kurzstreckenflügen in Frankreich, auf die Schließung von Regionalflughäfen in Deutschland. Demgemäß sollten Stadtrat und Bürgermeister verpflichtet werden, bei der Landesregierung zu intervenieren, damit diese den Flugverkehr von und zum Flughafen Bozen im Interesse des Klimaschutzes einschränkt. Der Beschlussantrag blieb unbehandelt.

Selbst wenn die Landesregierung den Flugverkehr einschränken wollte, dürfte sie bei der italienischen Regierung kaum auf offene Ohren stoßen. Diese hat nicht nur jahrelang die marode ALITALIA mit Milliarden Euro an Steuergeldern vor dem Bank-

rott gerettet, sondern ist immer noch Mehrheitseigentümerin der Nachfolgesellschaft ITA. Vor Kurzem ist dort die Lufthansa mit 41% (330 Mio Euro) eingestiegen. Nach Rückkehr in die Gewinnzone will die Lufthansa ihren Anteil um weitere 50-55% aufstocken.⁵⁵ Noch 2022 hat ITA bei einem Umsatz von 1,6 Mrd Euro einen Verlust von 486 Mio. Euro eingeflogen, auch zu Lasten der italienischen Steuerzahlerinnen. Eigentlich ein Anlass, um aus der klimaschädlichsten Verkehrsbranche überhaupt auszusteigen. Tatsächlich geschieht das Gegenteil: vom Staat als ITA-Miteigentümer wird erwartet, dass die Rahmenbedingungen für einen profitablen Flugbetrieb erhalten bleiben. Denn ITA will jetzt kräftig wachsen: für 2027 werden 94 Flugzeuge (heute 70) und ein Umsatz von 4,1 Mrd. Euro angepeilt. Das geht nur mit mehr Flügen, mehr Passagieren, mehr CO₂-Emissionen. Ein Hohn auf die europäischen und italienischen Verpflichtungen zum Klimaschutz.

Der Ball liegt allerdings auch bei der EU selbst, denn alle Fluglinien, gleich ob ITA, Lufthansa, Ryanair oder eben auch SkyAlps, profitieren von der immer noch zu geringen Belastung der CO₂-Emissionen aus dem Flugverkehr. Dieser Verzicht auf eine verursachergerechte Besteuerung kommt einer gewaltigen Subventionierung des Flugverkehrs gleich. Eine echte Kerosinsteuer ist derzeit international kaum durchsetzbar, wäre aber auf EU-Ebene oder innerstaatlich möglich. Mit einem bilateralen Abkommen könnten auch nur Deutschland und Italien eine solche Steuer einführen und internationale Flüge besteuern. Um die eigenen Airlines im globalen Wettbewerb zu schützen, werden Rom und Berlin auf Alleingänge bei der Kerosinsteuer wohlweislich verzichten. Davon profitiert auch SkyAlps, das „Lufttaxi in den Süden“, wo man über „Klimapläne“ sicher nur müde lächelt. Also weiterhin indirekte öffentliche Subventionierung des Flugverkehrs durch zu billiges Kerosin, zu geringe steuerliche Belastung und in der Folge viel zu billige Flüge. Schwer, sich aus diesem Teufelskreis zu befreien.



Auch das Bundesland Tirol will bis 2040 klimaneutral werden.

WARUM NICHT LERNEN VOM NÖRDLICHEN NACHBARN?

Klimaschutz im Bundesland Tirol

Das Bundesland Tirol hat schon am 25. Mai 2021 seine umfassende „Nachhaltigkeits- und Klimastrategie“ beschlossen.⁵⁶ Im April 2022 folgte das erste Maßnahmenprogramm zur Umsetzung dieser Strategie mit einem eigenen Umsetzungsprogramm.⁵⁷ Mit über 190 Maßnahmen für den Zeitraum 2022-2024 will Tirol der Klimaneutralität näherkommen. Diese soll, wie in Südtirol, 2040 erreicht werden, bundesweit erst 2045.

2050 will Nordtirol zudem „energieautonom“ sein, d.h. es will seinen Energiebedarf bis dahin vollständig mit heimischen erneuerbaren Energieträgern decken, allerdings per Saldo.⁵⁸ Das heißt, auch nach 2050 wird Tirol erneuerbare Energie primär aus Wasserkraft exportieren. Im Gegenzug kann es bei saisonal bedingter Wasserkraftebbe regenerativ erzeugten Strom auch von außen importieren. In Südtirol versteht man die „Energieautonomie“ anders, aber die Notwendigkeit eines Stromverbunds mit Stromerzeugern außerhalb des Landes ist dieselbe.

Das Bundesland Tirol setzt auf Photovoltaik und Wasserkraft

Sämtliche in Nordtirol nutzbaren erneuerbaren Ressourcen sollen bestmöglich ausgeschöpft werden, so der Plan. Doch im Unterschied zum Südtiroler Klimaplan soll in

Nordtirol die Wasserkraft als wichtigste Ressource weiter ausgebaut werden (Tirol Nachhaltigkeitsstrategie⁵⁹). Bis 2036 wollen die Nordtiroler die Produktion per Saldo um weitere 2.800 GWh gegenüber 2011 erweitern. Das ist immerhin mehr als ein Drittel der gesamten Südtiroler Stromerzeugung aus Wasserkraft (6.800 GWh). Einige Projekte, mit denen dieses Ausbauziel zu 39% erreicht wird, sind bereits genehmigt worden, befinden sich im Bau oder wurden fertiggestellt. Für weitere 50% des Ausbauziels gibt es konkrete Projekte.⁶⁰

Geht man in Nordtirol zügig zu Werke, ist man Südtirol beim Ausbau der Wasserkraft vorsichtig:⁶¹ die noch verbliebenen Potenziale an Fließgewässern sollen bis zur nächsten Ausschreibung von Großkonzessionen nicht mehr hydroelektrisch genutzt werden. Vielmehr setzt man bei uns auf den Netzausbau, auf die Effizienzsteigerung bei den bestehenden Anlagen sowie auf die Photovoltaik, wo bis 2037 +800 MW Leistung zusätzlich installiert werden soll. Die Umweltschutzverbände stellen sich gegen einen weiteren Ausbau der Wasserkraftnutzung. Der Südtiroler Energieverband SEV und die Handelskammer sehen noch ein großes Potenzial in der Wasserkraft, und zwar für immerhin 2.000 GWh.⁶² Sie scheinen allerdings noch nicht die Rechnung mit der tendenziell sinkenden Stromproduktion aus den bestehenden Wasserkraftwerken gemacht zu haben. Auf der Alpensüdseite wie in ganz Italien geht die Schneemenge Jahr für Jahr zurück, und parallel dazu sinkt die Stromproduktion.

Wie Südtirol will auch Tirol die Photovoltaik massiv fördern, vor allem durch die Erleichterung des Netzzutritts von PV-Stromerzeugern, also durch Einspeisung des privat erzeugten Stroms. Wie Südtirol will sich Tirol mit einem Standort des bundesweiten „Wasserstoffclusters“ auch bei der Herstellung von grünem Wasserstoff etablieren.

Um den Weg zur Klimaneutralität bei der Energieversorgung durchzurechnen, hat das Land Tirol in Zusammenarbeit mit der Universität Innsbruck, dem MCI und Wasser Tirol eine vorbildliche Studie erstellt,⁶³ die das gesamte nutzbare Potenzial genau erfasst. Einbezogen werden alle erneuerbaren Energieträger: Wasserkraft, Sonne, Biomasse, Umweltwärme, Tiefengeothermie, Wind, industrielle Abwärme. Auf dieser Grundlage konnte das Land Tirol ein schlüssiges Szenario 2050 für den Energiebedarf und die Energiebedarfsdeckung in allen Sektoren entwickeln. Ein wichtiges Instrument bei der Umsetzung der Energiewende. In Südtirol gibt es das bislang nicht.

Ein schlüssiger Entwicklungspfad bei der Wärmeenergie

Wie in Südtirol (geschätzt noch 80.000 fossil beheizte Wohnungen) ist die Dekarbonisierung des Raumwärmebedarfs auch in Nordtirol eine der größten Herausforderungen des Klimaschutzes. Noch nutzen 118.000 Tiroler Haushalte, also rund jeder zweite Haushalt, fossile Energieträger wie Öl und Gas für die Beheizung. Hier setzt man auf Wärmepumpen möglichst in Kombination mit Photovoltaik, auf den Ausbau des Fernwärmenetzes, auf die Wärmedämmung. In einem „Klimapaket Wohnbauförderung“, in Kraft seit 1.9.2020, wird die Sanierung und der Ausstieg aus Öl und Gas bei der Heizung stark gefördert. Ein „Ökopaket Wohnbauförderung“ umfasst eine Reihe von Maßnahmen für CO₂-neutrales Heizen. Besonders wichtig dabei ist die Erstellung eines Ausstiegsplans aus fossilen Brennstoffen für Raumheizung und Warmwasser im Gebäudebereich. Gefördert werden auch der Ausbau und die Produktion der Wärmepumpentechnologie mit langfristigen Garantien für Zuschüsse an Private.

Einen besonderen Schwerpunkt legt das Tiroler Klimaschutz-Maßnahmenprogramm auf nachhaltige Bauen durch den Einsatz nachwachsender Roh- und Baustoffe, durch eine „Lebenszyklusbetrachtung“ der Gebäude und mehr Kreislaufwirtschaft im Gebäudebereich. Die kreislauffähige Gebäudekonstruktion soll verbessert, eine „Holzbaquote“ eingeführt werden. Interessant auch die Maßnahmen zur „Sommer-tauglichkeit“ der Gebäude, die für Südtirol noch relevanter wäre als für Nordtirol, sowie eine Ausbildungsoffensive im Holzbau und beim Einsatz nachhaltiger Baustoffe.

Mehr Nord-Süd-Zusammenarbeit möglich?

Dies nur einige Beispiele für die laufende Planung und die begonnenen und durchfinanzierten Maßnahmen des Bundeslands Tirols im Klimaschutz, während in Südtirol viele der 157 Maßnahmen des Klimaplanes noch nicht in die Umsetzungsphase getreten sind. Insgesamt bietet das Tiroler Maßnahmenprogramm 2022-2024 „Leben mit Zukunft“ eine Fülle von Maßnahmen, die direkt auf die Südtiroler Realität übertragbar wären, weil wir zahlreiche Ähnlichkeiten in vielen Bereichen vom Mobilitätssystem über die Energieerzeugung und den Gebäudebestand bis zur Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur aufweisen. Man fragt sich, warum Bozen und Innsbruck bei der zentralen politischen Aufgabe des Klimaschutzes nicht enger zusammenarbeiten.



Die Schäden des Sturmtiefs Vaia vom Oktober 2018 im Eggenal.

„DIE KLIMAKRISE IST EIN GLOBALES PROBLEM, KEIN SÜDTIROLER.“

Sind wir im Grunde ohnmächtig?

„Die Klimakrise ist ein globales Problem, kein Südtiroler,“ sagte kürzlich sinngemäß Prof. Matthias Gauly von der Universität Bozen.⁶⁴ Ist das wirklich so? Kommt es auf uns gar nicht an?

Beispiel staatliche Energiekonzerne

Tatsächlich: während sich die Klimakrise weiter verschärft, pumpen private und staatliche Energiekonzerne, Pensionsfonds und Investmentfonds immer noch Milliarden in die fossilen Energieträger. Um die Klimaziele laut Abkommen von Paris 2015 zu erreichen, müsste die Produktion dieser klimaschädlichen Energieträger Jahr für Jahr um 6% sinken: die Förderung der Kohle müsste um 11%, jene von Öl um 4% und jene von Gas um 3% im Jahr abgebaut werden. Stattdessen planen die Energiekonzerne von 2020 bis 2030 einen Anstieg der Förderung um 2% jährlich. Dann hätte man 2030 die doppelte Fördermenge, die noch mit dem 1,5-Grad-Ziel vereinbar wäre.⁶⁵ Die erforderliche Senkung der Förderung von fossiler Energie und die real zu beobachtende Steigerung klaffen laut Production Gap Report zunehmend auseinander. Keiner

der großen Ölkonzerne hat sich verpflichtet, seine Öl- und Gasproduktion vor 2030 zu drosseln⁶⁶ und die Investitionen dieser Unternehmen in die fossilen Brennstoffe machen nach wie vor 99,2% ihrer Gesamtinvestitionen aus, während laut IEA nur 0,8% auf erneuerbare Energien und Kohlenstoffabscheidung und -speicherung entfallen.⁶⁷ 2022 sind noch rund 1.000 Mrd. USD in die fossile Energie investiert worden.

Die Staaten selbst sitzen am Hebel. Gut die Hälfte der globalen Öl- und Gasförderung erfolgt durch staatliche Ölgesellschaften, die 40% der Investitionen tätigen. Derzeit planen allein die nationalen Ölgesellschaften, bis 2030 400 Milliarden Dollar in Öl- und Gasprojekte zu investieren, was zu einer Überschreitung des globalen Kohlenstoffbudgets zur Einhaltung der Pariser Klimaziele führen wird.⁶⁸ Hier geht es um Projekte, die sich nur rentieren, wenn CO₂-Emissionen weit über das 2°-Ziel hinaus freigesetzt werden.

Entweder die Einhaltung der globalen Klimaziele oder die Amortisierung dieser Investitionen: beides gleichzeitig geht sich nicht aus. Zahlreiche staatliche Energiekonzerne schaffen das finanziell nur, weil sie von Regierungen massiv subventioniert werden. Damit unterlaufen diese Staaten systematisch die von ihnen mitunterzeichneten Pariser Klimaziele. Kein Wunder, denn es gibt noch keine verbindliche internationale Regulierung, die fossile Investitionen einschränkt oder verbietet.

Beispiel Banken: Milliardeninvestitionen in fossile Energieträger

Nun könnte man annehmen, dass die Banken angesichts des steigenden Risikos, dass fossile Brennstoffe in Zukunft nicht mehr staatlich gefördert werden, aus vielen dieser Projekte und Investitionen aussteigen. Dem ist nicht so, denn bevor der Übergang richtig greift, lassen sich noch riesige Gewinne aus der fossilen Energie einfahren. Deshalb haben die größten Banken laut Rainforest Network ihre Investitionen in diese Unternehmen weiter erhöht.⁶⁹ Die Studie „Investing in Climate Chaos“ erfasst die weltweiten Investitionen von mehr als 6.500 institutionellen Investoren in Unternehmen des Öl-, Gas- und Kohlesektors.⁷⁰ Die Gesamthöhe der von ihnen gehaltenen Aktien und Anleihen beläuft sich auf unfassbare 3,07 Billionen US-Dollar. Zwei Drittel - 2,13 Billionen US-Dollar – waren weltweit in Firmen investiert, die Öl und Gas fördern. Weitere 1,05 Billionen US-Dollar fließen in Investitionen im Bereich Kohle. Auf US-Investoren entfallen mit rund 2 Billionen US-Dollar (=2.000 Milliarden), also knapp zwei Drittel aller fossilen Investitionen. Europa ist weltweit die zweitgrößte Geldquelle.

Investitionen in Erneuerbare Energien noch zu gering

Je mehr Kapital in Förderungs- und Transportanlagen von Kohle, Öl und Gas gebunden wird, desto weniger Kapital steht für die erneuerbaren Energien bereit, desto höher das Risiko, in 2-3 Jahrzehnten vor gigantischen „gestrandeten Investitionen“ zu stehen: Projekte, die sich aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen nicht mehr rentieren. Die Aussichten auf einen grünen Aufschwung nach der Covid-Pandemie waren bereits 2022 verblasst, da nur 2,5% der Ausgaben für den Aufschwung in grüne Aktivitäten geflossen sind.⁷¹ Erst im Jahr 2021 erkannte die Internationale Energieagentur IEA, dass das Geschäftsmodell der fossilen Brennstoffindustrie nicht nachhaltig ist. Die IEA rechnet jetzt mit einem steilen Rückgang der Ölnachfrage bis 2030 von 90 Millionen Barrel Öl pro Tag auf 24 Millionen Barrel und einer Beschleunigung der Investitionen in erneuerbare Energien und Energieeffizienz sowie der Elektrifizierung von Verkehr, Industrie und Heizung.

Doch bis heute gibt die IEA keine klaren Leitlinien vor, wie die Unternehmen der fossilen Energiewirtschaft dazu gebracht werden sollen, einen solchen Rückgang zu akzeptieren.⁷² Alle wissen es: die Klimaziele erfordern zwingend den raschen Ausstieg aus Kohle, Öl und Gas. Und wie u.a. Christian Breyer und seine Kollegen gezeigt haben, ist es praktisch möglich, den Energiebedarf der EU bis 2040 zu 100% mit erneuerbaren Energien zu decken.⁷³ Die Staaten müssten nur konsequenter handeln.

„Kumulative“ CO₂-Emissionen

Viele fragen sich: ist es sinnvoll, den Bürgern und Bürgerinnen in Europa hohe Lasten aufzubürden, um Klimaneutralität bis 2040 oder bis 2050 zu erreichen, solange Konzerne unter Staatskontrolle noch Billionen in die fossile Energie stecken? Die EU steuert nur 7% der weltweiten CO₂-Emissionen bei: warum sollten wir den Löwenanteil des CO₂-Emissionen-Abbaus schultern? Warum sollten die Regionen Europas die Verantwortung für die Energiewende zugeschoben bekommen, wenn die Regierungen nicht konsequenter handeln?

Und damit zurück zu Prof. Gaulty, der vor allem die Interessen der Bergbauern und Tierhalter im Blick hat: es sieht tatsächlich so aus, als könnten wir in Südtirol nur marginal zur Reduktion der Treibhausgase beitragen. Doch sieht man sich die historisch kumulierten CO₂-Emissionen an, stecken wir als Teil eines Industrielandes wie alle Industrieländer des Westens sehr tief in der Verantwortung. Nimmt man näm-

lich als Bezugszeitraum jenen von 1850 bis 2011 und berechnet die sog. „kumulativen CO₂-Emissionen“,⁷⁴ liegen die historischen Industrieländer immer noch vorne. Allein die USA und die EU-28 sind zusammen für mehr als die Hälfte der jetzt in der Atmosphäre deponierten Treibhausgase verantwortlich. Insofern hat Gaulty wieder unrecht, denn die Industrieländer haben eine enorme Bringschuld. Wenn sich nicht die fortgeschrittenen Industrieländer und die größten Klimasünder ins Zeug legen, werden die anderen Länder die Hände erst recht in den Schoß legen. Wenn man sich als emissionsintensive und wohlhabende Region aus dem Klimaschutz ausklinkt und die CO₂-Reduktion nur von den anderen einfordert, verpasst man zum einen die Chancen der Energiewende, und bringt zum anderen die solidarische Verantwortung für das Weltklima zum Platzen.



E-AUTOS NUR TEIL DER LÖSUNG

Das E-Auto spart Energie, aber nicht Rohstoffe.

Das E-Autos wird oft als Effizienzwunder gepriesen, doch das Batterieauto ist nicht die zentrale Lösung für eine klimaneutrale Mobilität der Zukunft.

E-Autos sparen zwar Energie, weil sie einen weit höheren Wirkungsgrad aufweisen, nämlich bis zu 70%, während Benzinmotoren nur 20% der eingesetzten Energie verwerten. 80% der eingesetzten Energie geht vor allem in Form von Wärme in die Luft. Wenn die Autos im Stau stehen oder an der Ampel warten, noch mehr. Deshalb können Verbrenner-PKW – davon gibt es heute weltweit etwa 1,3 Milliarden – auch als „fahrbare Heizungen“ betrachtet werden. Ein E-Auto fährt hingegen mit der gleichen Energiemenge fünf Mal so weit wie ein gleich großer Verbrenner, und drei Mal so weit wie ein Auto mit Brennstoffzelle.

Da der Elektromotor energieeffizienter ist und Batterien immer günstiger und leistungstärker werden, wird sich das E-Autos als die nächste Generation des motorisierten Individualverkehrs durchsetzen, doch um „rollenden Klimaschutz“ (Ulrike Herrmann) geht es beim E-Auto nicht. Um die Akkus für ein großes E-Auto herzustellen, fallen 15-20 Tonnen CO₂ an. Ein sparsamer Verbrenner kommt erst nach 200.000 gefahrenen Kilometern auf diesen Wert. Die Ökobilanz der Elektroautos und vor allem

der E-SUV ist erstaunlich schlecht, vergleichbar mit jener der kleinen Benziner.⁷⁵ Die kleinen E-Autos benötigen auch mindestens 40.000 km, um eine echte CO₂-Einsparung gegenüber einem gleichwertigen Benziner „einzufahren“.

Woran liegt das? Motor und Antriebsart sind eines, der Rest des Fahrzeugs was anderes. Auch E-Autos wiegen zwischen einer und zwei Tonnen und befördern im Schnitt 1,3 Personen. Genauso brauchen E-Autos vier Reifen mit einem Abrieb von etwa 500 g pro Rad im Jahr, also zwei Kilogramm pro Auto, der als Mikroplastik in die Umwelt dringt. Wenn der globale Gesamtverbrauch an Rohstoffen heruntergefahren werden soll (Materialwende) und der Gesamt-Energieverbrauch pro Kopf weltweit nicht mehr steigen darf, geht sich die Vorstellung einer ähnlich großen, aber komplett elektrifizierten PKW-Flotte als «klimafreundliche Lösung» nicht aus. Ganz zu schweigen von einer PKW-Dichte, wie sie die Industrieländer schon erreicht haben und viele Schwellenländer anstreben.

Die Zahl der Autos muss insgesamt schrumpfen

Für die Energiewende reicht es nicht, die bestehende PKW-Flotte auf E-Antrieb umzurüsten. Die Zahl der Autos muss sinken, so viele Studien. Seit 2022 zirkulieren in Italien über 40 Millionen PKWs, 683 Fahrzeuge auf 1000 Einwohner, nur zu geringem Anteil Batterie-elektrisch angetrieben. In Südtirol lag der Bestand an Kraftfahrzeugen am 31.12.2022 bei 634.000 Kfz, gleich 1,19 Fahrzeugen pro Einwohner.⁷⁶ Wir sind die am stärksten motorisierte Provinz Italiens.

Die Reduzierung des Fahrzeugbestands ginge schon durch die bessere Auslastung von Autos: sie stehen im Schnitt 22-23 Stunden am Tag ungenutzt herum. Das gilt auch für E-Autos, die somit auch ihre Akku-Speicherkapazität ungenutzt lassen. Auf den eigenen PKW oder auch nur aufs Zweitauto der Familien zu verzichten, wird für die Industrieländer eine Kulturrevolution bedeuten, denn „Automobilität ist schon ins Kleinhirn vorgedrungen“ (Norbert Lantschner). Nicht mal erahnen lassen sich die politischen Widerstände gegen die Senkung des Fahrzeugbestands von den aufs Auto angewiesenen Pendlern über die Beschäftigten in der Autoindustrie bis hin zu den hartgesotteten Autofetischisten aller Art.

Für Südtirol als Tourismusland ist auch der Rebound-Effekt bei den E-Autos nicht zu unterschätzen. Weil über 90% der Gäste mit eigenem Fahrzeug anreisen und der

Kfz-Bestand in den nördlichen Herkunftsregionen rascher elektrifiziert wird, werden die Gäste in Zukunft für ihre Urlaubsreise sogar noch stärker aufs E-Fahrzeug setzen, weil kostengünstiger und umweltfreundlicher. Die in Südtirol zirkulierende Fahrzeugmenge könnte damit in Zukunft sogar noch wachsen.

E-Autos nur mit Ökostrom klimafreundlicher

Klimafreundlicher ist ein E-Auto gegenüber den Verbrenner-Autos zwar auch schon durch die höhere Energieeffizienz, aber der wesentliche Schritt ist die Quelle des getankten Stroms. Da sieht es in Italien noch gar nicht gut aus: nur etwa 35% des Stroms ist 2022 aus erneuerbaren Energieträgern erzeugt worden. Nicht zufällig entspricht dies ungefähr dem von ALPERIA derzeit gelieferten Strommix, den es von den nationalen Stromerzeugern bezieht. Somit tanken E-Autos in Südtirol Strom, der zu beträchtlichem Anteil fossil erzeugt wird. In Italien ist die Stromproduktion aus Erneuerbaren Energien 2022 auf rund 100 TWh gesunken, der tiefste Wert seit 10 Jahren, und zwar vor allem wegen des starken Rückgangs der Stromerzeugung aus Wasserkraft.⁷⁷ Unter den größten EU-Mitgliedsländern hatte Italien 2022 den geringsten Zuwachs an Stromproduktion aus Wind und Photovoltaik (nur +3 GW). Erforderlich zur Erreichung der gesetzten Klimaziele wären +10 GW im Jahr. Italien muss aufholen. Der Anteil der erneuerbaren Energie am Gesamtenergieverbrauch erreichte 2021 erst 21%.

Auch bei der Umrüstung der PKW gibt Italien keineswegs Gas. 2022 sind mit nur 49.000 Fahrzeuge mit Hybrid- oder vollelektrischem Antrieb um 27% weniger E-Autos zugelassen worden als 2021, in Deutschland hingegen 2022 +471.000 Fahrzeuge dieser Art. Somit muss Italien doppelt aufholen: zum einen bei der Stromerzeugung aus erneuerbarer Energie, zum anderen bei der Elektrifizierung des Verkehrs und der Gebäudeheizung. Wenn nicht die Ökostromproduktion und das Ladesäulennetz im Gleichschritt mit den E-Auto-Neuzulassungen wachsen, wird die Wende zur klimafreundlichen PKW-Mobilität viel zu langsam vorangehen. Die Elektrifizierung der PKW-Flotte ist eine Riesenchance nicht nur zur Verbesserung der Luftqualität und Lärmsituation in den Städten, sondern auch für den Aufschwung der Autoproduktion. Doch auch in der Autoproduktion scheint Italien den Anschluss zu verlieren: mit 473.000 produzierten Autos (2022) liegt nur mehr an 8. Stelle in Europa hinter Rumänien.

Für Südtirol gilt dasselbe: nicht nur der Umstieg auf vor allem kleinere E-Autos wäre stärker zu fördern, sondern auch der Gesamtbestand an Fahrzeugen zu senken. Kleine erste Schritte in diese Richtung: die Landes-Kfz-Steuer muss aus Klimaschutzgründen für Verbrenner-PKW stark angehoben (seit 17 Jahren unveränderte Sätze: sehr sozial, aber nicht ökologisch) und viel stärker nach Leistung, Verbrauch und Emissionswerten der Fahrzeuge gestaffelt werden. Die Höhe der Landesumschreibungssteuer⁷⁸ für Kfz liegt in Südtirol (mit dem Trentino und Aosta) am unteren Ende aller Provinzen Italiens. Sie könnte mindestens auf den gesamtstaatlichen Durchschnitt angehoben werden, um den klimaschädlichen Kfz-Zulassungstourismus der Mietautofirmen in die Region Trentino-Südtirol einzuschränken.



TOFU STATT WIENER SCHNITZEL

Massentierhaltung bedroht Tier- und Menschenwohl.

Das Schweine-Corona-Virus SADS-CoV könnte die nächste Epidemie auslösen. Die meisten neuen zoonotischen Krankheitserreger haben einen idealen Humus: die Massentierhaltung.

Ist Ihnen das Borna-Virus bekannt? Unter anderen sind Eichhörnchenzüchter und Katzenbesitzer daran verstorben, aber bisher halt nur wenige. Schon bedrohlicher war die Entdeckung einer mutierten Form des Corona-Virus in dänischen Nerzfarmen. 15 Millionen Tiere mussten kurzerhand vernichtet werden, deren Kadaver wieder exhumiert wurden, weil sie das Grundwasser verseuchen könnten. Andere Viren lauern schon, die die nächste Pandemie auslösen könnten, wie das Schweine-Corona-Virus SADS-CoV. Eine Studie des UN-Umweltprogramms hat nachgewiesen, dass es auch menschliche Zellen infizieren kann.⁷⁹ Und damit sind wir beim Schlüsselvorgang für die laufende Pandemie, der Zoonose. Dass laufend Viren von Tieren auf Menschen übertragen werden – Ebola, SARS, HIV, West-Nil-Fieber usw. – war bekannt, doch erst seit Corona ist es ins allgemeine Bewusstsein gedrungen, dass gut drei Viertel aller neu beim Menschen auftauchenden Krankheitserreger zoonotisch sind.

Wenn die Zoonose derartige Folgen hat, reicht es denn bei der Vorbeugung bloß einige Wildtiermärkte in China zu schließen? Oder muss doch dort eingegriffen werden, wo die nächsten neuartigen Viren längst schon brüten? Wie in Dänemark ersichtlich ist die ideale Brutstätte der Viren die industrielle Nutztierhaltung. Der österreichische Lebensmittelwissenschaftler Kurt Schmidinger von futurefood.org nennt sechs Faktoren, die moderne Tierfabriken zu Epizentren für Pandemien werden lassen. Ent-

gegen den Behauptungen der Tierfabriksbetreiber sind ihre Großfarmen offen und durchlässig wie ein Scheunentor. Millionen Tiere bewegen sich aus und ein, dazu Personen, Futter, Abwasser, Mist, Insekten, Abluft – alles kann die Viren nach außen tragen. In der Massentierhaltung erfolgt das genaue Gegenteil des „Abstandhaltens“. Zigtausende auf kleinstem Raum zusammengezwängte Schweine, Kälber, Hühner und Nerze bilden ideale Bedingungen für die Verbreitung. Bevor die Tiere am Virus sterben, haben sie einige hundert andere daneben angesteckt. Warum keult man sonst gleich alle 15 Millionen Nerze in Dänemark? Am Ende verlassen alle virenbelasteten Tiere die Tierfabriken. Der virenbelastete Feinstaub infiziert das Personal und dringt nach außen. Millionen Tonnen Exkremte landen auf den Feldern und infizieren andere Lebewesen. Wenn es, abgesehen von infizierten Menschen, Virenschleudern gibt, dann ist es die industrielle Massentierhaltung.

An diesem Punkt kann es schon irritieren, dass die Regierungen im Zuge der Seuchenbekämpfung Billionen Dollar in die Hand nehmen, um das Gesundheitswesen aufzurüsten, die Bevölkerung durchzuimpfen und die Wirtschaftskrise zu bewältigen, aber nichts wirklich gegen die Massentierhaltung unternehmen. In Deutschland „leben“ Millionen Schweine in Kastenständen mit 65 x 200 cm: die arme Sau kann sich nicht umdrehen. Ein nicht unbeträchtlicher Teil davon verwandelt sich anschließend in Südtiroler Speck. Nun hat man ihnen mit einer Übergangszeit von 8 Jahren einige Zentimeter mehr Platz und eine kürzere Dauer des Kastenstands zugestanden. Soll das die Viren bremsen?

In Südtirol wird argumentiert, dass es hier keine Massentierhaltung gäbe. Doch importiert Südtirol 70 Millionen kg Fleisch im Jahr, wovon die Hälfte in die Speckherstellung wandert.⁸⁰ Der hohe Fleischverbrauch der Inländer, der fleischintensive Tourismus, die florierende Speckindustrie machen uns zum Teil der Geschäftskette. Dieses Niveau an Tierkonsum geht weder mit Nachhaltigkeit noch mit Klimaschutz noch mit Tierwohl und auch nicht mit dem Schutz vor gefährlichen Krankheitserregern zusammen. Dann ist es nur mehr kurios, wenn die steuerfinanzierte IDM in einem Spot Südtirol als „nachhaltigsten Lebensraum Europas“ bewirbt, und in der nächsten Anzeige den Südtiroler Qualitätsspeck preist, denn Speckproduktion im heutigen Stil geht gar nicht ohne Massentierhaltung.

Es muss nicht Tofu sein, aber weniger Tierproduktion und Tierkonsum schont nicht nur Millionen von Tieren, vermeidet klimaschädliche Treibhausgase und fördert unsere Gesundheit, sondern reduziert auch das Risiko von zoonotisch übertragenen Viren. Doch ein Grund zum Handeln?



Der Autonomiekonvent 2016/17: ein aufwändiges Beteiligungsverfahren, das politisch zu nichts führte.

ECHTE BÜRGERBETEILIGUNG ODER MITMACHFALLEN?

Klimaschutz und mehr Bürgerbeteiligung

Laut Umfragen gibt es in der Bevölkerung Mehrheiten für Klimaschutzanliegen. Doch wie können diese Mehrheiten zum Ausdruck kommen? Wenig gemerkt hat man davon bei der Landtagswahl 2023. Im neuen Klimaplan Südtirol 2040 sollen zwei neue Formen der Bürgerbeteiligung zur Geltung kommen. Wird das reichen?

Im Vorfeld der Erstellung des neuen Klimaplan Südtirol 2040 sind die Bürger verschiedentlich miteinbezogen worden. So z.B. mit einer online-Plattform des Landes, auf welche im Herbst 2021 Tausende von Kommentaren und Vorschlägen eingingen, die angeblich auch im Plan selbst berücksichtigt worden sind. Die Unternehmerverbände, Sozial- und Umweltorganisationen hatten mehrfach Gelegenheit, ihre Stellungnahmen zum Klimaplan abzugeben.

Gerade auf die Einbeziehung der verbandsmäßig organisierten Zivilgesellschaft setzt das Land auch bei der Umsetzung des neuen Plans. Dem sog. „Stakeholder-Forum“ wird dabei eine Schlüsselrolle zukommen, weit stärker als der Bürgerschaft allgemein. Dieses Forum wird zu einer Art „ständigem Organ der Konsultation und Überwachung“ der Anwendung der klimapolitischen Programme des Landes. Es erhält ein Sekretariat, wissenschaftliche Beratung und Expertenbegleitung und wird regelmäßig tagen. Ohne verbindliche Gutachten abgeben zu können, wird dieses Forum ein zentrales Podium für die Debatte der Klimapolitik des Landes bilden. Die große Frage stellt

sich: werden die Umwelt- und Klimaschutzorganisationen den Unternehmerlobbys Paroli bieten können? Werden sie auf die Landespolitik etwas mehr einwirken als es beim realen Machtpoker in Einzelfragen der Fall ist? Werden die Sozialverbände und Gewerkschaften dem Klimaschutz etwas mehr Aufmerksamkeit schenken als bisher?

Eine weit geringere Rolle wird der angekündigte Bürgerrat spielen. Warum? In verschiedenen Ländern und Regionen sind eigene Klima-Bürgerräte mit vorzeigbaren Ergebnissen abgehalten worden. So etwa lieferte die französische „Convention nationale pour le climat“ 2019 149 Vorschläge, die zum Teil von Parlament und Regierung aufgegriffen worden sind.⁸¹ Der deutsche Klima-Bürgerrat,⁸² angestoßen von Mehr Demokratie e.V., gelangte nach monatelanger inhaltlicher Arbeit zu einem eindrucksvollen Abschlussbericht. Auch auf Bundesländerebene wurden mehrfach Klima-Bürgerräte abgehalten, die Bürgervorschläge für die Klimaschutzpolitik auf Landesebene sammelten. Darin liegen nämlich die Stärken dieser Form von Bürgerbeteiligung:⁸³ abseits der organisierten Interessenvertretungen wird „einfachen“, per Los ausgewählten Menschen, die einen möglichst repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung bilden, eine Art herrschaftsfreier Raum geboten, mithilfe von Expertinnen Empfehlungen im Interesse des Gemeinwohls zu formulieren. Eine der großen Schwächen dieser Beteiligung: die Vorschläge gehen zwar offiziell an die politisch Verantwortlichen, haben aber keine Rechtswirkung. Das war auch beim österreichischen Klima-Bürgerrat so, der im Frühjahr 2022 über die Bühne ging. Immerhin ging daraus eine Bewegung für eine Teilhabe von Bürgern und Bürgerinnen an der Transformation zu einer klimaneutralen Gesellschaft hervor.⁸⁴

In Südtirol hätten schon seit 5 Jahren Bürgerräte auf Landesebene zu klimapolitisch relevanten Fragen abgehalten werden können. Das Landesgesetz zur Partizipation Nr. 22/2018 widmet dieser Form von Partizipation den ganzen Abschnitt IV, die Ausgestaltung selbst fiel aber schwach aus. Mindestens 300 Bürger und Bürgerinnen können einen solchen Rat jederzeit verlangen. Es ist nahezu undenkbar, dass eine zufällig zusammengestellte 15-köpfige Bürgergruppe in anderthalb Tagen Beratung zu einem halbwegs relevanten und somit komplexeren Thema der Landespolitik ein qualifiziertes Gutachten abgeben kann. Obendrein versäumte der Landtag seine Pflicht, die organisatorischen Voraussetzungen für die Abhaltung solcher Verfahren zu schaffen (L.G. Nr. 22/2018, Art. 24, Büro für Bürgerbeteiligung). Kein Wunder, dass in diesen fünf Jahren kein einziger Antrag auf Abhaltung eines Bürgerrats gestellt worden ist.

Eine robustere Form von Bürgerrat strebte im Herbst 2021 die Initiative für mehr Demokratie an, nämlich einen „Großen Landesbürgerrat zur Klimakrise“ und zwar mit einer Volksinitiative. Nachdem die nötigen Unterschriften gesammelt waren, blockte die zuständige Richterkommission den Antrag wie auch andere Vorschläge der Initiative ab.⁸⁵ Nun sieht der Klimaplan Südtirol 2040 selbst einen „Klima-Bürgerrat“ vor, der Anfang 2024 mit 50 losbasiert ausgewählten Mitgliedern loslegen soll.

Um Druck von unten auszuüben, wäre die wirksamste Form der Bürgerbeteiligung gefragt, nämlich echte Volksabstimmungen. In Südtirol gibt es die beiden Grundrechte direkter Mitbestimmung durch den Souverän. Das Landesgesetz für Partizipation Nr. 22/2018 verankert die Volksinitiative (mind. 13.000 Wahlberechtigte stoßen eine verbindliche Volksabstimmung über einen eigenen Gesetzesvorschlag an) und das bestätigende Referendum, d.h. nach einem Veto von mind. 300 Bürgern können wiederum 13.000 Wahlberechtigte eine bindende Volksabstimmung über ein soeben vom Landtag verabschiedetes Gesetz verlangen. Erst einmal, 2009, ist hierzulande eine echte Volksinitiative zu 5 Themen gelungen, aufgrund der geringen Stimmbeteiligung (38,3%) aber gescheitert. In der Volksabstimmung über den Flughafen Bozen im Juni 2016 erteilte die Wählerschaft der öffentlichen Finanzierung dieses klimaschädlichen Betriebs zwar eine Abfuhr, in privater Form ging der Flugbetrieb weiter.

Das Hindernis des Beteiligungsquorum läge jetzt tiefer, zumal das L.G. Nr. 22/2018 das Quorum auf 25% abgesenkt hat. Doch andere Hürden wie z.B. die umständliche Art der Unterschriftenbeglaubigung und die Willkür bei der Zulässigkeitsprüfung blieben aufrecht. So ist im März 2022 eine Volksinitiativvorlage zum Schutz der Artenvielfalt in Südtirol wiederum an der Richterkommission gescheitert.

Damit ist die direkte Demokratie in Südtirol bisher eine stumpfe Waffe geblieben, die auch in der Klimapolitik nicht so schnell und wirksam ausgespielt werden kann. Da laut einer EURAC-Umfrage⁸⁶ Mehrheiten wichtige Klimaschutzanliegen unterstützen, läge die Abhaltung von Volksabstimmungen auf der Hand. Doch die konkreten Hindernisse und nicht zuletzt auch die Kosten sind immer noch hoch. Volksabstimmungen sind das einzige Instrument, mit dem die Bürgerschaft von unten zwischen den Wahlen die Logik der lobbydominierten Regierungspolitik durchbrechen könnte. Ein zentrales Thema für die nächsten Volksinitiative läge auf der Hand: ein Landes-Klimaschutzgesetz, um die zentralen Ziele, Maßnahmen und Instrumente des Klimaschutzes gesetzlich zu verankern.



21

Die Baukosten der neuen Seilbahn Tiers-Frommer Alm sind vom Land zu 75% mit 11 Mio. Euro bezuschusst worden.

SUBVENTIONEN AUF DEN KLIMA-PRÜFSTAND!

Öffentliche Beiträge und Klimapolitik

Die klimaschädlichen Subventionen haben 2022 auf allen Regierungsebenen beträchtlich zugenommen. In Südtirol fließen jährlich hunderte Millionen an Subventionen an die gewerbliche Wirtschaft. Allein, im Südtiroler Klimaplan 2040 wird die Subventionspraxis des Landes ausgespart.

Aktiver Klimaschutz erfordert nicht nur neue Regeln zur Reduktion emissions- und energieintensiver Tätigkeiten und den Umbau der Energieversorgung, sondern auch die Revision der öffentlichen Anreiz- und Förderungssysteme. Produktion und Konsum können in eine klimafreundliche Richtung gelenkt, fossile Energie verteuert werden. Würden z.B. versteckte Subventionen an die Flugindustrie (steuerbefreites Kerosin) entfallen, würden die Flugticketspreise steigen und weniger geflogen. Wenn offene Subventionen zur Massentierhaltung und Fleischproduktion abgebaut würden, stiegen die Fleischpreise und diese klima- und gesundheitsbelastende Form der Ernährung ginge zurück. Somit bilden öffentliche Subventionen einen kräftigen Hebel zur Klimaneutralität in all ihren Formen: direkte Finanztransfers, gezielte Steuerentlastungen, durch politische Regeln erzeugte Unterschiede zwischen realen und echten, also „kostenwahren“ Preisen (z.B. beim Gütertransport).

Erstaunlich dabei: die Tendenz zielt in die Gegenrichtung. In der OECD haben sich die Subventionen an die fossile Energie von 2020 (312 Mrd. USD) auf 2021 (697,2 Mrd. USD) verdoppelt, und kletterten 2022 auf über 1000 Mrd. USD.⁸⁷ Der russische Überfall auf die Ukraine und seine Rückwirkungen auf die Energiemärkte waren einer der Hauptauslöser, denn viele Regierungen haben die Strom- und Treibstoffpreise mit Milliardenzuschüssen gedeckelt wie z.B. bei Treibstoffen und Gas in Italien. So flossen Milliarden in die Kassen der Energieunternehmen, während der Staat hinterher versuchte, einen Teil dieser Zufallsgewinne abzuschöpfen.

Natürlich muss in einer Energiekrise ärmeren Verbraucherinnen geholfen werden. Doch schaffen Zuschüsse für fossile Brennstoffe immer auch Abreize, Energie zu sparen und auf erneuerbare Quellen umzusteigen. Außerdem werden öffentliche Mittel abgezogen, die in Investitionen in saubere Energie fließen könnten. Wenn wegen verbilligtem Diesel für die Frächter, Schiffe, Landwirte auf Milliarden Euro verzichtet wird, fehlt dieses Geld beim Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene oder bei der Finanzierung der Altbausanierung. Wenn in Südtirol Millionen ohne Klimaschutzauflagen in den boomenden Tourismus fließen, fehlen die Mittel für Beiträge an finanzschwache Haushalte zur Umrüstung auf emissionsfreie Heizungen.

Der erste Schritt zum Abbau klimaschädlicher Subventionen wäre volle Transparenz. Das deutsche Umweltbundesamt publiziert regelmäßig Berichte über die umweltschädlichen Subventionen.⁸⁸ Das italienische Ministerium für den ökologischen Übergang präsentiert alle zwei Jahre den „Catalogo dei sussidi ambientali dannosi e dei sussidi ambientali favorevoli“.⁸⁹ Die jährlich ausgeschütteten umweltschädlichen Subventionen beliefen sich auf 24,5 Mrd. Euro (2019) und auf 21,6 Mrd. Euro (2020). Allein der fossile Energieverbrauch ist 2019 mit 15 Mrd. und 2020 mit 13,1 Mrd. bezuschusst worden. Im Jahr der kriegsbedingten Energiekrise 2022 mit nochmals deutlich mehr Mitteln. Umweltfreundliche Subventionen werden auf 17,6 Mrd (2019) und 18,9 Mrd Euro (2020) geschätzt. Im Sinne des Klimaschutzes müssten aber alle Subventionen mindestens klimapolitisch unbedenklich sein. Wenn Italien seine Hausaufgaben sowohl gegenüber der UN (Pariser Abkommen 2015) als auch gegenüber der EU (Fit for -55, Klimaneutralität 2050) erfüllen will, muss es aus diesen Subventionen aussteigen.

In Südtirol spielen die Subventionen an die gewerbliche Wirtschaft eine herausragende Rolle. Laut ASTAT-Jahrbuch 2022⁹⁰ hat der öffentliche Sektor in Südtirol 2019

immerhin 968 Millionen Euro an Wirtschaftsförderung ausgegeben. Die Kapitalzuweisungen des erweiterten öffentlichen Sektors an private Unternehmen umfassten 2019 372,5 Mio. Euro.⁹¹ Allein die Landwirtschaft hat 2019 115 Mio Euro an Investitionszuschüssen erhalten. Dazu kommen verschiedene versteckte Subventionen. Wie viele davon klima- oder umweltschädlich sind, ist ungeklärt, denn einen analytischen Subventionsbericht des Landes gibt es nicht. Sozial-, struktur- oder agrarpolitisch mögen solche Subventionen auch begründet sein, etwa zur Stützung der Berglandwirtschaft und des ländlichen Raums. Doch aus Klimaschutzperspektive sind alle Subventionen für fossile Brennstoffe schädlich, weil sie die realen Kosten einschließlich der Umweltkosten verzerren. Ein kleines Beispiel: warum verbraucht die Südtiroler Landwirtschaft Jahr für Jahr mehr verbilligten Diesel, obwohl die Zahl der landwirtschaftlichen Fahrzeuge und Betriebe abnimmt und die Gesamtproduktion und bewirtschaftete Fläche so gut wie stagniert?

Deshalb plädieren Umweltschutzorganisationen⁹² zu Recht dafür, Subventionen für fossile Brennstoffe rasch abzubauen und bedürftige Betriebe und Haushalte gezielt finanziell zu stützen, um soziale Härten zu vermeiden. So wie der Staat den „Bericht der umweltschädlichen Subventionen“ herausbringt, muss auch das Land Klarheit über seine Subventionstätigkeit schaffen und die Geheimniskrämerei in diesem Bereich aufgeben. Als zweiten Schritt muss das Land die Vergabekriterien seiner Beiträge an die gewerbliche Wirtschaft im Lichte des Klimaschutzes überprüfen und neu fassen. Tätigkeiten, die zu verstärkten CO₂-Emissionen führen, dürfen nicht mehr, Tätigkeiten und Projekte, die zu einer Einsparung von Emissionen führen, sollen stärker als bisher gefördert werden. Es geht um eine systematische Umschichtung der öffentlichen Beitragsvergabe, sonst wird mit einer Hand gefördert, was die andere Hand mit Klimaschutzmaßnahmen wieder abbauen will.

Der Klimaplan Südtirol 2040 betont zwar die Bedeutung der Anreizsysteme für den Klimaschutz, bleibt bei den Maßnahmen vage und spricht die konkrete Subventionspolitik gar nicht an. Nichts davon findet sich im Aktionsfeld 5.16 „Unterstützende Leistungen, Planung und Zertifizierung“.⁹³ Gefragt wäre Klartext, nämlich Transparenz bei der Subventionsvergabe und neue, strenge Auflagen für echte betriebliche Ökobilanzen, Energieeinsparung und CO₂-Emissionsreduktion. Dem Klimaplan und seinen Zielen widersprechende Subventionspraxis müsste ein Ende haben.



Vorstellung des „Klimaplan Südtirol 2040“ am 18. Juli 2023 in Bozen.

EINE POLITISCHE SELBSTVERPFLICHTUNG ZUR KLIMANEUTRALITÄT

Der Klimaplan Südtirol 2040

Der neue Klimaplan ist gegenüber seinem Entwurf von 2022 etwas „softer“ geworden, gar manche Maßnahmenbereiche bleiben unvollständig und offen. Jetzt braucht es Mehrheiten in Politik und Bürgerschaft, die ihn auch umsetzen wollen.

Aus reinen Plänen erwachsen üblicherweise keine rechtlichen Verpflichtungen. Sie bleiben flexibel und abänderbar. Doch eine politische Selbstverpflichtung sind sie allemal, die „ähnlich einem Koalitionsprogramm mit Gesetzen, Richtlinien und Verordnungen umgesetzt werden müssen“, so LH Arno Kompatscher bei der Vorstellung des Klimaplan Südtirol 2040 am 18. Juli 2023. Obwohl flexibel, geben solche Pläne mit ihren Zielen und Maßnahmen einen quantifizierten Orientierungsrahmen für das politische Handeln der kommenden Legislaturen.

Klimaschutz ist beides: ein Gebot der Stunde (allein schon für die Anpassungsmaßnahmen an bereits eingetretene Klimawandelfolgen) und eine Langzeitaufgabe mit klarem Oberziel: Klimaneutralität. Der Vorteil: wichtige Weichenstellungen sind

dem täglichen Tauziehen zwischen den Interessengruppen entzogen, für alle Akteure wird etwas mehr Planbarkeit geschaffen. Allerdings, so LH Kompatscher, soll der Klimaplan „ein dynamischer Plan“ sein, der ständig überarbeitet werden soll, auch mit den Vorschlägen des anstehenden Stakeholder-Forums und Bürgerrats.

Ziele aufgeweicht, Maßnahmen unvollständig

Vergleicht man die Endfassung mit der ersten Fassung des Klimaplan, fällt auf, dass einige Ziele deutlich abgeschwächt worden sind: so z.B. soll der motorisierte Individualverkehr bis 2037 nur mehr um 30% (vorher 40%) zurückgehen. Die Landwirtschaft soll ihre THG-Emissionen um nur mehr 40% herunterfahren und der Tourismus soll seinen fossilen Energieverbrauch bis 2037 nur auf 20% des Stands von 2019 reduzieren müssen. Nur 9 von 157 Maßnahmen betreffen die zentralen Bereiche des Tourismus und der Industrie, obendrein recht „softe“ Maßnahmen: Energieaudits, mehr Photovoltaik, neue Konzepte, Arbeitsgruppen.

Auch bei der Landwirtschaft hat der Klimaplan 2040 abgespeckt. Man setzt jetzt auf den „natürlichen Rückgang“ beim Viehbestand (rund 1% im Jahr) und auf die Förderung der Produktion der ans Grundfutter gebundenen Heumilch. Doch die Reduktion der nur über Futtermittelimporte aufrechtzuerhaltenden Rinderzahl wird ausgespart, die angepeilte Reduktion des Düngereinsatzes bleibt vage. Die Subventionierung eines im Grunde klimaschädlich hohen Viehbestands wird nicht angetastet, und damit werden die Landwirte sozusagen von der Verpflichtung zur Emissionsreduktion ausgeklammert. Im Gegenzug erhält die Landwirtschaft die „Aufgabe“, via Agri-Photovoltaik bis 2040 500 MW an PV-Stromkapazität aufstellen zu dürfen.

Die Heizungswende bleibt offen

Ausgeklammert bleibt im Bereich der Gebäudeheizungen der heute quantitativ wichtigste: die Gasheizungen. Aus aktuellen Debatten weiß man, welche soziale Sprengkraft diese Frage hat. Der Klimaplan setzt das Ziel, nicht nur schnellstmöglich Ölheizungen auszumustern, sondern auch den Gasverbrauch bis 2037 um 85% zu reduzieren. Doch mit welchen Maßnahmen sollen an die 80.000 Gasheizungen ersetzt werden? Welche „Exitstrategie“ wird zeitnah eingeleitet, um dieses Ziel in 16 Jahren zu erreichen? Derzeit gibt es hierzulande nicht einmal ein Verbot von Ölheizungen geschweige denn einen finanziellen „Bonus“ für all jene, die ihre fossile Heizung ausmustern, wie z.B. in Nordtirol. Während in Deutschland zügig an der Heizungswende

gearbeitet wird mit der Pflicht, zukünftig mindestens zwei Drittel der Heizenergie aus erneuerbarer Energie zu gewinnen, werden derartige Pflichten in Italien noch nicht einmal diskutiert. Ohne massive öffentliche Unterstützung der Haushalte für den Umstieg auf Wärmepumpen und nicht-fossile Heizsysteme wird man in diesem Bereich Klimaneutralität nicht so rasch herstellen können.

Entwicklungspfade werden nicht durchgerechnet

Kein anderer Bereich ist im Klimaplan 2040 so konkret, detailliert und ehrgeizig dargestellt wie die Mobilität, die den Löwenanteil der CO₂-Emissionen generiert (44%). Fast ein Drittel der Maßnahmen betreffen nur die Mobilität, und dort primär den ÖPNV, die Bahn- und Fahrradinfrastruktur, Intermodalität und Digitalisierung. Hier übernimmt der Klimaplan den Kerninhalt des neuen Landesmobilitätsplans. So ergibt sich volle Kohärenz, was man nicht von allen bereits geltenden Landesplänen behaupten kann. Werden all diese Vorhaben tatsächlich umgesetzt, könnten die gewaltigen CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2040 stark schrumpfen.

Doch reicht das aus für Klimaneutralität? Das bleibt offen, weil man nicht weiß, wieviel Fahrzeuge sowohl der Einheimischen wie der 8-9 Millionen Gäste 2040 noch fossil betrieben werden, wieviel LKWs im Transit und im Binnenverkehr 2040 tatsächlich mit Wasserstoff oder Strom fahren werden. „Durch den höheren Anteil von E-Fahrzeugen wird der Verkehr mit Verbrennermotor um 40% reduziert“, setzt der Klimaplan als Ziel. Schön und gut, und die restlichen 60%? Wenn nicht am Mengengerüst der Mobilität sowohl der Einheimischen als auch der Touristen, des lokalen als auch des Transit-Güterverkehrs geschraubt wird, bleiben die Reduktionsziele des Klimaplanes eher fromme Wünsche.

Jetzt Klimaschutz gegen Partikularinteressen durchsetzen

Gesetzlich schwebt der Plan noch in der Luft. Erst wenn die Ziele und Rahmenvorgaben Gesetzeskraft, erhält der Plan echte Wirkung. Um Gebote und Verbote kommt man in diesem Bereich nicht herum. Trotz seiner Schwächen ist der Klimaplan ein unverzichtbares Dokument, das die politisch Verantwortlichen nicht rechtlich, aber eben politisch in die Pflicht nimmt. Wie LH Kompatscher bei der Vorstellung unterstrich, gibt es für Südtirol wie für Länder und Regionen auch rechtliche Pflichten zum Klimaschutz. Jetzt geht es darum, möglichst viele und möglichst zielführende Maßnahmen in Vorschriften zu gießen, möglichst alle Lücken des Plans zu schließen, den

weiteren Input der Zivilgesellschaft aufzunehmen, Klimaschutz über Partikularinteressen zu stellen. Dieses Spiel wird im lobbydominierten politischen Alltagsgeschäft ausgetragen, wo Klimaschutz bisher Nebensache war.

Bei den Landtagswahlen spielte der Klimaschutz eine nachrangige Rolle. Aber „es gibt kein Recht auf die Beibehaltung des Status Quo, genauso wie es kein Recht darauf gibt, die Umwelt wie bisher zu verschmutzen“, schreibt die Landesregierung im Vorwort des Klimaplanes. Wenn Südtirol Vorreiter im Klimaschutz werden will, ist dieser Klimaplan erst der Anfang.



Photovoltaik-Anlagen werden bald zum Selbstläufer, doch der Heizungs austausch überfordert finanziell viele Familien.

EIN ROTATIONSFONDS ZUR FINANZIERUNG DER ENERGIEWENDE?

Eine Alternative zum *Natura Evolution Opportunity Fund*

Die Energiewende kostet Geld, viel Geld. Die Prader Bank hat Konzepte zur Unterstützung der Unternehmen und Bevölkerung bei der Finanzierung nachhaltiger Projekte vorgelegt. Taugen diese zur sozial gerechten Finanzierung der Energie- und Heizungswende?

Die Prader Bank schlägt einen alternativen Investmentfonds NEO (Natura Evolution Opportunity Fund) vor, eine Art Rotationsfonds zur langfristigen Finanzierung nachhaltiger Projekte heimischer Unternehmen. Die Zinshöhe für die lokalen Kreditnehmer sollte niedriger sein als der Marktzins, um die Klein- und Mittelbetriebe zu bewegen, stärker in Nachhaltigkeit zu investieren. Die Förderungswürdigkeit der Investitionsvorhaben sollte mit einheitlichem Bewertungsraster anhand der 17 Nachhaltigkeitsziele der UN⁹⁴ geprüft werden. Damit würde sich, so Bankchef Josef Prader,⁹⁵ vor allem der Ausbau der Photovoltaik für ein Unternehmen und damit die Energiewende bezahlt machen.

Ein solcher Fonds sollte 100 Mio. Euro umfassen und in 10 Jahren mindestens 250 Projekte mit einem Projektvolumen zwischen 250.000 und 1 Million Euro finanzieren. Mit 2,4% sollten die Kreditzinsen unter dem aktuellen Marktzins liegen, so Prader. Um dies zu ermöglichen, müsse das Land Südtirol 10 Jahre lang jährlich 1,2 Mio. Zinszuschuss leisten, weil es um die Förderung des Klimaschutzes ginge. In den dennoch renditeträchtigen NEO-Rotationsfonds sollten neben dem Land und anderen institutionellen Anlegern auch normale Sparer und Sparerinnen einzahlen. Die Investoren erhielten krisensichere „Green Bonds“ mit guter Rendite. Das kann man sich als ein festverzinsliches Wertpapier mit absoluter Sicherheit und nachhaltiger Zweckbestimmung vorstellen. Grüne Sparbriefe sozusagen, wertbeständig und sicher, weil Garantiegenossenschaften oder das Land selbst sie durch Zeichnung nachrangiger Quoten besichern würden. Doch sind Investitionen in die Photovoltaik nicht schon längst auch für Unternehmen rentabel, ein Selbstläufer, der keines öffentlichen Zinszuschusses bedarf?

Alternativmodell: der Landesklimaschutzfonds

Öffentliche Zuschüsse an einen privaten Kapitalfonds für Investitionen in die Photovoltaik und ähnliche Energiesparmaßnahmen, wie der von Prader vorgeschlagene NEO-Fund, machen aus verschiedenen Gründen wenig Sinn. Zum einen, weil ertragreiche Banken diese Aufgabe auch ohne öffentliche Unterstützung übernehmen können. Zum anderen, weil das Land das Kapital für die eigenen Investitionsvorhaben braucht, z.B. für die thermische Sanierung und PV-Anlagen von mindestens 300 landeseigenen Gebäuden. Zum Dritten will das Land laut Klimaplan Südtirol 2040 (Aktionsfeld 5.7 Industrie)⁹⁶ ein eigenes Förderprogramm für Unternehmen für Maßnahmen zum Umstieg auf erneuerbare Energien auflegen.

Es gibt noch einen vierten Einwand: zwecks Klimaneutralität müssen bis 2040 an die 80.000 Südtiroler Haushalte ihre fossile Heizung austauschen, tausende Ein- und Mehrfamilienhäuser müssen saniert werden. Geringverdienerinnen, aber auch Mittelschichtfamilien können das oft finanziell nicht alleine stemmen. In Nordtirol gibt es hierfür den Energiebonus, in Deutschland schießt der Staat zinslose Kredite vor. Da sich Wärmepumpen rasch amortisieren, können Wohnungseigentümer den Kredit in 10-15 Jahren zurückzahlen, zur Klimaentlastung kommt es aber sofort. Für diese unumgängliche Heizungswende werden erhebliche öffentliche und private Investitionen fällig. Daneben kommen auf das Land enorme Investitionsausgaben in die

Mobilität zu, vor allem in die Bahninfrastruktur. Es geht also um Haus- und Wohnungsbesitzer, die die Heizungswende nicht alleine schaffen. Unabhängig von Bankeninteressen könnte für diese große soziale Gruppe im Sinne von Klimagerechtigkeit ein öffentlicher „Klimaschutzfonds“ geschaffen werden: ein Rotationsfonds, der mit Landesunterstützung zehntausende Kleinkredite für die Heizungsmodernisierung und erneuerbare Energie ausschüttet. Die Grunddotierung des Fonds könnte aus Mitteln des PENSPLAN-Zusatzrentenfonds stammen, der jährlich Hunderte von Millionen Euro an Sparkapital auf internationalen Kapitalmärkten platziert, zum Teil mit hohem Risiko und geringer Nachhaltigkeit.

Der Landesklimaschutzfonds böte eine krisensichere Alternative mit fast Null Risiko, niedrigeren Renditen für die Sparerinnen, aber mit garantiertem Nutzen für den Klimaschutz und bedürftige Familien. Das PENSPLAN-Kapital bliebe im regionalen Wirtschaftskreislauf zugunsten des heimischen Handwerks. Auch für mehr sozialen Ausgleich wäre gesorgt, wenn Geringverdiener einen Kredit für die klimaneutrale Heizung erhielten, anstatt mit Zinszuschüssen des Landes einem privaten „Nachhaltigkeitsfonds“ zu marktüblichen Renditen zu verhelfen.

Ein Schritt weiter: Nachhaltigkeit zum Mainstream der Kreditvergabe

Eigentlich sollte Nachhaltigkeit zum Mainstream nicht nur bei Subventionen des Landes, sondern auch in der Kreditvergabe werden. Jede vom Land geförderte Investition sollte in diesem Sinn, neben ihrem konkreten Zweck, den Erfordernissen des Klimaplanes 2040 entsprechen: Energie sparen, CO₂-Emissionen reduzieren, klimafreundliche Geschäftsmodelle fördern. Wenn man als Finanzinstitut wirklich Nachhaltigkeit fördern will, dann muss der einheitliche Bewertungsraster, den die Prader Bank vorschlägt, für alle Kreditvergaben gelten. Südtiroler Banken haben bereits solche Spar- und Investitionslinien aufgelegt, wie z.B. das Raiffeisen Ethical Banking der RAIKA Bozen.⁹⁷ In diesem Programm erhalten nur jene Projekte einen Kredit, welche einen Mehrwert für die Allgemeinheit schaffen. Die RAIKA und der Sparer als Kreditgeber verzichten zugunsten des Projektes auf einen Teil der Rendite. Im Gegenzug bietet die Bank Sicherheit und Mitbestimmung, denn die Investorin kann entscheiden, was mit ihrem Geld passiert. Gefördert werden etwa Projekte in den Bereichen Gerechter Handel, Erneuerbare Energien, Biolandbau und Handwerk in Südtirol. Kreditnehmer und Projekte unterliegen einer strengen Prüfung, die Berichterstattung ist transparent. Dieses Konzept hat schon längst Schule gemacht. Es gibt nicht nur eine Reihe von

alternativen Banken, für welche strenge und präzise definierte Nachhaltigkeit zu den Grundkriterien der Kreditvergabe gehört. Auch die EU selbst will mit einer neuen Verordnung die Kreditvergabe so steuern, dass nicht mehr Gewinnmaximierung, sondern die Einhaltung von ökologischen und sozialen Standards verpflichtend werden. Mit der CSRD-Richtlinie (EU-Richtlinie 2022/2464) zur Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen, die bis 6.7.2024 von allen Mitgliedsländern umgesetzt werden muss, müssen alle Unternehmen ab einer bestimmten Größe die Einhaltung von sechs grundlegenden Umweltzielen der EU nachweisen, um förderungswürdig zu bleiben. Eine notwendige EU-Rahmenbedingung auch für mehr Klimaschutz, und ein Auftrag für das Land Südtirol bei der Neuregelung der Förderung von Kleinst-, Klein- und Mittelbetrieben, den Klimaschutz viel stärker zu berücksichtigen als bisher.



Lärmschutz ist im Sommer an vielen Passstraßen Südtirols ein Fremdwort.

„SÜDTIROL FÜR BIKER WIE GESCHAFFEN“

Ein Land wird zum Motodrom.

Südtirol wird nicht nur in vielen Motorsport-Magazinen als Eldorado beworben, sondern auch von der Südtirol-Werbung selbst. Nicht zufällig gleichen unsere Passstraßen im Sommer einem Motodrom, das Assen, Mugello und Brunn neidisch werden lässt. Muss das so sein?

Das Portal Outdooractive⁹⁸ listet die schönsten Motorradtouren in Tirol auf. Der „Trip Tirol“, eine „leichte Tagestour“ führt in 7:50 Stunden über 544 km und 10.846 Höhenmeter quer durchs Land. Die klassische Sella-Route wird mit 2 Stunden angesetzt, eine „Burgen- und Schlösser-Tour“ durch Südtirol mit 3:26 Stunden. Man versteht: Natur und Burgen sind hier das, was ein Biker in Sekundenbruchteilen links und rechts der Straße wahrnimmt, wenn überhaupt. Für die Tour „Südtirol-Trentino-Lombardei-Schweiz“ - respektable 637 km mit 8 Pässen - veranschlagt das Portal 13 Stunden, schlägt aber ein Stopover in Kaltern vor. Der Mendelpass wird auf Outdooractive beworben mit „imposant, als er auf der Ostrampe kurvig und abenteuerlich ist“. Kein Wunder, warum diese Rampe zum Motodrom geworden ist.

„Südtirol ist wie für Biker geschaffen“, schreibt auch suedtirolerland.it, ein lokales Werbeportal, „hier erwarten dich nämlich nicht nur eine traumhafte Naturlandschaft und viel Sonnenschein, sondern auch kurvenreiche Bergstraßen und Dolomitenpässe, viele Serpentine und das Gefühl von Freiheit auf zwei Rädern und vielen PS.“ Dass diese Freiheit längst der Mehrheit der Bevölkerung und Urlaubsgäste unsäglich auf den Geist geht, erfährt der PS-strotzende Biker nicht. Zu viele Zeitgenossen verwechseln postpubertäre Easy-Rider-Sehnsüchte mit Freiheit. Eine Minderheit von Geschwindigkeitsfanatikern leben ihr Hobby zu Lasten der Mehrheit vor Ort aus. Ein skurriles Syndrom des spät fossilen Zeitalters, das in Südtirol längst jenseits des Erträglichen liegt.

In Nordtirol ist zumindest ansatzweise seit 2020 etwas gegen Motorradlärm unternommen worden. Die Tiroler Landesregierung hat auf einigen vielbefahrenen Straßen die Lärmbelastung erfasst, vor allem im an Oberbayern angrenzenden Außerfern.⁹⁹ Bei der Motorradlärmstudie Außerfern¹⁰⁰ ist deutlich geworden, dass sich der normale Verkehrslärm (Autos, LKW) am Wochenende kaum verändert, der Motorradlärm hingegen gewaltig hochschnellt.

Diese Lärmquelle entspringt keinem echten Mobilitätsbedarf, sondern ist nichts als ein emissions-, energie- und lärmintensiver Freizeitspaß. Das Land Tirol hat daraufhin ein medial weit über Österreich diskutiertes Fahrverbot auf stark von Motorrädern befahrenen Strecken im Außerfern erlassen. Es betrifft alle Motorräder mit einem Standgeräusch von mehr als 95 dB, für den Rest gilt Höchstgeschwindigkeit 70 km/h. Fünf Straßen mit einer Gesamtlänge von 126 km sind alljährlich vom 15.4. bis zum 31.10. gesperrt. Dieses Verbot galt für 2023 und wird wohl auch für 2024 bestätigt.

Was hat diese Lärmschutzmaßnahme gebracht? Eindrucksvolle Ergebnisse bringt die Evaluierung des ersten Jahres Verbots in einer eigenen Studie.¹⁰¹ Die Zahl der Motorräder, die diese Strecke nutzen, ist um 36% zurückgegangen, der Anteil der stark von Motorradlärm Belästigten hat sich gegenüber 2019 halbiert. 65% der Anrainerinnen sind für die Beibehaltung der Fahrverbote, doch ein hoher Anteil betrachtet die Grenze von 95 dB Standgeräusch als unwirksam oder unzureichend. Es besteht der starke Wunsch, die Motorradhersteller in die Pflicht zu nehmen. 81% der Befragten meinen, die Hersteller sollten zur Konstruktion leiserer Motorräder gezwungen werden. Und da liegen sie völlig richtig, denn ein Motorrad entwickelt sei-

nen „Sound“ eben bei der Beschleunigung und Normalgeschwindigkeit und nicht im Stehen. Eine Klage von Motorradvereinen gegen das Verbot ist von der EU-Kommission zurückgewiesen worden. Das Land Tirol kann und will diesen Weg weitergehen.

Kann sich Südtirol daran ein Beispiel nehmen? Durchaus, denn die Erkenntnisse der Nordtiroler Forscher zum lärmgeplagten Außerfern sind auf die beliebtesten Biker-Strecken hierzulande komplett übertragbar. Es geht immer um sinnlosen Lärm, dieselben Maschinen und dieselbe Art von Nutzern. Könnten diese ersten kleinen Schritte im Kampf gegen den Motorradlärm übernommen werden? Theoretisch ja. Lärmschutzzonen wie im Außerfern könnten Teil des Plans für die Verkehrsberuhigung der Dolomiten sein, der sogenannten „Dolomiti Low Emission Zone“. Im neuen Südtiroler Mobilitätsplan 2035 hingegen wird auf das Problem Verkehrslärm kaum eingegangen.

Richtig ist aber auch eine weitere Schlussfolgerung der Tiroler Evaluierungsstudie: eine Dezibel-Obergrenze müsste großflächig angesetzt werden, um den Motorradverkehr nicht bloß umzulenken und anderswo Menschen zu nerven. Die Lärmmessung bei Stand des Geräts ist unzureichend, vielmehr muss auch bei den Herstellern angesetzt werden, um den Lärm an der Quelle zu fassen. Im Klartext: Freizeit- und Sportgeräte, die bei normaler Nutzung eine bestimmte Lärmschwelle in Dezibel überschreiten, dürfen nicht mehr zugelassen werden. Um dies durchzusetzen, wird die lärmgeplagte Südtiroler Bevölkerung aber ganz anders aufbegehren müssen als bisher.



Der Langtaufferer Ferner wird in diesem Jahrhundert verschwinden wie fast alle Gletscher Südtirols.

KEIN TROPFEN AUF DEN HEISSEN STEIN

Die Südtiroler Wirtschaftszeitung, der Klimaschutz und die Chinesen

Auf uns kommt es wohl nicht an, ist eine der gängigen Meinungen zum Klimaschutz im Alltagsgespräch, vor allem seitens jener, die sich in unserem Wasserkraft-verwöhnten Alpenlandl etwas zu sicher fühlen. Findet sich diese Haltung in der Südtiroler Wirtschaftszeitung, ist das schon bedenklicher.

Südtirol will bis 2040 klimaneutral werden. „Die Maßnahmen kosten viel Geld“, kommentiert das R. Weißensteiner in der SWZ vom 28.7.23, „sind aber nutzlos, wenn der CO₂-Ausstoß anderswo explodiert.“ Nein, sie sind es nicht. Die weltweiten Emissionen müssen bis 2030 um -45% sinken, und dann bis 2060 auf null, um dem 2°-Ziel noch eine Chance zu geben. Doch steigen sie derzeit immer noch. Die konkret verfolgte Politik deutet eher darauf hin, dass die Erderwärmung bis 2070 bei +3° landen wird. Weißensteiner hat damit recht, dass bisher zu wenig bis gar nichts getan wurde. Als Ausnahmen lobt er die EU, Australien, Neuseeland und mit Abstrichen Kanada. „Ist es zielführend und sinnvoll, wenn wir klimaneutral werden und gleichzeitig China und Indien das Gegenteil tun?“ fragt der SWZ-Kommentator, „...China hat erst kürzlich wieder Kohlekraftwerke errichtet und weitere 368 sind geplant.“ Ist die Klimapolitik der EU damit nutzlos, der Südtiroler Klimaplan ein Schnitt ins eigene Fleisch?

China-Bashing unbegründet

Kein Zweifel: China verursachte 2021 30,9% des globalen Treibhausgasausstoßes¹⁰² mit steigender Tendenz. Die USA und die EU zusammen liegen bei 21%. Doch haben die USA und die EU zusammen nur etwa die Hälfte der Einwohnerzahl Chinas, weshalb pro Kopf betrachtet China „erst“ bei 7 t CO₂ pro Kopf im Jahr liegt,¹⁰³ die USA immer noch bei 15,4 t, Österreich bei mehr als 9 t und Südtirol wohl nur knapp dahinter, wenn man die grauen Emissionen einbezieht. Für China müssen wir als einer der Hauptabnehmer chinesischer Waren zugeben, dass die CO₂-Emissionen der riesigen Exportmasse aus China dem Herstellerland und nicht den Verbraucherländern zugerechnet werden. Zudem gibt China so viel Geld für Erneuerbare Energie aus wie kein anderes Land. Von 2020 bis 2022 hat China 140 GW an Erneuerbaren dazu gebaut, die EU nur zwischen 30 und 40 GW. Damit hat China mehr Kapazität an erneuerbaren Energie gebaut als die EU, die USA und Indien zusammen. Den Kohleausstieg, das verschweigt Weißensteiner, wird auch die EU erst gegen 2050 schaffen, nicht nur China. Als weiteren mildernden Umstand für China muss man anerkennen, dass China Klimaneutralität bis 2060 zugesagt hat, also nur 10 Jahre später als die EU, die von einem ganz anderen Wohlstandsniveau ausgeht. Bei den kumulativen, also historisch angesammelten CO₂-Emissionen liegt China schließlich auch hinter dem Westen zurück.

Kumulative CO2-Emissionen: der Westen vorne

Betrachtet man die historisch kumulierten CO₂-Emissionen,¹⁰⁴ stecken wir als Teil eines Industrielandes wie die ganze OECD tief in der Verantwortung. Berechnet man nämlich die kumulativen CO₂-Emissionen für den Bezugsraum 1850-2011, liegen die historischen Industrieländer immer noch vorne. Allein die USA und die EU-28-Länder zeichnen zusammen für mehr die Hälfte der heute in der Atmosphäre deponierten Treibhausgase verantwortlich, während China erst bei 12% angelangt ist. Wenn sich die historischen CO₂-Hauptsünder aus der Verantwortung stehlen, wird der Rest der Welt noch weniger motiviert sein, rasch aus der fossilen Energie auszusteiigen. Dann rückt Klimaneutralität tatsächlich in weite Ferne.

Klimaschutz ist verpflichtend.

LH Kompatscher hat bei der Vorstellung des Klimaplanes Südtirol 2040 erneut deutlich betont: Klimaschutz ist nicht nur eine moralische Verpflichtung, sondern auch eine politische und rechtliche. Das Klimaschutzabkommen von Paris 2015 ist ein völ-

kerrechtlich verbindliches Dokument, die EU hat ein für alle Mitglieder geltendes Klimaschutzgesetz (mit Programm „Fit for 55“¹⁰⁵), Italien ist zur Klimaneutralität bis 2050 verpflichtet und hat einen allerdings noch unzureichenden CO₂-Reduktionspfad dorthin definiert. Die Regionen müssen Pläne zur nachhaltigen Entwicklung verabschieden, auch um in den Genuss verschiedener EU-Förderungsprogramme zu kommen (z.B. FESR und ESF). Nur hat der Staat es bisher versäumt, allen Regionen zwingende Reduktionsziele vorzugeben, an welche Förderungen, aber auch Sanktionen geknüpft sind. Dass Kompatscher nicht ein „scaricabarile“-Denken verfällt, sondern sich weiter vorwagt als die meisten anderen Regionen, ist ihm hoch anzurechnen. Umso mehr, als er unter permanentem Druck jener Kräfte steht, die ihm einreden: „Auf uns kommt es doch gar nicht an.“

Nutzlos ist Klimaschutz auch im Kleinen nicht

Mal abgesehen davon, dass der Klimawandel auch in Südtirol bereits massive Schäden anrichtet – man denke an den Borkenkäferbefall eines wachsenden Teils des Südtiroler Waldes – bringt Klimaschutz langfristig weit mehr als Nichtstun. Wenn beispielweise die Energieintensität der Südtiroler Wirtschaft und Gesellschaft um 1,7% jährlich sinkt, wie vom nationalen Klimaschutzplan vorgesehen (PNIEC)¹⁰⁶ wäre viel gewonnen, weil auch die Rechnung für die importierte fossile Energie stark zurückgeht und weniger Geld abfließt. Wenn Südtirol bei Transport und Gebäudeheizung rascher elektrifiziert als andere, ist es in Zukunft besser aufgestellt, weil es weniger Geld für Energie ausgibt. Die „Auf uns kommt es nicht an“-Haltung ist nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich kurzfristig.

„Klima ade?“

„Klima ade?“ betitelt Robert Weißensteiner seinen Kommentar zum Südtiroler Klimaplan. In der Tat: wenn Südtirol unter dem Motto „sollen doch die anderen“ oder „Und China?“ den bequemsten Weg geht und alle übrigen 300 Regionen in der EU dasselbe tun unter dem Verweis auf den höheren CO₂-Ausstoß einer anderen Weltregion, kann man den globalen Klimaschutz abschreiben. Dann klinken sich jene Länder aus, die historisch das Klimaschlamassel zu verantworten haben, dann machen die Entwicklungsländer erst recht nicht mit. Der Klimaschutz ist eine der gewaltigsten Herausforderungen an die globale politische Verantwortung gegenüber der Nachwelt. Wenn demokratische Länder und Regionen ihr nicht gerecht werden, dann echt „Klima ade!“. Gerade auf unser gutes Beispiel kommt es an.



26

Zu viel Rinder, zu viel Gülle, zu viel Nitrat, zu viel Lachgasemissionen.

DAS HEMD NÄHER ALS DER ROCK

Landwirtschaft und Klimaschutz

Aufs Konto der Landwirtschaft gehen 17% der direkt in Südtirol generierten CO₂-Emissionen. Laut Klimaplan würde ihr Beitrag zur CO₂-Reduktion aber minimal ausfallen.

Die Handschrift des Bauernbunds (SBB) ist unverkennbar. In der Endfassung des Klimaplanes 2040 vom Juli 2023 sind die Ziele für die Landwirtschaft stark aufgeweicht worden: „Die Landwirtschaft reduziert ihre THG-Emissionen bis 2030 um -10% und um -40% bis 2040.“¹⁰⁷ Das ist wenig und bedeutet, dass Klimaneutralität in Südtirol auch dann nicht erreicht wird, wenn alle anderen Sektoren 2040 netto null CO₂ emittieren, denn 60% von 17%, nämlich die Emissionen der Landwirtschaft, bleiben. Die speziellen Ziele bei der Senkung der Methan- und Lachgasemissionen sind im Klimaplan 2040 entfallen.

Kein Wunder, denn die Hauptquelle agrarischer Emissionen bleibt außen vor: das Vieh. 85% der direkten territorialen Emissionen sind auf die Tierhaltung und das damit zusammenhängende Wirtschaftsdüngermanagement zurückzuführen, nur 11% auf den Treibstoffverbrauch. Doch unter den 11 Maßnahmen zur Zielerreichung sucht man vergebens den entscheidenden Hebel zur Senkung von Methan und Lach-

gas, nämlich die starke Reduzierung des Viehbestands. Beim Viehbestand wird der gegenwärtige Trend (jährlicher Rückgang von knapp 1%) einfach fortgeschrieben. Das bedeutet bis 2040 -17% Tiere in den Südtiroler Ställen, also -17% beim Methan-ausstoß, damit auch hier weit unter -40%. Die Kühe sollten mehr Heumilch geben, also Grundfutter fressen, weil dann pro kg Milch 25% weniger THG-Emissionen anfallen. Vielleicht erhalten die Kühe auch Zusatzstoffe, damit sie weniger furzen und rülpfen. Die Forschung bleibt dran. Aber keine Rede davon, dass für die Erreichung der Klimaziele 2040 alle Tiere nur mehr Grundfutter erhalten dürften und der Kraftfuttermittelimport eingestellt werden müsste, der anderswo zu Waldzerstörung und klimaschädlichen Emissionen führt.

Sogar das Strategiepapier „Landwirtschaft 2030“ wird hier deutlicher: „Eine bessere Klimabilanz ist vor allem durch die Anpassung des Viehbestandes an die eigene bewirtschaftete Fläche zu erreichen. Dadurch wird der Anteil an eigenen Futtermitteln erhöht, zudem ist die Steigerung der Qualität des Grundfutters oberstes Ziel. Förderungen erleichtern außerdem den Umstieg auf umweltfreundliche Wirtschaftsweisen.“¹⁰⁸ Der Klimaplan hingegen hat es bei der Landwirtschaft gerne soft. So soll beim Obst- und Weinbau mineralischer Dünger eingespart werden, doch verschwiegen wird die überzogene Ausbringung von Gülle auf dem Grünland, die weit mehr Lachgas erzeugt. Schulungen, Tools zur CO₂-Fußabdruckmessung, Studien, Abschätzungen sollen die Bauern zu klimafreundlichen Wirtschaften bewegen, wo man längst weiß, was wo eingespart werden muss.

Beim Ausbau der emissionsärmeren Biolandwirtschaft wird der Klimaplan zwar konkreter: „Bis 2030 soll schrittweise die biologisch bewirtschaftete Fläche auf 25% vergrößert werden“ (Klimaplan, S. 54). Allein, es fehlt jegliche Angabe, wie das zu erfolgen hat. Heute beträgt der Anteil der Biobetriebe an der Gesamtzahl der Agrarbetriebe rund 7,5%, und der Anteil der Biolandbau-Fläche gerade mal 6,1%. Um auf 25% zu wachsen, müsste die Fläche 2023-2030 alljährlich um 2,5% wachsen, also um 5.100 ha im Jahr. Wie wird das real bewerkstelligt? Fehlanzeige im Klimaplan.

Dass der Klimaschutz für die Bauernschaft und ihre Vertreter eine noch ziemlich exotische Angelegenheit ist, beweist auch der Agrar- und Forstbericht 2022. Es gibt keine faktenreichere Lektüre zur Landwirtschaft in Südtirol als dieses im Juni 2023 veröffentlichte Dokument.¹⁰⁹ Der Landesrat spricht im Vorwort den Klimaschutz mit

keinem Wort an, und im Text sucht man vergeblich nach einem kurzen Kapitel zur Senkung der THG-Emissionen im Agrarsektor. Dabei umfasst der Aktionsplan „Landwirtschaft 2030“¹¹⁰ einen Maßnahmenkatalog mit über 100 Projekten. Im Handlungsfeld 1.1.2¹¹¹ geht es um den Klimawandel und die CO₂-Reduktion mit drei geplanten Maßnahmen: eine Kohlenstoffinventur, der Holzbaufonds, die Agri-Photovoltaik. Doch nichts zur Reduktion der von der Landwirtschaft verursachten Treibhausgase.

Sicher: viele landwirtschaftliche Betriebe haben eine schwierige wirtschaftliche Lage, vor allem in der Vieh- und Milchwirtschaft. Andererseits genießen die Bauern stattliche Privilegien. In die Landwirtschaft fließen bei Weitem am meisten Subventionen pro Betrieb. Dies mag aus sozialen, ökologischen und kulturellen Gründen gerechtfertigt sein, aber die Gegenleistung muss neben der Erzeugung von Lebensmitteln und der Erhaltung der Kulturlandschaft auch ein Beitrag zum Klimaschutz sein. Warum sollte der Steuerzahler auf Dauer spezielle Formen der Klimabelastung subventionieren?

Zudem hält der Klimaplan Südtirol 2040 selbst eine weitere ertragreiche Aktivität für die Landwirte bereit. Die Bauernhöfe sollen bis 2040 netto 500 MW an erneuerbarer Energiekapazität installieren, vor allem über die Agri-Photovoltaik. D.h. von den vom Land bis 2037 vorgesehenen zusätzlichen 800 MW an installierter PV-Leistung sollen allein 500 MW auf Dächern und Feldern der Bauernhöfe entstehen. Die Förderungen dafür werden nicht lange auf sich warten lassen. Umso berechtigter die Frage: wenn die Bauern schon an der Energiewende kräftig mitverdienen, sollten sie nicht auch ihre übermäßigen CO₂-Emissionen herunterfahren? Von einem solchen Zusammenhang ist im Klimaplan weit und breit nichts zu lesen. Fazit: mit dieser Art von Klimaschutz „soft“ kann der Bauernbund gut leben. Wenn 2040 die CO₂-Emissionen aus der Landwirtschaft minimal gesunken sein werden, wird es heißen: „Versucht haben wir es ja....“



Der Sitz des Handels- und Dienstleisterverbands HDS in Bozen.

DIE MACHT DER VERBÄNDE, DIE SCHWÄCHE DER KLIMAPOLITIK

Der Lobbyeinfluss und das Klima

Lobbys gehören zur Demokratie. Ohne Mitwirkung der Interessenverbände wären viele politische Maßnahmen gar nicht umsetzbar. Doch Lobbys arbeiten für Gruppeninteressen: sind sie ein Hindernis für konsequenten Klimaschutz?

„Die Einhaltung des Ziels der Klimaneutralität bis 2040 ist notfalls auch in Gegensatz zu Partikularinteressen einzelner Gruppen durchzusetzen“, stand schwarz auf weiß in der 1. Fassung des Klimaplan Südtirol 2040 vom 31.8.2022.¹¹² Der Satz ist aus der Endfassung des Plans vom Juli 2023 wohlweislich verschwunden. Vergleicht man die Ziele der einzelnen Wirtschaftssektoren in der 1. und der 2. Fassung, stechen zwei Bereiche hervor, wo vorherige Zielmarken deutlich weichgekocht worden sind.

Beim Tourismus sank der Anteil der Gäste, die ab 2037 mit der Bahn anzureisen haben, auf 20% (vorher 35%). Der Energieverbrauch muss hier nur mehr um -35% gegenüber 2019 sinken. In der Landwirtschaft verzichtet das Land auf klare Ansagen bei Methan und Lachgas, die CO₂-Emissionen sollen bis 2040 nur um -40% gegenüber 2019 zurückgehen. Die Landwirtschaft muss sozusagen nicht klimaneutral werden. Die Handschrift der Verbände ist unverkennbar. Ihre Interessen auf Bestandssicherung gehen vor, das haben die Klimaplanautoren verstehen müssen.

Übereifrige Lobbyisten

Diese Zielaufweichung wäre gar nicht nötig gewesen, zumal auch die meisten Maßnahmen zur Zielerreichung ziemlich „soft“ ausgefallen sind. Die Unternehmerverbände wissen genau, dass echte Politik über Gesetze und Verordnungen läuft, und Pläne des Landes nur einen rechtlich zahnlosen Orientierungsrahmen bilden: versetzbare und biegsame Leitplanken für die zukünftige Entwicklung, wenn man so will. Nichts davon ist einklagbar. Auf Druck oder Wunsch kann die Landesregierung jeden Passus des Klimaplanes mit einfachem Beschluss jederzeit neu fassen und das wird in den kommenden 16 Jahren oft geschehen.

Regieren somit in Südtirol die Wirtschaftslobbys mit und ist gegen sie gar nicht an konsequente Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen zu denken? In der Theorie wäre Politik gegen unternehmerische Partikularinteressen durchaus möglich. Schließlich ist es Aufgabe der politischen Vertretung, fürs Gemeinwohl zu sorgen, oder nicht? In der Südtiroler Praxis gestaltet sich das schwierig. Beispiel Bettenstopp: obwohl 2022 von LR Schuler groß angekündigt, entsteht laufend neue Beherbergungskapazität. HGv und Gemeindenverband haben dafür gesorgt, dass das ganze Konzept des Bettenstoppes verdünnt wurde. Eine wirksame Bremse für den Bau neuer Hotelkubatur wird es nicht geben, was umwelt- und klimapolitisch geboten wäre. Betten mussten erst definiert und gezählt werden, Lizenzen erwiesen sich als ein Optionales, unzählige Privatzimmervermieter meldeten schnell noch ihre Betten nach, Betriebe mit „angereiften Rechten auf neue Betten“ dürfen noch Tausende zusätzlicher Betten auf die grüne Wiese setzen, bevor der Stopp greift. So wird man weit über 240.000 Betten hinausschießen mit dem entsprechenden Verkehr und Energieverbrauch. Ein Unternehmerverband hat seine Interessen gegen konsequenten Klima- und Landschaftsschutz durchgesetzt.

Die Südtiroler Besonderheiten im Umgang mit den Lobbys

„Ich denke, es gehört zum Wesen einer demokratischen Gesellschaft, dass Interessen artikuliert werden auch über Vereine und Verbände, und versucht wird, dafür auch politischen Mehrheiten zu erzielen,“ sagte HGv-Chef Pinzger den DOLOMITEN auf die rhetorische Frage, ob der HGv Lobbyismus betreibt.¹¹³ Was denn sonst? Lobbyarbeit ist im Spiel der Interessen in einer demokratischen Gesellschaft tatsächlich legitim. Sie spielt sich allerdings alles andere als transparent ab. Südtirols Besonderheit liegt darin, dass sich die Verbändemacht innerhalb und mit einer einzigen Partei entfaltet.

Neben dem direkten Draht zwischen Verbandsspitze und Partei-Oberem haben die Unternehmerverbände ihre Leute direkt in der allmächtigen Partei, im Landtag, in der Regierung. Das, was tausende Lobbyisten in nationalen Parlamenten mit geduldiger Beeinflussung aller maßgeblichen Kräfte bewegen wollen, lässt sich in Südtirol locker und abseits der Öffentlichkeit innerhalb der SVP regeln. Wenn sich Landesräte zu weit vorwagen, können sie mit wenigen Schachzügen zur Parteiräson gebracht werden. Man könnte die SVP deshalb mit gutem Grund auch „Südtiroler Verbände-Partei“ nennen.

Bestes Beispiel die kommenden Landtagswahlen: die maßgeblichen Kandidaten der Bauern, der Tourismuswirtschaft und anderer Zweige des Wirtschaftsringes kandidieren alle auf der Liste der Verbände-Partei gemäß der eisernen Logik: „Nur dort kannst du etwas bewegen. Nur dort kannst du Karriere machen.“ Die Verbände bewerben dann auf ihren Kanälen eifrig diese und nur diese Kandidaten. Alles andere würde die Verbandsbasis nur verwirren. Vorschläge der Grünen, die Werbung der Unternehmerverbände für ihre SVP-Vertreter im Vorfeld von Wahlen zu begrenzen, also eine Art Fairplay für öffentlich subventionierte Verbände einzuführen, sind 2022 von der Mehrheit im Landtag vom Tisch gewischt worden.

Lobbymacht und Nachhaltigkeitsrhetorik

In den Publikationen und Politikrezepten der Wirtschaft grassiert das Gummiwort „Nachhaltigkeit“ noch stärker als bei Umweltschutzorganisationen. Das klingt dann oft so wie die Interviews mit den Spitzenleuten der IDM, die Südtirol zwar gnadenlos, dafür aber nachhaltig vermarkten. Ist auf diesem Hintergrund ein echtes Klimaschutzprogramm zu Lasten der Wachstumsinteressen der gewichtigen Verbände überhaupt denkbar? Verbindliche Zielvorgaben und klar definierte Maßnahmen zur CO₂-Reduktion binnen klar definierter Fristen schätzen die Wirtschaftslobbys nicht. Im Klein-Klein des politischen Alltagsgeschäfts muss Verhandlungsspielraum bleiben, um die Interessen auch abseits der Öffentlichkeit durchzusetzen. Das hat in der SVP bisher bestens funktioniert. Dafür kandidieren die Verbandsfunktionäre, dafür sichern sie den Konsens an der Basis und verkaufen das Ergebnis als einzig mögliche Lösung. Müsste die SVP in der nächsten Amtsperiode eine Koalition mit Kritikern der übermäßigen Verbändemacht eingehen, es wäre eine mittlere Katastrophe. Plötzlich müssten die Lobbys wirklich verhandeln, nicht nur die Muskeln spielen lassen. Eine halbe Revolution im „System Südtirol“.



60 der 157 Maßnahmen des Klimaplan 2040 betreffen die Mobilität.

DER KLIMAPLAN: VERBINDLICHES PROGRAMM ODER BLOSSE STRATEGIE?

Der Klimaplan Südtirol 2040

Der Klimaplan sei eine politische Selbstverpflichtung, so LH Kompatscher, doch wozu verpflichtet er wirklich? Reicht für den Klimaschutz eine bloße Strategie oder braucht es einen gesetzlich fundierten Plan?

Kein verbindlicher Plan

Er sei nicht verbindlich, das haben verschiedene Seiten am neuen Klimaplan Südtirol 2040 bemängelt. So hatte Gemeinderätin Madeleine Rohrer im Meraner Gemeinderat bedauert, dass sich die Gemeinde Meran in Sachen Heizungen nicht an den Klimaplan gebunden fühle, zumal dieser ohne Rechtskraft sei.¹¹⁴ Tatsächlich kann der Klimaplan zwar das Ziel setzen, bis 2040 möglichst viele fossil betriebene Heizungen zu ersetzen. Den Einbau einer Gasheizung verbieten, das kann er nicht. Nicht mal ein Landesgesetz könnte das, denn dafür fehlt der Autonomen Provinz die Zuständigkeit. Für die meisten der 157 Maßnahmen des Klimaplan 2040 ist das Land sachlich zuständig, doch bedarf es immer einer Verordnung, eines Landesgesetzes oder zumindest einer Initiative der Verwaltung, um sie umzusetzen.

Es gibt kein Landesgesetz, das Ziele und Maßnahmen für den Klimaschutz, Verfahren zur Erstellung, zum Monitoring und zu Berichtspflichten zwingend vorschreibt, wie etwa die Landesgesetze zum Klimaschutz der deutschen Bundesländer (Beispiel Rheinland-Pfalz¹¹⁵). Darin liegt auch ein wesentlicher Unterschied zum Mobilitätsplan und zu den Planungsinstrumenten des Landesgesetzes Nr. 9/2018 „Raum und Landschaft.“¹¹⁶ Der neue „Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035“ und seine Sektorenpläne sind nicht nur als Voraussetzung des Zugangs zu EU-Fördermitteln erstellt worden, sondern erfüllen auch eine staatliche Anforderung (Gesetzesdekret Nr. 77 vom 31.5.2021) und müssen mit dem nationalen Klimaschutzplan PNIEC und dem „Piano di transizione ecologica“ PTE¹¹⁷ zusammenspielen. Der LPNM ist ein komplexes Planungswerk mit einer Reihe von Pflichtabschnitten wie z.B. der Strategischen Umweltprüfung. Er fußt auf einer umfassenden Datengrundlage und bringt eine ausführliche Maßnahmenbeschreibung. Wäre der Klimaplan ähnlich detailliert, hätte er mehr Wirkungsmacht. Doch immerhin sind die 60 der 157 Maßnahmen des Klimaplan zum Bereich Mobilität auch Teil des LPNM und bilden damit eine solidere Grundlage.

Die Umsetzung des Klimaplan liegt jetzt vor allem bei den einzelnen Ressorts. Die Landesräte der nächsten Regierung müssen liefern. Manche Einzelmaßnahmen werden den Beamten allerhand Arbeit verschaffen, wie z.B. die Maßnahme zum Aktionsfeld 5.17 (Forschung): „Innerhalb 2024 wird eine Studie in Auftrag gegeben, die alle Landesgesetze und Landesförderungen auf ihre Klimarelevanz untersucht“ (Klimaplan S.74). Auch wenn man als einfacher Bürger oder als Verband nichts aus dem Klimaplan einklagen kann, so kann man sich doch auf diesen Plan als ein von der Landesregierung beschlossenes Strategiedokument berufen. Wenn Bauvorhaben und Erschließungsprojekte dem Klimaplan zuwiderlaufen, können Landeskommissionen, Gemeinden, Landesregierung auf den Klimaplan verweisen.

Planung für Raum und Landschaft anders geregelt

Einen ganz anderen Stellenwert haben die Planungswerke des Landes im Bereich Raum und Landschaft. Die Planung bildet ein Kernelement des Landesgesetzes Nr. 9/2018 „Raum und Landschaft“ (IV. Titel, II. Kapitel). Allen Einzelplänen übergeordnet ist der Landesstrategieplan, der in 1. Fassung noch in der letzten Legislatur hätte verabschiedet werden sollen. Im Unterschied zum Klimaplan ist hier das Verfahren zur Erstellung genau geregelt. Die Landschaftsplanung ist den anderen Planungsin-

rumenten übergeordnet und erfolgt durch Landschaftsleitbild und Landschaftspläne der Gemeinden. Das Landschaftsleitbild legt verbindliche Vorgaben für die Mindestinhalte der Landschaftspläne fest. Es gibt Fachpläne, Genehmigungsverfahren, dann auch die wichtigen „Gemeindeentwicklungsprogramme“ (Art. 51, L.G. 9/2018). Weil diese konkret, verbindlich und langfristig sind, haben sich wenige Gemeinden an die Ausarbeitung gemacht und 2023 durchgesetzt, dass jede Frist zur Erstellung dieses Plans entfällt.

Ein Landesklimaschutzgesetz tut not

Mit dieser Art von Planung (Raum und Landschaft) ist der Klimaplan 2040 nicht vergleichbar. Vielmehr soll er die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes¹¹⁸ mit Zielen, Inhalten und Maßnahmen konkretisieren, also die Nachhaltigkeitsvorstellungen aus ihrer Beliebigkeit holen. Auch aufgrund der komplexen Materie – nichts weniger als die Landesentwicklung insgesamt - versteht er sich als „dynamischer Plan“. Dieser kann im Zuge der Beteiligungsverfahren (Bürgerrat, Stakeholder-Forum, Lobbywünsche) und der politischen Entwicklung laufend angepasst werden. Das wird mit Sicherheit geschehen. „Es darf aber nicht sein,“ hat zu Recht Heimatpflegeobfrau Claudia Plaikner eingewendet, „dass unter dem Vorzeichen ‚dynamisch‘ und unter dem Druck von Interessengruppen ständig die Tür offenbleibt, Ziele aufzuweichen und Maßnahmen abzuschwächen.“¹¹⁹

Der künftige Landtag wird auch eine Rolle spielen wollen: er könnte darauf drängen, institutionell in die Klimaschutzplanung einbezogen zu werden, könnte eine Novellierung des Landesgesetzes zur Umweltprüfung verlangen, um eine Klimaverträglichkeitsprüfung (KVP) einzuführen, könnte einen Landesplan zur Energieversorgung bis 2050 verlangen nach dem Beispiel des Landes Tirol¹²⁰ und sogar auf die Verabschiedung eines Landesgesetzes zum Klimaschutz pochen.¹²¹ Der Staat könnte demnächst auch allen Regionen und Autonomen Provinzen im Rahmen eines nationalen Klimaschutzgesetzes vorschreiben, ein regionales Gesetz zum Klimaschutz zu verabschieden. Spätestens dann müssten die regionalen Ziele, Höchstemissionswerte, Verfahren, Berichtspflichten und einzelnen Maßnahmen auch gesetzlich geregelt werden. Und der Klimaplan bekäme mehr Verbindlichkeit.



29

Die allermeisten in Südtirol gesammelten Wertstoffe werden außerhalb des Landes recycelt oder entsorgt.

WEIT ENTFERNT VON EINER KREISLAUFWIRTSCHAFT

Südtirol recycelt zu wenig

„Südtirol ist gemeinsam mit europäischen Partnern Vorreiter in der Kreislaufwirtschaft.“ So steht es im Programm „Everyday for Future – Gemeinsam für Nachhaltigkeit.“¹²² Immer wieder fällt in der klimapolitischen Diskussion das Stichwort „Regionale Kreislaufwirtschaft“. Wie realistisch sind solche Vorstellungen etwa in der Bauwirtschaft?

Italien ist in der Wiederverwertung von Abfällen führend in Europa. Die „Strategia per l’economia circolare“¹²³ sieht vor, dass die Entsorgung auf Deponien minimiert, die thermische Verwertung reduziert und 70% des Hausmülls getrennt gesammelt und wiederverwertet wird. Obwohl Italien bei einigen Stoffen eine hohe Wiederverwertungsrate erzielt wie z.B. beim Eisen (78%), bei Papier und Karton (83%), beim Glas (71%), wird beim Plastik zwar 56% gesammelt, aber nur 2% wiederverwertet.¹²⁴ Ein Teil geht in der Umwelt verloren und landet als Mikroplastik in Wasser, Erde und Luft. Ein erheblicher Teil wird verbrannt oder exportiert. Hohe Sammelquoten sagen noch nichts aus über die effektive stoffliche Wiederverwertung des Abfalls. Das gilt auch für Südtirol, wo sogar 40% des gesammelten Plastiks nur „thermisch“ in der Bozner Verbrennungsanlage verwertet wird. Damit wird der Kreislauf nicht geschlossen, sondern ein fossil hergestellter Stoff wird zu Energie, CO₂ und Asche.

Der vom Volumen her größte Teil an rezyklierfähigen Stoffen entsteht beim Bauen. In Südtirol wird viel gebaut und auch relativ viel Bauschutt wiederverwertet.¹²⁵ Meist findet beim Bauschutt aber ein „downcycling“ statt. Den zu Granulat zerkleinerten Beton nutzt man nicht für neuen Beton, sondern setzt ihn im Tief- und Straßenbau für den Unterbau ein. Bauholz wird verbrannt oder zu minderwertigem Sperrholz weiterverarbeitet. Je mehr Verbundstoffmaterialien eingesetzt werden, wie z.B. beim Klimahaus, desto aufwändiger die Trennung und unvollständiger die Wiederverwertung. Vom insgesamt in Italien anfallenden Bauschutt wird zwar 80% gesammelt,¹²⁶ aber zum geringeren Teil wiederverwertet. In Südtirol fällt jährlich rund eine Million Tonnen an Bauschutt und Bauabfällen an. Während 90% davon gesammelt wird – so die aktuelle Studie SEC der EURAC¹²⁷ – wird die Hälfte davon nicht in getrennter Form angeliefert. Der „selektive Abbruch“ wäre Voraussetzung für die verstärkte Wiedergewinnung der Baustoffe, geschieht aber noch viel zu wenig.

Bauwirtschaft: viel Luft nach oben bei der Kreislaufwirtschaft

In den letzten Jahrzehnten hat man die Nachhaltigkeit in der Bauwirtschaft vor allem durch mehr Energieeffizienz gewährleisten wollen, zumal die Bautätigkeit rund 36% des Endverbrauchs an Energie verschlingt und zu 39% der Treibhausgasemissionen führt (Studie SEC-EURAC). Heute versucht man, vor allem mehr Gebäude wiederzugewinnen, Baumaterial wiederzuverwerten, den Stoffdurchsatz beim Bauen zu optimieren. Klimapolitisch wichtig bleibt die Reduktion des Betoneinsatzes, weil der dafür erforderliche Zement in der Herstellung höchst emissionsintensiv ist. Die Zementwerke der Erde setzen immerhin viermal so viel CO₂ frei wie der weltweite Flugverkehr zusammen.

Weniger Betonverbrauch, das geht nur mit Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen wie etwa Holz und mit weniger Bauvolumen. Studien belegen für Deutschland, dass pro Kopf 30% weniger an Kubatur erstellt werden müsste, um nachhaltig zu werden, doch werden jährlich 400.000 neue Wohnungen benötigt. In Südtirol dürfte dies theoretisch nicht schwerfallen, denn es gibt schon 60.000 Wohnungen mehr als Haushalte, also genug Wohnraum für alle, die hier leben. Doch allein in Bozen wird ein Bedarf an 6000 neuen Wohnungen gemeldet. Weniger Ferienwohnungen und airbnb, mehr Altbausanierung und „tiny houses“ wären angesagt, um sowohl Flächen als auch Baustoffe und vor allem Beton zu sparen. Das würde in Folge weniger Bedarf an der Wiederverwertung von Bauschutt schaffen.

Kreislaufwirtschaft in Südtirol unterentwickelt

Vorreiter für Kreislaufwirtschaft werden, ist schnell geschrieben. Doch in Südtirol gibt es außer beim Bauschutt fast keine Anlagen zur Wiederverwertung. Zwar werden Bioabfälle in Kompostierungsanlagen verwertet, aber für zahlreiche andere getrennt gesammelte Wertstoffe (Papier, Karton, Glas, Metalle, usw.) ist Südtirol als Einzugsbereich zu klein. Für eine rentable Wiedergewinnung werden große Anlagen genutzt, die sich in anderen Regionen befinden. Nur beim Bauschutt besteht ein geschlossener Kreislauf in Südtirol, weil der Transport zu einer zentralisierten Anlage einfach zu teuer wäre. Der Bauschutt muss regional rezykliert werden, doch wird eben das meiste nur „downgecycelt“. Hier gibt es noch viel zu tun.

Südtirol exportiert nicht nur viel Wertstoffe, sondern importiert jede Menge Güter mit hohen CO₂-Emissionen im Gepäck, die graue Energie. Südtirol erzeugt über diesen Baustoffimport weit mehr CO₂-Emissionen, als Südtiroler mit Airlines außerhalb des Landes verfliegen. Keines von beiden geht in die Südtiroler Emissionsbilanz ein. Der Klimaplan sieht vor, dass für Neubauten und Erweiterungen im öffentlichen Bereich gegenüber den bisherigen Standards maximal 60% an grauer Energie zu verbrauchen ist.¹²⁸ Deshalb soll bei Bautätigkeiten verstärkt auf zertifizierte Recyclingprodukte aus Bauschutt zurückgegriffen werden. Zudem wird „innerhalb 2024 bei öffentlichen Ausschreibungen von Infrastrukturprojekten ein Prozentsatz eingefügt, welcher den Anteil an rezykliertem Baumaterial verpflichtend vorschreibt“ und „Vorschriften, welche die Wiederverwendung von rezykliertem Material erschweren, werden auf ihre Sinnhaftigkeit überprüft“.¹²⁹

Weniger Stoffe einsetzen, mehr wiederverwerten, einfacher und weniger bauen

Der Baubereich kann für viele andere Bereiche industrieller Fertigung stehen. Mehr Wiederverwertung der eingesetzten Stoffe (Kreislaufwirtschaft) klappt nur, wenn weniger Stoffe in den Kreislauf gepumpt werden und die Produkte selbst zerlegbar und mit weniger Verbundstoffen konstruiert werden. Weil die Recyclingquote insgesamt auch aus technischen Gründen immer noch niedrig liegt, ist es geboten, den Materialdurchsatz selbst zu reduzieren.

Wenn man neben der Energiewende auch eine Materialwende anstreben will, geht es darum, Produktion und Konsum qualitativ rezyklierfähiger zu machen und quantitativ runterzuschrauben. Die Energiewende zum Umbau von Wirtschaft und Ge-

sellschaft auf erneuerbare Energie ist selbst sehr material- und energieintensiv. So kommt nicht so sehr darauf an, die getrennte Müllsammlung zu perfektionieren und die Wiederverwertung zu erhöhen, sondern ganz vorne bei Bedarf und Produktion anzusetzen: weniger Ressourcen der Natur entnehmen, weniger verarbeiten, weniger Stoffe in industrieller Fertigung verbrauchen, kurz: mehr Suffizienz über den gesamten Zyklus. Der Weg zu einer regionalen Kreislaufwirtschaft ist noch weit.



Die reichsten 1% der Weltbevölkerung emittieren 17% der gesamten CO₂-Emissionen.

KEINE KLIMANEUTRALITÄT OHNE KLIMAGERECHTIGKEIT

Können wir uns die Reichen noch leisten?

Wäre die ärmere Hälfte der Weltbevölkerung fürs Klima maßgeblich, gäbe es keinen Klimawandel. Umso schwerer wiegen die Reichen und Superreichen, sowohl in den Industrieländern als auch im globalen Süden.

Laut „World Inequality Report 2022“¹³⁰ waren die wohlhabendsten 10% der Weltbevölkerung, rund 800 Millionen Menschen, 2019 für 47,6% der CO₂-Emissionen verantwortlich. Die ärmsten 50% der Menschheit emittieren nur 12% aller Emissionen.¹³¹ In Deutschland waren die reichsten 10% der Bevölkerung mit durchschnittlich 34 t CO₂ pro Kopf im Jahr für fast sechs Mal so viele CO₂-Emissionen verantwortlich wie im Schnitt die ärmere Hälfte Bevölkerung (5,9 t CO₂ pro Kopf).¹³² Das reichste Prozent der Bevölkerung emittiert im Schnitt pro Kopf fast zehnmal so viel CO₂ wie der Durchschnitt der Bevölkerung. Sogar die obere Mittelschicht erreicht nicht mal annähernd den gewaltigen CO₂-Ausstoß der Superreichen.

Auf globaler Ebene sieht dieses Bild nochmals deutlich krasser aus. Die reichsten 1% (im Bezugsjahr der Untersuchung 77 Millionen Menschen) verursachten 17% der gesamten CO₂-Emissionen. Der individuelle ökologische Fußabdruck dieser Topverdiener übertrifft den globalen Durchschnitt um das 16fache.¹³³ Die 770.000 reichs-

ten Menschen der Erde – 0,01% der Weltbevölkerung - emittieren mit 2531 t CO₂ pro Kopf 4% der globalen Gesamtmenge an CO₂, was der Treibhausgasemission von Deutschland und Japan zusammengenommen entspricht.

Der World Inequality Report kommt zum Befund, dass zwei Drittel dieses riesigen Gefälles bei den Treibhausgasemissionen auf die wachsende Ungleichverteilung innerhalb der Länder und nicht mehr auf die Ungleichheit zwischen den Ländern, etwa zwischen dem globalen Süden und den Industrieländern zurückgehen.¹³⁴

In Europa emittiert das einkommensreichste Prozent pro Kopf durchschnittlich 55 Tonnen CO₂. Das entspricht dem 22-fachen des ökologisch Tragbaren und mehr als dem Siebenfachen des EU-Durchschnitts pro Kopf (Südtirol: 7,37 t/Kopf im Jahr, 2019). 41% der Emissionen der reichsten 1% gehen auf den Flugverkehr zurück, gleich gefolgt von den Bereichen Mobilität und Wohnen.¹³⁵ Der Hamburger Soziologe Sighard Neckel weist darauf hin, dass die Reichsten nicht nur mit ihrem Konsum und Lebensstil die Atmosphäre übermäßig belasten und die Erderhitzung befeuern, sondern vor allem unternehmerische Entscheidungen beeinflussen, die zu hohen Emissionen führen.¹³⁶ Laut dem Climate Accountability Institute waren zwischen 1988 und 2015 nur 100 global tätige Unternehmensgruppen für über 70% aller CO₂-Emissionen durch Industrie und Konsum verantwortlich.¹³⁷ Die Mehrheit davon gehört privaten Investoren.¹³⁸

Verantwortung sozial sehr unterschiedlich

Die Emission klimaschädlicher Treibhausgase ist sozial höchst unterschiedlich verteilt, und auch die Auswirkungen des Klimawandels gehen eher zu Lasten der sozial Schwächeren. Deshalb muss eine sozial gerechte Klimaschutzpolitik nach Verursacherprinzip differenzieren, also nach sozialen Schichten. Die einkommensstarken Haushalte verursachen einerseits weitaus mehr Treibhausgase, sind zum anderen finanziell in der Lage, die Lasten neuer CO₂-Steuern zu tragen. Es gilt, die Verursacher stärker zu belasten, um das Übermaß an Energieverbrauch und CO₂-Emissionen etwas herunterzufahren. Die Geringverdiener müssen dagegen von öffentlicher Seite unterstützt werden, um die unvermeidlichen Lasten der Energiewende und der Umrüstung auf erneuerbare Energien finanzieren zu können.

Nun warnen allerdings andere Stimmen¹³⁹ davor, die Reichen zu Sündenböcken oder zu den einzigen Sündenböcken zu stempeln. Dies könne den Rest der Bevölkerung

zur Annahme verleiten, selbst nichts tun zu müssen. Auch die Mittelschichtsfamilie habe hierzulande einen höheren ökologischen Fußabdruck als die Hälfte der Weltbevölkerung, die im globalen Süden lebt. Dieser übergroße Fußabdruck ist nicht nur dem persönlichen Lebensstil geschuldet, sondern hat auch strukturelle Ursachen, wie z.B. die fossilen Infrastrukturen und das Energieversorgungssystem als Ganzes.

Dennoch: Klimaschutzmaßnahmen wie die CO₂-Steuer und die daraus folgende Verteuerung der Energie und der allgemeinen Lebenshaltungskosten werden den ärmeren Teil der Bevölkerung härter treffen, die Reichen können diese Belastungen locker wegstecken. „Kann es gerecht sein, von denjenigen, die jetzt schon wenig CO₂ emittieren, mehr materielle Anstrengungen zum Klimaschutz zu verlangen als von jenen, die 50 mal oder zumindest 7 Mal mehr CO₂ emittieren und die von der Klimaschädigung selbst noch finanziell profitieren?“ fragt Sighard Neckel.¹⁴⁰

Somit wird klar, dass eine wirksame Dekarbonisierung nur mit einer Umverteilung von Einkommen und Vermögen einhergehen kann. Dies kann z.B. durch echte Erbschafts- und Vermögenssteuern erfolgen, durch die gezielte Besteuerung von Luxusgütern wie z.B. Yachten und Zweithäusern, durch eine echte verursachergerechte Besteuerung des Luftverkehrs als klimaschädlichster Art der Mobilität, durch Austrocknung der Steuersümpfe und Vermeidung der Steuerflucht. Andernfalls würden sich breite Kreise der Bevölkerung dem Klimaschutz mit dem Argument entziehen, dass als erste jene zahlen sollten, die den größten Schaden anrichten.

Wie sieht das in Südtirol aus?

Südtirol ist eine kleine Region, die vom Klimawandel betroffen ist und Anpassungsleistungen erbringen muss. Andererseits ist unser Land als Teil eines Industrielandes mit einem hohen BIP pro Kopf auch mitverantwortlich für den Klimawandel. Deshalb verlangt Klimagerechtigkeit auch, dass wir gemäß unseren Fähigkeiten und Mitteln diese Verantwortung wahrnehmen. Wir können nicht nur etwas bewirken, wie alle übrigen Regionen Italiens, sondern wir stehen auch in der Pflicht, etwas zu tun, weil auch die Südtiroler Bevölkerung zu den klimaschädlichen THG-Emissionen beiträgt. Wie für ganze Staaten gilt auch für Regionen, dass die CO₂-Emissionen je nach Einkommen und Vermögen höher ausfallen. Dazu gibt es für Südtirol noch keine belastbaren Daten. Die gibt es aber zur Einkommensverteilung. Das AFI hat für Südtirol 2021 einen Gini-Index¹⁴¹ von 0,463 für das erklärte Bruttoeinkommen und 0,404 für

das Netto-Einkommen berechnet.¹⁴² Dies beweist, dass das geltende Steuersystem die Verteilung zum Besseren verändert, also progressiv wirkt, wie von der Verfassung geboten.

Laut einer repräsentativen empirischen Untersuchung zum Einkommen und Vermögen der Haushalte in Südtirol lag der Gini-Index bei 0,313.¹⁴³ Die für alle Industriegesellschaften typische beträchtliche Ungleichheit zwischen den Haushalten lässt sich also auch in Südtirol beobachten und nimmt seit einigen Jahren zu. Die Einkommensungleichheit ist in Südtirol im Vergleich mit unmittelbaren Nachbarregionen relativ hoch, vor allem innerhalb der deutschen Sprachgruppe. Sie liegt unter der in Italien festgestellten Ungleichheit, aber über jener Tirols, Vorarlbergs und des Trentino.¹⁴⁴ „Etwa 50% der Südtiroler Haushalte verfügen über ein Vermögen unter 250.000 Euro, etwa 10% über mehr als 850.000 Euro, während die ärmsten 10% gar kein Netto-Vermögen aufweisen. Bei der Vermögensverteilung besteht im Vergleich zur Einkommensverteilung eine deutlich höhere Ungleichheit,“ heißt es in dieser Studie.¹⁴⁵ Wer mehr verdient, wer mehr besitzt, kann sich einerseits besser vor den Folgen des Klimawandels schützen, und braucht andererseits mehr Ressourcen, belastet das Klima stärker. Sozial gerechte Klimapolitik muss also vor allem bei den Besserverdienenden ansetzen.

Was bedeutet das für die Klimapolitik?

In Italien und Südtirol wird sich der Verbrauch von fossiler Energie in Zukunft verteuern, zum einen als Folge der Entwicklung auf den Energiemärkten mit steigenden Preisen für Rohöl und Gas, zum anderen, weil Italien die von der EU vorgeschriebene CO₂-Bepreisung übernehmen muss. Italien ist in den EU-Markt für Emissionszertifikate eingebunden, der mit der *Effort Sharing Regulation* (ESR¹⁴⁶) auf Verkehrssektor, Gebäudeheizungen, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft sowie Klein- und Mittelbetriebe ausgedehnt worden ist. Auch Italien wird die fossile Energie weiter verteuern müssen, um seinen CO₂-Reduktionsverpflichtungen nachzukommen, die seit 2019 kaum abgenommen haben. Sonst rückt das 2030 zu erreichende Ziel, die Emissionen um -55% gegenüber 1990 zu senken, in weitere Ferne.

Für die künftig einzuführende CO₂-Steuer bedeutet das, dass sie sozial abgedeckt sein muss. Wie in allen Industrieländern produzieren die Reichsten anteilmäßig weit mehr CO₂ als die Durchschnittsfamilie und die Geringverdiener. Bei der steuerlichen

Belastung muss das Verursacherprinzip zur Geltung kommen. Einige EU-Mitgliedsländer, die die CO₂-Steuer eingeführt haben, geben den Bürgern und Bürgerinnen einen Teil der Steuer in verschiedener Form wieder zurück. Ein sozialer Ausgleich kann dadurch erfolgen, dass dieser regionale Energiebonus, wie er in Österreich genannt wird, nicht nur nach Familiengröße und Wohnort mit unterschiedlicher Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr gestaffelt wird, sondern auch nach der Einkommens- und Vermögenskategorie. Wenn die unausweichliche Energiewende nicht sozial abgedeckt wird und die Vermögenden nicht stärker zur Kasse gebeten werden, wird es um die Akzeptanz dieser Klimaschutz-Maßnahmen schlecht stehen.

Erdatmosphäre, Klima, Ökosystem sind öffentliche Güter, also Eigentum der Gemeinschaft, der Weltbevölkerung. Wenn, wie eingangs erwähnt, 10% der Weltbevölkerung schon fast die Hälfte aller CO₂-Emissionen verursachen, die untere Hälfte aber nur 12%, ist das Privileg mit Händen greifbar, wird Reichtum zerstörerisch für alle. Die Bekämpfung sozialer Ungleichheit ist dann nicht nur aus Gründen sozialer Gerechtigkeit geboten, sondern aus planetaren ökologischen Gründen. Die internationale Gemeinschaft kann sich diese Art von Ungleichheit schlicht und einfach nicht mehr leisten.



So grün ist der Brennertransitkorridor nur aus der Ferne.

DER „BRENNER GREEN CORRIDOR“: EINE FATA MORGANA?

Die A22 könnte heute schon grüner werden.

Nein, natürlich nicht, sondern ein konkret betriebenes Projekt, festgeschrieben im Mobilitätsplan 2035¹⁴⁷ und im Klimaplan des Landes, auch im Wasserstoff-Masterplan.¹⁴⁸ Die A22 soll zur emissionsfreien Transportschiene werden, bestückt mit einem dichten Netz an H₂-Tankstellen und E-Ladesäulen nebst zwei H₂-Produktionsstätten im Land. Alles voll digitalisiert in Ablauf und Verfügbarkeit. Leise schnurren E-LKW und H₂-Busse durchs Eisacktal, kein CO₂ entweicht mehr in die Luft, die A22 stark entlastet durch ein gigantisches Tunnelsystem für die Bahn. Die E-Vision für den Güterverkehr 2040 oder zu optimistische Illusion?

Wer soll das bezahlen?

Sehr optimistisch deshalb, weil sowohl die Zeit wie die Kosten in die Quere kommen könnten: die ganze Infrastruktur des Grünen Korridors müsste in nur 16 Jahren stehen, um die Klimaneutralität Südtirol klimaplangemäß sicherzustellen. Zudem müsste es sich um grünen Wasserstoff handeln, denn heute speist sich der geringe Verbrauch an H₂ in Südtirol vor allem aus grauem Wasserstoff aus anderen Regionen. Morgen wird immer mehr lokal erzeugter Strom aus erneuerbaren Quellen (grüner

Strom) für die Elektrifizierung von Heizung, für private E-Mobilität und für den ausgebauten ÖPNV benötigt. Für die H₂-Herstellung in großem Stil wird das knapp und teuer, denn sie konkurriert mit den anderen Stromverwendungen.

Dasselbe gilt auch für die E-LKWs für den Transit-Schwerverkehr auf der A22. Wenn bei Vollauslastung 400 Güterzüge am Tag durch den BBT rauschen, gespeist auch aus Südtiroler Strom, wo bleibt dann der Strom für die im Mobilitätsplan prognostizierten 2,2 Millionen dekarbonisierten LKW-Fahrten im Jahr 2040? Warum genau 2,2 Mio. Fahrten? Der Mobilitätsplan 2035 geht davon aus, dass bis 2040 der Güterverkehr gegenüber heute (2022: 2,48 Mio. Fahrten) um nur -10,7% sinken wird, trotz gleichzeitiger Verdoppelung des Transportvolumens auf der Bahn. Dahinter steckt wohl die sehr optimistische Vorstellung, dass für alles Geld und Strom vorhanden sein werden: für den BBT und alle Zulaufstrecken, für die Infrastruktur des grünen Brennerkorridors und die komplette Umrüstung des LKW-Fahrzeugparks.

Der Steuerzahler muss sich rüsten. Doch genau diese Durchrechnung der Stromproduktion und des Stromverbrauchs fehlt in Südtirol, im Unterschied zum Energieszenario Tirol 2050.¹⁴⁹ Allerdings setzt auch die gesamte EUREGIO auf eine Wasserstoffstrategie.¹⁵⁰

Neue EU-Schadstoff-Grenzwerte bieten Chance auf Reduzierung des Schwerverkehrs

Der „Green Corridor“ könnte mehr sein als eine bloße Zukunftsvision. Weniger Schadstoffe und Lärm wären heute schon ein Zugewinn an Lebensqualität für zehntausende Anrainer. Einige Politiker sind da anderer Meinung: „Wenn künftig die WHO die Grenzwerte festlegt, dann haben wir ein Problem. Wir müssten dann nämlich den Bürger und Bürgerinnen erklären, dass sie nicht mehr ihr Auto benutzen und die Heizungen aufdrehen dürfen, wenn die Grenzwerte überschritten werden“, sagte MEP Dorfmann zu seiner Gegenstimme im Europaparlament gegen die Verschärfung der Grenzwerte bei Stickstoffdioxid, Ruß (PM), Ozon und Schwefeldioxid. Eine sehr verquere Argumentation.¹⁵¹

- Wenn Bürger, statt „Heizungen aufdrehen“ auf schadstoffarme Autos und Heizungen umrüsten, ist das genau im Sinne ihrer Gesundheit, der Luftqualität und des Klimaschutzes.

- Gerade die Schadstoffgrenzwerte haben dafür gesorgt, dass die Autoindustrie endlich massiv umrüstet (EURO-6-Klasse). Niedrigere Grenzwerte sind ein heilsamer Zwang zu mehr Kostenwahrheit.
- Speziell für die Reduzierung des Straßenverkehrs (PKW und LKW) braucht es diese Verschärfung. Es gibt den Bürgern eine Handhabe, ihr Recht auf Gesundheit konkret einklagen zu können. Endlich könnten die Anrainer rechtlich durchsetzen, dass mehr Schwerverkehr sofort auf die Bahn verlagert muss. Man könnte mit EU-Regeln fordern, dass das 100 km/h-Limit für PKW auf der gesamten A22 eingeführt wird, nicht nur in Tirol.

Mehr „Grün“, also Schadstoffreduktion ginge schon heute auf der Brennerachse. Wenn er nicht eine ferne Fata Morgana sein will, muss der *Brenner Green Corridor* heute schon Schritt für Schritt alle Handlungsspielräume für den Schutz der Anrainer vor Luft- und Lärmverschmutzung nutzen. Tirol macht es vor: Nachtfahrverbot, sektorales Fahrverbot, Blockabfertigung, mehr Kontrollen, Geschwindigkeitsbegrenzungen auch bei PKW, LKW-Dosiersystem, Euroklassen-Fahrverbot. „Grün“ wird die Brennerachse nicht erst durch H₂ in ferner Zukunft.

Den Brenner endlich entlasten

Der gesamte innere Alpenbogen (Fréjus bis Brenner) wurde 2021 von 5 Millionen schweren Strassengüterfahrzeugen gequert (2022: 2,48 Mio. auf dem Brenner).¹⁵² Der größte Teil davon benutzte die österreichischen Alpenübergänge (53%). Die Anteile der Schweiz (18%) und Frankreichs (29%) waren deutlich kleiner. Allein 39,7 Mio. Tonnen von insgesamt 72,5 Mio t des Straßengüterverkehrs zwischen Frejus und Brenner fielen auf der Brennerroute an, also 54,7%. 29,5% davon sind laut Landesmobilitätsplan 2035 Umwegverkehr.

Wenn die Brennerroute nicht verteuert und reglementiert wird mit Priorität für die Auslastung der schon bestehenden Bahnkapazitäten, wird dieser Umwegverkehr vor allem gegenüber den Transitrouten der Schweiz nicht reduziert. Umweg- statt Bestwegverkehr steht grundsätzlich in Widerspruch zu den Klimazielen der EU und der Schweiz und zur Mobilitätsstrategie der EU.¹⁵³

Die Umrüstung der Mehrheit der LKW auf Wasserstoffantrieb ist unwahrscheinlich, weil die Herstellung zu kostspielig, die Effizienz des H₂-Antriebs gegenüber den

batterieelektrischen Fahrzeugen zu gering ist. E-fuels (synthetische Treibstoffe) und Wasserstoff sind von der Herstellung bis zum Antrieb ineffizient: „Man geht von einem 3 bis 5 Mal so hohem Strombedarf wie bei einer batteriebetriebenen Fahrzeugflotte aus.“¹⁵⁴

Außerdem wird der grüne Strom sowohl für den Südtiroler Bedarf wie für den Ausbau der Bahnlinien gebraucht. Grauer Wasserstoff verbessert die CO₂-Bilanz nicht. E-LKW werden kommen, doch die Umrüstung des Fuhrparks wird wiederum aus Kostengründen viel mehr Zeit in Anspruch nehmen. Außerdem besteht die Gefahr des Reboundeffekts: wenn auf der A22 hochpotente Schnellladesysteme für E-LKW installiert werden, bleibt die A22 eine enorme Konkurrenz zur Bahn. Damit riskiert man, dass der BBT nicht ausgelastet wird, wie es heute schon beim Gotthard- und beim Lötschberg-Simplon-Tunnel der Fall ist, die 2022 zusammengenommen nur zur Hälfte ausgelastet waren.¹⁵⁵

Und damit zur Ausgangsfrage: der *Brenner Green Corridor* eine Fata Morgana? Ja, eine Art blindes Vertrauen in die Mach- und Finanzierbarkeit eines überentwickelten Gütertransportsystems quer durch die Alpen. Der Brenner schluckt heute schon gut die Hälfte des gesamtalpinen Schwerverkehrs. 2040 werden es laut Prognosen des Südtiroler Mobilitätsplans um nochmals 39,5% mehr an Frachtvolumen sein, also rund 76 Mio. Tonnen Güter. Dieses Mengengerüst an Fahrzeugen und Gütern klimaneutral über die Alpen zu bewegen und das in schon 16 Jahren, mag wohl auch für die Techniker hinter den Plänen eher illusorisch sein.



KLIMA SCHÜTZEN UND ARMUT SENKEN: WIE SOLL DAS GEHEN?

Klimaschutz als soziale Frage

Klimagerechtigkeit hat verschiedene Dimensionen, darunter die soziale Gerechtigkeit innerhalb einer Gesellschaft. Klimaschutz ist auch eine zutiefst soziale Frage. Wie geht der Klimaplan Südtirol 2040 auf diese Frage ein?

„Die Maßnahmen auf dem Weg zur Klimaneutralität werden für unterschiedliche Branchen und Gesellschaftsschichten vielfältige Chancen, aber auch Belastungen schaffen (...) Die vorgesehenen Maßnahmen müssen so gestaltet werden, dass sie für alle gesellschaftlichen Schichten jedenfalls noch leistbar sind. Bei Bedarf wird die Bevölkerung auch finanziell unterstützt,“ so bringt das der Südtiroler Klimaplan auf den Punkt.¹⁵⁶ Die Einkommens- und Vermögensverteilung ist in den letzten 20 Jahren deutlich ungleicher geworden ist.¹⁵⁷ Auch deshalb setzt der neue Klimaplan 2040 das Ziel, den Anteil der armutsgefährdeten Bevölkerung bis 2030 um 5 Prozentpunkte gegenüber rund 18% (Stand 2019) zu senken, also auf 13%.¹⁵⁸ Um den Anteil der relativen Armut in diesem Ausmaß bis 2030 zu reduzieren, muss eine erhebliche Umverteilung erfolgen. Denn sämtliche heute ausgezahlten Sozialleistungen reduzieren die Armut nur um 5 Prozentpunkte: „Über 22.000 Haushalte müssten durchschnittlich 3.500 Euro im Jahr mehr zur Verfügung haben“ (FF Nr.37/2022, 39).¹⁵⁹

Als Hauptstrategien auf dem Weg zur Klimaneutralität nennt der Klimaplan fünf:¹⁶⁰

1. Die Reduktion von Tätigkeiten und Verhaltensweisen, welche direkt und indirekt zur Emission von THG und zu mehr Effizienz bei der Energienutzung führen;
2. Die Substitution der Aktivitäten, die Emissionen verursachen durch Aktivitäten und Prozesse, die weniger oder gar keine Emissionen verursachen;
3. Die erhöhte Produktion von Energie aus erneuerbaren Quellen, um die Substitution von emissionsintensiven Tätigkeiten zu erlauben;
4. Maßnahmen, welche die Resilienz und Widerstandsfähigkeit der Region gegenüber den Folgen des Klimawandels steigern;
5. Maßnahmen, welche unvermeidbare Belastungen sozialverträglich und fair verteilen oder durch Zusatzmaßnahmen ausgleichen (z.B. die Abfederung erhöhter Energiekosten für armutsgefährdete Haushalte oder die Vorfinanzierung von Investitionen zur Emissionsvermeidung).

Diese letzte Strategie zielt auf einen Dreh- und Angelpunkt der Umsetzung der Energiewende. Die erhöhten Energiekosten sowohl infolge des Preisanstiegs bei Benzin, Diesel, Öl und Gas als auch infolge der in Italien bevorstehenden Einführung der CO₂-Bepreisung werden die einkommensschwachen Familien am stärksten treffen, wie schon 2022 geschehen. Die Mittel- und Oberschicht, die gemessen an ihrem Familieneinkommen weniger für Energie ausgeben, trifft das weniger. Der Benzin- und Dieselpreis fällt für einen Gutverdiener mit 50.000 Euro Jahreseinkommen wenig ins Gewicht im Vergleich mit einem Mindestlohnbezieher mit 20.000 Euro im Jahr. Die für eine Wärmepumpe nebst Thermosanierung nötigen Investitionskosten kann eine Mittel- oder Oberschichtsfamilie leichter stemmen als die Niedriglohnbezieherin.

Wenn die Geringverdiener-Haushalte nicht finanziell in die Lage versetzt werden, bei Heizung und Mobilität umzurüsten, wird die Klimaneutralität in 16 Jahren nicht zu schaffen sein, zumal in Südtirol noch rund 80.000 Heizungen fossil betrieben werden. Das gilt genauso für Italien, das Null-Emission 2050 erreichen will. Das Bundesland Tirol unterstützt einkommensschwache Haushalte bei der Energiewende:¹⁶¹ wer seine fossil betriebenen Heizungen auf klimaverträgliche Heizungssysteme umstellen möchte, kann beim Land um einen Beitrag von bis zu 100% der Kosten ansuchen. Eine für alle offene, langfristige und gut dotierte Förderschiene für die Umrüstung der fossil betriebenen Heizungen, unabhängig von der Größe des betroffenen Ge-

bäudes aber geknüpft ans Einkommen und Vermögen der Wohnungseigentümer, fehlt in Südtirol.

Als Maßnahmen zur Umsetzung seiner fünf Strategien bringt der Klimaplan die klassischen drei Formen, nämlich Regulierungen, Anreize und den „kulturellen Wandel“, lässt aber die sozialen Ausgleichsmaßnahmen außen vor. Eine überraschende Lücke, die sich in den Aktionsfeldern spiegelt. Im Plan findet sich kein Aktionsfeld „Soziale Klimagerechtigkeit“ und unter allen 157 Maßnahmen findet sich keine Aktion, die gezielt die relative Armutsquote senken soll. Weiters fehlen im Klimaplan Maßnahmen, die starke CO₂-Emissionsverursacher belasten und geringe CO₂-Verursacher entlasten. Gefragt wären echte Vermögens- und Erbschaftssteuern als „Lastenausgleich“ für die sozial gerechte Klimawandelbewältigung.

Das Land Südtirol hat in diesem Bereich kaum Zuständigkeiten, weshalb der Staat gefordert ist. Es geht darum, Personen mit großem ökologischem Fußabdruck stärker zur Kasse zu bitten, ihre emissionsintensiven Tätigkeiten vom Fahrzeugpark über den Wohnraum bis zur Flugmobilität stärker zu belasten als die grundlegenden Lebenshaltungskosten der Familien mit kleinem ökologischem Fußabdruck.

Das Land kann zumindest auf der Ausgabenseite handeln und einen sozial differenzierten „Energiebonus“ oder „Klimabonus“ auf Dauer auszahlen. Ein derartiger Energiebonus ist einmalig schon 2022 unter dem Eindruck der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Energiekrise erstmals eingeführt worden. Die lokalen Energie- und Stromversorgungsbetriebe könnten einen Sozial-Sockeltarif bei der Grundversorgung mit Strom und Gas gewähren, der darüberhinausgehende Verbrauch unterläge dem ARERA-regulierten freien Markt. Auch das würde die Geringverdiener entlasten und der Energiearmut vorbeugen.



SALVINI: MEHR EINSATZ FÜR SCHLECHTE LUFT

Freie Fahrt für den Klima-Rückschritt

„L'impegno continua“, ruft ein lächelnder Salvini von den Wahlplakaten der Lega herab. In der Tat: „L'impegno per più traffico continua“. Am 9.10.2023 demonstrierte er am Brenner für freie Fahrt für LKW und gegen die Einschränkungen auf österreichischer Seite. In welcher Welt lebt dieser Minister eigentlich?

2022 haben 2,48 Mio. LKW den Brenner gequert, Tendenz steigend, 29,5% davon war laut Mobilitätsplan 2035 Umwegverkehr.¹⁶² Der gesamte innere Alpenbogen (Fréjus bis Brenner) wurde 2021 von 5 Millionen schweren Straßengüterfahrzeugen gequert.¹⁶³ Der größere Teil davon benutzte die österreichischen Alpenübergänge. Allein 39,7 Mio. von insgesamt 72,5 Mio Tonnen (54,7%) Tonnen des Straßengüterverkehrs zwischen Fréjus und Brenner hat die Brennerroute geschluckt. Bis 2040 soll das Verkehrsvolumen trotz Inbetriebnahme des BBT 2032 gemäß Südtiroler Mobilitätsplan um bloß -10,7% sinken. Damit wird die Brennerautobahn auf Jahrzehnte hinaus Mensch und Umwelt zwischen Kufstein und Verona belasten, wird der Haupttransitkanal der Alpen bleiben.

Auf der Brennerautobahn fährt ein gutes Drittel der 2,48 Millionen LKW (Fahrten im Jahr 2022) nicht den Bestweg, sondern einen Umweg bzw. Mehrweg. Das entspricht für 2019 880.000 LKW, so die alle 5 Jahre erscheinende CAFT-Erhebung¹⁶⁴. Diese LKW hätten eine um mehr als 60 km kürzere Alternativroute über einen anderen Alpenpass wie etwa über die Gotthard- und die Tauernroute gehabt, haben aber den Brenner gewählt. Nur 40% der Transit-LKW über den Brenner sind laut CAFT auf dem Bestweg unterwegs, während am Gotthard 97% des Schwerverkehrs auf der Straße den kürzesten Weg nimmt. Nebenbei war der Gotthard-Basistunnel (Bahn) im Jahr 2022 nur zu 62% ausgelastet und hätte all diese einen Umweg über den Brenner fahrenden LKW aufnehmen können. Rund ein Fünftel aller Transit-LKW auf der Brennerroute fahren sogar mindestens 120 km länger, nur um einige Euro zu sparen. Dann klagen italienische Minister und Frächter noch über den Zeitverlust auf der Brennerachse aufgrund der Einschränkungen der Nordtiroler Landesregierung.

Fast 53 Millionen jedes Jahr umsonst gefahrene LKW-Kilometer: das ist ein Hohn auf das Prinzip der Kostenwahrheit. Es straft jene regierenden Politiker Lügen, die den Klimaschutz und nachhaltige Mobilität als Priorität ausgeben. Es führt die EU selbst vor, die eine eigene „Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität“¹⁶⁵ verabschiedet hat, um die Klimaneutralität bis 2050 zu ermöglichen. Dabei würde es genügen, endlich die EU-Wegekostenrichtlinie¹⁶⁶ (Eurovignette) anzuwenden. Im Klartext bedeutet das eine deutliche Mauterhöhung. Dann aber auch: keine dritte Fahrspur Verona Nord-Bozen Süd, Nachtfahrverbot, sektorales Fahrverbot, Blockabfertigung, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h für PKW, Euroklassen-Fahrverbot, mehr Kontrollen, und schließlich eine Alpentransitbörse mit streng gedecktem Jahreskontingent an LKW-Fahrten.

Eine sehr spürbare Mauterhöhung für LKW wie auch für PKW wird in Tirol angewandt, in Südtirol und im Trentino von den Landesregierungen viel zu wenig ange-mahnt. Dafür bräuchte es die Zustimmung von Deutschland und Italien, die derzeit weder Wissing noch Salvini geben würden. Solange die italienische Regierung will-fähig Frächter- und Industrieinteressen zu Lasten von Gesundheit und Klima be-dient, bleibt Klimaschutz eben reines Lippenbekenntnis; bleiben die Beteuerungen zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene Nebelkerzen zur Beschwichtigung des Wahlvolks.

Salvini polterte von wegen EU-rechtswidrigen Verkehrsbeschränkungen. Doch Um-weg- statt Bestwegverkehr steht grundsätzlich in Widerspruch zu den Klimazielen und zur Mobilitätsstrategie der EU.¹⁶⁷ Die EU hat im Klimagesetz vom 24.6.2021 die Reduktion der CO₂-Emissionen um -55% bis 2030 festgelegt, Italien hat sich mit sei-nem Klimaplan PNIEC verpflichtet, bis 2030 die CO₂-Emissionen um -40% zu redu-zieren, also immer noch zu wenig. Der Verkehr ist in Italien der einzige Bereich, in welchem die CO₂-Emissionen seit 1990 nicht abgenommen, sondern bis 2022 um 10% zugenommen haben. 90% dieser Emissionen stammen aus dem Straßenverkehr. Wenn die Brenneroute nicht verteuert und reglementiert wird mit Priorität für die Auslastung der schon bestehenden Bahnkapazitäten, wird weder der Umwegverkehr noch der Gesamtverkehr auf der A22 sinken, noch die NO₂-Belastung der Anrainer, noch die CO₂-Belastung der Atmosphäre zurückgehen. Hier verletzt der italienische Staat EU-Recht. Freie Fahrt für fossil betriebene LKW geht genau in die Gegenrich-tung von Klimaschutz.

Nun ist es fast schon müßig, einen Minister, der extrem klimaschädliche Großprojek-te in die Landschaft setzen will wie den Zement- und Stahlkoloss über die Meerenge von Messina auf die klimaschädlichen Auswirkungen des Transit-Umwegverkehrs hinzuweisen. Doch überrascht die zögerliche Haltung von LH Kompatscher, der im Klimaplan die Reduzierung des LKW-Verkehrs festschreiben ließ. Immerhin macht der Verkehr auf der A22 allein schon 37% der gesamten CO₂-Emissionen aus dem Verkehr in Südtirol aus. Dort, wo ein voller Schulterschluss mit dem Tiroler Landtag gefragt wäre, der einstimmig die Maßnahmen zur Beschränkung des LKW-Transitver-kehrs unterstützt, schlägt er eine Vermittlung zwischen Salvini und den Nordtirolern und Österreich vor. Ganz so als wären die Nordtiroler zu weit gegangen, als wären die Anrainer im Wipp- und Eisacktal, in Bozen und im Unterland nur Zuschauer, nicht genauso Opfer.



Bei den Landtagswahlen 2023 traten 16 Listen an.

KLIMASCHUTZ NUR NACHRANGIG?

Die Landtagswahlen im Klimawandel

Laut einer Umfrage von EURAC Research legt die Südtiroler Bevölkerung größten Wert auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Das Landtagswahlergebnis spricht eine andere Sprache.

1.317 Bürger und Bürgerinnen sind im Juni 2022 von der EURAC auf ihre Einschätzungen zu Nachhaltigkeit, Klimawandel und Klimaschutz befragt worden – eine repräsentative Stichprobe.¹⁶⁸ 93% wünschen sich mehr Nachhaltigkeit, 97% nehmen den Klimawandel als ernstes Problem für die Welt wahr, das sich auch auf Südtirol massiv auswirken wird. 17% engagieren sich sogar für mehr Nachhaltigkeit, während nur mehr 5% den Klimawandel noch nicht fassen können und bezweifeln. 73% der Südtiroler erwarten sich von der Politik, laut Umfrage, den Klimaschutz vor wirtschaftliche Interessen zu stellen. Die Politik bringe im Klimaschutz zu wenig weiter, meinen 63%. Wenn dem so wäre, hätte man sich von Parteien und Wählerschaft am 22. Oktober 2023 einen Schub in Richtung Klimaschutz erwarten können.

Sieht man sich die Wahlprogramme der 16 angetretenen Listen an, sieht das Bild das Bild schon anders aus.¹⁶⁹ Die wenigsten Wähler und Wählerinnen scheinen diese

Programme noch zu konsultieren. Entsprechend dünn fallen diese Texte bei manchen Listen aus oder fehlen komplett (STF, Vita, Lega, FdI, Forza Italia, Centro destra, La Civica; zumindest im Internet nicht auffindbar).

Der Klimaschutz in den Landtagswahlprogrammen

Die **Südtiroler Volkspartei** brachte in ihrem Wahlprogramm¹⁷⁰ (Teil II, Unsere Maßnahmen von A bis Z) einige Kernaussagen zur Energiepolitik: „Der schrittweise Umbau unseres, auf fossilen Energieträgern aufbauenden Wirtschaftssystems in Richtung Dekarbonisierung stellt eine Herausforderung dar. Dabei spielen insbesondere die Bereitstellung nachwachsender Rohstoffe und erneuerbarer Energieträger (Photovoltaik und Windenergie) sowie eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft in einer bewirtschafteten Kulturlandschaft eine zentrale Rolle. Als oberste Priorität sieht die SVP Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz, zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes, zur Förderung der erneuerbaren Energien sowie insgesamt zu einer „grünen Energieproduktion“ (...). So wollen wir beispielsweise verstärkt auf E-Mobilität bzw. „green mobility“ setzen, in der Abfallwirtschaft auf eine Kreislaufwirtschaft hinarbeiten oder die NO₂-Konzentration in der Luft senken. Unser politisches Ziel ist es, zukünftig weitere autonomierechtliche Zuständigkeiten im Umweltbereich zu erhalten,“ schreibt die SVP.

Im Kapitel Wirtschaft findet man im SVP-Programm auch das: „Wir setzen beim Wirtschaftswachstum auf Qualität und nicht auf Quantität – deshalb werden Unternehmen gefördert, die schonend mit Ressourcen umgehen und im Einklang mit historisch gewachsenen Kontexten wirtschaften. Der Mehrwert definiert sich dabei nicht nur durch unmittelbare Wertschöpfung, sondern orientiert sich unter anderem auch am Gemeinwohlprinzip. Öffentliche Unterstützungen tragen zu mehr Familienfreundlichkeit bei und verfestigen die lokalen Kreisläufe.“ Interessant wird es beim Stichwort „Tourismus“. Die SVP will hier neue Märkte eröffnen und die Bewerbung Südtirols verbessern. Beim Mengenwachstum (sprich Ankünfte und Nächtigungen) will man „mit Bedacht vorgehen“. Das Landestourismusentwicklungs-konzept 2030+ soll systematisch umgesetzt werden. Keine Rede vom Bettenstopp.

In Sachen Klimaschutz will die Liste **“Für Südtirol mit Widmann”**¹⁷¹, die dann nur mit dem Listengründer einzog, laut Wahlprogramm Folgendes:

- Eine Photovoltaik-Offensive
- Den weiteren Ausbau der Wasserkraft.
- Wo möglich und sinnvoll, die Errichtung kleiner Windräder v.a. zur peripheren Selbstversorgung.
- Der öffentliche Personennahverkehrs soll auf CO₂-neutrale Antriebstechniken (Batterie und/oder Wasserstoff) umgestellt werden. Der Ausbau eines sicheren Radwegenetzes muss zügig vorangetrieben werden.
- Pilotprojekte zu CO₂-neutralen integrierten Produktions-, Heizungs-, Beleuchtungs- und Logistiksystemen sind zu fördern, sowie die Geothermie.
- Eine Forschungs- und Entwicklungsoffensive im Bereich CO₂-neutrale Energieträger und Antriebstechniken.
- Die Stärkung von Zuständigkeiten und der finanziellen Autonomie der Gemeinden für lokale und nachhaltige Investitionen.

Das sind Vorschläge, die überraschenderweise noch immer nicht selbstverständlich sind, wie aus dem Vergleich der Wahlprogramme erkennbar. An anderer Stelle des Programms wird ausgeführt: „...statt nur das Verbotssystem weiter auszubauen [...] soll frühzeitig nach klima- und umweltgerechten Lösungen gesucht werden.“ Ein Nachtfahrverbot nach dem Vorbild Tirols wird damit wohl ausgeschlossen.

Das Wahlprogramm der **GRÜNEN**¹⁷² ist in dieser Hinsicht ausführlicher. Im Kap. 2.3 gehen die Grünen darauf ein, „wie wir die Energiewende schaffen – Die fossile Vergangenheit durch eine erneuerbare Zukunft eintauschen“. Die Grünen sehen „die Eindämmung der Klimakrise als größte Herausforderung unserer Zeit,“ aber: „Der Umbau unseres Energiesystems hin zu den Erneuerbaren Energien ist keine leichte Aufgabe, andererseits birgt er für Südtirol auch riesige Chancen. Wir haben die Möglichkeit, in der Energieproduktion unabhängig zu werden. Südtirol hat die idealen Voraussetzungen dafür. Vereinbarkeit von Energiewende, Landschafts- und Umweltschutz, Bekämpfung von Energiearmut, Partizipation, Akzeptanz und Gerechtigkeit und vor allem die soziale Abfederung sollen das Zentrum unserer Bürger-Energiewende bilden [...]. Dafür braucht es verbindliche Zielsetzungen, eine sichere und angemessene Finanzierung, ein effizientes Management und das Mitwirken aller Bürger:innen und Institutionen.“

Die Grünen sind für:

- Energieeinsparung und effiziente Nutzung, um den Energieverbrauch zu reduzieren.
- Erneuerbare Energien und die damit verbundenen Infrastrukturen in der notwendigen Menge ausbauen.
- Genehmigungsverfahren stark beschleunigen: Beim Ausbau von erneuerbaren Energien den Faktor Zeit mitberücksichtigen.
- Ein Klimagesetz, um beim Klimaplan 2040 Verbindlichkeit und Planungssicherheit herzustellen.
- Einen Klima- und Transformationsfonds mit Beiträgen und günstigen Krediten, um eine stabile Finanzierung für leistbare Klimaschutzmaßnahmen zu gewährleisten.
- Einen Klimacheck bei Gesetzen, um Klimaschutz auch bei Maßnahmen in anderen Bereichen und bei Förderungen zu berücksichtigen.
- Ein Klimasekretariat, um die Energiewende gut zu organisieren und fristgerecht umzusetzen (mehr Personal in der öffentlichen Verwaltung).
- Die Einrichtung einer öffentlichen Energy Service Company (Esco), um Haushalte und Unternehmen bei der Steigerung der Energieeffizienz, der Installation von Photovoltaikanlagen oder der Schaffung von Energiegemeinschaften zu unterstützen.

Die Klimawende müsse aber leistbar für alle sein, unterstreichen die GRÜNEN (Punkt 2.4), denn nur „eine leistbare Klimawende ist eine gelingende Klimawende.“ Die Erderwärmung ist Tatsache und bereits jetzt nicht mehr aufzuhalten. Um die Folgen in einem möglichst erträglichen Maß zu halten, brauche es eine radikale Wende und drastische Maßnahmen zur Eindämmung der Treibhausgase auf allen Ebenen. Die Umstellung auf klimafreundliche Fortbewegungsmittel, weniger belastende Lebensmittelproduktion und Wohnformen bringe Kosten mit sich. Diese dürfen nicht auf die einzelne Familie, den einzelnen Haushalt abgewälzt werden, sondern müssten in die öffentlichen Haushalte eingerechnet werden. Die Klimawende müsse für alle leistbar sein. Ansonsten wird es erstens Widerstand geben, und zweitens bleibt sie auf eine Elite begrenzt. Keine andere Partei hat ein derart artikuliertes und zielführendes Maßnahmenprogramm zum Klimaschutz aufgelegt wie die Grünen.

Die Liste **JWA – Jürgen Wirth Anderlan** betrachtet die Bemühungen der Wissenschaft, die Gesellschaft über die Dringlichkeit und die Gefahren aufzuklären, als „Klimahysterie“. Entsprechend finden sich im Programm keine Klimaschutzmaßnahmen. Allein die Notwendigkeit einer Anpassungsmaßnahme an die Erderhitzung wird erkannt: „Wir müssen unsere regionalen Kreisläufe und die Nahversorgung ausbauen und eine klimaresiliente Landwirtschaft gestalten, die auf die Entwicklungen der Zukunft vorbereitet ist.“ Entsprechend inkohärent ist das Programm: einerseits darf es „keinen Zwang zum (unzuverlässigen und teuren) Elektroauto“ geben und andererseits soll „kostenlosen öffentlicher Verkehr für Einheimische“ eingeführt werden.

Das **Team K** setzt in seinem Wahlprogramm die Priorität auf den Ausbau der Schiene und des ÖPNV.¹⁷³ Das Land müsse sich beim Ausbau von Straßen, bei Umfahrungen und Kreisverkehren, auf landschafts-, ressourcen- und umweltschonende Varianten beschränken und die Bevölkerung einbeziehen. Weitere Punkte im Programm:

- „Null Km“ Prinzip bei öffentlichen Ausschreibungen forcieren;
- Kreislaufwirtschaft unterstützen/forcieren;
- Finanzielle Anreize zur Verwendung der öffentlichen Verkehrsmittel durch günstige Jahrespauschalen;
- Ein konkreter Klimaplan anstelle des vagen Plans der Landesregierung, samt Sozialplan und Businessplan;
- Die öffentliche Hand muss mit gutem Beispiel vorausgehen und Bestandsbauten sanieren und dies möglichst klimaneutral machen;
- Anreizbasierte Klima- und Umweltpolitik, die die Südtirolerinnen und Südtiroler zu einer umwelt- und klimaschonenden Lebensweise animiert.

Der **Partito Democratico** will in seinem Wahlprogramm dem Umweltschutz Priorität einräumen und sieht im „Übergang zu sauberen und erneuerbaren Energiequellen“ den „Schlüssel zur Verringerung der Treibhausgasemissionen“ und damit unseren wesentlichen „Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels“. Entsprechend will man durch „Subventionen für Bürger, Haushalte und Unternehmen [...] die Einführung emissionsarmer Technologien, die Elektrifizierung des Verkehrs und die Umstellung auf erneuerbare Energiequellen wie Sonne, Wind, Wasser, Biogas und Biomasse“ beschleunigen. Weiters wird ein Monitoring zur Überwachung der Fortschritte, sowie eine eigene Abteilung für die Energiewende auf Landesebene vorgeschlagen, die Ämter und ihre Kompetenzen bündeln soll.

Auf der Suche nach klareren Aussagen wird man nur bedingt fündig, auch eine Referenz auf den Klimaplan 2040 bleibt aus. Allemal im Bereich Mobilität wird ange-mahnt, „die Zahl der Privatfahrzeuge in einem nachhaltigen und verträglichen Zeitrahmen und auf eine vernünftige Art und Weise deutlich zu reduzieren“. Die Nutzung alternativer Mobilität wie „öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrädern und Elektrofahrzeugen (auch in Form von Carsharing)“ soll gefördert werden. Dann folgt ein ausführliches Plädoyer für weitere Straßenbauprojekte zur Umfahrung der Stadt Bozen und zwischen Bozen und Leifers.

Auch der **Movimento 5 Stelle** geht in seinem Wahlprogramm sehr kurz auf den Klimaschutz ein.¹⁷⁴ So soll die Photovoltaik und andere erneuerbare Energiequellen gefördert werden, wie auch die Energiegemeinschaften. Energiearmut soll bekämpft werden, unter anderem durch Energieeffizienzprogramme. Der öffentliche Nahverkehr soll für die Einheimischen kostenlos und insgesamt zuverlässiger werden. Arbeitnehmern, die vom PKW auf ÖPNV umsteigen, sollen Anreize winken und die Bevölkerung soll für das Carsharing und sanfte Mobilität sensibilisiert werden. Zum Schluss noch die Forderung nach Einführung „bindender Klauseln zur Einhaltung der Ziele des Klimaplan 2040“.

Die Klimapolitik sei eine „Planwirtschaft“, meint die **Liste Enzian**, die den Einzug in den Landtag verpasst hat. Unter „Wirtschaft und Soziales“ bringt es die Unterholzer-Partei so auf den Punkt: „Die aktuelle vorangetriebene Klimapolitik wird, wie alle Planwirtschaften der Vergangenheit, ein Irrweg sein, der die heimische Wirtschaft und Gesellschaft mit zusätzlichen Auflagen und Kosten treffen werde, was zu einer weiteren Inflation sowie der Verarmung des Mittelstandes führen wird“ (...) „Diese Klimapolitik ist keine echte Umweltschutzpolitik und wird deshalb von uns, Enzian, in keiner Art und Weise unterstützt.“

Die **Freiheitlichen** treten für Klimaschutz durch billigeren Strom für alle ein. In ihrem Wahlprogramm¹⁷⁵ verlangen sie, dass die ganze Bevölkerung von Südtirols Energie-reichtum profitieren und erneuerbare Energie zu tieferen Preisen als bisher erhalten soll. Das soll die „Strom-Autonomie“ bewerkstelligen. Das Land soll die auf dem Autonomiestatut beruhende Pflicht, Gratisstrom an die Haushalte weiterzugeben, einlösen und überhaupt beim Strom eine eigene Tarifzone einrichten. Die Freiheitlichen

wollen nicht nur die Photovoltaik und Wasserkraft für die Stromerzeugung stärker nutzen, sondern auch das Windkraftpotenzial durch „Klein-Windturbinen“ ausschöpfen. Für die Installation von PV-Anlagen auf dem eigenen Dach soll es mehr Landesförderung geben. Ansonsten sei der Klimaplan 2040 grundlegend zu überarbeiten, denn dort sei eine Vielzahl an übereifrigen und undurchdachten Maßnahmen versammelt. Dazu gehören laut Freiheitlichen auch das Verbot von Ölheizungen in Neubauten, die einen Eingriff ins Eigentum und eine erhebliche finanzielle Mehrbelastung der Bürger mit sich brächten. Also mehr „Freiheit beim Heizen“ und „Zurück zu den fossilen Brennstoffen“. Das ist es wohl, was die Freiheitlichen meinen, wenn es da lautet: „Vernunftbasierter statt ideologierter Umwelt-, Natur- und Klimaschutz.“

Nach der Wahl zählen diese Programmaussagen im politischen Alltag bekanntlich nicht mehr viel, doch lässt sich daraus ablesen: der Klimaschutz ist als Priorität bei der Mehrheit der politischen Kräfte noch nicht wirklich angekommen.

Beim Klimaschutz wird es sich im Landtag spießen

Klimaschutz mit seinen vielschichtigen Implikationen spielte dann im Wahlkampf selbst keine herausragende Rolle. Auch die Wählerschaft legte auf dieses Thema allem Anschein nach keinen gesteigerten Wert. Wie anders könnte man das Ergebnis denn deuten? Die größte Oppositionspartei, die unter anderem das übermäßige Gewicht der Wirtschaftsverbände zurückdrängen will, verlor zwei Sitze im Landtag. Die „Sammelpartei“, die sowohl eine Nachhaltigkeitsstrategie als auch einen Klimaplan auf den Weg gebracht hat, wurde mit einem Stimmenverlust von 7,4% abgestraft. Die in Sachen Klimaschutz deutlichste Partei, die Grünen, gewannen trotz leichtem Stimmengewinn keinen Landtagssitz dazu, eine italienische Linkspartei, die dem Klimaschutz zumindest einige Aufmerksamkeit widmet, tritt auf der Stelle.

Auf der anderen Seite zieht eine neue Liste in den Landtag, die aus der Ablehnung des Impfens ein politisches Programm gemacht hat und deren Listenführerin die Glaubwürdigkeit der Wissenschaft als solche in Frage stellt. Ein strammer Schütze wurde mit seiner Liste gewählt, die männliche Geschlechtsmerkmale als Hauptargumente in die politische Debatte einbringt. Eine Freiheitspartei, die ihre Sitze verdoppeln konnte, sieht in der Landeseinheit den wichtigsten Schritt für mehr Klimaschutz. Auch bei den Fratelli d'Italia wurde eine Frau in den Landtag gewählt, die den menschengemachten Klimawandel bezweifelt.

Bei repräsentativen Umfragen mag der Klimawandel und die Klimaschutzpolitik schon recht ernst genommen werden. In Wirklichkeit scheint diese epochale Krise zeitlich und räumlich noch für die meisten fern. Bär und Wolf, die angeblich durch Migranten gefährdete Sicherheit, freie Fahrt für freie Bürger und alle möglichen Alltagsorgen schieben sich auch beim Kreuzchen in der Wahlkabine mächtig ins Bewusstsein. Dass die Südtiroler Landespolitik schon in dieser Amtsperiode zu einer Fülle von Schritten in der Umsetzung der Maßnahmen in Richtung Klimaneutralität aufgerufen ist, scheint am 22.10.2023 an den Wahlurnen eine Nebenrolle gespielt zu haben.



Südtirol ist die Region der Zentralalpen mit der höchsten Tourismusintensität.

NEUE BETTEN BRAUCHT DAS LAND!

An den Grenzen des Wachstums im Tourismus

Die touristische Überbeanspruchung Südtirols ist nicht mehr zu leugnen. Dennoch gilt gerade im Gastgewerbe immer noch die Leitlinie: „Do geht schon nou a bissl“. Doch hätte nicht gerade der 2022 beschlossene „Bettenstopp“ die Expansion bremsen sollen?

Der sog. Bettenstopp war eines der wichtigsten und stark diskutierten Vorhaben der vergangenen Landtagslegislatur. Ausgehend vom Landestourismus-Entwicklungskonzept 2030+ (LTEK) sollte eine raum-, sozial- und umweltverträgliche Entwicklung eingeleitet werden, um ein Gleichgewicht zu schaffen zwischen einem nachhaltigen Tourismus einerseits und einem verträglichen Umgang mit Natur und Umwelt, mit Natur- und Kulturlandschaft andererseits, also den Grundlagen der touristischen Attraktivität des Landes. Auch auf die Einstellungen und Befindlichkeiten der Bevölkerung sollte stärker als bisher eingegangen werden, denn „nachhaltige Tourismusentwicklung kann nur in Einklang mit der Bevölkerung erfolgen.“¹⁷⁶

Von Klimaschutz war im LTEK, der 2021 von der Landesregierung beschlossen worden und im Frühjahr 2022 in die Umsetzungsphase getreten ist, noch nicht die Rede.

So ging man 2022/23 zunächst mal dran, den genauen Bettenstand zu erheben. Die Datenlage war höchst verworren: es gibt eine Bettenzahl laut Lizenz, Betten, die beim ASTAT gemeldet werden müssen, dann die Zahl der Nächtigungen, die auch in Zustellbetten erfolgen können, dann Nächtigungen in Campings, dann jene in den Zweitwohnungen und frei abgestellten Campern, die gar nicht erfasst werden. 2019 hatte es offiziell noch 224.827 Betten in Beherbergungsbetrieben gegeben, 2022 waren 9.018 dazugekommen, der Zuwachs für 2023 ist noch nicht erfasst. Bei vielen Privatzimmervermietern hat der Betten-stopp eine Torschlusspanik ausgelöst, sie meldeten noch rasch viele Betten nach. Die reale Zahl steuert auf 240.000 zu.

Obwohl die Landesregierung die definitive Bettenzahl noch nicht kannte, verteilte sie schon weitere 8.000 Betten als „Vorschuss“, angereifte Rechte auf neue Betten sozusagen mit der entsprechenden Baukubatur. Also doch nichts mit echtem Bettenstopp, sondern allenfalls eine Verlangsamung des Wachstums der Bettenzahl. Bei den nicht seltenen Betriebsauflösungen werden Betten strukturschwachen Gebieten zugewiesen: „Das LTEK sieht also flexible Grenzen vor und ist von einem ‚Bettenstopp‘ weit entfernt,“ schreibt Hans Heiss.¹⁷⁷ Überdies ist der Urlaub auf dem Bauernhof von solchen Beschränkungen ohnehin ausgenommen.

Dabei bringt ein Bettenstopp allein wenig, wenn nicht über die gesamte Kubatur gesprochen wird, die den expandierenden Rahmen dafür bildet. Da in Südtirol das 4- und 5-Sterne-Segment am stärksten wächst, nimmt die verbaute Kubatur für jeden Raum nebst Wellness- und Bespaßungsanlagen deutlich zu. Nicht umsonst sollen alle Hotelbetriebe mit max. 12.000 m³ Bestandskubatur weiter dazubauen dürfen. Die Bettenzahl muss im Zusammenhang mit dem Ressourcen- und Flächenverbrauch gesehen werden. Wenn die touristische Entwicklung gesteuert werden soll, um den *overtourism* zu stoppen, darf die Bettenzahl nur ein Parameter von vielen sein, sagte L.Abg. Leiter Reber im Gespräch mit FF: „Zentral muss die raumplanerische Frage zum Flächenverbrauch, der Gebäudedimension und des Landschaftsschutzes sein“ (FF Nr. 28/2022, S.17).

Dazu kommt nach Verabschiedung des Klimaplans Südtirol 2040 im Juli 2023 auch der Klimaschutz. Doch gibt es immer noch keine umfassende CO₂-Bilanz der Tourismusbranche. Für wieviel % der gesamten CO₂-Emissionen ist der Tourismus verantwortlich? Eine umfassende Erhebung steht noch aus. Dabei müssen in die direkten

Emissionen vor Ort einschließlich der Mobilität in Südtirol auch jene der An- und Rückreise der Touristen einbezogen werden, die beim typischen Südtirol-Urlauber (zu 93% Anreise im eigenen Fahrzeug) den Löwenanteil der Gesamtemissionen ausmachen.

In einem Faktencheck rechnete FF¹⁷⁸ vor, wie hoch im Umweltbereich der Wasserverbrauch, die Abfälle, der Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der Tourismusbranche von 2010 bis 2019 gestiegen waren: der Energieverbrauch um +20%; zusammen mit den Aufstiegsanlagen verschlangen die Beherbergungsbetriebe 13% des gesamten Stromverbrauchs in Südtirol. Der Wasserverbrauch ist um +19% gestiegen, die Abfallproduktion um +18%. Die CO₂-Emissionen aus dem touristischen Verkehr haben in diesem Zeitraum um +40% zugenommen. Es wird ersichtlich, dass der Ressourcenverbrauch im Vergleich zu den Gästeankünften überproportional steigt, die Energieintensität des touristischen Aufenthalts trotz aller Nachhaltigkeitsrhetorik zunimmt. Dabei hat Südtirol schon heute mit seinen 34,4 Millionen Nächtigungen (2022) die höchste Tourismusintensität im zentralen Alpenraum und mit 20,5 die höchste Beherbergungsdichte (Betten pro km²). Dies merkt man der Landschaft auch an, ganz zu schweigen vom überbordenden Verkehr. Für HGV-Chef Pinzger ist das freilich Nebensache: „Natürlich bringt der Tourismus zu gewissen Zeiten in gewissen Gebieten auch Belastungen mit sich. Deshalb aber pauschal den Tourismus zu attackieren, ist nicht fair und kurzsichtig.“¹⁷⁹ Weil wir dem Tourismus unseren Wohlstand verdanken, heißt es zur Begründung, was Menschen, die in Tourismusgebieten verzweifelt eine leistbare Wohnung suchen, nicht recht glauben wollen.

Trotz langer Debatte um die Bettenobergrenze und den LTEK scheint die ganze Branche noch auf Wachstum gepolt zu sein. Für den Klimaschutz ist das keine gute Nachricht. Mehr Wachstum heißt mehr Ankünfte, mehr Fahrten, mehr Ressourcenverbrauch, mehr Beton, mehr Wasserverbrauch, mehr Bodenversiegelung und schlussendlich mehr CO₂-Emissionen. Nun streiten sich Bauern mit Hoteliers um Ausnahmen für den Urlaub auf dem Bauernhof, das Phänomen AirBnB legt jedes Jahr kräftig zu zum Missfallen der normalen Privatzimmervermieter, zum UaB kommt auf Drängen von Bauern bald das CaB (Camping auf dem Bauernhof), und so gesellt sich eine Ausnahmeregelung zum Bettenstopp zur anderen. Statt den Tourismus in überentwickelten Gemeinden zur Entlastung ihres Wohnungsmarktes gesundzuschumpfen, kämpfen sog. strukturschwache Gemeinden und der Gemeindenverband dar-

um, mit den tourismusstarken Gemeinden gleichzuziehen, was automatisch zu mehr Betten führt. Das Alles gehüllt in wabernde Nachhaltigkeitsfloskeln: „Die Chance zu weiterem Wachstum winkt, mit neuer Dynamik gepackt in die Watte vorgeblicher Nachhaltigkeit,“ so Hans Heiss in seinem Essay „Wo liegen die Grenzen des Wachstums des Tourismus?“¹⁸⁰

Absehbar ist schon heute, dass mit dieser Art von Bettenstopp der Verbrauch an Flächen, Wasser, Energie, Baustoffen und die Erzeugung von Müll, Verkehrs- und Landschaftsbelastung weiter steigen werden, wie schon im vergangenen Jahrzehnt geschehen. Die zwingende Notwendigkeit von Klimaschutz scheint bei der organisierten Hotellerie und Bauernschaft noch gar nicht angekommen zu sein. Entsprechend wenige und dann vor allem „softe“ Richtlinien finden sich im Klimaplan Südtirol 2040. Keine Rede ist dort von einem Stopp des Ausbaus touristischer Kubatur und Infrastruktur. Am zentralen Interesse an mehr Ankünften, mehr Nächtigungen und mehr Umsatz wird nicht gerüttelt, als sei der Tourismus heute schon klimaneutral.

So ist der Zwischenstand der „Bettenstopp-Diskussion“ ernüchternd. Wenn in einigen Jahren Südtirol rund 250.000 Betten angeboten werden, genutzt von Touristen, die nur zum Teil mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zumindest mit E-PKW anreisen, bringt das mehr gefahrene Kilometer, verbaute Kubatur im Grünen, für Wellness verheizten Strom und verbrauchtes Wasser. Und damit mehr Treibhausgasemissionen. Wieder entsteht der Eindruck einer nicht ernst genommenen Diät: auf der einen Seite spart das Land eifrig Emissionen ein, auf der anderen Seite öffnet es die Türen für zusätzlichen Energieverbrauch, der sich noch für viele Jahre aus fossilen Quellen speist.

„Südtirol hat derzeit noch die Chance für einen Wandel,“ schreibt Hans Heiss in seinem Essay zu den Grenzen des Wachstums im Tourismus, „anders als in Nordtirol, wo der Tourismus mit ca. 50 Millionen Nächtigungen eine derart zentrale Rolle einnimmt, dass ein Ausstieg aus allzu starker Abhängigkeit kaum mehr möglich erscheint.“¹⁸¹ Südtirol scheint sich diese Chance trotz Klimawandel zu vertun.



Restmoore am Schneeberg im hinteren Passeiertal.

DARF SICH SÜDTIROL CO₂-SENKEN ANRECHNEN LASSEN?

Die Kompensation der CO₂-Emissionen

Der Klimaplan 2040 will die Senkenleistung von Torf aufwerten und seinen Abbau verbieten. Außerdem soll der Wald in seiner Funktion als CO₂-Senke verstärkt werden. Darf dies als Kompensation der in Südtirol erzeugten Treibhausgase angerechnet werden?

Als Kohlenstoffsенке (auch CO₂-Senke) gilt ein natürliches Reservoir, das vorübergehend mehr Kohlenstoff aufnimmt und speichert, als es abgibt. Erst in jüngster Zeit sind Senken klimapolitisch relevant geworden, weil sie das menschengemachte CO₂ aus der Atmosphäre absorbieren und die Erderhitzung etwas verlangsamen. Neben der wichtigsten Senke, den Meeren, werden aber weitere wichtige Kohlenstoffsенken wie Wälder und Moore zunehmend zerstört (z.B. der Amazonas-Regenwald), während gleichzeitig Waldbrände und auftauender Permafrost in der Taiga und in Nordamerika gespeichertes CO₂ in Massen frei geben. In Summe stellt der Sektor Landnutzung aktuell eine Nettosenke von 6,0 Gt CO₂ dar, die vor allem auf die CO₂-Absorption der Wälder zurückzuführen ist.¹⁸²

Die in Südtirol vorhandenen CO₂-Senken sind ziemlich überschaubar: lebende Biomasse (vor allem Wald), der Humus der Böden und Moore. Letztere bedecken welt-

weit 3% der Erdoberfläche, binden im Torf ein Drittel des gesamten terrestrischen Kohlenstoffs und rund das Doppelte des in Wäldern gespeicherten Kohlenstoffs.¹⁸³ Ein einziger Hektar Moor speichert schon 1000 Tonnen Kohlenstoff. Die Wiedervernässung von Mooren auf großer Fläche wäre enorm wichtig für den Klimaschutz. Allein, in Südtirol sind nur mehr wenige Moore und Feuchtgebiete übriggeblieben, bis vor Kurzem ist im Unterland sogar noch Torf abgebaut worden.

Wie im übrigen Alpenraum wäre in Südtirol Wald als terrestrische Senke für Kohlenstoff noch reichlich vorhanden, der fast die Hälfte der Landesfläche einnimmt. In den Nadelwäldern, also auch unseren Hochwäldern, steckt die Hälfte des CO₂ im unterirdischen Pilzgeflecht. Allerdings nimmt die Speicherleistung des Waldes ab, sowohl wegen überzogenem Holzeinschlag, als auch wegen dem Klimawandel selbst. Man denke an Stürme wie Vaia, die in Südtirol 6000 Hektar Wald flachgelegt haben, und an den Borkenkäferbefall, der bisher 11 Millionen Bäume befallen hat.¹⁸⁴ Beim typischen alpinen Nadelwald wird die CO₂-Speicherung im Vergleich mit den CO₂-Emissionen des Alpenraums als gering eingestuft (unter 10%).

Nun nimmt zwar die Waldfläche in Südtirol tendenziell zu, wie aus dem Landesagrar- und Forstbericht 2022 hervorgeht, aber zwischen Waldschäden und Rodungen ist nicht gesichert, ob auch die Senkenleistung der Wälder zunimmt. Aufforstungen wären angesagt, z.B. von aufgelassenen Almen, am besten von versiegelten Flächen. Allein in Südtirol wird im Zuge von Grün-Grün-Umwidmungen, von Bautätigkeit, der Neuanlage von Speicherbecken und Pistenerweiterungen immer noch viel Wald gerodet. Dies ist umso bedenklicher als auch die großen CO₂-Senken des tropischen Regenwaldes laufend dezimiert werden, wozu die Fleisch- und Milchproduktion und -konsum der Industrieländer (einschließlich Südtirol) wesentlich beiträgt.

Im Klimaplan Südtirol 2040 ist den CO₂-Senken ein Aktionsfeld gewidmet.¹⁸⁵ Dieses erschöpft sich in der Maßnahme der Einstellung des Torfabbaus sowie im „Ankauf von degradierten Flächen zur Revitalisierung und als Ausgleichsmaßnahme“.¹⁸⁶ Es finden sich keine Maßnahmen zum Aufbau neuer Senken, zum Bodenschutz, zum rigorosen Schutz des Waldes. Dabei vergehen Jahrzehnte, bis ein Wald wieder voll aufgebaut ist, etwa in den Vaia-geschädigten Gebieten. Der Wiederaufbau der Speicherkapazität des Waldbodens braucht noch länger. Je mehr Holz man in den Wäldern lässt oder zumindest verbaut statt zu verbrennen, desto mehr CO₂ bleibt gespeichert.

Konsequenter Klimaschutz und großflächige Rodungen passen weder in den Alpen noch im tropischen Regenwald zusammen.

Wie steht es nun mit der sog. „Anrechenbarkeit“ der CO₂-Senken? Darf ein Land oder eine Region seine CO₂-Emissionen mit einer nachgewiesenen Senkenleistung seines Gebiets kompensieren? Laut Kyoto-Protokoll¹⁸⁷ von 1997 war es möglich, sich CO₂-Senken anrechnen zu lassen, sofern sie nachweislich auf menschliche Eingriffe nach 1990 zurückzuführen waren. Außerdem durften Kompensationsleistungen in Drittstaaten in bestimmtem Umfang dazugekauft werden wie z.B. mit der Finanzierung von Aufforstungen im Ausland. Diese Art von internationalem Handel mit Emissionszertifikaten ist stark missbrauchsgefährdet.

Angesichts der Schwierigkeit, tatsächlich von Menschen neu geschaffene Senken von natürlichen Senken zu unterscheiden, wurde dann für jedes Land eine maximal anrechenbare Senkenleistung aus der Waldbewirtschaftung festgelegt. Der natürlich gewachsene Wald darf nicht als CO₂-Senke angerechnet werden, weil es ihn schon gab und der Anstieg des CO₂ in der Atmosphäre trotz dieser bestehenden Senken weitergeht. Auch der sich in Südtirol aufgrund höherer Temperaturen nach oben ausdehnende Wald ist paradoxerweise ein „Verdienst“ des Klimawandels, nicht des Menschen, darf also nicht angerechnet werden. Somit geht es nur um zusätzliche eigens angelegte CO₂-Senken, also wiedervernässte Moore, neu aufgeforstete Flächen, Bodenverbesserung durch andere Landnutzung von Kulturland. In diesem Sinn wäre es für den Klimaschutz wichtiger, auf weitere Rodungen zu verzichten, die Bodenversiegelung tatsächlich zurückzuschrauben und mehr Pflanzen anzubauen, die viel CO₂ binden.

CO₂-Senken bilden langfristig keinen nachhaltigen Klimaschutz: in alten Wäldern nimmt die Senkenleistung ab; Stürme, Waldbrände und Borkenkäfer setzen viel CO₂ frei, dann wird Wald sogar zur CO₂-Quelle. Die Option Senken gibt uns lediglich etwas mehr Zeit, bis mit Energiesparmaßnahmen, erneuerbarer Energie und einer Abkehr vom mit fossiler Energie befeuerten Wirtschaftswachstum die CO₂-Emissionen substantiell reduziert werden können.



KLIMA SCHÜTZEN – SPECK ESSEN!

Die UN-Nachhaltigkeitsziele (SDG) mit Speckproduktion fördern

„Typisch Speck, typisch Südtirol,“ so der Aufmacher des Faltblatts „Typisch genießen“¹⁸⁸ des Südtiroler Speck Konsortiums, „wenig Salz, wenig Rauch und viel frische Bergluft.“ „Fast ausschließlich importiertes Schweinefleisch“ steht nicht mal im Kleingedruckten.

Mit Bergen im Hintergrund wird der Südtiroler Speck g.g.A. als eines der typischsten Markenprodukte Südtirols beworben. Berge, die kein Schwein je gesehen hat, außer den wenigen Bauernspeckschweinen. Der Speck ist eine Ikone in der Welt der Lebensmittelmarken, authentisch, lokal erzeugt, unverwechselbar heißt es. „Für den Südtiroler Speck g.g.A. werden nur magere, vollfleischige Schlegel von Schweinen aus artgerechter Haltung verwendet,“ liest man in der Pressemappe des Speckkonsortiums.¹⁸⁹ Das glaubt keine Sau, die ihr elendes Leben in der Regel im Kastenstand (200 x 65 cm) verbringt, wo sie sich nicht einmal umdrehen kann. Artgerecht? Lokal erzeugt?

Die Realität weicht schon etwas von der Poesie der Marketingspezialisten ab. Laut Agrarbericht 2022 gab es in Südtirol 2022 nicht mehr als 7.887 Schweine.¹⁹⁰

Doch laut Speckkonsortium sind 2022 6,203 Millionen Hammen produziert worden, davon fast 2,9 Millionen als g.g.A. Dafür mussten rechnerisch 3,1 Millionen Schweine ihre Hammen liefern. Früher waren es oft mehr als 7 Millionen Hammen. Somit stammen gerade mal 0,12% der für den Südtiroler Speck verwursten Schweine aus Südtirol. Der Rest wird in Massentierhaltung auswärts erzeugt: rund 70% in Deutschland, 20% in Holland, 7% in Italien, der Rest in anderen EU-Ländern. Schweine werden in diesen Betrieben zu hohem Anteil mit Futter aus wieder anderen Ländern gemästet. Nichts erfährt der Verbraucher über das Leben der Schweine, die sich nach der Mästung in fernen Massentställen und nach einem langen Transport der Hammen über die bloße Räucherung vor Ort in Südtiroler Speck verwandeln. Nichts liest er über Schweinepest, Antibiotika, abgeschnittene Schwänze, von der Muttersau getrennte Ferkel, Kastration.

Damit hat man nicht nur das Tierwohl ausgeblendet, sondern auch die Umwelt- und Klimabelastung der Speckherstellung erfolgreich ausgelagert: die Wasserverschmutzung durch Nitrate, den Flächenverbrauch mit Waldrodung fürs importierte Tierfutter, die Transportkosten. Fast ein Viertel der Südtiroler Speckproduktion geht nach Deutschland, das auch 70% des Rohstoffs liefert. Zu den Emissionen der Futterproduktion und der Tierhaltung gesellen sich in diesem Fall jene der Räucherung und des Transports vom Mastbetrieb nach Südtirol und zurück zum Verbraucher im selben Land. Dazu kommt noch das Plastik, denn 43% der Produkte sind vakuumverpackte Stücke. Ein Kreislauf, aber kein regionaler.

Das findet sich in keiner Produktbeschreibung, die eigentlich auf dem Etikett angeben müsste: „Fleisch aus importierter Ware aus Massentierhaltung mit Verwendung klimaschädlich erzeugter Futtermittel unter Antibiotikabegabe bei hohem Transportaufwand“. Etikettenschwindel ist das Ganze dennoch nicht, weil die Regelung des geographischen Ursprunges g.g.A. die Verwendung von importiertem Rohmaterial nicht verbietet.

Solche Regelungen sind ebenso dehnbar wie manche Begriffe wie z.B. „Nachhaltigkeit“. Auch das ist der Südtiroler Speck laut Produktbeschreibung. Von „sorgfältiger Auswahl des Rohstoffs“ spricht dieser Bericht, liefert aber keine Angaben über den jeweiligen Ursprung der Tiere, Verlauf der Prüfung, angewandte Kriterien. Man sieht die armen Schweine förmlich vor sich, die in riesigen Hallen zur Selektion für den Südtiroler Speck antreten müssen. Nur die besten dürfen nach Südtirol.

Mehr noch: der Südtiroler Speck trägt erstaunlich viel zur Erreichung der 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der UN (SDG) bei, so der Nachhaltigkeitsbericht¹⁹¹ des Speckkonsortiums. Die Speckproduktion trägt zum Ziel 6 (sauberes Wasser und Sanitärversorgung), zum Ziel 7 (saubere Energie), zum Ziel 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), zum Ziel 8 (menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum; man denke etwa an die Arbeitsbedingungen bei Tönnies Deutschland, von wo ein Teil der Hammen stammt), zum Ziel 9 (Industrie, Innovation) bei. Ja, Speckproduktion trägt auch zur Erreichung des Ziels 1 (keine Armut) und Ziel 2 (kein Hunger), zumindest für jene, die ihn zwischen die Zähne bekommen. Schon 2023 will man überprüfbare Tierwohlstandards ausdenken, die gar ab 2025 schrittweise eingeführt werden, so der Nachhaltigkeitsbericht. Gibt es bald Speck von 3,1 Millionen glücklichen Schweinen? Und dann der Hammer: auch zum Ziel 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) trägt Speck bei. Damit ist auch schon der nächste Werbeslogan geboren: „Speck essen – das Klima schützen“.



ZU VIEL MOBILITÄT, ZU VIEL CO₂-EMISSIONEN

Der Landesmobilitätsplan rüttelt nicht am Mengengerüst.

Vielversprechend und zukunftsweisend ist der neue „Landesplan für nachhaltige Mobilität“ (LPNM), doch eine zentrale Ziellinie reißt er nicht: die Klimaneutralität bis 2040.

Ein starkes Planungswerk

Noch nie verfügte Südtirol über ein derart umfassendes, fundiertes und konkretes Planungswerk in Sachen Mobilität: Erfassung des Ist-Zustands, schlüssige Zielformulierung, breite Palette an Maßnahmen und Projekten, Kohärenzanalyse, Strategischer Umweltbericht, Umweltverträglichkeitsprüfung und weitere Elemente. Das am 20. Juni 2023 von der Landesregierung beschlossene, über 400 Seiten starke Dokument legt größtes Gewicht auf den Ausbau der Bahn, auf die Stärkung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, auf nicht-fossile Antriebsenergieträger, auf intermodale Knoten und Digitalisierung. Nur die vielen Straßenbauvorhaben werden diskret klein geschrieben, die immer noch die Mehrheit der Haushaltsmittel des Landes für die Verkehrsinfrastrukturen verschlingen. Wenn die Vorhaben und Maßnahmen des LPNM 2035 umgesetzt werden, sind wir 2035 der „Nachhaltigkeit“ wesentlich näher, aber mit nur geringfügig weniger motorisiertem Verkehr. Wir werden uns in 11 Jahren (2035) mehr nach menschlichem Maß bewegen mit weniger CO₂-Emissionen, doch immer noch weit entfernt von Klimaneutralität.

Keine Mengenreduktion weder auf der A22 noch beim touristischen Verkehr

Das gilt vor allem für den Gütertransport auf der Brennerachse und mag erstaunen. Bis 2030, so die für den LPNM gültige Prognose, wird der Güterverkehr auf der Straße um +0,3% zunehmen, bis 2040 soll er trotz Inbetriebnahme des BBT 2032 um nur -10,7% abnehmen. Der Güterverkehr auf der Bahn über den Brenner wird sich bis 2040 dank BBT gar dreifachen (+215%). Eine bescheidene Entlastung von Verkehrswegen, Umwelt und Klima, wenn man bedenkt, wieviel dieses gigantische Bauwerk kostet. Unser Land wird noch stärker zum Nord-Süd-Transit-Kanal, der Brenner bleibt die Transitschneise Nr.1 der Alpen mit viel klimaschädlichem Umwegtransit. Denn Millionen Tonnen für Millionen Kilometer unnötig (weil Umweg) zu bewegen, wird auch mit H₂-Antrieb nicht klimafreundlich.

2040 werden also immer noch 2,2 Millionen LKW die Brennerroute nutzen (2022: 2,48 Mio) und nur ein kleinerer Teil der Waren wird dann dank „Brenner Green Corridor“ mit Wasserstoff-LKW oder mit E-Lkw herumgekartt. Dabei belastet der LKW-Transport nicht nur durch CO₂-Emissionen, sondern auch durch Reifenabrieb, Lärm, Stickoxid- und Rußemission und Straßenverbrauch. Der LKW-Transport verursacht pro Tonnenkilometer 15 Mal so viele Treibhausgase wie der Transport auf der Bahn, schreibt Madeleine Rohrer.¹⁹² Die denkbaren Maßnahmen zur mengenmäßigen Beschränkung des Güterverkehrs – von der Alpentransitbörse über die Mauterhöhung bis hin zu Fahrverboten – finden im LPNM keinen Niederschlag.

Touristischer Verkehr wird kaum angetastet

Wie das Mengenwachstum der durch Südtirol geschleusten Güter quasi als Naturgesetz gesetzt wird, so wird auch beim Tourismus kein Szenario mit weniger touristischen Anreisen gebildet. Heute sind das gut 10 Millionen Anreisen im Jahr¹⁹³ und morgen gewiss mehr, weil der BBT ab 2032 die Gäste schneller ins Land schafft. Dieses Mengengerüst wird bei den Szenario-Annahmen des LPNM 2035 nicht in Frage gestellt.

Optimistisch setzt der LPNM (wie der Klimaplan) das Ziel, bis 2037 den Anteil der mit der Bahn anreisenden Gäste an den Gesamtankünften auf 20% zu steigern. Heute reisen nur rund 7% der Südtirol-Urlauber mit der Bahn an. Doch wird nicht geklärt, mit welchen Maßnahmen man zwei Millionen Touristen zum Verzicht auf ihr neues E-Auto für die Urlaubsreise bewegen will, wo doch Südtirol gleichzeitig das dichteste Ladesäulennetz Italiens haben und jedes Hotel Ladesäulen bieten wird. Der Südtirol

Guest Pass alleine wird es nicht richten. So wartet der LPNM mit verschiedenen Vorschlägen zur Senkung des Verkehrsdrucks in Seitentälern, Tourismus-Hotspots und sensiblen Gebieten auf, erwähnt aber nirgendwo Passsperrern, echten Lärmschutz, Ruhezonen, Fahrverbote mit Slotsystem wie beim Pragser Wildsee. Auch solche wirksameren Beschränkungen bleiben klimapolitisch betrachtet Makulatur, solange man nicht an der Quellfassung des Tourismus eingreift, nämlich die Anreisen reduziert und die touristische Überbeanspruchung zurückschraubt.

Ein genialer Kunstgriff

Gegen Ende des komplexen 400-seitigen Planungswerks geht der LPNM auf seinen Beitrag zu den Zielen des Klimaplan ein. Wenn der Verkehr nicht wesentlich Emissionen vermeidet, ist Klimaneutralität nie zu schaffen, zumal allein der Verkehr 56% der CO₂-Emissionen Südtirols und 44% der CO_{2eq}-Emissionen verursacht. Nun entwickelt der LPNM ein „Planszenario“ (Planungsreichweite) bis 2035 und berechnet die dann durch vielfältige Maßnahmen erzielte CO₂-Reduktion mit -27%. 73% der CO₂-Emissionen des Verkehrs wird es also auch 2035 noch geben und bis 2040 werden sie nicht von allein verschwinden. Ab 2035 werden zwar viel mehr E-Autos zirkulieren und nur mehr E-Autos als Neuwagen zugelassen werden. Weit mehr LKW werden mit Wasserstoff angetrieben, ÖPNV und Fahrradverkehr werden potenziert sein. Allerdings wird auch 2035 ein noch erheblicher Teil des verkehrsbedingten zusätzlichen Stromverbrauchs noch nicht aus erneuerbaren Quellen stammen, räumt der LPNM ein, und der Fuhrpark wird noch mehrheitlich aus Verbrennern bestehen, die bis 2035 verkauft werden dürfen.¹⁹⁴

Aber dann kommt ein geradezu genialer Kunstgriff, mit dem die LPNM-Autoren doch noch die Kurve zur Klimaneutralität kratzen möchten. Da gibt es den Klimaplan, der die Reduzierung der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen bis 2037 auf null vorsieht; da gibt es das „Fit for 55-Programm“ der EU, das alle leichten Nutzfahrzeuge bis 2035 für emissionsfrei erklärt, und dann den nationalen Energie- und Klimaschutzplan PNIEC, der den Energiebedarf des Verkehrssektors bis 2035 zu 22% aus erneuerbaren Energien decken will. Addiert man alles brav zusammen, erhält man minus 70% CO₂-Emissionen bis 2035 und mit ein bisschen Optimismus minus 100% bis 2040. Eben wie im Klimaplan Südtirol 2040 vorgesehen. Der Klimaplan verweist für alle konkreten Maßnahmen im Bereich Verkehr auf den Mobilitätsplan. Der LPNM verweist zurück auf den Klimaplan. Die Katze beißt sich in den Schwanz, aber Klimaneutralität nur herbeiwünschen wird nicht reichen.



Mehr Transportkapazität der Seilbahn, mehr Betten, mehr Kubatur, mehr Versiegelung, mehr Verkehr: in Kurzras geht es aufwärts.

EIN SCHRITT NACH VOR, EIN SCHRITT ZURÜCK

Der Klimaschutz kann warten.

Die Klimakrise mit ihren potenziell katastrophalen Auswirkungen ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Auch in der Landespolitik, denn nicht umsonst gibt es jetzt eine Nachhaltigkeitsstrategie und einen Klimaplan. Auf internationalen Bühnen ein Dauerthema, dank gewaltfreier Protestaktionen militanter Bewegungen auch immer wieder in den Medien, und jetzt wieder im Zentrum der 28. globalen Klimakonferenz in Dubai. Klimaschutz scheint für alle dringenden Handlungsbedarf aufzuwerfen, allein im politischen Alltag in Südtirol drängen sich ganz andere Themen in den Vordergrund.

Wer die schon seit Jahrzehnten beobachtbare Erderhitzung als Argument gegen ein neues Erschließungsprojekt mit Waldrodungen und Flächenversiegelung ins Spiel springt, wird eher noch belächelt. Man fühlt sich in Südtirol anscheinend noch ziemlich sicher: der Anstieg des Meeresspiegels kann uns nichts anhaben, gegen Dürreperioden haben wir Wasser genug, gegen Schneemangel rüsten wir auf mit Schneekanonen, die Energiewende haben wir dank unserer Wasserkraft schon halb geschafft, Urlauber kommen laufend mehr, weil man in Zukunft nicht mehr so viel in die Ferne fliegt. Warum brauchen wir einen Klimaplan, der uns neue Lasten und Regeln aufbürdet, der eine „Klima-Planwirtschaft“ einführt, fragte sinngemäß der abgewählte Enzian-Abgeordnete Josef Unterholzner.

Die Politik ist am Zug: will und wird sie den Klimaplan Südtirol 2040 entschieden und zügig umsetzen und weitere Verwässerung vermeiden? Oder wird sie immer wieder dem vielfachen Druck nachgeben, beim *business as usual* zu bleiben? Diese Linie war schon beim ersten Südtiroler Klimaplan „Energie Südtirol 2050“ von 2011 verbreitet, der weitgehend auf dem Papier geblieben ist.¹⁹⁵

In der Praxis zeigen sich Prioritäten.

Als eine seiner Hauptstrategien verlangt der Südtiroler Klimaplan die „Reduktion von Tätigkeiten und Verhaltensweisen, welche direkt und indirekt zur Emission von Treibhausgasen führen.“¹⁹⁶ Im politischen Alltag wird das nicht so eng interpretiert. Hier nur drei Beispiele. Der Klimaplan sieht beim Aktionsfeld „Resilienz und Anpassung“ vor: „Wichtig ist das Ziel, die Nettoneuversiegelung bis 2030 zu halbieren und bis 2040 auf null zu bringen.“¹⁹⁷ Doch muss erst geklärt werden, was als Neuversiegelung eingestuft und berechnet wird. Bei einem asphaltierten Parkplatz gibt es keine großen Zweifel, aber auch ein neuer Parkplatz mit Natursplitt oder Schotterrasen wird als nicht versiegelt hingestellt, obwohl er keine klimatische Ausgleichsfunktion hat. Programm zur Entsiegelung gibt es keines, sehr wohl aber die Absicht, den Hotelbetrieben mit bis zu 12.000 m³ Bestandskubatur eine maximal 30%ige Erweiterung einzuräumen.

Im Aktionsfeld 5.13 „CO₂-Senken“ ist der Ankauf von degradierten Flächen zur Revitalisierung und als „Ausgleichsmaßnahme“ vorgesehen, doch an vielen Standorten quer durchs Land plant man den Neubau von Speicherbecken, auch mitten im wertvollsten Wald wie in Altenburg und Montiggel oder in Antholz für die Beschneidung der Biathlon-Anlagen. Als Ausgleichsmaßnahme für die Rodung von mindestens 10 Hektar Wald will die Gemeinde Kaltern ein Stück Wald in Tramin kaufen. Ist das eine Ausgleichsmaßnahme in Form einer degradierten Fläche, die aufgeforstet wird? Dubiose Spielchen.

Weiteres Beispiel: der motorisierte Individualverkehr soll als Oberziel im Aktionsfeld 5.3 „Personenverkehr“ bis 2037 um insgesamt 30% reduziert werden. Anders und genauer gesagt: die gefahrenen Personenkilometer müssen in 14 Jahren um fast ein Drittel sinken. Dennoch plant das Land eine ganze Reihe von überdimensionierten Ausfahrten, neue Tunnels und Kreisverkehre (Beispiele Olang, Rasen-Antholz, Innichen), um den Verkehr zu verflüssigen, was nachfolgend wieder neuen Verkehr anzieht. Zudem pumpt das Land über die IDM jährlich viele Millionen in die Tourismuswerbung, bewirbt gezielt die touristischen Nebensaisonen, um zusätzliche Gäs-

teankünfte zu auszulösen, bisher zu 93% mit eigenem Fahrzeug. Was Einheimische an Fahrten einsparen, wird dann durch neuen touristischen Verkehr wieder wettgemacht.

Viele weitere Beispiele dieser Art lassen sich aus dem Alltag der Südtiroler Politik zitieren. An vielen kleinen und mittelgroßen Baustellen wird auf diese Art weitergearbeitet, wird planiert, gerodet, erschlossen, gebaut, als gäbe es keinen Klimaplan mit dem klaren Ziel „Klimaneutralität 2040“. Gleich ob Bodenmeliorierung, Almfahrt, Straßenausbau, Grün-Grün-Umwidmung für Weiden für zusätzliche Rinder, Pistenerweiterung mit Skiliftpotenzierung, Großevents als Touristenmagnet: so wird mit der einen Hand Klimaschutz gefördert, mit der anderen Hand das Gegenteil.

La botte piena e la moglie ubriaca

„La botte piena e la moglie ubriaca“, heißt es im Italienischen. Sowohl Klimaneutralität als auch Wachstum von Güterexport und Verkehr; sowohl Senkung des motorisierten Individualverkehrs als auch mehr Nächtigungen; sowohl strengere Raumordnung als auch mehr Kubatur für Bauern und Hoteliers; sowohl Nutzung der Standortvorteile - was auch geringe Lohnerhöhungen impliziert - als auch Senkung der Quote der Arbeitslosen von 18 auf 13% bis 2030. Den Landeshaushalt scheint man als Fass ohne Boden zu betrachten, der auch in Zukunft so sprudeln wird wie bisher. Allen Ansprüchen der Interessengruppen gerecht zu werden, gleich ob im Einklang mit dem Klimaschutz oder nicht, wird zunehmend schwieriger.

Doch trotz aller Effizienzgewinne lässt sich das Wirtschaftswachstum nur teilweise vom Energie- und Ressourcenverbrauch abkoppeln. Der Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft auf erneuerbare Energie, der Ausstieg aus fossil betriebener Gebäudeheizung und Mobilität, die Umrüstung industrieller Produktionsprozesse auf grünen Strom, all das ist sehr ressourcenintensiv und teuer. Eine fossil betriebene Hypermobilität mit 10 Millionen Gästeankünften (einschließlich Tagesbesucher) elektrisch zu organisieren und 2,5 Millionen LKW-Fahrten über die Brennerroute zu dekarbonisieren, geht nicht von einem Jahr aufs andere. Im Jahrzehnt 2011-2020 setzte der erste Südtiroler Klimaplan „Energie 2050“ ähnliche Ziele für Energiesparen und Emissionsreduzierung wie der heutige, doch dann folgte weitgehend *business as usual*. Jetzt drängen die Zeit und neue politischen Verpflichtungen gegenüber der internationalen Gemeinschaft, der EU und dem Staat. Die CO₂-Emissionen müssen in jedem Jahr sinken, wenn die Nettonull in 16 Jahren erreicht werden soll. Die neue Landesregierung muss liefern.



40

Das neue Kraftwerk St. Anton der Eisackwerke ist ein technisches Meisterwerk.

EIN EIGENER STROMMARKT FÜR SÜDTIROL?

Eine landeseigene Regulierungsbehörde und der Klimaschutz

Den Strommarkt selbst regeln, die Tarife für die Stromversorgung für Südtirol selbst festlegen, Strom von außen ankaufen, nicht nur von italienischen Stromerzeugern, sondern dank neuer Hochspannungsleitungen auch aus Österreich und Bayern, den eigenen Überschussstrom aus der Wasserkraft möglichst ertragreich auf dem italienischen Markt platzieren – ja das alles wäre möglich mit einer Südtiroler ARERA, so der Südtiroler Energieverband.¹⁹⁸

Die „Autorità di Regolazione per Energie, Reti e Ambiente“¹⁹⁹ ist die oberste staatliche Behörde zur Regulierung des Strom-, Gas- und Trinkwassermarktes in Italien und kümmert sich auch um die Bereiche Fernheizung, Abfallwirtschaft, Netzzugang, Qualitätssicherung, Verbraucherschutz. 1995 eingerichtet, finanziert sich die ARERA selbst und reguliert den Strommarkt, die Strombörse, legt die Tarifordnung und Gaspreise fest. Sie sichert die gleichberechtigte Stromversorgung und Qualität der Dienstleistungen auf dem gesamten Staatsgebiet und nimmt eine Kontrollfunktion gegenüber den Stromerzeugern wahr, wovon es in ganz Italien über 4000 gibt.

Eine solche Steuerungszentrale der Energiewirtschaft könnte theoretisch auch auf regionaler Ebene eingerichtet werden. Eine landeseigene ARERA nur für Südtirol könnte auf die besonderen Rahmenbedingungen unseres Landes als Netto-Stromproduzent und als potenzieller Selbstversorger eingehen. Dafür setzt sich nicht nur der Südtiroler Energieverband SEV, sondern auch Verbraucherschützer und Oppositionskräfte im Landtag. Mit zwei Rechtsgutachten²⁰⁰ hat der SEV nachgewiesen, dass eine eigene Regulierungsbehörde sehr wohl im Rahmen des Autonomiestatuts Platz hätte. „Es ist den Menschen nicht mehr vermittelbar, dass unsere Strompreise von internationalen Gasmärkten abhängig sind, obwohl wir in Südtirol fast nur erneuerbare Energie erzeugen,“ sagt SEV-Direktor Rudi Rienzner.²⁰¹

Eine eigene ARERA würde eine ganze Reihe von Vorteilen bringen: „Aus den ‚echten‘ Kosten für die Stromerzeugung in unserem Land sollten ‚echte‘ Preise für Haushalte und Unternehmen werden (...) Wir wollen unsere Energielandschaft gestalten und dezentrale Energiekreisläufe – von der Energieerzeugung über die Verteilung bis hin zum Verbrauch - landesweit schließen.“²⁰²

Eine landeseigene ARERA könnte Spielregeln für unsere Energiewirtschaft festlegen, sie ein Stück weit vom gesamtstaatlichen Markt abkoppeln, die Vorgaben der staatlichen ARERA an die lokalen Bedürfnisse anpassen. Sie könnte die Energiegemeinschaften landesbezogen regeln und besser fördern. Die hiesigen Stromkunden müssten weniger für den hier erzeugten Strom berappen, vielleicht gar nur 20 Cent pro kW wie in Nordtirol. Auch die Einspeisungstarife für Solar-, Wind- und Biomassestrom könnten eigenständig geregelt werden, um mehr Anreize für Investitionen zu schaffen. Gar ein Schub für mehr Klimaschutz?

Doch gibt es auch skeptische Einstellungen. Wie steht es mit der Notwendigkeit, Strom zu sparen? Wie verträgt sich eine landeseigene ARERA mit der Netzstabilität, die nur durch die Anbindung ans nationale Netz gewährleistet ist? Leider wird die bloße Energiewende hin zur erneuerbaren Energie nicht ausreichen, um Südtirol permanent mit Strom zu versorgen. Weil es bei der internen Stromerzeugung aus Wasserkraft die intermittierende saisonale Flaute gibt, bleibt Südtirol mittelfristig beim Strom von außen abhängig, und natürlich auch beim Gas für zehntausende Haushalte. Stromtarife zu senken, mag für die Kunden attraktiv sein und die Energiewende bei Heizung und Mobilität befördern. Doch verliert durch billigeren Strom für

alle Verbraucherinnen in Südtirol die Energiewirtschaft nicht wichtige Einnahmen, um Kraftwerke und Verteilungsnetze zu modernisieren? Gefährdet eine autonome ARERA gar die Versorgungssicherheit, weil Südtirol sich in gewisser Hinsicht vom nationalen Netz abkoppeln würde?

Zum Zweiten: billiger Strom für alle klingt verlockend, hat aber klimapolitisch seine Tücken. Niedrigere Stromtarife laden zum Mehrverbrauch ein. Sie erleichtern zunächst den Umstieg aufs E-Auto und auf Wärmepumpen, fördern aber den Reboundeffekt: wenn der Strom billig ist, verbraucht man mehr, heizt mehr, fährt mehr herum. Zum einen könnten zwar die sozial schwächeren Haushalte einen günstigeren Tarif erhalten, zum anderen kann eine solche Differenzierung der Stromtarife nach Einkommen und Vermögen der Haushalte auch heute schon erfolgen, ohne autonome ARERA. Das Land kann Sockeltarife für den durchschnittlichen Grundbedarf einführen, und progressiv steigende Tarife für den Verbrauch über dieser Schwelle. Oder könnte Geringverdiener durch einen jährlichen „Stromscheck“ nach dem Vorbild von Klagenfurt entlasten. Heute schon bietet ALPERIA den Alperia-Eco-Kunden einen günstigeren Stromtarif bis zu einem Jahresverbrauch von 1.500 kWh. Der Mehrverbrauch wird dann zu Marktpreisen verrechnet.

Beides wäre also im Sinne des Klimaschutzes gefragt: mehr Versorgung mit Strom aus erneuerbarer Energie, gleich ob im Land oder außerhalb erzeugt, und effizienter Stromverbrauch, sprich sparsamerer Umgang mit Elektroenergie. Zu billiger Strom kann klimapolitisch kontraproduktiv sein. Wenn die Landesregierung auf die Auszahlung des im Statut vorgesehenen Strombonus verzichtet, ist das klimapolitisch legitim. Dieses Geld ist in der Effizienzsteigerung der Südtiroler Kraftwerke, in Investitionen in öffentliche PV-Anlagen und in die Netzinfrastruktur besser aufgehoben. Darüber hinaus wird das Land sozial schwächere Haushalte beim Heizungsaustausch stärker unterstützen müssen.

Dann gibt es Einwände technischer und wirtschaftlicher Art aus der Sicht der zentralen Behörde ARERA, die genauso den Umbau der Energiewirtschaft betreibt. Südtirol exportiert zwar viel Strom in den wasserkraftintensiven Monaten. Aufgrund der jahreszeitlichen Schwankungen bei der Wasserkraft muss es aber in produktionsschwachen Monaten viel Strom aus Restitalien importieren, der zu zwei Drittel aus fossilen Brennstoffen erzeugt wird. Dafür kauft uns Italien den Spitzenlaststrom in der „Was-

serkraft-Hochsaison“ ab. Nun muss Italien bei den erneuerbaren Energien dringend aufholen und Milliarden Euro in Windkraft und Photovoltaik pumpen, um die für 2030 angepeilte Quote von 70% erneuerbare Energie in der Stromerzeugung (vgl. PNIEC²⁰³) zu erreichen. Zudem unterstützt Rom mit hohem Aufwand die Umrüstung im Gebäudebereich (Superbonus), die Elektromobilität (Zuschüsse für E-PKW) und die Deckelung der Strompreise für Geringverdiener. Um das zu stemmen, braucht Rom Geld. Eine Regionalisierung der Strombehörde ARERA – Südtirol wäre nur Vorreiter – mit einer Fülle verschiedener Regeln und Tarife würde die Einnahmen senken, den Wettbewerb anheizen.

Die Energiewende kann nicht allein dem Markt überlassen werden: „Die Gewinne der öffentlich getragenen Energiegesellschaft fließen zurück in die Kassen von Land und Gemeinden und dann über den Haushalt zurück an die Bürger“, erklärt auch Rienzer.²⁰⁴ Es macht einen Unterschied, ob nur private Energiegenossenschaften und Aktiengesellschaften das Sagen haben, oder kommunale und landeseigene Betriebe am Werk sind, die auch klima- und sozialpolitischen Vorgaben zu beachten haben.

Höhere Einspeisetarife für private „Prosumer“ machen Investitionen in alternative Stromquellen attraktiv. Energiegemeinschaften können sich zum einen selbst versorgen, zum anderen das Angebot an erneuerbarer Energie erhöhen. Mehr erneuerbare Energie für alle, weniger CO₂-Emissionen, mehr stabile Grundversorgung mit sozial angepassten Tarifen, mehr Energiedemokratie, mehr öffentliche Verantwortung für klimafreundliche, interregionale und netzstabilisierende Stromversorgung: an diesen energiewirtschaftlichen Zielen unserer Zeit muss sich eine eher zentralisierte oder eher regionalisierte Lösung bei der Regulierung des Strommarktes messen lassen.



Speicherbecken für die Landwirtschaft im Bau bei Salobbi (Nonstal). So könnte es bald auch in Altenburg ausschauen.

GESUNDEN WALD OPFERN FÜR SPEICHERBECKEN

Vorteile für die Bauern zum Schaden von Natur und Mensch

Wenn aufgrund des menschengemachten Klimawandels längere Trockenperioden zu befürchten sind und Bewässerungswasser rationiert wird, werden die Obst- und Weinbauern hellwach und denken voraus.

Südtirol ist ein Fruchtgarten und soll es auch bleiben. Für die Optimierung der Bewässerung werden überall am Südhang der Alpen künftig neue Speicherbecken wohl unverzichtbar sein. Doch wie, wo und auf wessen Kosten sollen solche Reservoirs angelegt werden?

In der Gemeinde Kaltern ist man beim Standort solcher neuer Speicherbecken schon fündig geworden und will rasch Fakten schaffen. Im Naherholungsgebiet Rastenbach in Altenburg sollen zwei Speicherbecken, ein weiteres soll im Tröpfeltal bei Matschatsch und eines im Bärenental im Schutzgebiet Montiggler Wald entstehen. Das größte Becken „Rastenbach“ wird 6 Hektar mit 9 m Dammaufschüttung umfassen, das kleinere „Bärenental“ 3,8 ha mit 13 m Dammaufschüttung. Zur Wasserfläche

kommen noch Zufahrtswege, Rohrleitungen, Hubschrauberlandeplätze. Weil sich die Gesamtfläche auf 14 Hektar beläuft, müsste viel wertvoller Buchen- und Mischwald weichen. Ein Wandergebiet rund um den Friedensweg würde nachhaltig beeinträchtigt, eine fürs Klima wichtige CO₂-Senke unwiederbringlich zerstört, und das für private Interessen.

Speicherbecken im Südtiroler Stil sind tote Wasserflächen, mit Plastikfolie und Schotter abgedichtet, mit Maschendraht eingezäunt, weder für Mensch noch für Tier zugänglich. Es gibt dort keinen Schilf- und Pflanzgürtel wie bei einem Weiher als Rückzugsort für Vögel, Amphibien und Kleinlebewesen, kein Platz für Fische und auch keine Bademöglichkeiten und Liegewiesen für Erholungssuchende. Speicherbecken könnten zwar naturnäher gestaltet werden, doch in den für Kaltern vorgesehenen Projekten sind nur einige Alibi-Pflanzen am Ufer vorgesehen, während 14 Hektar gesunde Waldfläche gerodet werden müsste. Die vorgeschlagene Renaturierung eines bestehenden Waldstücks im Frühlingstal und der Ankauf von Wald auf Traminer Gemeindegebiet wären keine ausreichenden Ausgleichsmaßnahmen zu diesem gravierenden Eingriff in unberührten Wald.

Warum soll so viel intakte Natur für die Produktion von Obst und Wein geopfert werden? Gibt es nicht in der Talsohle oder am Hang geeignete Agrarflächen für diesen Zweck? Ja, in Altenburg gäbe es solche Obstwiesen. Warum kauft die Gemeinde Kaltern statt bestehenden Wald auf Traminer Gebiet nicht einige Hektar dieser Wiesen für ein Speicherbecken? Wasserreservoirs ließen sich auch auf der Talsohle, in den Mösern, durch Erweiterung bestehender Gräben anlegen, die nur gegen Versickerung und Verdunstung geschützt werden müssten. Zudem gäbe es das große und ungenutzte Areal des Munitionsdepots beim Kalterer See, seit Jahrzehnten im Dornröschenschlaf. Beide Standorte könnten auch mit Etschwasser versorgt werden, statt Gebirgsbäche abzuleiten.

Die Bauern scheinen den bequemsten und für sie billigsten Weg gehen zu wollen. Nur sie profitieren von solchen Becken, denn als Löschweiher können auch weit kleinere, dezentral angelegte Weiher dienen. Wenn sie dieses Wasser benötigen, warum nicht selbst einige Hektar Wiesen bereitstellen, ohne die Gemeinde zu zwingen, mit Steuergeld Wald in der Nachbargemeinde anzukaufen? In der Gemeinde Eppan ha-

ben Bauern im Etschtal mindestens so viel Grund dem Golfsport geopfert: das war nur eine Frage des Preises. Warum soll gerade in Zeiten des Klimawandels und riesiger Waldschäden durch den Borkenkäfer wertvoller Wald eines öffentlichen Erholungsgebietes Erwerbsinteressen weichen? Hier steht das Recht der Allgemeinheit auf intakte Natur auf dem Spiel.

Auch für den Klimaschutz sind solche Speicher kontraproduktiv. Apfel- und Weinbau absorbiert laut Studien nicht mehr CO₂ als die Herstellung von Wein und Obst produziert. Wälder und Waldboden sind hingegen eine wertvolle Netto-CO₂-Senke. Für konsequenten Klimaschutz muss nicht nur gesunder Wald geschont werden, sondern möglichst viel im Talboden renaturiert werden. Dieser gravierende Raubbau an öffentlichem Eigentum kann noch verhindert werden, wenn sich die Bevölkerung über Kaltern hinaus rechtzeitig und beherzt zur Wehr setzt. Angesichts steigender Wasserknappheit werden in Südtirol in den nächsten Jahren viele kleinere und größere Speicherbecken sowohl für die Landwirtschaft wie für die Pistenbeschneigung geplant und angelegt werden. Wie, wo und in welchem Ausmaß das geschieht, darf nicht nur von privaten Wirtschaftstreibenden entschieden werden. Dafür ist das Großprojekt im Altenburger Wald ein wichtiger Präzedenzfall.



Demonstration für mehr Klimaschutz von Climate Action in Bozen am 15.9.2023

EIN „KLIMACHECK“ FÜR LANDESGESETZE?

Österreich macht's vor.

Wie können Gesetzesvorhaben und Infrastrukturprojekte vorab auf ihre Klimaverträglichkeit geprüft werden? Der in Österreich angewandte „Klimacheck“ bietet eine Handhabe.

Regelungen zu Klimaverträglichkeitstests von Finanzanlagen und Investitionsvorhaben gibt es im öffentlichen Bereich auf Staatsebene (z.B. Österreich, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität)²⁰⁵, auf Ebene der EU (Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturprojekten²⁰⁶) und im Unternehmensbereich (vor allem Banken und Versicherungen, Finanzanlagen²⁰⁷). Schon vor 15 Jahren haben die GRÜNEN der Schweiz in der Bundesversammlung beantragt, dass das Umweltschutzgesetz und die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit einer Klimaverträglichkeitsprüfung ergänzt werden. Einer solchen Klimaverträglichkeitsprüfung sollen neue Anlagen, die einen deutlichen Anstieg der CO₂-Emissionen verursachen und insbesondere Gaskraftwerke zur Elektrizitätsgewinnung, unterzogen werden. Gleichzeitig sollte auch eine Anpassung des CO₂-Gesetzes geprüft

werden, sodass die Betreiber neuer Anlagen und Bauten künftig zur Kompensation der ausgestoßenen Treibhausgase verpflichtet werden können. Damit sollte damals sichergestellt werden, dass die Schweiz ihre Ziele in Bezug auf die Reduktion von CO₂-Emissionen und den Klimaschutz erreicht.²⁰⁸ Die bundesdeutschen GRÜNEN haben in ihrem Wahlkampfprogramm 2021²⁰⁹ gefordert, dass für Genehmigungsprozesse eine Klimaverträglichkeitsprüfung eingeführt wird.

Das österreichische Klimabündnis bietet ein Tool zur schnellen Prüfung der Klimafreundlichkeit der eigenen Gemeinde an. Im Koalitionsabkommen von 2020 zwischen ÖVP und GRÜNEN ist festgeschrieben worden, dass Projekte, die noch vor der Ausführungsphase stehen, einem „Klimacheck“ unterzogen werden sollen.²¹⁰ „Durch den verpflichtenden Klimacheck wird Klimaschutz bei Gesetzen und Verordnungen ein zentrales Entscheidungskriterium“, heißt es da. Schließlich gehe es darum, „die Weichen in Richtung klimaneutrales Österreich 2040 zu stellen. Der Klimacheck ist somit ein wichtiger Schritt, um die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens zu erfüllen und in Europa zum Vorreiter im Klimaschutz zu werden“, sagte damals Lukas Hammer, Vorsitzender des Umweltausschusses und Klima- und Energiesprecher der GRÜNEN.²¹¹

Bei den angewandten Methoden könnten verschiedene bereits praktizierte Verfahren auf ihre Tauglichkeit für Investitionsvorhaben auf regionaler Ebene geprüft werden, wie z.B. das österreichische PACTA-Verfahren. PACTA steht für „Paris Agreement Capital Transition Assessment“ und ist ein vom unabhängigen Non-Profit Think Tank „2-Degrees-Investing Initiative“ federführend entwickeltes Modell zur Klimaverträglichkeitsprüfung von Finanzportfolios. Ein Klimacheck zu einem Gesetz kann auch an ein auswärtiges Kompetenzzentrum vergeben werden. Wenn sich die Landesregierung dann darüber hinwegsetzt, ist zumindest die Verantwortungslage klar. Eine „umfassende Überprüfung aller bestehenden und neuen Gesetze, Verordnungen, Pläne und Projekte auf ihre Tauglichkeit zur Erreichung der Klimaziele“ ist auch Teil der Forderungen von Climate Action South Tyrol.²¹² Im Aktionsfeld 5.17 des Klimaplan 2040 (S.74) hat dies seinen Niederschlag gefunden: „Innerhalb 2024 wird eine Studie in Auftrag gegeben, die alle Landesgesetze und Landesförderungen auf ihre Klimarelevanz untersucht.“



Die Landesregierung der vergangenen Legislaturperiode.

BRAUCHT SÜDTIROL EIN KLIMAGESETZ?

Der Klimaplan bisher ohne gesetzliche Grundlage

Wenn die neue Landesregierung es ernst meint mit dem Klimaschutz, muss ein solches Gesetz ganz oben auf ihre Agenda sowie vorher ins Koalitionsprogramm, ganz unabhängig von ihrer Zusammensetzung.

Der Klimaschutz wird eine der wichtigsten Aufgaben des neuen Landtags sein. Es geht vor allem um die Umsetzung des Klimaplanes mit seinen immerhin 157 Maßnahmen, im Juli 2023 offiziell beschlossen. Der Klimaplan Südtirol 2040 – so LH Kompatzsch – sei eine politische Selbstverpflichtung, und war ein starkes Thema in einigen Wahlprogrammen, weshalb die Bürger im Regierungsprogramm 2023-2028 zu Recht seine Umsetzung beanspruchen können.

Andernfalls riskiert der Klimaplan zum zahnlosen Tiger zu werden, riskiert man die Erfahrung des alten Klimaplanes von 2011 zu wiederholen. Doch dafür reicht die Zeit nicht mehr. Überdies muss der Klimaplan 2040 nachgeschärft werden, denn zahlreiche Maßnahmen sind noch vage und „soft“ (Konzepte, Arbeitsgruppen, Studien). Vor allem den Unternehmerverbänden ist es gelungen, vieles im Klimapaket möglichst offen und flexibel zu halten. Weil der Klimaplan naturgemäß keine rechtliche Ver-

bindlichkeit hat und seine Ziele von niemandem eingeklagt werden können, zeichnet sich jetzt ein mühseliges Tauziehen zwischen Politik und Interessenverbänden um jeden wirklich wirksamen Schritt zur CO₂-Emissionsreduzierung ab. Ein Landesgesetz kann das ändern.

Klimaschutz verbindlich festschreiben

Der einzige Weg, dieses Planungswerk verbindlicher werden zu lassen und sich von vielen Bremsern auf dem Weg zur Klimaneutralität zu lösen, ist ein Klimaschutzgesetz. Erst wenn Ziele quantitativ beziffert werden, wenn CO₂-Reduktionsverpflichtungen festgeschrieben werden, Verfahren verbindlich geregelt, Sektoren- und Etappenziele bis hin zur Klimaneutralität 2040 festgelegt werden, gewinnt der Klimaplan an Biss.

Südtirol ist dazu von staatlicher Seite nicht verpflichtet, doch die Landesautonomie erlaubt es dem Land, in seinen Zuständigkeiten den Weg für konsequenten Klimaschutz zu bahnen. Auch das Zusammenwirken für die CO₂-Reduktionsmaßnahmen zwischen der Regierung in Rom und den Regionen ist noch nicht geregelt, denn im Unterschied zur Mehrheit der EU-Länder hat Italien noch kein nationales Klimaschutzgesetz. Somit fehlen klare staatliche Vorgaben für die Regionen im Klimaschutz. Dieses nationale Gesetz wird kommen und erste Entwürfe liegen schon im Parlament auf.²¹³ Südtirol kann derweil mit gutem Beispiel vorausgehen, denn Klimaneutralität schon 2040 wird weder Rom allgemein allen Regionen vorschreiben, sondern EU-Vorgaben übernehmen (Klimaneutralität bis 2050). Südtirol braucht dieses Gesetz nicht abzuwarten, sondern kann seinem Anspruch, „Klimaland“ zu sein entsprechend, Klimaschutz in seinen autonomen Zuständigkeiten selbst weiterbringen.

Welchen Zweck hätte ein solches Gesetz?

Im Unterschied zum Klimaplan, eine Art Maßnahmenprogramm, setzt ein Gesetz einen verbindlichen Rahmen, der die Politik in den kommenden Jahren in die Pflicht nimmt. Ein Landesgesetz schafft die nötige langfristige Verbindlichkeit und Planungssicherheit für die Politik, Unternehmen und Gesellschaft. In Deutschland haben aus diesem Grund schon neun Bundesländer Klimaschutzgesetze mit quantitativen Klimazielen verabschiedet. Neben verbindlichen Zielen braucht es transparente Verfahren, ein systematisches Monitoring, unabhängige Überwachungsinstanzen, Änderungen bei der Vergabe öffentlicher Subventionen und Vergabepaxis, neue

Verfahren zur Klimaverträglichkeitsprüfung von Großprojekten, Regelungen zum Klimaschutz in den Gemeinden und einiges mehr.

Welche Kernelemente sollte das Landesklimaschutz umfassen?

Vor allem muss ein quantifiziertes Minderungsziel (Klimaneutralität) festgelegt werden, das auch mehrere Zwischenziele vorsieht. Der Klimaplan, seine Umsetzung, seine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung werden zur Aufgabe der Landesregierung. Die Energiewende hin zu erneuerbaren Energien wird damit zum öffentlichen Auftrag und zur gesetzlichen Pflicht. Neue Fördermaßnahmen für erneuerbare Energien und zum Abbau der fossilen Energieverwendung müssen durch den Landtag. Das Klimaschutzgesetz erlaubt es der Landesregierung, Durchführungsverordnungen zu Einzelbereichen des Klimaschutzes zu beschließen.

Das Klimaschutzgesetz setzt auch den Rahmen für eine klimaneutrale Landesverwaltung, für Maßnahmen im öffentlichen Gebäudebereich und bei den privaten Heizungen, bei der Mobilität und im öffentlichen Beschaffungswesen. Um diese Vorbildfunktion auch auf die Gemeinden auszudehnen, könnte das Land Fördermaßnahmen für Klimaschutz-Gemeinden ins Gesetz schreiben. Dort wird sich auch ein Mechanismus für das Monitoring und die Berichtspflichten finden, die alle 2-3 Jahre erfüllt werden müssen. Ein unabhängiges Expertengremium berät die Landesregierung, schlägt selbst Maßnahmen vor und überwacht die Berichtspflichten. Es muss sich um ein vom Landtag berufenes interdisziplinäres Wissenschaftlerkomitee handeln, das keiner Weisungsmacht untersteht.

Große Herausforderungen warten auf die nächsten Landesregierungen: zehntausende Heizungen müssen ausgetauscht werden, Gebäude wärmedämmend, tausende PV-Anlagen montiert werden, die PKWs müssen umgestellt werden, wofür ein landesweites Ladesäulennetz gefragt ist, die Bahninfrastruktur wird ausgebaut, die Bahnhöfe modernisiert, die öffentliche Busflotte elektrifiziert. Dafür braucht es viel finanzielle Mittel, Planungssicherheit und einen klaren gesetzlichen Rahmen. Wenn es die neue Landesregierung ernst meint mit dem Klimaschutz, muss ein solches Gesetz ganz oben auf die Agenda und ins Koalitionsprogramm, ganz unabhängig von ihrer Zusammensetzung. Denn Klimaneutralität ist bis 2040 gar nicht erreichbar, wenn Ziele und Maßnahmen nicht auch gesetzlich untermauert werden.



Zum Ausstieg

MUSS SÜDTIROL WACHSEN?

Braucht Südtirol permanentes Wirtschaftswachstum oder kann es auch anders wachsen, nach innen oder zumindest ohne steigenden Energie- und Ressourcenverbrauch? Andernfalls wird die für 2040 angestrebte Klimaneutralität nicht zu bewerkstelligen sein, auch nicht von den so tüchtigen Südtirolern. Die Treibhausgasemissionen sollten schon seit 2011 zügig sinken, tun sie nicht. Wenn der Zielpfad zur Klimaneutralität eingehalten werden soll, müssten sie bis 2030 halbiert werden. Doch beim heutigen Tempo wird Südtirol erst in 100 Jahren klimaneutral.

In der Wirtschaftswissenschaft setzt sich langsam die Erkenntnis durch, dass eine absolute Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch unter heutigen Bedingungen nicht möglich ist. Im Gegenteil: allein schon der Umbau unserer Wirtschaft und Gesellschaft zur Null-Emissionen-Gesellschaft ist trotz aller Effizienzfortschritte sehr ressourcenintensiv. Die Vorstellung, den Klimawandel nur mit Technologie und grüner Energie zu bewältigen, könnte sich als trügerisch erweisen. „Alles elektrisch, alles wird gut“ – ein Trugschluss, beginnend beim Verkehr, der in Südtirol allein schon 44% der CO₂-Emissionen verursacht.

Natürlich hat der Wandel schon eingesetzt. Südtirols Forschungsinstitute und Unternehmen nehmen an diesen Innovationsprozessen sehr engagiert teil, sind manchmal führend. Immer mehr wird investiert in erneuerbare Energie, Vernetzung, Automatisierung, Robotik, KI-gestützte Entwicklung und Produktion mit weniger Energieintensität. Viele Haushalte investieren in die Umrüstung ihrer Heizanlage auf erneuerbare Energie und nutzen immer mehr den ÖPNV und das Fahrrad. Und doch reicht das nicht für Nachhaltigkeit im tieferen Sinn. Zur abgedroschenen Worthülse „Nachhaltigkeit“ muss sich für die gesellschaftliche Entwicklung „Suffizienz“ gesellen, als Leitmotiv einer Zeit nach dem fossil befeuerten, quantitativen Wirtschaftswachstum. Wachstum nach menschlichem Maß und nach Vorgaben der Natur: jeder Baum erreicht irgendwann seine Optimalgröße, bleibt schön und fruchtbar, muss in der Masse nicht mehr weiterwachsen.

Auch Südtirol muss nicht im Volumen weiter wachsen. Die nach monetärem BIP pro Kopf wohlhabendste Region Italiens kann sich auf andere Leitwerte besinnen, kann vielfältig wachsen ohne immer mehr Energie, Rohstoffe, Baumaterial, Wald, fruchtbare Böden und Landschaft zu verbrauchen. Klimaneutralität geht zusammen mit sozialer Gerechtigkeit. Südtirol hat genug für alle, wenn es bloß gelänge, den materiellen Wohlstand gerechter zu verteilen. Eine ökologische und regionale Kreislaufwirtschaft im Sinne von Suffizienz kann alles bieten, was ein gelungenes Leben ausmacht: Anregung, Abwechslung, Erkenntnis, Bildung, Austausch, Anerkennung, Zeitwohlstand, Genuss, Gemeinschaft, Kultur, Spiel und Sport, aber auch soziale Sicherheit, ein hochwertiges Gesundheitssystem, Mobilität, Pflege, sinnvolle Arbeit, lauter Bereiche, wo es heißen könnte: „Do gang nou viel.“

Endnoten

- 1 Christian Stöckner, Das Experiment sind wir. Bundeszentrale für polit. Bildung 2021, 314
- 2 Klimaplan Südtirol 2040, S. 17
- 3 Land Tirol, Energie-Zielszenario Tirol 2050 und 2040 mit Zwischenstand 2030, Endbericht vom Sept. 2021
- 4 Klimaplan Südtirol 2040, S. 21
- 5 Klimaplan Südtirol 2040, S. 23
- 6 EURAC research, Klimareport Südtirol 2018, S. 31
- 7 Klimaplan Südtirol 2040, S. 74
- 8 Umweltbundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/>
- 9 Umweltbundesamt, ebenda.
- 10 High Level Commission, URL: https://scnat.ch/en/uuid/i/b9dba35e-8754-5b52-8780-282a6a4baa83-Report_of_the_High-Level_Commission_on_Carbon_Prices
- 11 Italy for Climate, URL: <https://italyforclimate.org/>; ALPERIA Smart Services, Strommix.
- 12 ASTAT, Jahrbuch 2022, www.provinz.bz.it/astat
- 13 Bundesamt für Umwelt, Schweiz, URL: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home.html>
- 14 Climate Change Center Austria, URL: <https://ccca.ac.at/startseite>
- 15 EURAC, Auf dem Weg in Richtung Klimaneutralität, 2022, S.47
- 16 DOLOMITEN, 1.2.2023
- 17 DOLOMITEN, 1.2.2023
- 18 Klimaplan Südtirol 2040, S. 19
- 19 DOLOMITEN, 1.2.2023
- 20 Klimaplan Südtirol 2040, S. 53
- 21 Klimaplan Südtirol, Klimaplan, 1. Fassung, S.34.
- 22 Klimaplan Südtirol 2040, S. 52
- 23 Tourism Watch, URL: <https://www.tourism-watch.de/artikel/wegweiser-durch-den-labeldschungel-2023/>
- 24 Europ. Parlament, Untersuchung für den TRAN-Ausschuss Europäische Tourismusertifizierung, Studie 2018
- 25 Global Sustainable Tourism Council, URL: <https://www.gstcouncil.org/>
- 26 IDM, Nachhaltigkeitslabel Südtirol, URL: <https://www.idm-suedtirol.com/de/unsere-leistungen/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsprogramm>
- 27 Gruppe YEAN, URL: <http://www.yean.info/tirolcity/001project.htm>
- 28 Michele Nardelli/Dematteis, Inverno Liquido, Derive&Approdi 2023, <https://www.michelenardelli.it/uploads/documenti/scheda-libro.pdf>
- 29 Michael Matiu, Projekt SNOW, URL: <https://www.eurac.edu/de/dossiers/dossier-schnee-suedtirol-alpen>
- 30 Banca d'Italia, URL: <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2022-0743/index.html?com.dotmarketing.htmlpage.language=1&dotcache=refresh>
- 31 URL: <https://alparc.org/news/winter-tourism-the-climate-challenge>
- 32 Legambiente, URL: <https://www.legambiente.it/comunicati-stampa/nevediversa-2022-il-turismo-invernale-nellera-dei-cambiamenti-climatici/>
- 33 Christoph Gfeller, Südtirol unter Strom. Der Ausbau der Wasserkraft in Südtirol, ATHESIA 2015
- 34 URL: https://astat.provinz.bz.it/de/aktuelles-publikationen-info.asp?news_action=4&news_article_id=665679
- 35 Andrea Barbabella, URL: <https://www.fondazionevilupposostenibile.org/la-siccita-spegne-le-centrali-idroelettrico-al-minimo-storico/>
- 36 Peter Erlacher, Südtirol auf dem Weg zur Klimaneutralität, in: Klimaland Südtirol, POLITIS-GWÖ, arcaedizioni 2022, 57-73
- 37 Michael Matiu, Projekt SNOW, URL: <https://www.eurac.edu/de/dossiers/dossier-schnee-suedtirol-alpen>
- 38 Markus Heiss, Wasserkraft: Fluch oder Segen?, in NSB 1/2023, S.13
- 39 Klimaplan Südtirol 2040, S. 63-64
- 40 Die GRÜNEN, PM zur Landtagsanfrage, Klimakur für Südtirols Tourismus, 19.4.2022
- 41 Klimaplan Südtirol, Entwurf, Teil 2, April 2023
- 42 Dolomiten, 20.4.23
- 43 Dolomiten, 20.4.23
- 44 URL: <https://www.ingenio-web.it/articoli/com-e-nata-l-idea-del-superbonus-110-e-cosa-ne-sara-l-intervista-all-onorevole-riccardo-fraccaro/>
- 45 URL: <https://italyforclimate.org/gli-edifici-in-italia-sono-i-primi-consumatori-di-energia/>
- 46 Dolomiten, 16.3.2023, 19
- 47 URL: <https://italyforclimate.org/quanto-consumano-le-nostre-case/>
- 48 Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, URL: https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-content/uploads/dlm_uploads/Presentazione-Andrea-Barbabella-Un-Boost-per-la-transizione.pdf
- 49 Klimaplan Südtirol 2040, S. 50
- 50 DOLOMITEN, 20.4.2023
- 51 URL: <https://www.skjalps.com/de/>
- 52 URL: <https://www.suedtirolnews.it/wirtschaft/skjalps-schafft-zehn-weitere-dash-400-an-53-FF-39/2023,48>
- 53 FF 39/2023, 48
- 54 FF, Nr. 39/2023, S. 47
- 55 URL: <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/luftansa-einigung-italien-ita-airways-100.html>
- 56 Tiroler Landesreg., URL: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/landesentwicklung/raumordnung/Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeits-_und_Klimakoordination/Publikationen/Nachhaltigkeits-und-Klimastrategie_2021.pdf
- 57 URL: <https://www.tirol.gv.at/landesentwicklung/nachhaltigkeits-und-klimakoordination/massnahmenprogramm-2022-2024/>
- 58 Tiroler Landesregierung, URL: <https://www.tirol2050.at/>
- 59 Tiroler Landesreg., URL: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/landesentwicklung/raumordnung/Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeits-_und_Klimakoordination/Publikationen/Nachhaltigkeits-und-Klimastrategie_2021.pdf
- 60 Tiroler Landesregierung, Nachhaltigkeits- und Klimastrategie, Maßnahmenprogramm, S. 46
- 61 Klimaplan Südtirol 2040, S. 63
- 62 DOLOMITEN, 20.5.23.
- 63 Vgl. Energie-Ziel-Szenarie 2050 und 2040, URL: https://www.uibk.ac.at/bauphysik/forschung/projects/tirol2050/21-08-27_bericht-szenarien-2050-und-2040-final.pdf
- 64 Dolomiten, 3.6.23
- 65 Production Gap Report, URL: <https://productiongap.org/2020report/>
- 66 URL: <https://carbontracker.org/>
- 67 IEA International Energy Agency, URL: <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2020>
- 68 URL: <https://resourcegovernance.org/publications/risky-bet-national-oil-companies-energy-transition>
- 69 Rainforest Network, URL: <https://www.ran.org/publications/ran-annual-report-2021-2022/>
- 70 Investing in Climate Chaos, URL: <https://investinginclimatechaos.org/>
- 71 URL: <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/35281/AWBBB.pdf>
- 72 IEA, World Energy Outlook, URL: https://iea.blob.core.windows.net/assets/fe7c251b-8651-4d3a-8362-0ffe3e50d37b/Executivesummary_WorldEnergyOutlook2022.pdf
- 73 Christian Breyer, 100% Renewable Energy Systems, https://100percentrenewableuk.org/wp-content/uploads/210903_Breyer_100REUK_100RE_Europe_webinar_final.pdf
- 74 BpB, <https://www.bpb.de/themen/umwelt/anthropozaen/248861/kumulative-co2-emissionen-1850-2011/75-FF-Nr.-9/2023>
- 75 FF Nr. 9/2023.
- 76 ASTAT-Jahrbuch 2021, S. 45
- 77 IAC, URL: <https://www.fondazionevilupposostenibile.org/i-10-key-trend-sul-clima-in-italia-meno-carbo->

- ne-calano-le-emissioni-ma-la-crisi-climatica-morde-litalia-e-le-rinnovabili-al-palo/
78 URL: <https://www.suedtirolereinzugsdienste.it/de/landesumschreibungssteuer.asp>
79 URL: <https://www.unep.org/news-and-stories/press-release/unite-human-animal-and-environmental-health-prevent-next-pandemic-un>
80 FF Nr.27/2020
81 URL: <https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/pdf/ccc-rapport-final.pdf>
82 URL: <https://buergerrat-klima.de/>
83 POLITIS, Dossier: <https://www.politis.it/157d466.html>
84 URL: <https://www.wir-entscheiden-klima.at/die-empfehlungen-der-buergerinnen-und-buerger/>
85 Initiative für mehr Demokratie, <https://www.dirdemdi.org/de/aktionen/zwei-volksbegehren-unterschreiben-2022.html>
86 EURAC, URL: <https://www.eurac.edu/de/magazine/die-politik-sollte-den-klimaschutz-vor-wirtschaftliche-interessen-stellen>
87 URL: <https://www.erneuerbareenergien.de/energiemarkt/energiemaerkte-weltweit/weltweite-subventionen-fuer-fossile-energien-haben-sich-drastisch-erhoeht>
88 Umweltbundesamt, URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbrochuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf
89 URL: <https://www.mase.gov.it/pagina/catalogo-dei-sussidi-ambientalmente-dannosi-e-dei-sussidi-ambientalmente-favorevoli>
90 ASTAT-Jahrbuch 2022, S.507
91 ASTAT-Jahrbuch 2022, S.495
92 Greenpeace, URL: https://www.greenpeace.de/publikationen/studie_klimaschaedliche_subventionen_sozial_gerecht_abbauen_feb_2021.pdf
93 Klimaplan Südtirol 2040, S.71
94 URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Ziele_f%C3%BCr_nachhaltige_Entwicklung
95 Wirtschaftskurier der DOLOMITEN vom 26.7.2023
96 Klimaplan Südtirol 2040, S. 57
97 URL: <https://www.raiffeisen.it/de/bozen/wir-sind-genossenschaft/ethical-banking.html>
98 URL: <https://www.outdooractive.com/de/motorradtouren/tirol/motorradtouren-in-tirol/200402030/>
99 URL: <https://www.tirol.gv.at/arbeitswirtschaft/esa/laerm>
100 URL: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/sicherheit/emissionen-sicherheitstechnik-anlagen/downloads/Bericht_Motorradlaermstudie_Ausserfern.pdf
101 URL: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/sicherheit/emissionen-sicherheitstechnik-anlagen/downloads/Evaluierung_Massnahmen_Motorradlaerm_Ausserfern_2021.pdf
102 URL: <https://www.germanwatch.org/sites/default/files/publication/2621.pdf>
103 URL: <https://www.moment.at/story/klimaschutz-china>
104 URL: <https://www.dw.com/de/faktencheck-china-verantwortung-schuld-klimawandel-co2-aussto%C3%9F/a-57832748>
105 URL: <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>
106 Nationaler Klimaschutzplan PNIEC, S. 392, URL: <https://www.mase.gov.it/comunicati/aggiornamento-piano-nazionale-integrato-energia-e-clima>
107 Klimaplan Südtirol 2040, S. 53, URL: <https://www.klimaland.bz/klimaplan-suedtirol-2040/download-entwurf-klimaplan-pdf/>
108 Landwirtschaft 2030, S. 11, URL: <https://landwirtschaft.provinz.bz.it/de/landwirtschaft-2030>
109 URL: https://c/Users/Computer13/Downloads/649442_Agrar-Forstbericht-2022.pdf
110 URL: https://assets-eu-01.kc-usercontent.com/787a0907-db8e-01b4-1d53-09d7e342892f/941c814b-2ff9-480c-81c8-de135d6f91bd/567756_LandWIRtschaft2030_de_pdf.pdf
111 Landwirtschaft 2030, S.16-17
112 Klimaplan Südtirol, 1. Fassung vom 31.8.2022, S. 12
113 DOLOMITEN, 4.5.2023
114 SALTO, <https://www.salto.bz/de/article/18082023/piano-clima-senza-valore>
115 Land Rheinland-Pfalz, URL: <https://landesrecht.rlp.de/bsrp/document/jlr-KlimaSchGRPraehmen>
116 URL: http://lexbrowser.provinz.bz.it/doc/de/212899/landesgesetz_vom_10_juli_2018_nr_9.aspx
117 PTE, URL: <https://www.mase.gov.it/pagina/piano-la-transizione-ecologica>
118 URL: https://www.klimaland.bz/wp-content/uploads/Nachhaltigkeitsstrategie_de.pdf
119 FF 33/2023
120 URL: https://www.uibk.ac.at/bauphysik/forschung/projects/tirol2050/21-08-27_bericht-szenarien-2050-und-2040-final.pdf
121 Etwa nach dem Muster des Landesgesetzes zum Klimaschutz von Schleswig-Holstein, URL: <https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/K/klimaschutz/energie-wende/Klimaschutzgesetz.html>
122 Nachhaltigkeitsstrategie Südtirol, S.4, URL: https://www.klimaland.bz/wp-content/uploads/Nachhaltigkeitsstrategie_de.pdf
123 URL: https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/PNRR/SEC_21.06.22.pdf
124 URL: <https://www.salto.bz/de/article/12072023/italien-fuehrt-der-kreislaufwirtschaft/>
125 URL: <https://www.recyclingweb.it/Articles/ambiente-riciclaggio/gestione-e-recupero-inerti-da-ced-in-alto-adige.htm>
126 URL: https://www.ilsolare.com/art/rifiuti-edili-l-italia-recupera-l-80percento-AE2TLwoD?refresh_ce=1
127 URL: <https://zenodo.org/record/6389393>
128 Klimaplan Südtirol 2040, S. 49
129 Klimaplan Südtirol 2040, S. 49
130 URL: https://wir2022.wid.world/www-site/uploads/2021/12/Summary_WorldInequalityReport2022.pdf
131 Lucas Chancel et. al., World Inequality Report 2022, Cambridge 2022, S. 123
132 Lucas Chancel et. al., World Inequality Report, S.196)
133 Lucas Chancel, 2022, S. 123
134 Sighard Neckel, Zerstörerischer Reichtum, in: Blätter für deutsche und internationale Politik 4/2023, S. 49
135 Stefan Nabernegg, Emissionen hin oder her – Wer stößt sie aus und wie viel ist zu viel? In: Klimasoziale Politik, 2021, 41-56.
136 Sighard Neckel, ebenda, S. 50
137 URL: <https://www.climateaccountability.org>
138 Dario Kenner, Carbon Inequality. The Role of the Richest in Climate Change, New York 2019, S.38
139 Felix Ekardt, Klimakrise – Pffft, die anderen sind doch noch viel schlimmer, www.zeit.de, 26.12.2022
140 Sighard Neckel, Zerstörerischer Reichtum, ebenda, S. 56
141 Der Gini-Index misst die Ungleichheit der Verteilung zwischen 0 (alle haben gleich viel) und 1 (einer hat alles).
142 AFI Pressemitteilung vom 8.9.2022
143 Atz/Haller/Pallaver, Ethnische Differenzierung und soziale Schichtung in Südtirol, 2016, S. 233
144 Ebenda, S. 199
145 Ebenda, S. 212
146 URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_3543
147 URL: <https://2035.suedtirolmobil.info/>
148 URL: <https://www.h2-suedtirol.com/de>
149 URL: https://www.uibk.ac.at/bauphysik/forschung/projects/tirol2050/21-08-27_bericht-szenarien-2050-und-2040-final.pdf
150 URL: https://www.europaregion.info/fileadmin/downloads/3_Aktuelles_Files/Publikationen/202101-H2-Euregio-Masterplan-DE.pdf

- 151 URL: <https://salto.bz/de/article/16092023/diktat-nicht-akzeptieren>
- 152 URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr/>
- 153 Mobilitätsstrategie der EU, URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>
- 154 Martin Sulser, Mit Vollgas in die Sackgasse, in NSB 1/2023, S.15
- 155 URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr/alpenquerend.html>
- 156 Klimaplan Südtirol 2040, S. 12
- 157 Atz/Haller/Pallaver, Ethnische Differenzierung und soziale Schichtung in der Südtiroler Gesellschaft, Nomos 2016)
- 158 Klimaplan Südtirol 2040, S. 13
- 159 FF Nr.37/2022, 39
- 160 Klimaplan Südtirol 2040, S. 14-15
- 161 URL: <https://www.tirol.gv.at/meldungen/meldung/neue-foerderung-sauberes-heizen-fuer-alle/>
- 162 URL: <https://2035.suedtirolmobil.info/>
- 163 URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr/>
- 164 CAFT, URL: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/Studie_ROUTEN-WAHL_IM_ALPENQUERENDEN_STRASSENGUETERVERKEHR_2019.pdf
- 165 URL: <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2021/06/03/sustainable-and-smart-mobility-strategy-council-adopts-conclusions/>
- 166 URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinie_1999/62/EG
- 167 URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>
- 168 URL: <https://www.eurac.edu/de/institutes-centers/center-for-advanced-studies/news-events/so-denkt-sudtirol-nachhaltigkeit-und-klimawandel>
- 169 Climate Action South Tyrol, URL: https://climateaction.bz/wahlprogramm-analyse/#toc_VITA
- 170 Wahlprogramm der SVP, URL: <https://www.svp.eu/de/programme-1003.html>
- 171 Wahlprogramm „Für Südtirol mit Widmann“, URL: <https://suedtirolwidmann.info/>
- 172 Wahlprogramm der GRÜNEN 2023: URL: <https://www.verdi.bz.it/programm-landtagswahlen-2023/>
- 173 Wahlprogramm des Team K, URL: <https://www.team-k.eu/de/wahlen2023/programm/>
- 174 Wahlprogramm des M5S, URL: <https://www.altoadige5stelle.org/elezioni-provinciali-2023>
- 175 Wahlprogramm der Freiheitlichen, URL: <https://die-freiheitlichen.com/wp-content/uploads/2023/09/Wahlprogramm-Suedtirol-kanns-besser.pdf>
- 176 Landestourismusentwicklungskonzept TEK, 2021, S.19
- 177 Hans Heiss, Wo liegen die Grenzen des Wachstums im Tourismus? in: Klimaland Südtirol?, arcaeditioni 2022,26
- 178 FF Nr. 22/2023, S. 21
- 179 DOLOMITEN, 4.Mai 2023, 19
- 180 Hans Heiss, Wo liegen die Grenzen des Wachstums im Tourismus? In: Klimaland Südtirol?, 2022, 19-28
- 181 Hans Heiss, ebenda
- 182 Georg Niedrist, Emissionen der Südtiroler Landwirtschaft und Szenarien zur Erreichung der Klimaneutralität, EURAC 2022, 107).
- 183 Stefan Zerbe, Kein Platz für Torfabbau bei echtem Klimaschutz, in: Klimaland Südtirol? 2022, 74
- 184 Land Südtirol, URL: <https://landwirtschaft.provinz.bz.it/de/agra-forstberichte>
- 185 Klimaplan Südtirol 2040, S. 68
- 186 Klimaplan Südtirol 2040, S. 68
- 187 URL: <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpger.pdf>
- 188 URL: <https://www.speck.it/download/>
- 189 URL: <https://www.speck.it/download/>, S.2
- 190 URL: <https://landwirtschaft.provinz.bz.it/de/agra-forstberichte>
- 191 URL: <https://www.speck.it/download/>
- 192 FF Nr. 15/2023
- 193 Klimaplan Südtirol 2040, geschätzt einschließlich der Tagesgäste, S.58-59
- 194 Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035, S. 417
- 195 Autonome Prov. Bozen - Ressort Raumordnung, Umwelt, Energie (2012), Energie Südtirol 2050
- 196 Klimaplan Südtirol 2040, S.14
- 197 Klimaplan Südtirol 2040, S. 69
- 198 URL: <https://salto.bz/de/article/09022022/kompatschers-unsinn>
- 199 URL: https://it.wikipedia.org/wiki/Autorit%C3%A0_di_regolazione_per_energia_reti_e_ambiente
- 200 Südtiroler Energieverband, Fakten. Visionen. Lösungen!, Broschüre 2023
- 201 Dolomiten, 15.11.2023
- 202 SEV, Fakten. Visionen. Lösungen!, Broschüre 2023
- 203 URL: https://www.mimit.gov.it/images/stories/documenti/PNIEC_finale_17012020.pdf
- 204 URL: <https://salto.bz/de/article/02022022/strom-autonom>
- 205 URL: https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/
- 206 URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/de/newsroom/news/2021/07/29-07-2021-commission-adopts-new-guidance-on-how-to-climate-proof-future-infrastructure-projects
- 207 URL: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klima-und-finanzmarkt/pacta.html>
- 208 Antrag zu Klimaverträglichkeitsprüfung im Schweizer Nationalrat <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20063703>
- 209 URL: https://cms.gruene.de/uploads/documents/Klima_Arguhilfen_2021.pdf
- 210 URL: <https://brutkasten.com/wp-content/uploads/2020/01/Regierungs%C3%BCbereinkommen.pdf?ref=articleplus>
- 211 URL: <https://taz.de/Klimacheck-in-Oesterreich/!5820230/>
- 212 Climate Action South Tyrol, URL: <https://www.climateaction.bz>
- 213 URL: <https://documenti.camera.it/leg19/pdl/pdf/leg.19.pdl.camera.1082.19PDL0041930.pdf>



Der Autor

Thomas Benedikter, Wirtschaftswissenschaftler, Politikforscher und Publizist, tätig als Erwachsenenbildner, Mitarbeiter des Heimatpflegeverbands Südtirol, Lehrbeauftragter an der Universität Bozen und der HFH Hamburg.

Der Herausgeber

POLITIS (Politische Bildung und Studien in Südtirol)

Eine lebendige Demokratie braucht kritisch denkende, fürs Gemeinwohl engagierte BürgerInnen, die mitreden und mitgestalten wollen. Auch deshalb der griechische Name politis = Bürger für diesen neuen Bildungs- und Forschungsträger. Mitwirken kann man besser, wenn man gemeinschaftlich das nötige Hintergrundwissen erstellen und reflektieren kann. Die Auseinandersetzung mit Machtverhältnissen schafft Entscheidungskompetenz und befähigt zu qualifiziertem, politischem Engagement. Dafür kann POLITIS als freie bürgerschaftliche Organisation wichtige Hilfestellung bieten. POLITIS ist ein unabhängiger, dem Gemeinwohl verpflichteter Verein, der vor allem nicht dominanten Gruppen unserer Gesellschaft Hilfestellung bieten soll. POLITIS will das bestehende Angebot an politischer Bildung ergänzen und BürgerInnen eine Anlaufstelle bieten für:

- Forschung zu aktuellen, die Südtiroler Gesellschaft betreffenden Fragen auf sozial-, wirtschafts- und politikwissenschaftlichem Gebiet,
- Publikationen, öffentliche Veranstaltungen, Politikberatung für Bürgerinitiativen und politisch aktive Einzelne und Organisationen,
- Angebote politischer Bildung für verschiedene Zielgruppen.

www.politis.it

Klimaland Südtirol?

Regionale Wege zu konsequentem Klimaschutz

Thomas Benedikter (Hg.)

arcaedizioni Lavis, 2022

ISBN 978-88-88203-88-1

Mit Beiträgen von:

Thomas Streifeneder und Miriam L. Weiß, Hans Heiss,

Kris Krois, Norbert Lantschner, Christian Fischer, Peter Erlacher,

Stefan Zerbe, Klimaclub Südtirol, Stefan Perini, Elisabeth Präauer, Peter Kasal,

Kathrin Kofler, Markus Lobis und Philip Kleewein, Johanna Donà und Johannes Engl,

Thomas Benedikter, David Hofmann, Silke Raffeiner, Georg Niedrist

und einem Vorwort von Susanne Elsen.

Freies Herunterladen von : www.politis.it

