



info

Nr. 56 · April 2000 · Deutsche Ausgabe

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Deutschland
Frankreich
Italien
Liechtenstein
Österreich
Schweiz
Slowenien



Der Verkehr wächst schneller als das Bewusstsein

Wenn Lösungen zu einfach sind

1994 schrieb die CIPRA in der Resolution von Belluno, dass die alpenquerenden Eisenbahnen noch enorme freie Kapazitäten besitzen, die schnellstens genützt werden sollen, um den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. «Stimmt nicht, die Eisenbahnen sind bereits jetzt am Limit» war die offizielle Reaktion. Im 1. Alpenreport, 1998, haben wir die Aussage von Belluno quantifiziert: nur 30% der Beförderungskapazitäten der alpenquerenden Eisenbahnen werden derzeit genützt. «Stimmt nicht», war

nen fest, gilt für die Linie Turin-Lyon, die Gotthardlinie und in etwa auch für alle anderen Alpentransversalen. Gleichzeitig – behaupten die Eisenbahner genau wie die CIPRA – werden diese Kapazitäten nicht genützt werden, solange der Strassenverkehr so billig ist. Wir fügen hinzu: und solange der Bahntransport nicht effizienter und zuverlässiger wird.

Jedenfalls gibt es die Lösung – sogar kurzfristig; daran besteht kein Zweifel mehr. Mit gutem Willen könnte in Kürze der gesamte alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene befördert werden. Das sollen alle verkehrsgeplagten Mitbürger des Alpenraumes wissen.

Worauf warten wir dann? Darauf, dass auch die Politik aufwacht. Die Politik muss einsehen, dass nun der Ball bei ihr liegt. Sie muss handeln, und dafür sind die Voraussetzungen sogar gut. Die Anerkennung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA in der Schweiz von Seiten der EU ermöglicht es, ähnliche Abgaben auch in den anderen EU-Ländern einzuführen, insbesondere in sensiblen Gebieten. Eine Petition für eine europaweite LSVA, mitgetragen von über 500 Organisationen, wurde bei der EU eingereicht.

Es mag verständlich, wenn auch nicht akzeptabel sein, dass die Regierungen in Rom oder Paris kein besonderes Interesse daran zeigen: die Alpen sind Ihnen zu weit entfernt. Völlig unverständlich ist es hingegen, dass die Regionalregierungen des Alpenraumes diese Forderungen noch nie klar und eindeutig formuliert haben. Sie müssten aktiv werden. Eine intensive Lobbyarbeit von Seiten der Alpenregionen könnte sowohl auf staatlicher als auch auf EU-Ebene viel bewegen. Warum tun sie es nicht?

Helmuth Moroder

1. Vizepräsident von CIPRA-International



Foto: CIPRA

wieder die offizielle Reaktion, «wir brauchen neue Eisenbahntransversalen, sonst geht nichts mehr».

Inzwischen werden immer öfter die Karten offen auf den Tisch gelegt, interessanterweise gerade von Seiten der Eisenbahngesellschaften. Laut deren Aussagen hat die CIPRA die Potentiale der bestehenden Eisenbahnlinien sogar unterschätzt. So sagte kürzlich Claudio Demattè, Präsident der Italienischen Eisenbahnen, dass die Brennerlinie in Kürze 30 Millionen Tonnen jährlich befördern könne, vier mal mehr als heute. Dasselbe, stellen hohe Beamte der Eisenbah-

INHALT



● **VERKEHR**

- 4 OECD-Studie über umweltverträglichen Alpenverkehr: Ohne Revolution möglich
- 5 Luftverschmutzung durch den Alpenverkehr
Brenner-Achse: Die Zahlen sprechen für sich

ALPENKONVENTION

- 6 Umsetzung der Alpenkonvention
Ständiges Sekretariat, Verkehrsprotokoll & Co.

AKTUELL

- 7 Gemeindeforschung besucht Slowenien
Die Generaldirektion Regionalpolitik und die Alpen

● **WEISSBUCH/
SCHWARZE LISTE**

- 8 Gefahrenzonen: neuer Ansatz in Österreich
Schutzgebiete: Rückschritte in der Lombardei

PUBLIKATIONEN

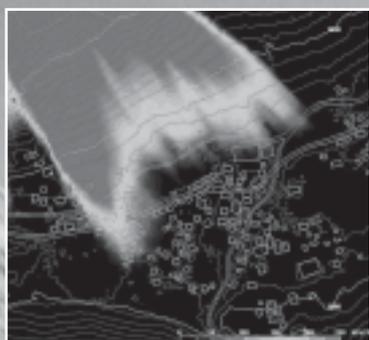
- 9 Die Zukunft der Alpenstädte in Europa
Bibliographie der Alpenkonvention
Mit offenen Augen durch Liechtenstein

● **BERICHTE
AUS DEN LÄNDERN**

- 10 Mont Blanc-Tunnel
Beschneigungsanlagen in Liechtenstein
Vom Mont Blanc bis zum Aspetal
Massello im Konflikt mit der ENEL
- 11 CIPRA-Deutschland im Internet
Bayern: Symposium zur Fortentwicklung der Alpenkonvention der SPD-Fraktion
Italien: Motorschlitten

● **SOMMERAKADEMIE**

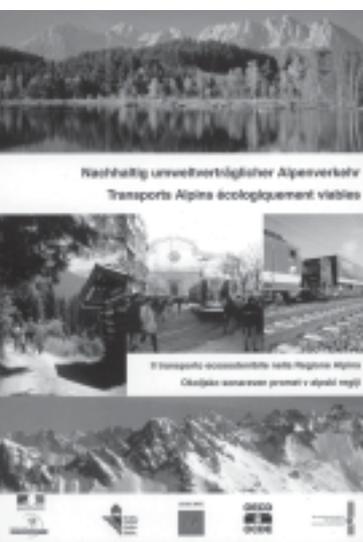
- 12 Sommerakademie «Brennpunkt Alpen». Jetzt anmelden!



OECD-Studie über umweltverträglichen Alpenverkehr

Ohne Revolution möglich

«Der Alpenraum ist ein besonders sensibles Gebiet, in dem sich die verkehrsbedingten Umweltbelastungen auf engstem Raum aufgrund von Topografie und Verkehrsaufkommen verstärkt auswirken.» Diese Aussage findet sich im Vorwort der gemeinsam von Österreich, Frankreich und der Schweiz durchgeführten, im Januar in Chambéry von den Autoren des Pilotprojektes EST (nachhaltiger umweltverträglicher Alpenverkehr) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) vorgestellten Studie. Diese wurde im Rahmen des OECD-Forschungsprojektes über nachhaltigen umweltverträglichen Verkehr durchgeführt.



Red. – Ausgehend vom Ziel eines nachhaltigen umweltverträglichen Verkehrs im Jahr 2030 untersucht die Studie mittels einer rückschauenden Analyse die zur Erreichung dieses Zieles notwendigen Massnahmen. Den Hintergrund für die Studie liefert die Alpenkonvention, wo sich die Vertragsparteien verpflichten, die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und transalpinen Verkehrs (...) zu senken (...). Absicht des EST-Pilotprojektes war es, Ziele und Kriterien für einen nachhaltigen Alpenverkehr festzulegen und die für einen nachhaltigen inneralpinen und alpenquerenden Verkehr notwendigen Strategien und Massnahmen zu untersuchen.

Gemeinsame Kriterien

Für einen nachhaltigen umweltverträglichen Verkehr im Jahr 2030 wurden sechs Kriterien festgelegt, welche für die lokale, respektive regionale und globale Belastung repräsentativ sein sollen. Ein Teil der Kriterien ist durch die Weltgesundheitsorganisation festgelegt worden (Luftverschmutzung, durch Strassenverkehr verursachter Lärm).

- Gesamte CO₂-Emissionen: 20% der CO₂-Emissionen von 1990
- Gesamte NO_x-Emissionen: 10% der NO_x-Emissionen von 1990
- Gesamte VOC-Emissionen: 10% der VOC-Emissionen von 1990
- Je nach den örtlichen und regionalen Gegebenheiten für die Emission von *Feinpartikeln*: Verringerung zwischen 55% und 99% gegenüber 1990
- Je nach örtlichen und regionalen Gegebenheiten für den *Lärm*: maximal 55 Dezibel am Tag bzw. 45 Dezibel in der Nacht und in Innenräumen.
- Der *Flächenverbrauch* für Verkehrsinfrastrukturen soll gegenüber 1990 verringert werden.

Die EST-Projektteilnehmer gehen davon aus, dass 40% bis 45% der zur Erfüllung der EST-Kriterien erforderlichen Massnahmen aus technologischen Optionen und 55% bis 60% aus nachfrageseitigen

Massnahmen und einer Verlagerung zugunsten umweltgerechter Verkehrsträger bestehen werden.

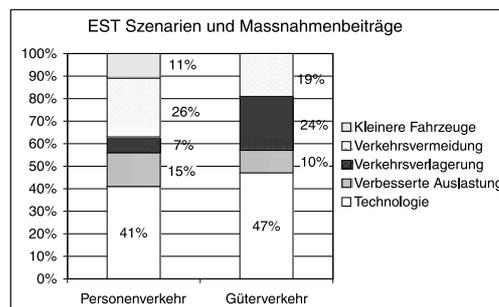
Im Gegensatz zu den allgemeinen Aussagen der OECD-Studie schätzen die Autoren des Pilotprojektes für den Alpenraum, dass hier technologische Verbesserungen rund zwei Drittel und nachfrageseitige Massnahmen nur rund ein Drittel ausmachen werden.

Positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

Die Durchführung der vorgeschlagenen Massnahmen hat weder auf das Wirtschaftswachstum noch auf den Arbeitsmarkt negative Auswirkungen. Ein von einem österreichischen Team erstelltes Wirtschaftsmodell zeigt, dass die Folgen für das BIP-Wachstum mit weniger als 0,1% pro Jahr zu Buche schlagen würden, während die Arbeitslosenrate von 6,3% auf 5,9% sinken würde.

Gemäss den Autoren der Studie sind die meisten der notwendigen politischen Instrumente bereits in Anwendung oder in Vorbereitung. Es würde also genügen, diese effektiv und rasch einzusetzen, was derzeit nicht der Fall ist. Konkret verfolgt die allgemeine europäische Verkehrspolitik das Ziel, die Probleme der Verkehrszunahme mittels technischer Lösungen – und dabei zu oft mittels neuer Strassen – zu lösen. Dies kann so nicht weitergehen, vor allem für die Menschen, welche unter den unerträglichen Umweltbeeinträchtigungen durch den Strassenverkehr leiden. Der Mut der PolitikerInnen geht nicht immer so weit wie der anerkanntermassen gute Inhalt bestimmter Dokumente und Studien (Weissbücher, Konventionen, Memoranden etc.). Verdienst der vorliegenden Studie ist es, dass sie die Prioritäten aufzeigt und die Problematik bereichsübergreifend angeht. Dieser Ansatz hat sich leider in der Politik noch nicht durchgesetzt.

Die Broschüre ist in Deutsch, Französisch, Italienisch und Slowenisch erhältlich beim Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, Stubenbastei 5, A-1010 Wien, ISBN 3-902010-28-2.



Luftverschmutzung durch den Alpenverkehr

Red. – Resultate von Messungen der Luftqualität sind oft interpretationsbedürftig und führen bisweilen zu seltsamen Schlussfolgerungen: die derzeit in Chamonix und im Maurienne-Tal verfügbaren Zahlen zeigen, dass die Abwesenheit der LKWs im Tal von Chamonix seit dem Unfall im Mont Blanc-Tunnel keine positiven Auswirkungen auf die Luftqualität hat und die Durchfahrt der doppelten Menge LKWs in der Maurienne keine negativen. Diese Messungen entsprechen hohen technischen Standards. Sie können jedoch nur dann richtig interpretiert werden, wenn sie an geeigneten Standorten durchgeführt und mit weiteren Einflussgrößen wie den lokalen Wetterverhältnissen in Beziehung gesetzt werden.

In der Schweiz wurde letztes Jahr in der gleichen Situation das Gegenteil beobachtet: Während der lawinenbedingten Schliessung der Gotthard-Autobahn vom 18. bis 26. Februar wurde der Nord-Süd-Verkehr über die San Bernadino-Achse umgeleitet. Auf der Gotthard-Achse ging die Stickoxid-Konzen-

tration (NO_x) in unmittelbarer Strassennähe um die Hälfte zurück. In entfernteren Bereichen wurde ein genereller Rückgang der Konzentrationen von einem Viertel gemessen. Im Gegensatz dazu wurden auf der San Bernadino-Achse wesentlich höhere Werte als im Normalfall gemessen: die Stickstoffwerte hatten sich praktisch verdoppelt.

Am ITE-Treffen (Europäische Verkehrsinitiative) in Chamonix Anfang März forderten die Organisationen von der französischen Umweltministerin Voynet die Einführung von Verkehrsbeobachtungswarten in den Berggebieten, analog den Beobachtungsposten, die nach dem Tankerunglück der «Erika» für die Schifffahrt eingeführt werden. Die Schaffung dieser Verkehrsbeobachtungswarten würde eine Effektivitätskontrolle von ergriffenen Massnahmen erlauben und der Information der Bevölkerung dienen. Im Rahmen der Alpenkonvention sollte ein solches System längst für den gesamten Alpenraum bestehen.



© Gesellschaft für ökologische Forschung, München

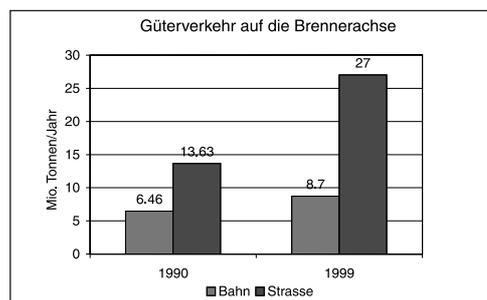
Brenner-Achse: Die Zahlen sprechen für sich

Red. – Beim Gütertransport auf der Brennerachse war der Zuwachs von 1990 bis 1999 auf der Strasse mit 13,37 Mio. t sechs Mal so hoch wie bei der Bahn, wo er nur 2,24 Mio. t betrug. Heute werden hier drei Mal so viele Güter auf der Strasse transportiert wie auf der Bahn. Gleichzeitig wurden alle Forderungen nach Kostenwahrheit in den Wind geschlagen. Eine Fahrt über den Brenner kostet heute deutlich weniger als noch 1994. Zum einen ist dies auf den Wegfall der Grenzaufenthalte zurückzuführen, zum anderen auf den Wegfall des Strassenverkehrsbeitrages, der durch die Mauterhöhung nur teilweise kompensiert wurde. Sowohl im Transitvertrag zwischen Österreich und der EU wie auch im EU-Beitrittsvertrag wurde eine beschränkte Anzahl von Ökopunkten vereinbart, welche an Frächter ausgegeben und nach dem NO_x-Ausstoss der LKWs bemessen werden. Bei Überschreiten einer bestimmten Fahrtzahl um mehr als 8 % im Folgejahr hat eine zusätzliche Reduktion der Ökopunkte zu erfolgen.

Tatsache ist, dass die Anzahl der ökopunktpflichtigen Transitfahrten durch Österreich um knapp 14 %

überschritten wurde. Diesbezüglich hat die Kommission eine zusätzliche Reduktion der Ökopunkte für das Jahr 2000 um rund 2,4 Millionen Ökopunkte – entspricht rund 380.000 Lkw-Transitfahrten – vorgeschlagen. Am 2. März 2000 wurde dieser vertragskonforme Vorschlag im Rahmen eines Transitausschusses in Brüssel vertagt und nicht durchgeführt. Zwei Drittel der Ökopunkte für das Jahr 2000 wurden allerdings schon vor dieser entscheidenden Sitzung ausgegeben.

Sowohl im Transitvertrag als auch im EU-Beitrittsvertrag wurde eine Reduktion der Schadstoffe aus dem Lkw-Transit um 60 % vereinbart. Davon ist man heute aufgrund des steigenden Lkw-Transitverkehrs weiter denn je entfernt. Der dramatische Verkehrszuwachs machte die technischen Verbesserungen zunichte. Dieses Phänomen gilt auch für die Lärmbelastungen.



Quelle: Transitforum Austria Tirol

Umsetzung der Alpenkonvention

Die Schweizer Delegation beim Ständigen Ausschuss der Alpenkonferenz hat 11 Leitsätze zur Umsetzung der Alpenkonvention vorgelegt. Das Papier geht der CIPRA zu wenig in die Tiefe, wichtige Punkte fehlten. Ausserdem bemängelt die CIPRA, dass die Leitsätze sehr unverbindlich formuliert sind.



Red. – Als wesentliche Voraussetzung für konkrete Fortschritte der Alpenkonvention ist das Schaffen eines Ständigen Sekretariates zu sehen. Ein solches müsste die Umsetzungsarbeit der Vertragspartner koordinieren und unterstützen (siehe Artikel auf dieser Seite).

Wichtig wäre auch die Einsicht, dass ohne finanzielle Mittel die Umsetzung einer Konvention nicht denkbar ist. Hier bedarf es klarer Angaben der Vertragspartner über ihre Bereitschaft, für die beschlossenen Massnahmen Gelder bereitzustellen. Andernfalls werden die Leitsätze ein wirkungsloser Wunschzettel bleiben. Problematisch ist die Tatsache, dass im Schweizer Papier die Umsetzung der bestehenden Protokolle gegen die Inangriffnahme neuer Protokolle ausge-

spielt wird. Dies sind zwei Handlungsfelder, die sich in keiner Weise widersprechen. Es ist nicht neu, dass die ausstehenden Protokolle (Bevölkerung und Kultur, Luftreinhaltung, Abfall, Wasserhaushalt) unter dem Vorwand aufgeschoben werden, zuerst müssten die bestehenden umgesetzt werden. Die Alpenkonvention verfolgt einen umfassenden Ansatz der Nachhaltigkeit, weshalb es nicht im Sinne dieses Vertragswerkes sein kann, nur einzelne Sektoren durch Ausführungsprotokolle zu konkretisieren, andere aber zu vernachlässigen.

Die März-Sitzung des Ständigen Ausschusses der Alpenkonferenz fand nach Redaktionsschluss statt.

Bereits im Mai wird es eine nächste Sitzung geben. Der Redaktionsschluss für CIPRA-Info 57 wird nach dieser Sitzung sein.

Damit kann ausführlich über die Ausgangslage vor der VI. Alpenkonferenz (Konferenz der UmweltministerInnen der Alpenländer, findet alle zwei Jahre statt) vom 30./31. Oktober in Luzern/CH berichtet werden.

Ständiges Sekretariat, Verkehrsprotokoll & Co.

Der Schweizer Vorsitz der Alpenkonvention hat den Dauerbrenner «Ständiges Sekretariat» auf die Liste seiner März-Sitzung genommen. Die CIPRA hat in ihrer Stellungnahme die bekannten Argumente wiederholt.

Das heutige System des rotierenden Sekretariats ist auf den ersten Blick eine demokratische Einrichtung. Leider kann die Alpenkonvention ohne Ständiges Sekretariat aber nicht effizient funktionieren. Der jeweilige Vorsitz baut sich eine gewisse Administration und einen MitarbeiterInnen-Stab auf, welcher sich zuerst in die Materie einarbeiten muss. Dabei geht wertvolle Zeit verloren, die für inhaltliche Arbeit und Umsetzung besser genutzt werden könnte. Kaum haben sich die Verantwortlichen in die Materie eingearbeitet, geht die Rotation weiter, der nächste Staat kommt zum Zug. Was die Kosten betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass die unter den aktuellen strukturellen Gegebenheiten zwangsläufig unkoordinierte und ineffiziente Sekretariatsführung durch den jeweiligen Vorsitzstaat ja durchaus auch nicht gratis ist. Nur wird heute überwiegend in Leerläufe und Ineffizienz investiert statt in effiziente Koordinations- und Umsetzungsarbeit.

Die CIPRA hat deshalb gefordert, dass das Ständige Sekretariat im Jahre 2001 eingerichtet wird. Es ist zu

hoffen, dass die Vertragspartner der Alpenkonvention jetzt endlich zu diesem Schritt bereit sind, nach dem alle Unterzeichnerstaaten die Konvention ratifiziert haben.

Verkehrsprotokoll und Streitbeilegung

Offen präsentierte sich die Ausgangslage zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses beim Verkehrsprotokoll. Österreich hat seit Jahren ultimativ gefordert, es brauche ein «gutes» Verkehrsprotokoll, das den Vorgaben der Alpenkonvention entspreche. Nun ist es ausgerechnet Österreich, das sich seine diversen Strassenbaupläne nicht nehmen lassen will und sich für Verschlechterungen im Text einsetzt.

Von den Sitzungen zum Streitbeilegungsverfahren hat sich die CIPRA vorübergehend zurückgezogen. Nachdem Deutschland neuerdings bei Streitigkeiten über die Alpenkonvention ein Verfahren mit einem verbindlichen Schiedsspruch akzeptiert, scheint diese Angelegenheit nun doch noch einem guten Ende zugeführt zu werden. Aus dem deutschen Umweltministerium erging eine Einladung an Vertreter der CIPRA, bestehende «Missverständnisse» über die Position Deutschlands zu klären. Das Treffen fand nach Redaktionsschluss in Berlin statt.

Gemeindenetzwerk besucht Slowenien

Das von der CIPRA initiierte Gemeindenetzwerk «Allianz in den Alpen» hat nach seiner Gründung weitere Mitgliedsgemeinden gewonnen. Neben der konkreten Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung in den Gemeinden ist auch der Austausch über Sprach- und Landesgrenzen hinweg wesentlicher Inhalt des Gemeindenetzwerks.

Red. – Das Gemeindenetzwerk «Allianz in den Alpen», dem Gemeinden aus allen sieben Alpenländern angehören, wurde 1997 nach einer eineinhalbjährigen Pilotphase als Verein gegründet. Während die CIPRA in der Pilotphase in Zusammenarbeit mit dem Alpenforschungsinstitut in Garmisch-Partenkirchen intensiv mit der Betreuung des Netzwerks beschäftigt war, übernahm der Verein nach seiner Gründung die Verwaltung seiner Aktivitäten selber. Nun wünscht der Vorstand des Netzwerks einstimmig, dass gewisse Tätigkeiten insbesondere im Ver-

waltungsbereich wieder von der CIPRA übernommen werden.

Die nunmehr 38 Mitglieder des Vereins mit insgesamt 95 Gemeinden bemühen sich, die Alpenkonvention und den Gedanken der nachhaltigen Entwicklung anhand von Projekten in ihren Gemeinden konkret umzusetzen. Darüber hinaus sind auch Kommunikation und Erfahrungsaustausch sehr wichtige Bestandteile der «Allianz in den Alpen». Zu diesem Zweck findet jährlich eine Exkursion in eines der Alpenländer statt. Dieses Jahr geht die Fahrt am 24. bis 27. Mai nach Slowenien, wo natürlich Besuche bei den Mitgliedsgemeinden Kranjska Gora und Bovec auf dem Programm stehen. Daneben werden an verschiedenen Orten Themen wie Berglandwirtschaft, Verkehr und Tourismus behandelt. Selbstverständlich darf auch ein Besuch des Triglav-Nationalparks nicht fehlen.

www.alpenallianz.org



Rainer Siegele,
Präsident der «Allianz
in den Alpen» und
Gemeindepräsident
von Mäder, A

Die Generaldirektion Regionalpolitik und die Alpen

Bevor Michel Barnier 1999 EU-Kommissar für Regionalpolitik (DG XVI) wurde, war er als französischer Umweltminister, als Vorsitzender der Alpenkonferenz sowie als Co-Präsident des Organisationskomitees der Olympischen Winterspiele von Albertville tätig. Dadurch wie auch aufgrund seiner savoyardischen Abstammung hat er einen eindeutigen Bezug zum Alpenraum. Welches sind die Ziele des neuen EU-Kommissars?

Red. – Im Rahmen der Diskussionen um die Vorbereitung des europäischen INTERREG III-Programmes (2000-2006) hat Barnier einen Kurs eingeschlagen, der es ermöglicht, dass sich INTERREG III auf den gesamten Alpenraum bezieht. Dies gilt natürlich für das Teilprogramm III A für grenzüberschreitende Zusammenarbeit aber auch für das Teilprogramm III B für staatenübergreifende Zusammenarbeit, was in INTERREG II nicht der Fall war. Aufgrund dieses neuen Ansatzes wird es möglich, im Sinne der Alpenkonvention alpenweite staatenübergreifende Initiativen zu finanzieren.

Für die Lösung der alpinen Verkehrsproblematik fühlt sich Barnier mit der DG XVI direkt zuständig. Er sieht im Verkehrsbereich drei Strategien: Vorrang für die Umwelt, grenzüberschreitende Zusammenarbeit und gemeinsame europäische Raumplanungspolitik (der letzte Punkt fiel bislang noch nicht in den Zuständigkeitsbereich der EU). Das Teilprogramm INTERREG III B sieht die Förderung effizienter und nachhaltiger Transportsysteme ausdrücklich vor.

Barnier wird gewährleisten, dass die Alpen in der EU-Regionalpolitik nicht vergessen werden. Bleibt zu hoffen, dass die Gelder Projekten zugute kommen, welche den Grundsätzen der Alpenkonvention entsprechen.

Quelle: Rede vom 16. Dezember 1999 in Genf anlässlich des Kolloquiums «Tunnel 2000, Beiträge der Alpentransversalen zum Ziel der nachhaltigen Entwicklung».

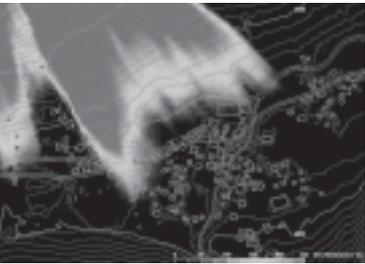


Michael Barnier,
EU-Kommissar für
Regionalpolitik

© Europäische Gemeinschaften, 1995 – 2000

Fallbeispiel Weissbuch

Gefahrenzonen: neuer Ansatz in Österreich



Die Lawine von Galtür, A im Feb. 1999

© Forstliche Bundesversuchsanstalt, Wien

Red. – Nach dem Lawinenwinter 1998/1999 hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft einen Erlass zur Änderung der Abgrenzungskriterien bezüglich Gefahrenzonen herausgegeben. Bei der Festlegung der gefährdeten Zonen achtet man nun auf frühere Schadenereignisse und «stumme Zeugen», nimmt Geländedaten auf und setzt rechnerische Verfahren ein. Seit kurzer Zeit verfügt man über neue technische Möglichkeiten, die es erstmals erlauben, auch den Druck innerhalb einer Lawine als Kriterium für die Abgrenzung zwischen roter und gelber Zone zu berücksichtigen (siehe Illustration). Bisher wurde ein Lawinendruck von $2,5 \text{ t/m}^2$ als sicher genug angesehen, inzwischen kam man nach langen Diskussionen und Kontakt zu Schweizer Fachleuten zur Einsicht, dass ein Druck von 1 t/m^2 angemessen ist.

Der Zielkonflikt zwischen Sicherheitserfordernissen und wirtschaftlich motivierten Wünschen nach baulichen Tätigkeiten kommt auf der lokalen behördlichen Ebene besonders stark zum Tragen. Die Umsetzung

des neuen Erlasses wird sicher dazu führen, dass manche Gemeinden aus Sicherheitsgründen die roten Zonen erweitern müssen. Dies wird das Vertrauen der Bevölkerung stärken und hat in Tourismusgemeinden auch eine wirtschaftliche Bedeutung: der Rückgang der touristischen Nachfrage nach einem Lawinenunglück hat negativere wirtschaftliche Auswirkungen als ein konsequentes und transparentes Risikomanagement bezüglich der Naturereignisse.

Art. 9 des Protokolls Raumplanung und nachhaltige Entwicklung hält fest: Die Pläne und/oder Programme für die Raumplanung und nachhaltige Entwicklung berücksichtigen ... insbesondere:

c. Festlegung von Gebieten, in denen aufgrund von Naturgefahren die Errichtung von Bauten und Anlagen soweit wie möglich auszuschließen ist,

Fallbeispiel Schwarze Liste

Schutzgebiete: Rückschritte in der Lombardei



© Gesellschaft für ökologische Forschung, München

Ein im Februar in der Region Lombardei in Kraft getretenes Regionalgesetz stellt das Prinzip der Schutzgebietserweiterung sowie der Einrichtung weiterer Schutzgebiete zur Debatte. Es wird dazu führen, dass die Wirksamkeit der Schutzgebietsplanung geschwächt und die Ausdehnung der bestehenden Schutzgebiete verkleinert wird.

Die Lombardei hat in den vergangenen zwanzig Jahren einen «Schutzgebietsplan» erarbeitet, infolgedessen man grosse Teile der Alpen und der Voralpen als Regionalparks ausweisen hätte sollen. Dies ist allerdings nur teilweise geschehen: Einige Parks sind tatsächlich eingerichtet worden, andere haben – obwohl eingerichtet – nie richtig funktioniert, und wiederum andere, in wertvollen Gebirgslagen, sind nicht einmal eingerichtet worden (die Parks in den Gebieten Bernina-Disgrazia, Livigno und Grigne).

Mit dem neuen Gesetz werden auch zukünftig die meisten Schutzgebiete nur auf der Karte existieren. Zusätzlich wird das Management der bestehenden

Parks dahingehend differenziert, dass in den abgelegenen und unzugänglichen Gebieten die bisherigen Schutzregelungen angewendet werden, während in den niedriger gelegenen Bereichen nur noch sehr gemässigte Schutzvorkehrungen getroffen werden. Natur und Landschaft geraten im lombardischen Teil der Alpen immer mehr in Gefahr. Dies auch deshalb, weil in dieser Region keine anderen Instrumentarien zum Schutz dieser Güter vorhanden sind: die Lombardei ist die einzige Region Italiens, die bis heute über keinerlei Landschaftsentwicklungsplan verfügt.

Damiano Di Simine, Legambiente

Protokoll «Naturschutz und Landschaftspflege», Artikel 11, Absatz 1: «Die Vertragsparteien verpflichten sich, bestehende Schutzgebiete im Sinne ihres Schutzzweckes zu erhalten, zu pflegen und, wo erforderlich, zu erweitern sowie nach Möglichkeit neue Schutzgebiete auszuweisen. (...)»

Die Zukunft der Alpenstädte in Europa

Red. – Die Konferenz «Die Zukunft der Alpenstädte in Europa» fand am 19./20. Juni 1998 in Villach/Kärnten statt. Unlängst schien der Tagungsband dazu. Die Tagung hatte sich zum Ziel gesetzt, sich über die Besonderheiten von Alpenstädten gegenüber anderen Städten ähnlicher Grössenordnung ausserhalb der Alpen Klarheit zu verschaffen. Dabei stellte sich heraus, dass sich die Rolle der Alpenstädte weniger über ihre «Alpenspezifität» entscheidet als vor allem über ihre Situation als kleine oder mittlere Stadt in Europa, die dann allerdings durch alpenspezifische Faktoren wie Relief, Tradition, Erreichbarkeit und geringe Bevölkerungsdichte modifiziert wird.

Das kleine Werk enthält neben äusserst interessanten Beiträgen von neun Autorinnen und Autoren aus verschiedenen Ländern auch einige sehr aufschlussreiche Karten, beispielsweise zur demografischen Entwicklung in den Alpen. Besonders erfreulich ist die Tatsache, dass sich am Anfang des Buches eine Zusammenfassung in Deutsch, Französisch, Italienisch und Slowenisch findet.

Die Zukunft der Alpenstädte in Europa, Konferenz von Villach 19.–20.6.98 – Revue de Géographie Alpine, Band 87, 1999, Nr. 2, ISBN 3-906151-35-2, 225 ATS, 35 CHF, 32 DEM.



Bibliografie der Alpenkonvention

Red. – Die erste «Bibliographie der Alpenkonvention» ist 1994 bei der Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz des Oesterreichischen Alpenvereins (OeAV) erschienen. Seither gibt Peter Hasslacher, Leiter der besagten Abteilung, zusammen mit anderen Persönlichkeiten aus dem Alpenbogen jedes Jahr eine aktuelle Übersicht darüber, was neu zum Thema Alpenkonvention erschienen ist. Im Dezember 1998 erschien ein Sammelband über die Literatur von 1988 bis 1998, kürzlich ist die Ausgabe 1999 herausgekommen. Einmal mehr erhält man eine umfassende Übersicht nicht nur über die neuesten Bücher zum Thema, sondern auch über Zeitungsartikel, einschlägige Zeitschriften und elektronische Medien.

Bibliographie Alpenkonvention, OeAV, Pf. 312, 6010 Innsbruck, raumplanung.naturschutz@alpenverein.at

Mit offenen Augen durch Liechtenstein

Red. – Das Buch beschreibt einen Rundwanderweg in 16 Etappen durch Liechtenstein, wobei alle Ausgangs- und Zielorte mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind. Was den Führer von anderen Publikationen abhebt ist die Tatsache, dass Hintergründe nicht nur zu Flora und Fauna vermittelt werden, sondern ebenso zu Naturdenkmälern, Geologie und Klima Geschichte, Nutzungsproblematik, Luftbelastung etc.

Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz: Mit offenen Augen durch Liechtenstein, . 320 S., CHF 34, erhältlich bei der LGU, Fax 00423 237 40 31, lgu@lgu.lol.li

Mont Blanc-Tunnel

Alpeninitiative



Red. – Der Mont Blanc-Strassentunnel ist seit der Brandkatastrophe vom 24. März 1999 geschlossen. Die Wiedereröffnung soll in etwa einem Jahr stattfinden. Nun werden in Frankreich immer mehr Stimmen laut, diesen Tunnel nur für PKWs, nicht aber für LKWs zu öffnen. Die sternförmigen Eisenbahnlinien in der Umgebung von Breil verbinden Nizza sowohl durch den Tende-Tunnel mit Cuneo wie auch mit Ligurien und den Seealpen. Der Tende-Tunnel verfügt über ein enormes Potential. Baulich ist er günstiger angelegt als manche grossen Eisenbahntunnels (Rampen, Kurvenradius, Tunnelquerschnitt), wie ein Vergleich in «Montagnes Méditerranéennes» (Nr. 10/99, S. 115 ff) eindrücklich belegt. Auch die Genfersee-Südnlinie beinhaltet ein beträchtliches Potential für den alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene. Diese Verbindung, die auf 18 Kilometern bedeutende Instandstellungsarbeiten benötigen würde, könnte das französische Eisenbahnnetz mit der Simplonlinie und damit mit Italien verbinden. Die Kapazitätssteigerung auf diesen Eisenbahnlinien würde es problemlos erlauben, auf die Wiederaufnahme des Strassengüterverkehrs durch den Mont Blanc zu verzichten.

Beschneigungsanlagen in Liechtenstein

r.i. Bis heute existieren in Liechtenstein keine Beschneigungsanlagen. Sie waren bis 1998 durch das Baugesetz verboten. 1998 hob das Parlament dieses Verbot auf, Ende 1999 bewilligten zwei Gemeinden die ersten Beschneigungsanlagen. Die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU) hat dagegen Beschwerde erhoben. Die Verwaltungsbeschwerdeinstanz (VBI) hat nun entschieden, dass für den Bau und die Inbetriebnahme von Beschneigungsanlagen das Verfahren nach Naturschutzgesetz in jedem Fall durchzuführen sei. Werden mehr als 5 ha beschneit, ist zusätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig.

Die Regierung hat somit zu prüfen, ob der mit der Erstellung einer Beschneigungsanlage stattfindende Eingriff in Natur und Landschaft bewilligt werden kann und allenfalls entsprechende Ersatzmassnahmen festzulegen. Die Anlagen müssen laut Baugesetz so gestaltet und betrieben werden, dass übermässige oder nach dem Ortsgebrauch nicht zumutbare Lärmeinwirkungen auf die Nachbarn ausgeschlossen sind. Nach Ansicht der VBI ist Lärm allerdings kein Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes. Deshalb ist es einzig Nachbarn einer Parzelle mit Beschneigungsanlage vorbehalten, sich gegen eine eventuelle Lärmbelastung zur Wehr zu setzen.

Gebirgsübergreifender Transitwiderstand in Frankreich Vom Mont Blanc bis zum Aspetal

Seit Jahren kämpft die Bevölkerung in Frankreich gegen den Lastwagenverkehr. Die Proteste verhallten aber immer wieder ungehört im Lastwagenlärm. Bis zu dem Tag, an dem die Lastwagenflut nach dem verheerenden Brand im Mont-Blanc-Tunnel abrupt zum Stillstand kam. Da waren dann plötzlich Präsident Chirac und Premierminister Jospin zur Stelle, um der Bevölkerung zu versichern, dass von nun an alles anders werden würde. Schöne Worte, immerhin das, nur blieb leider alles beim alten (Strassenverkehr). Die Bürgerinitiativen haben deshalb ein Jahr nach dem Unfall nun endgültig genug von schönen Worten und fordern endlich konkrete Taten. Vom Mont Blanc bis zum Aspetal werden diese Taten mit immer grösserer Vehemenz einfordert: am 30. Oktober wurde der Mont Blanc Tunnel in Chamonix symbolisch zugemauert, die Autobahn in der Maurienne wurde wiederholt blockiert, Anfang März fand in Chamonix eine Transittagung mit ExpertInnen aus allen Alpenländern statt, und am 7. Mai ist im Aspetal eine grosse internationale Kundgebung gegen den Transitwahnsinn geplant. Frankreichs BürgerInnen sind in voller Fahrt. Es liegt am französischen Verkehrsminister, sie einzubremsen: durch effiziente und wirksame Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.

Renate Zauner

Initiative Transport Europe (ITE)

Italien: Massello im Konflikt mit der ENEL

f.p. Massello, eine kleine Gemeinde mit 88 Einwohnern im piemontesischen Valle Germanasca, gehört seit einem Jahr dem Gemeindeforum «Allianz in den Alpen» an. Die Gemeindeverwaltung hat ein Gesuch der nationalen Energieagentur ENEL zur Umleitung des Germanasca-Flusses zwecks Nutzung der Wasserkraft abgewiesen. Das Wildflusssystem der Germanasca stellt hinsichtlich Qualität der Oberflächenwasser eines der natürlichsten aquatischen Ökosysteme der Provinz Piemont dar. Die Behördenvertreter sind davon überzeugt, dass es notwendig ist, Projekte umzusetzen, die eine nachhaltige Entwicklung des Gemeindegebietes fördern. Ihr Verhalten beweist das neu erwachsene Bewusstsein für den Reichtum, den zum Beispiel ein unversehrter Wasserlauf für ein Alpengebiet darstellt. Bleibt zu hoffen, dass dieses neue Bewusstsein unter der Alpenbevölkerung, aber auch und vor allem im Inneren der Institutionen, welche die Konzessionen vergeben, weitere Verbreitung findet.

Bayern: Symposion zur Fortentwicklung der Alpenkonvention der SPD-Fraktion

a.gü. Die bayerische SPD-Fraktion veranstaltete am 21.02.2000 ein NRO-Symposion zur Fortentwicklung der Alpenkonvention. Ziel des Symposions war es, die Forderungen der Nichtregierungsorganisationen als treibende Kräfte zur Umsetzung der Alpenkonvention zu sammeln und zu bündeln. Die Ergebnisse sollen zur Vorbereitung einer internationalen Konferenz dienen, die die Arbeitsgemeinschaft der Sozialisten im Alpenraum (ASA) am 30.6.2000 in München veranstalten will. Die Forderungen der Nichtregierungsorganisationen sollen anschließend alpenweit in die Parlamente gebracht werden.

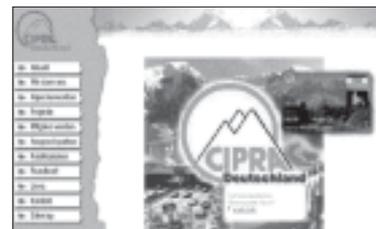
Der Termin des Symposions war unglücklicherweise sehr kurzfristig angesetzt und kollidierte mit weiteren alpenkonventionsrelevanten Veranstaltungen, so daß nur wenige NRO ihre Forderungen einbrachten. Der Forderungskatalog der CIPRA Deutschland e.V. kann bei Interesse in der Geschäftsstelle der deutschen Vertretung angefordert werden. Bei der an das Symposion anschließenden Pressekonferenz wurden sie öffentlichkeitswirksam in Presse, Rundfunk und bayerischem Fernsehen präsentiert.

CIPRA-Deutschland im Internet

a.gü. Ab sofort ist auch CIPRA Deutschland e.V. im Internet vertreten. Unter www.CIPRA.de können weltweit ausführliche Informationen vorwiegend über die deutsche CIPRA-Vertretung und ihre Aktivitäten abgerufen werden:

- aktuelle Veranstaltungshinweise und Stellungnahmen
- ausführliche Selbstdarstellung der CIPRA Deutschland e.V.

- Kurzinformationen zur Alpenkonvention
- Projektliste
- Veröffentlichung des vollständigen Mitglieder-rundbriefs der CIPRA Deutschland e.V.
- eine Linkliste vorwiegend zu Institutionen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung im bayerischen Alpenraum engagieren, befindet sich im Aufbau.



Ein Blick auf die Webseiten lohnt sich.

Italien: Motorschlitten

f.p. Die Verwendung von Motorschlitten zu Freizeitwecken nimmt im italienischen Alpenraum ein immer grösseres Ausmass an. Die oft in grosser Anzahl gemeinsam anzutreffenden Motorschlitten fahren zu jeder Tages- und Nachtzeit. Um hoch gelegene Hütten und Biwakschachteln zu erreichen, befahren sie ebenso erschlossene Trassen (Ski- und Langlaufpisten) wie auch Wildnissgebiete (Gletscher und Skitourenrouten). Zu diesem Thema hat Mountain Wilderness ein Treffen mit FunktionärInnen von Umweltorganisationen und Alpenvereinen organisiert. Es waren auch VertreterInnen von Behörden und Bevölkerung anwesend. Einmal mehr stellte sich heraus, dass Italien das Land mit den am wenigsten klaren Vorschriften ist. Die italienische Strassenverkehrsordnung sieht die Verwendung von Motorschlitten nämlich gar nicht vor. Im Unterschied zu Mofas und anderen vergleichbaren Fahrzeugen können Motorschlitten deshalb ohne Versicherung, Nummernschild und Leuchtsignale durch die Gegend fahren. Es wird nun gefordert, die Strassenverkehrsordnung zu

ändern, um den Gebrauch dieser Fahrzeuge gesetzlich zu regeln. Sie sollen für Rettungseinsätze, zur Versorgung abgelegener Hütten und zu Arbeitseinsätzen entlang des Strassennetzes zugelassen werden. Das Befahren von freien Flächen, Wiesen, Wanderwegen und Forststrassen soll hingegen verboten werden.



Foto: Lynx, MIS

