

Liste Fritz. Tirol

Liste Fritz Pressespiegel

KW 39

**Von 23.September bis
29.September 2024**

Grenze von 300 Betten ist vom Tisch

Landesweite Beschränkung auf 300 Betten in Hotels wäre verfassungs- und EU-widrig. Verfassungsdienst des Landes erteilt klare Absage.

Innsbruck – Schon Altlandeshauptmann Günther Platter (VP) wollte eine Bettenobergrenze für neue Hotels in Tirol einziehen. Bei 330.000 Betten sollte Schluss sein. Doch gesetzlich wurde die landesweite Beschränkung nie verankert. Auf Antrag der Liste Fritz hat jetzt der Verfassungsdienst des Landes diese Forderung geprüft und dem Ansinnen eine Absage erteilt. Eine verbindliche Bettenobergrenze für (neue) Beherbergungsgroßbetriebe würde nämlich eine erhebliche Grundrechtseinschränkung bedeuten.

Das Gutachten wurde dem Landtag Anfang September zugeleitet, bei Sonderflächenwidmungen für Großhotels kann eine Obergrenze von 300 Betten ebenfalls nicht begründet werden. Generell geht es um einen unzulässigen Eingriff in die

Erwerbsfreiheit sowie des Eigentums, außerdem würde in die Niederlassungsfreiheit der EU eingegriffen.

Der für die Bodenpolitik zuständige Landeshauptmannstellvertreter Josef Geisler (VP) nimmt vielmehr die Gemeinden in die Pflicht. „Sie können in ihren Raumordnungskonzepten Obergrenzen festlegen, das wird vom Land auch gewünscht.“ Allerdings gibt Geisler zu, dass diese regional restriktiveren Regelungen natürlich anfechtbar sind. Es benötige deshalb eine differenzierte, regionale Betrachtung, wonach Betriebe mit mehr als 300 Betten den örtlichen Raumordnungsinteressen widersprechen würden.

Liste-Fritz-Klubchef Markus Sint wirft der Regierung hingegen mangelnden Willen zur Lösung vor. (pn)



Markus Sint stellte die Dringlichkeitsanträge vor.

Foto: Liste Fritz

Deponien: Mitsprache gefordert

Gemeinden sollen
bei Deponie-
Genehmigungen
besser einbezogen
werden.

Innsbruck – Schwoich, Scharnitz, Reutte: nur drei Orte, in denen geplante Bodenaushubdeponien in den vergangenen Wochen und Monaten auf heftigen Widerstand in der Bevölkerung stießen. „Die Bürgerinnen und Bürger fühlen sich hilflos angesichts dieses Wildwuchses von Deponien im Land. Das könnte aber leicht beendet werden“, sagt Markus Sint, Klubobmann der Liste Fritz. Die Novelle im Abfallwirtschaftsgesetz gehe zwar einen winzigen Schritt in die richtige Richtung, reiche aber bei Weitem noch nicht aus.

Im kommenden Oktoberlandtag bringt die Liste Fritz zwei Dringlichkeitsanträge wieder ein. „Zum einen fordern wir, die Sonderflächenwidmung für Deponien einzuführen“, sagt er. Die Gemeinden bekämen damit nicht nur mehr Mitspracherecht, sondern „wirkliche Entscheidungskompetenz“. Die Projektwerber müssten dann direkt bei der Gemeinde vorstellig werden. „Damit besteht dann die Möglichkeit, etwaige Standorte von vornherein auszuschließen bzw. bessere Standort zu finden“, ist Sint überzeugt.

Der zweite Dringlichkeitsantrag dreht sich um die Einführung einer Bedarfsprüfung. „Bei Golfplätzen, Steinbrüchen oder sogar Bordellen ist diese notwendig. Bei Deponien aber nicht.“ In Tirol gibt es rund 200 Bodenaushubdeponien. Damit seien genug Kapazitäten über Jahre vorhanden – in allen Bezirken. „Deshalb ist eine Bedarfsprüfung notwendig und gerechtfertigt“, sagt Markus Sint. (smo)

Wildwuchs bei Aushubdeponien

Sonderflächenwidmung und Prüfung, ob
Bedarf besteht, fordert Liste Fritz

Eine Gesetzesnovelle zum Abfallwirtschaftsgesetz gibt wie berichtet den Gemeinden in Tirol zwar mehr Mitsprache, „aber das genügt bei weitem nicht“, erläuterte gestern Liste-Fritz-Klubchef Markus Sint, der sich seit Jahren mit der Materie beschäftigt. Nicht nur er ortet einen Wildwuchs bei Bodenaushubdeponien, auch die Landesumweltanwaltschaft äußerte sich zuletzt kritisch.

Sint will mit zwei Dringlichkeitsanträgen „erstens eine Sonderflächenwidmung und zweitens eine Bedarfsprüfung für Bodenaushubdeponien einfordern“, wie er gestern erläuterte. „Mitsprache ist das eine, die Hebel in der Hand zu halten und selbst entscheiden zu können, ist das andere!“

In den vergangenen sechs Jahren habe die Liste Fritz 22 Landtagsinitiativen zur Lösung des Problems gesetzt. „Zuerst haben ÖVP und Grüne blockiert, jetzt blockieren ÖVP und SPÖ!“ Dabei bringe die Sonderflächenwidmung nur Vorteile

mit sich: „Bei Widmungen entscheidet die Gemeinde, spricht der Gemeinderat. Mit einer Sonderflächenwidmung hat es die Gemeinde in der Hand, ob sie eine Deponie im Dorf will oder nicht. Auch ist der Deponiewerber gezwungen, die Gemeinde über sein Vorhaben und den Standort zu informieren. Damit besteht dann die Möglichkeit, etwaige Standorte von vornherein auszuschließen bzw. bessere zu finden“, zeigt Sint auf.

Dringlichkeitsantrag Nummer 2 in dieser Sache ist die Bedarfsprüfung: Anders als bei Golfplätzen, Steinbrüchen oder Bordellen braucht es für Deponien keine – „obwohl die Auswirkungen bei Deponien ungleich größer und auch die Belastungen für die Anrainer ungleich höher sind“. Die freien Kapazitäten in den Bezirken reichten noch für Jahrzehnte – „und doch vergeht kein Monat ohne Ansuchen für neue bzw. Genehmigungen von neuen Deponien in ganz Tirol“, wundert sich der Klubobmann.

Teurer Auszug aus dem Rathaus: Baustelle Vergabeamt

Das Amt für Wohnungsvergabe in Innsbruck ist nicht nur personell betrachtet eine Baustelle. Das kommt dem Steuerzahler teuer zu stehen.

Angesichts der in Innsbruck herrschenden Wohnungsknappheit kommt dem Referat Wohnungsvergabe eine besondere Bedeutung zu. Derzeit ist es im 2. Stock des alten Rathauses beim Stiegenaufgang Fallmerayerstraße untergebracht. Aufgrund von Personalzuwachs, eines laut Stadtsenatsunterlage „erheblichen Anstiegs des Parteienverkehrs“ und einer unbefriedigenden Raumsituation begab sich die Stadt auf die Suche nach einem Ausweichquartier – und wurde

in der Bürgerstraße in einem Gebäude fündig, das Ex-Bürgermeister und Alt-LH Herwig van Staa bzw. seit 2016 seiner Tochter gehört. Knapp 400 Quadratmeter mietet die Stadt dort an für monatlich 5120 Euro (inkl. BK, ohne Heizung). Der Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen bei einem Kündigungsverzicht auf 20 Jahre. Die ersten drei Jahre muss nichts bezahlt werden. Dafür kommt die Stadt für den Umbau des ehemaligen Geschäftslokals auf. Dieser ist mit 1,285 Mio.



Fotos: zvg, Birbaumer Christof



Ende Mai war die Eröffnung für „bald“ avisiert, doch es dürfte 2025 werden: Das Gebäude ist noch immer eine Baustelle.

Euro (ohne Einrichtung) gedeckelt. Ob dieser Betrag ausreicht, ist angesichts des Umfangs und der Dauer der Bauarbeiten fraglich.

„Anstatt diese rund 2,4 Millionen Euro (Anm. Umbau plus Miete für 17 Jahre) in das Haus eines Ex-Bürgermeisters, vor allem aber

in ein fremdes Haus zu stecken, hätte die Stadt beispielsweise im Rathaus umbauen oder anderweitig geeignete Räumlichkeiten

schaffen können, die dann auch der Stadt bzw. den Bürgern gehören“, sagt Liste-Fritz-LA Markus Sint. Er kritisiert vor allem auch das Zustandekommen des Vorhabens: „Denn obwohl der 40-köpfige Gemeinderat, das höchste Gremium in der Stadt, im Juni 2023 gegen Grün und SPÖ beschlossen hatte, dass Referate mit hohem Parteienverkehr im Rathaus bleiben sollten, hat der siebenköpfige Stadtsenat das einfach umgedreht“, kritisiert Sint. „Was sind da Beschlüsse wert? Da wedelt ja der Schwanz mit dem Hund.“ Theoretisch hätte die Stadtregierung ja auch bei sich selbst sparen können: Derzeit „residiert“ sie in 30 Zimmern in bester Lage im Rathaus. Philipp Neuner



Foto: Christof Birbaumer

Da geht es nicht um Sachpolitik, da geht es um Machtpolitik! Da wird eine ignorante und arrogante Politik der Altparteien offenkundig.

Liste-Fritz-Klubobmann Markus Sint

Warnung vor Transitlawine durch Drautal und Osttirol

Verkehrswissenschaftler Günter Emberger und Raumplaner Robert Unglaub äußerten starke Zweifel an Zahlen in den Transitstudien zur B 100 Drautalstraße.

Von Christoph Blassnig

Den Kreisverkehr Mitteregger Kreuz in Lienz passieren im Durchschnitt 23.000 Fahrzeuge, zu den Spitzenzeiten sind es 29.000. Statistisch durchqueren 494 Sattel- und Lastzüge täglich die Stadt, wie Günter Emberger, Verkehrswissenschaftler an der Technischen Universität Wien, im Rahmen einer Podiumsdiskussion darlegte. Emberger äußerte darüber hinaus massive Zweifel an den Ergebnissen jenen

Transitstudien, die Kärnten im Jahr 2021 und Tirol im Jahr 2022 in Auftrag gegeben haben. Zur Veranstaltung hatte der Verein Osttirol Natur mit Obfrau Renate Hölzl in den Gemeindesaal in Amlach geladen.

Die Tiroler Studie der Autoren Köll und Lechner kommt zum Schluss, dass der Transit-Schwerverkehr auf der Drautalstraße in Osttirol nur einen sehr geringen Anteil an Gesamtaufkommen ausmacht. Darum lasse sich ein Lkw-Fahrverbot über 7,5 Tonnen auf der Drautalstraße nicht rechtfertigen.

Ungenauigkeiten und der Ausfall der Zählstelle in Greifen-

burg, wo das Land Kärnten eine Umfahrung plant, würden in der Tiroler Studie immerhin erwähnt. Allerdings basiere sie auf drei weiteren Studien, die wiederum nicht erhältlich seien. Zum Thema Zumutbarkeit von Lkw-Umwegen würde nur der wirtschaftliche Aspekt, nicht aber die Zumutbarkeit für die Bevölkerung erwähnt, monierte der Verkehrsfor-

”

Wer Transitverkehr feststellen will, muss an den Kontrollstellen die Fahrer befragen. Die Kennzeichen oder Plänen sagen nichts über ihre Routen aus.

Günter Emberger,
Verkehrsforscher TU Wien

“

Nach zwei Jahren Hartnäckigkeit seien ihm nur Auszüge übermittelt worden. Der Ausfall der Zählstelle in Greifenburg im Untersuchungszeitraum bleibe unerwähnt. Völlig untauglich sei darüber hinaus die Definition von Transit in den Unterlagen.

Als Transitverkehr würde nämlich nicht jeder Lkw gewertet, der das Untersuchungsgebiet durchfährt, weil es Ausnahmegründe gibt: Schafft der Lkw die Strecke nicht in einer bestimmten Zeit, weist man ihm auto-

Verkehrsexperte Günter Emberger sprach, die politischen Vertreter hörten zu

matisch Ladetätigkeit zu. Auch dann, wenn er einfach nur angehalten hatte. Nicht gezählt werden weiterhin gleich alle Lkw mit österreichischen Kennzeichen und sogar jene mit Kennzeichen aus Nachbarländern wie Italien und Slowenien.

Noch weit kritischer sieht Emberger die Tatsache, dass die Studie des Autors Gerald Höher zum Transit auf der B 100 in Kärnten von der dortigen Landespolitik unter Verschluss gehalten wird. Und fährt ein Lkw doch mit ausländischen Kennzeichen, reicht allein ein Österreichbezug auf der Plane des Anhängers, um ihn nicht als Transitfahrzeug zu zählen. „Die Zahlen können also nicht stimmen, sondern sind um ein Vielfaches höher. Man muss die Fahrer fragen, wohin sie unterwegs sind.“

Raumplaner Robert Unglaub vom Büro Archi Noah wies auf die Folgen der einzelnen Ortsumfahrungen auf der Ost-West-Strecke zwischen der Tauernautobahn und der Brennerautobahn (E66 beziehungsweise S46) hin. In Summe lässt sich durch den Ausbau die Fahrzeit um eine halbe Stunde verkürzen. „Frächter nehmen Umwege sofort in Kauf, wenn es sich finanziell für sie auszahlt.“

Besonders verkehrsbeschleunigend und damit einladend sei ein schnellstraßenartiger Aus-



Robert Unglaub: „Man muss alle Ortsumfahrungen als ein Gesamtsystem betrachten“

bau, wie etwa neu in Percha in Südtirol oder in Lehdorf-Radlach West. Unglaub: „20 Prozent des Schwerverkehrs müssen nachweislich Transit sein, sonst hat ein Fahrverbot überhaupt keine Chance.“

Den Publikumsfragen stellten sich einige politische Vertreter: Bundesrat Markus Stotter (ÖVP), die Landtagsvizepräsi-



Der Lindensaal in Amlach war gut besucht

(CHRISTOPH BLASSNIG (3))

dentin und Lienzer Bürgermeisterin Elisabeth Blanik (SPÖ) sowie die Tiroler Landtagsabgeordneten Alexander Gamper (FPÖ), Gebi Mair (Grüne) und Markus Sint (Liste Fritz).

Sint beharrte auf der Wiedereinführung eines Direktzuges nach Innsbruck zusätzlich zum Bus. Diese Busverbindung könne künftig statt mit Diesel mit Stromfahrzeugen bedient werden, Umweltministerin Gewessler habe entsprechende Förderungen entwickelt, erläuterte Gebi Mair.

Alexander Gamper berichtete von der „Cash Cow“ der Ge-

schwindigkeitsmessungen in seiner Heimatstadt Kitzbühel. Markus Stotter ist Bürgermeister in Oberlienz und sieht Tempolimits kritisch, wenn die Überwachung nicht gewährleistet werden kann. „Bei uns fährt einer dreimal am Tag mit 120 durch das Ortsgebiet.“ Elisabeth Blanik will sich zum Thema Mobilität künftig direkt an die Bevölkerung in Südtirol wenden. „Politisch haben wir bei unseren Nachbarn keine Unterstützung zu erwarten, leider. Aber ich gebe die Hoffnung nicht auf.“

Deutlich und einstimmig lehnten alle den Bau eines Scheiteltunnels am Plöcken ab.

„Um auf Anrainerbedenken einzugehen“

Mündliche Verhandlung der Recycling-Zählstelle im Gewerbepark Starckenbach in Schönwies wurde verschoben

Ab 1. Jänner 2025 müssen Konsumenten beim Einkauf von gekennzeichneten Getränken in Kunststoffflaschen und Metall Dosen 25 Cent Pfand bezahlen und bekommen diesen Pfandbetrag bei der Rückgabe wieder retour. Für eine entsprechende Zähl- und Sortieranlage (Standort West) fasst die EWP Recycling Pfand Österreich gGmbH u. a. den Gewerbepark Starckenbach in Schönwies ins Auge.

Von *Attila Haidegger*

Das Ziel des Kreislaufwirtschaftsprojektes ist es, die Sammelquoten von 80 Prozent im Jahr 2025 und 90 Prozent im Jahr 2027 zu erreichen und aus den gesammelten Wertstoffen immer wieder neue Getränkeverpackungen herzustellen. Das Pfandsystem soll dabei sehr konsumentenfreundlich sein, denn der Konsument könne die leeren Getränkeverpackungen überall – wo Getränke in Einwegverpackungen verkauft werden – zurückgeben. „Da Österreich eine der höchsten Supermarktdichten in Europa hat, wird dementsprechend auch die Dichte an Rücknahmeautomaten sehr hoch sein. Circa 90 Prozent aller Gebinde werden über Rücknahmeautomaten im Lebensmittelhandel zurückgegeben werden, nur 10 Prozent bei ma-

nuellen Rücknahmestellen“, erklären die beiden Geschäftsführer der EWP Recycling Pfand Österreich gGmbH, Monika Fiala und Simon Parth. Unter „manuellen Rücknahmestellen“ versteht man etwa den Bäcker ums Eck, der, falls Getränkeflaschen angeboten werden, diese auch „manuell“ zurücknehmen muss. Dann aber auch nur diese Größen (z. B. 0,5 l PET), die auch angeboten werden.

MEHRERE STANDORTE IM GESPRÄCH. Um den manuellen Rücknehmern eine schnellstmögliche Erstattung des Pfandes zu ermöglichen, plant Recycling Pfand Österreich vier Zählstellen in bereits bestehenden Gewerbeimmobilien in Österreich zu errichten. Für den Standort West stehen derzeit mehrere Standorte in der engeren Wahl. Einer davon befindet sich im Gewerbepark Starckenbach



Die Recycling Pfand Österreich fasst für ihre Zähl- und Sortieranlage eine Gewerbebox in Starckenbach ins Auge. Foto: stock.adobe.com/Jürgen Faltich



Die beiden Geschäftsführer der EWP Recycling Pfand Österreich gGmbH, Monika Fiala und Simon Parth

Foto: Recycling Pfand Österreich



Bgm. Reinhard Raggl: Es kann sein, dass gar keine Verhandlung mehr stattfindet, falls der Standort nicht mehr weiterverfolgt wird. Foto: Archiv

der Bodner Immobilien GmbH in Schönwies, die sogenannte Gewerbeboxen vermietet. In Tirol sollen in der ersten Ausbaustufe rund 35 Millionen Gebinde pro Jahr in der Zählstelle eingehen. Die Anlage werde so konzipiert, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt auf ein Fassungsvermögen von 60 Millionen Gebinden ausgebaut werden könnte. „Auf das Jahr durchgerechnet werden durchschnittlich 12 Lkws pro Tag in die Zählstelle fahren“, so die Geschäftsführung. In die Zählstelle würden ausschließlich die bereits genannten „manuellen Gebinde“ (ca. 10 Prozent) einlangen. Die angelieferten Sammelsäcke würden in der geschlossenen Halle abgeladen, aufs Förderband geschüttet, maschinell gezählt, danach automatisiert sortiert und in Ballen verpresst (ca. neun Ballen pro Tag). Der Großteil der Gebinde (90 Prozent) werde über die Rückgabeautomaten zurückgegeben, wo die Gebinde bereits gezählt und kompaktiert werden und von dort über die Zentrallager des Handels direkt in die zentrale Sortieranlage im Osten Österreichs befördert.

MÜNDLICHE VERHANDLUNG VERSCHOBEN. Für den 20. August wurde seitens der Abteilung Umwelt & Anlagen der Bezirkshauptmannschaft Landeck eine mündliche Verhandlung einberaumt, bei der etwai-

ge Bedenken von Nachbarn geäußert werden hätten können. Die zur Genehmigung eingereichten Projektunterlagen lagen dafür vier Wochen bei der BH Landeck zur Einsichtnahme auf. „Der Termin wurde verschoben, um zusätzliche (nicht zwingend erforderliche) Unterlagen bestmöglich vorzubereiten. Diese Unterlagen werden aufbereitet, um auf Anrainerbedenken und Stakeholder-Einwände einzugehen und diese zu entkräften“, so die beiden Geschäftsführer Monika Fiala und Simon Parth. Neuen Termin gibt es laut dem Umwelterferstler Mag. Manuel Wolf noch keinen. Laut Bgm. Reinhard Raggl weckten diverse Medienberichte Bedenken in der Bevölkerung, etwa wegen der Verkehrs- oder Geruchsbelastung. Die Situation sei „gespalten“, unweit des Gewerbeparks befindet sich ein Siedlungsgebiet. Es könne aber durchaus sein, dass gar keine Verhandlung mehr stattfindet, falls der potenzielle Standort nicht mehr weiterverfolgt werde. Die Liste Fritz fordert einen Standort, bei der die Anlieferung und der Abtransport der Gebinde per Bahn erfolgen können. „Ein Transport mit der Bahn macht mit den geplanten Mengen weder ökologisch noch ökonomisch Sinn“, so die Geschäftsführer der EWP Recycling Pfand Österreich gGmbH abschließend.

Rollt durch Osttirol weit mehr Transit als angenommen?

Verkehrsexperte Emberger hat einen Blick auf die bisherigen Studien und Zählungen geworfen.

Umwelt | Gerhard Pirkner | 21.09.2024

Zwei Umstände prägten die Verkehrsdiskussion des Vereins Osttirol Natur am 20. September im gut gefüllten Amlacher Gemeindesaal: weitgehende Einigkeit unter den Politiker:innen auf dem Podium wie auch unter den Zuhörer:innen im Saal und eine umsichtige Moderation durch Laura Winkler, die mit einer konsequent eingehaltenen 2-Minuten-Regel ausufernde politische Selbstdarstellungen im Keim erstickte.

Es gab zwar in Nuancen unterschiedliche Blickwinkel auf Direktzug, Direktbus, Plöckenpass, Umfahrungsthematik und Geschwindigkeitsbeschränkungen, aber das große Bild sahen alle Anwesenden in Amlach ähnlich: Rund um Osttirol werden die Straßen für den Durchzugsverkehr optimiert, während die Bevölkerung vor Ort unter der ausufernden Belastung stöhnt.

Wer noch daran gezweifelt hatte, dass auf der B100 – sie war das Thema des Abends – schon jetzt bei weitem zu viele Fahrzeuge rollen und ohne konsequente Maßnahmen kein Ende der Verkehrsmisere abzusehen ist, der wurde von Günter Emberger, Professor an der TU Wien, eines Besseren belehrt.

Der streitbare Verkehrsexperte, dessen Erkenntnisse auch hier [auf dolomitenstadt.at](https://dolomitenstadt.at) schon ausführlich präsentiert wurden, hatte neben bereits Bekanntem nämlich noch einen brisanten wissenschaftlichen Vorstoß mitgebracht: Emberger machte sich die Mühe, alle jüngeren Studien zum Transit auf der B100 einer näheren Prüfung zu unterziehen. In Tirol ist das offenbar etwas leichter als in Kärnten, hier sind die Studien zugänglich, dort wartete der Wissenschaftler drei Jahre, bis er die nötigen Unterlagen (bezahlt mit öffentlichem Geld) zur Einsicht erhielt.

„Ich hatte noch keine Gelegenheit, mit den Kollegen, die diese Studien erstellt haben, zu reden. Das werde ich tun und erst dann kann ich exakte Zahlen nennen,“ erklärte der Universitätsprofessor und ließ dennoch durchblicken, dass schon auf den ersten Blick viele Ungereimtheiten das Bild verzerren. Nicht nur fehlende oder defekte Zählstellen entlang der B100 drücken die Messzahlen nach unten, sondern vor allem Ausnahmen etwa für Lkw mit österreichischem Kennzeichen, mit Kennzeichen von Anrainerstaaten oder gar nur mit österreichischen Logos auf den Planen. Sie suggerieren Ziel- und Quellverkehr, wo in Wirklichkeit nur durchgefahren wird.

Stimmen Embergers erste Berechnungen, dann sind nicht 3 bis 7 Prozent der durchrollenden Lkw Transitfahrzeuge, sondern im schlimmsten Fall mehr als 20 Prozent. Das könnte eine viel geforderte und bisher aufgrund falscher Zahlen abgelehnte Maßnahme in politische Reichweite rücken: Eine Tonnage-Beschränkung für Transit-Lkw auf der B100.

Einig waren sich alle Teilnehmer:innen an der Podiumsdiskussion in der Ablehnung eines Plöckentunnels und bei der Forderung nach attraktiveren Bahnangeboten für Personen und Fracht. Hier wurde die mangelnde Kooperationsbereitschaft der Südtiroler Politik immer wieder unterstrichen. Jenseits der Grenze wird im Pustertal die Straße durch eine Kette von Ortsumfahrungen immer autofreundlicher, während die Fracht von der Schiene verbannt ist. Nach anfänglichen Pauschalverurteilungen „der Südtiroler“ meldete sich ein solcher zu Wort und adressierte die wahren Drahtzieher: SVP und Toni Ebner, den mächtigen Wirtschafts- und Medienboss.

Zweieinhalb Stunden an angeregter, auch auf dem Podium für Wahlkampfzeiten durchaus wertschätzender Diskussion gingen mit einer Reihe von Detailvorschlägen zu Ende. Für den Experten ist allerdings längst klotzen statt kleckern angesagt, und das auch nicht als Möglichkeit, sondern als unabdingbare Zukunftsmaßnahme. Günter Emberger: