

Editorial

Ein Fetisch namens Geschwindigkeit

Wann immer ich zum Himmel blickte, den ganzen langen Sommer über, hatte ich gedacht: Die hat keiner von uns bestellt – warum müssen wir sie eigentlich ertragen? Kondensstreifen kreuz und quer, das Dröhnen, das kaum einmal mehr ganz verebbt und an das man sich doch eher gewöhnt als an den gestreiften Himmel; wir scheinen dazu verurteilt – sind wir es wirklich? Man sagt, man nimmt etwas «in Kauf»; wer hat hier was gekauft?

Fliegen, der alte Menschheitstraum aus dem Pestalozzi-Kalender, nichts dagegen; schon eher ein Fragezeichen zum Stichwort Geschwindigkeit, mit dem das Jet-Zeitalter begann (und wo die Lawine noch nicht abzusehen war, die jetzt am Himmel hin und her wogt, die Völkerwanderung, Massentourismus genannt). Dass es für die Geschwindigkeit ein natürliches Ende gibt, zeigt die Concorde und ihr Misserfolg: Sie ist nicht nur zu teuer, sondern auch zu schnell. Kein vernünftiger Mensch will drei Stunden nach Abheben in Paris schon in New York sein.

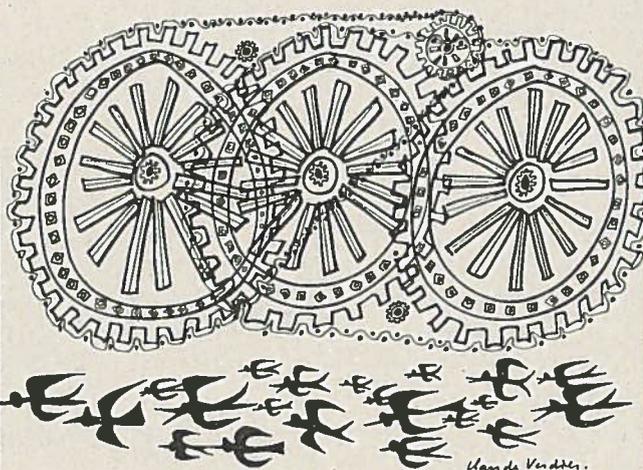
In einer italienischen Zeitung las ich über den Pendolino, den superschnellen Zug von Fiat, mit dem man in viereinhalb Stunden von Mailand in Rom ist und der sich in den Kurven neigt, weil man die Geleise durch den Apennin nicht strecken kann. Bald werden sechzig Pendolini fünfundzwanzig grössere italienische Städte miteinander verbinden; die Zeitung sah aber keinen Grund, den Fortschritt zu feiern. «Sentimentales Verhalten» nennt Hochgeschwindigkeitsgegner Guglielmo Zambrini das neue Eisenbahnfieber – angesichts der Tatsache, dass der Warenverkehr immer mehr vernachlässigt wird, vor allem aber aufgrund einer einfachen Statistik: In Italien fahren 78 von 100 Passagieren weniger als hundert Kilometer weit, 11 weniger als zweihundert.

Und: Es gebe auf der ganzen Welt nur zwei Linien, wo Hochgeschwindigkeit sinnvoll sei – die zwischen Tokio und Osaka mit täglich hunderttausend Passagieren, und die zwischen Paris und Lyon, wo über eine Distanz von 500 Kilometern ein Einzugsgebiet von 10 Millionen Einwohnern mit einem andern von 14 Millionen verbunden werde. Zambrini: «Wissen Sie, was ein Platz in einem Hochgeschwindigkeitszug kostet? 60 Millionen Lire, und dafür kriegt man einen Mercedes, aber im Mercedes sind vier Plätze.» (Natürlich sagt Zambrini nicht, was hinten aus dem Mercedes herauskommt.)

Vielleicht darf man sich auch einmal bei der Eisenbahn, nämlich in bezug auf ihre Beschleunigung, fragen, ob wir kollektiv nicht auch hier noch in jenem Infantilstadium stecken, in dem das technisch Machbare automatisch gemacht werden muss. Zehn Minuten schneller von Zürich nach Bern mit Hilfe von Bahn 2000 – hat man sich einmal gefragt, wer die zehn Minuten will und was sie ihm bringen? Der neue Basistunnel durch die Alpen: für den Güterverkehr wünschbar, sogar dringend (wenn irgendwer wirklich garantieren könnte, dass er die Güter von der Strasse auf die Schiene bringt). Wir Personen sind dann möglicherweise auch eine Stunde eher in Lugano (die wir dann dort wie vertölpeln?) – und nehmen wieder einmal etwas in Kauf, nämlich eine lange, dumme Tunneldurchfahrt.

Inhalt / Contenu

CIPRA-Jahresfachtagung 1988	2
Assemblée annuelle CIPRA 1988	4
Deklaration Alpentransversalen	5
Déclaration nouvelles transversales alpines	6
Neuigkeiten aus den Alpenländern	8–13
Nouvelles des pays alpins	8–13
Auf dem Weg zur Alpenkonvention	14
CIPRA-Empfehlungen zur Schneekanonen-Problematik	15



Die alte Gotthardlinie, auch nicht gerade ganz oberirdisch, könnte man auch einmal als das minimale Reiseerlebnis betrachten, das wir brauchen, um nicht nur körperlich, sondern auch geistig nach Lugano zu kommen. Und da könnten wir uns doch haufenweise Verbesserungen vorstellen, ohne jede Beschleunigung: noch viel bessere Wagen, besseren Service im Zug und an den Bahnhöfen, bessere Feinverteilung (zum Beispiel ein Postauto, das auf einen Schnellzug abgestimmt ist). Oder mein alter Traum, ewig unerfüllbar wohl: zwei, drei, vier individuell bewirtete Speisewagen statt des einen, schmutzigen Käseschnittenbombers, den man uns auf der Nord-Süd-Strecke immer noch zumutet.

Dieter Bachmann

In: Tagesanzeiger-Magazin 1/89, Zürich



Commission
Internationale
pour la
Protection
des Régions
Alpines

International
Alpenschutz-
Kommission

Heiligkreuz 52
FL-9490 Vaduz
Telefon 075 / 2 48

Nr./No. 16
Jan. 1989

Schwerpunkte:
Alpentransversalen + Alpenkonvention
Points principaux:
Transversales alpines + Conventions des Alpes

Deutschland / Allemagne
Frankreich / France
Italien / Italie
Jugoslawien / Jougoslavie
Liechtenstein
Österreich / Autriche
Schweiz / Suisse

Editorial

Un fétiche nommé vitesse

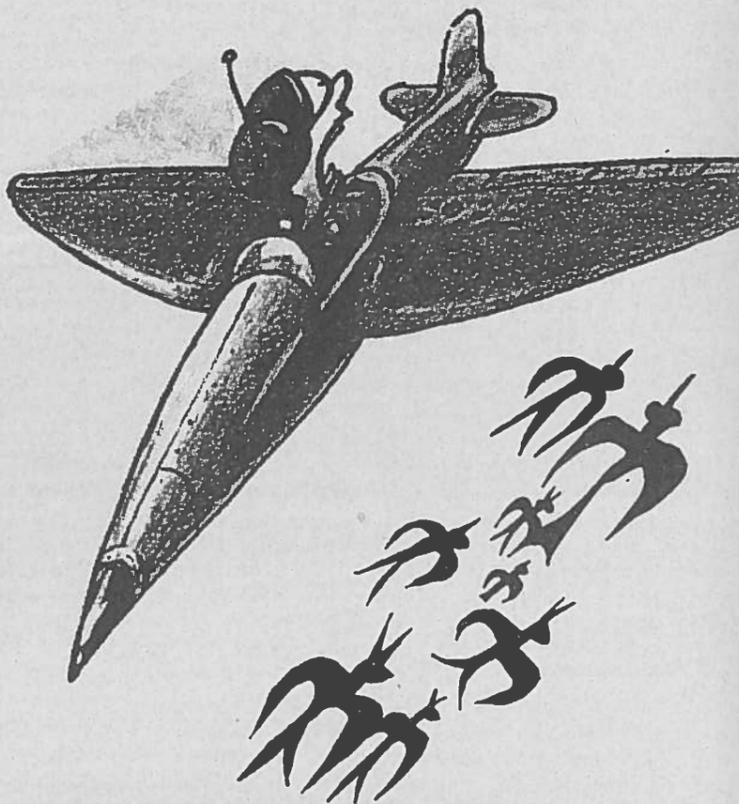
Chaque fois que je regarde le ciel tout au long de l'été, je me dis: Nous ne les avons pas convoqués, pourquoi donc devons-nous les supporter? Ces traînées de condensation dans tous les sens, ce vrombissement que ne s'apaise jamais totalement et auquel on s'habitue presque mieux qu'au ciel strié; nous semblons y être condamnés – Les sommes-nous vraiment? On devrait en prendre son parti, mais de qui est-ce le parti?

Voler, vieux rêve de l'humanité tiré du calendrier Pestalozzi: rien à redire. Mais qu'en est-il de la vitesse, slogan du début de l'ère du jet (à une époque où l'on n'imaginait ni l'avalanche qui déferle maintenant dans le ciel, ni les migrations, nommées tourisme de masse). Qu'elle ait une limite naturelle, Concorde et son échec le démontre; il est à la fois trop cher et trop rapide, car aucun homme raisonnable ne désire arriver à New York trois heures seulement après le décollage de Paris. J'ai lu dans un journal italien un article sur le Pendolino, le train ultrarapide de Fiat: il met Milan à quatre heures de Rome et penche dans les courbes qu'on ne peut pas redresser à travers les Apennins. Il y en aura bientôt soixante qui relieront vingt cinq grandes villes d'Italie. Mais le journal ne voyait aucune raison de fêter ce progrès. Guglielmo Zambrini, adversaire des grandes vitesses, traite de «comportement sentimental» la nouvelle fièvre ferroviaire – en effet on néglige toujours plus le trafic de marchandises et une simple statistique relève qu'en Italie 78% des passagers se déplacent à moins de 100 km et 11% à moins de 200 km. De plus il n'y aurait au monde que deux lignes où les TGV se justifient: Celle de Tokio à Osaka avec 100 000 voyageurs par jour et celle de Paris à Lyon, qui relie deux régions distantes de 500 km avec respectivement 10 millions et 14 millions d'habitants. Et Zambrini d'ajouter: «Savez-vous ce que coûte une place dans un TGV? 60 millions de liras, le prix d'une Mercedes à quatre places!» (Mais il ne dit naturellement pas ce qui sort du pot d'échappement).

Si nous nous demandons peut-être une fois: Dans la question des chemins de fer et de leur accélération, ne sommes-nous pas restés collectivement à ce stade d'infantilisme qui veut qu'on doit automatiquement faire ce qui est faisable techniquement. A-t-on jamais demandé quit veut gagner dix minutes de Berne à Zurich grâce à Rail 2000 et ce qu'il y gagne? Le nouveau tunnel de base à travers les Alpes: Souhaitable pour le transport des marchandises, et même urgent (si l'on peut vraiment garantir qu'il suscitera un transfert de la route au rail). Nous les voyageurs serons peut-être à Lugano une heure plus tôt (et saurons-nous l'occuper utilement), mais nous devons à nouveau prendre notre parti de quelque chose, à savoir de la traversée abrupte d'un long tunnel!

Nous pourrions aussi admettre une fois que le voyage par la vieille ligne du Gothard, même si elle n'est pas toute à ciel ouvert, nous procure le minimum de distractions nécessaire pour arriver en forme à Lugano, non seulement de corps, mais aussi d'esprit. Nous pouvons imaginer une foule d'améliorations: De bien meilleurs wagons, un meilleur service dans le train et dans les gares, une meilleure desserte secondaire (par exemple correspondance train direct – car postal). Ou mon vieux rêve, sans doute éternellement irréalisable: Deux, trois ou quatre wagons restaurants, à service individuel, au lieu de cet immonde bombardier à croûtes au fromage qu'on s'ostine à nous proposer sur la ligne Nord-Sud.

Dieter Bachmann
Tagesanzeiger-Magazin 1/89, Zurich



CIPRA-Jahresfachtagung 1988

Neue Eisenbahn-Alpentransversalen – Erlösung oder neue Belastung für den Alpenraum?

Die Jahresfachtagung 1988 der Internationalen Alpenschutzkommission (CIPRA) wurde in diesem Jahr in Triesenberg/Fürstentum Liechtenstein vom 29. September bis 1. Oktober durchgeführt. Für die Organisation war die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU) als Vertreterin der CIPRA in Liechtenstein zuständig.

Rund 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmer folgten der Einladung zur Jahresfachtagung, die sich mit dem Thema «Neue Alpentransversalen – Erlösung oder neue Belastung für den Alpenraum?» befasste. Ziel der Tagung war die Beurteilung von geplanten neuen Alpentransversalen aus der Sicht des Natur- und Umweltschutzes. Grundsatzreferate, Länderberichte, eine Exkursion in das Projektgebiet einer Splügen-Basislinie sowie Diskussionen sollten eine Annäherung an die Fragestellung ermöglichen.

Dr. Mario F. Broggi, Präsident der CIPRA, eröffnete die Tagung mit einer Ansprache, in der er an eindrücklichen Beispielen die Misere der europäischen Verkehrs- und Umweltpolitik darlegte, unter welcher der Alpenraum als äusserst empfindliches Ökosystem zu leiden hat.

Günther Topmann, Mitglied des Europäischen Parlaments, ging in seinem Grundsatzreferat auf die verkehrsmässigen Auswirkungen der Liberalisierung des europäischen Binnenmarktes ab 1. 1. 1993 ein. Er prognostizierte eine Verdoppelung des Gütertransits über die Alpen bis zum Jahr 2000. Das Europäische Parlament beschloss 1986, den Gütertransport bevorzugt auf die Schiene zu verlagern. Nach Meinung von Topmann, Berichterstatter des EG-Verkehrsausschusses über die Beziehungen der EG zu bestimmten Drittländern in Fragen des Güterverkehrs, lässt sich dieses Postulat nur durch den Bau einer Brennerbasislinie und einer neuen Alpentransversalen in der Schweiz verwirklichen.

Paul Romann aus Zürich konzentrierte sich in seinem Grundsatzreferat auf die Situation in der Schweiz, wo im September 1988 eine Vernehmlassung zur Linienführung einer Neuen Alpentransversalen eingeleitet wurde. Romann plädierte für den Bau von zwei Basistunnels (Gotthard und Lötschberg) anstelle eines einzigen Tunnels. Die Zerteilung des Verkehrsstromes mache den aufwendigen Ausbau der Zufahrtsstrecken grösstenteils hinfällig und sei daher ökologisch weniger negativ zu beurteilen.

Prof. Dr. Hermann Knoflacher aus Wien schilderte in seinem Grundsatzreferat die Umweltauswirkungen des Transitverkehrs auf den Alpenraum. Er benannte den motorisierten Strassenverkehr als Hauptschädiger. Dem Strassenverkehr lastete er einen hohen Bodenverbrauch, eine Trennwirkung auf die Täler, Lärmauswirkungen, Verschmutzung der Luft, Umweltbelastungen aus dem Winterdienst und Zerstörung der Kulturlandschaften an. Er resümierte, dass die Umweltbelastungen aus dem alpenquerenden Verkehr die Belastungsgrenzen längst überschritten haben.

In einer Einführung und der folgenden Exkursion in das Projektgebiet einer Splügen-Basislinie demonstrierten Pierre Walz, St. Gallisch-Appenzellischer Naturschutzbund, und Christian Geiger, Bündner Naturschutzbund, als ausgezeichnete Kenner der Region mögliche Auswirkungen einer Hochgeschwindigkeitsstrasse auf Natur und Landschaft. Das bereits stark verkehrsbelastete Rheintal und Domleschg würden eine weitere landschaftsästhetische Entwertung erfahren. Langjährige Naturschutzbemühungen würden einer neuen Belastung ausgesetzt.

Am 1. Oktober folgten die Berichte aus den einzelnen Alpenländern. Dr. Leo Unterholzner stellte aus der Sicht Südtirols das weitere Verkehrswachstum grundsätzlich in Frage. Bei anhaltendem Wachstum wären selbst neue Verkehrswege in wenigen Jahren an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt. Er forderte daher einschneidende Verkehrsbeschränkungen und den Ausbau der bestehenden Schienenführungen vor dem Neubau von Strecken.

Helmut Steininger seinerseits warnte in seinem Länderbericht Deutschlands vor neuen Verkehrsströmen, die aufgrund des Ausbaus des Strassennetzes im süddeutschen Raum auf die Alpen zukommen. Seiner Einschätzung nach lässt sich der Verkehr nur durch den Bau neuer Schienen-Alpentransversalen ohne allzu grossen Schaden für den Alpenraum bewältigen.



(Photo: Franz Speer)

Dr. Josef Röhrer als Berichterstatter der Schweiz forderte dazu auf, die Umweltbelastungen jeder Linienführung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversalen genau zu prüfen. Er fügte hinzu, dass einer neuen Transitlinie grundsätzlich nur dann zugestimmt werden könne, wenn Strassenverkehr auf die Schiene umgelagert werde.

Im Länderbericht Österreich kritisierte Prof. Dr. Hermann Knoflacher heftig den weiteren Ausbau des Strassennetzes in Österreich. Der Transitverkehr ist nach Darstellung von Knoflacher im Gegensatz zu früher zu einem Negativgeschäft geworden. Vor weiteren baulichen Massnahmen forderte Knoflacher eine Machbarkeitsstudie, wie man mit weniger Transitverkehr auskommt. Des weiteren forderte er den Rückbau von Transitrouten und verkehrspolitische Massnahmen, um wenigstens die gefährlichsten Auswirkungen des Transitverkehrs einzudämmen.

Brigitte Krättli stellt die Notwendigkeit einer Splügenlinie aus der Sicht Liechtensteins in Abrede. Umfragen hätten ergeben, dass Verbesserungen im regionalen Eisenbahnnetz und im regionalen Gütertausch (Bodenseeraum) Vorrang vor dem Ausbau der Transitwege hätten. Länderberichte aus Jugoslawien von Ing. Dusan Fatur und aus Frankreich von Noel Lebel vervollständigten das Bild der ökologischen Bewertung des gegenwärtigen und zukünftigen Alpentransits.

In den lebhaften und kontroversen Diskussionen wurde bekräftigt, dass der Verkehr in den Alpen die Belastungsgrenzen erreicht oder sogar überschritten hat. Es herrschte Einigkeit darüber, dass der Verkehr vermehrt von der Strasse auf die Schiene verlagert werden muss. Umstritten blieb hingegen die Notwendigkeit neuer Eisenbahn-Alpentransversalen. Von verschiedenen Seiten wurde die Gewähr verlangt, dass der Ausbau des Schienennetzes zu einer Reduktion des Strassenverkehrs führen muss.

Die Bedenken, die gegen eine neue Eisenbahn-Alpentransversale vorgetragen wurden, kamen in der Deklaration zum Tagungsthema zum Ausdruck. In der Deklaration wird ein gesamtalpines Verkehrskonzept gefordert, bevor bauliche Massnahmen beschlossen werden. Ein solches Konzept soll von unabhängigen Gutachtern erstellt werden. In der Deklaration wird ausserdem eine Reihe weiterer Forderungen aufgestellt, um auch kurzfristig den Verkehr verstärkt von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Dipl. Pol. Wilfried Marxer-Schädler
Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz

Assemblée annuelle CIPRA 1988:

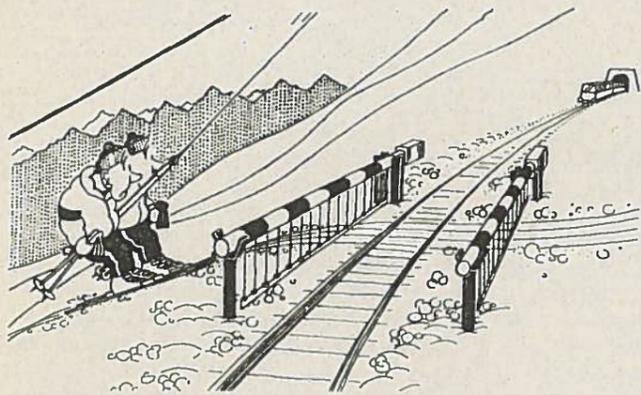
Nouvelles transversales alpines – Soulagement ou charge supplémentaire pour l'arc alpin?

L'assemblée annuelle 1988 de la Commission internationale pour la protection des régions alpines (CIPRA) s'est tenue cette année du 29 septembre au 1er octobre à Triesenberg/Principauté du Liechtenstein. La Société liechtensteinoise pour la protection de l'environnement (LGU), représentante de la CIPRA au Liechtenstein, était responsable de l'organisation.

120 participantes et participants avaient répondu à l'invitation à l'assemblée annuelle, qui était consacrée au sujet «Nouvelles transversales alpines – Soulagement ou charge supplémentaire pour l'arc alpin?». Le but de l'assemblée était d'évaluer les nouvelles transversales alpines projetées du point de vue de la protection de la nature et de l'environnement. Exposés, rapports des pays, une excursion dans la région du projet de la ligne de base du Splügen ainsi que des discussions devaient permettre une approche du problème.

Dr. Mario F. Broggi, président de la CIPRA, ouvrit l'assemblée par une allocution dans laquelle il illustra, par des exemples frappants, les carences de la politique européenne des transports et de l'environnement, dont l'écosystème fragile de l'arc alpin subit les conséquences.

Günther Topmann, membre du Parlement européen, a présenté dans son exposé les répercussions sur les transports de la libération du marché européen à partir du 1. 1. 1993. Il a prédit un doublement du transit de marchandises à travers les Alpes d'ici à l'an 2000. Le Parlement européen a décidé en 1986 de privilégier le transit par le rail. Selon Monsieur Topmann, rapporteur de la Commission des transports de la CEE sur les relations entre la CEE et certains Etats tiers dans le domaine du trafic des marchandises, ce postulat ne peut être réalisé que par la construction d'une ligne de base au Brenner et une nouvelle transversale alpine en Suisse.



Paul Romann de Zurich a concentré son exposé sur la situation en Suisse où une procédure de consultation sur le tracé d'une nouvelle transversale alpine a été lancée en 1988. Monsieur Romann a plaidé la construction de deux tunnels de base (Gothard et Lötschberg) plutôt que d'un seul. Le dédoublement du flot de trafic permettrait d'éviter en grande partie l'aménagement coûteux des tronçons d'accès et aurait par conséquent des répercussions écologiques moins négatives.

Prof. Dr. Hermann Knoflacher de Vienne décrit les impacts du trafic de transit sur l'environnement de l'arc alpin. Il cite le trafic routier comme la principale source de dégâts. Le trafic routier est un grand consommateur de sol, coupe les vallées, fait du bruit, pollue l'air, charge l'environnement par le dégagement des routes en hiver et détruit les paysages cultivés. En

résumé, il souligna que les charges sur l'environnement résultant du trafic transalpin ont depuis longtemps dépassé les limites du supportable.

Dans leur introduction et lors de l'excursion dans la région du projet de la ligne de base de Splügen, Pierre Walz de la Ligue pour la protection de la nature de St. Gall-Appenzel et Christian Geiger de la Ligue grisonne pour la protection de la nature, tous deux bons connaisseurs de la région, démontrèrent les répercussions possibles d'une route à grande vitesse sur la nature et le paysage. La vallée du Rhin et la région de Domleschg, déjà fortement touchées par le trafic, subiraient une nouvelle atteinte au paysage. Des années d'efforts de protection de la nature seraient compromis.

Le 1er octobre furent présentés les rapports des différents pays alpins. Dr. Leo Unterholzner, représentant du Tyrol du Sud, remit en question un nouvel accroissement du trafic. Si la croissance devait se maintenir, même de nouvelles voies de communication atteindraient en quelques années leur limite de capacité. En conséquence, il préconisa des limitations sévères du trafic et l'aménagement des voies ferrées existantes plutôt que la construction de nouvelles lignes.

De son côté, Helmut Steininger, dans son rapport sur l'Allemagne, rendit attentif sur le fait que de nouveaux flots de trafic parviendront aux Alpes par suite du développement du réseau routier du Sud de l'Allemagne. A son avis, ce trafic ne pourra être maîtrisé sans dégâts excessifs pour l'arc alpin que par la construction de nouvelles transversales ferroviaires alpines.

Dr. Josef Rohrer, rapporteur suisse, demanda que les impacts sur l'environnement de chacun des tracés envisagés pour une nouvelle transversale ferroviaire alpine soient examinés de façon détaillée. Il ajouta qu'une nouvelle voie de transit ne pouvait être admise que si le trafic routier était reporté sur le rail.

Dans son rapport sur l'Autriche, Prof. Dr. Hermann Knoflacher critiqua violemment les nouveaux développements du réseau routier en Autriche. Il releva que le trafic de transit ne représente plus un profit comme c'était le cas autrefois. Il réclama une étude de faisabilité sur la possibilité de diminuer le trafic de transit avant toute nouvelle construction. En outre, il propose le redimensionnement de voies de transit et des mesures de politique des transports en vue de limiter au moins les répercussions les plus dangereuses du trafic de transit.

Brigitte Krättli contesta la nécessité d'une ligne du Splügen du point de vue du Liechtenstein. Des enquêtes auraient montré que les améliorations sur le réseau ferroviaire régional et les échanges de marchandises régionaux (autour du Bodan) ont la priorité sur le développement des voies de transit.

Les rapports de la Yougoslavie (M. Dusan Fatur) et de la France (M. Noel Lebel) complétèrent l'évaluation écologique du trafic transalpin actuel et futur.

Les discussions animées soulignèrent le fait que le trafic à travers les Alpes a atteint ou même dépassé les limites du supportable. Les participants étaient unanimes à estimer que le trafic doit passer davantage de la route de rail. En revanche, la nécessité de nouvelles transversales alpines reste controversée. De divers côtés, on exigea la garantie qu'une extension du réseau ferroviaire entraînerait une réduction du trafic routier. Les incertitudes relevées quant à une nouvelle transversale ferroviaire furent énumérées dans la déclaration relative au thème de l'assemblée. Cette déclaration réclame l'élaboration d'un concept de transport pour l'ensemble de l'arc alpin avant toute décision de construction. Un tel concept devrait être établi par des experts indépendants. La déclaration énumère en outre une série d'autres exigences visant, à court terme, à reporter davantage le trafic de la route au rail.

Dipl. Pol Wilfried Marxer

Société liechtensteinoise pour la protection de l'environnement

Keine neuen Alpentransversalen ohne Verkehrskonzept!



DEKLARATION

verabschiedet von der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA anlässlich der Jahresfachtagung 1988 in Triesenberg/Fürstentum Liechtenstein

Die Erhaltung und Wiederherstellung gesunder Lebensräume in den Alpen soll eindeutig Vorrang vor der Funktion als Verkehrsraum eingeräumt werden. Diesen Appell richteten 120 Experten und Delegierte der CIPRA aus den sieben Alpenstaaten an alle für den Alpenraum Verantwortlichen aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Verbänden. Als Ergebnis der Jahresfachtagung 1988 zur Frage «Neue Alpentransversalen – Erlösung oder neue Belastung für den Alpenraum?» richtet die CIPRA die nachfolgenden Forderungen und Empfehlungen an die regionalen und nationalen Parlamente und Regierungen der Alpenländer sowie die Europäischen Gemeinschaften:

1. Das bereits heute lückenhafte Netz intakter Lebensräume in den Alpen darf nicht zugunsten der Verdichtung eines lebensfeindlichen Verkehrsnetzes weiter ausgedünnt werden. Die im Alpenraum besonders niedrigen Belastbarkeitsgrenzen der natürlichen Lebensgrundlagen sind vor allem entlang der Transitkorridore seit langem überschritten. Deshalb muss sich der Verkehr endlich den Bedürfnissen der alpenländischen Bevölkerung anpassen und darf nicht deren Gesundheit und Existenzgrundlagen weiterhin gefährden.
2. Das Transitverkehrsaufkommen muss im Interesse der Alpenbevölkerung deutlich reduziert werden. Das kann geschehen durch
 - den Übergang zu konsumentennahen Produktionen in regionalen Ver- und Versorgungsnetzen (Reduzierung des Güterverkehrs)
 - die Erhöhung des Freizeitwertes im Wohnumfeld der grossen europäischen Verdichtungsräume (Reduzierung des Kurzzeittourismus)
 - Verzicht auf den Aus- und Neubau von Transitstrecken für den Kraftfahrzeug-Verkehr (Verlängerung von Transportzeiten durch Zulassung von Staus)
 - die Zurechnung aller Kosten an die Verkehrsteilnehmer, die der Verkehr in Umwelt und Gesellschaft verursacht (Folgekosten durch Landschaftsverbrauch, Luftverschmutzung, Lärm, Personen- und Vermögensschäden durch Unfälle usw.)
 - Nachfahrverbote für Lastkraftwagen
 - Tonnagebeschränkungen auf 28 Tonnen für die Alpentransitstrecken in allen Alpenländern (positives Beispiel Schweiz)
 - Mautgebühren in voller Höhe der Finanzierungskosten der Transitstrecken
 - Verkehrsverbote für alle Kraftfahrzeuge, die nicht über die dem jeweiligen Stand der Technik entsprechenden Abgasreinigungsanlagen (Katalysatoren, Russfilter) verfügen
 - restriktive Festlegung von Lärmgrenzwerten entlang der Transitkorridore.

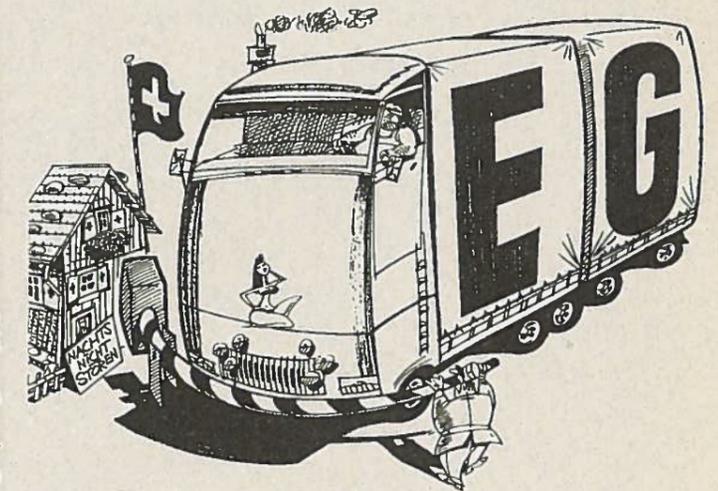
3. Die CIPRA fordert ein von unabhängigen Gutachtern zu erstellendes Gesamtverkehrskonzept für den Alpenraum. Darin müssen neben den in Ziffer 2 genannten Massnahmen vor allem jene Vorhaben Vorrang erhalten, die zur Verkehrsberuhigung und zur Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schienen- und Strassenverkehr zu Gunsten der Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs weitestgehend auf die Bahn beitragen. Erst nach voller Ausschöpfung der in Ziffer 2 genannten Möglichkeiten sind Planung und Bau von neuen Alpentransversalen für den dann eventuell noch gegebenen Verkehrsbedarf auf der Schiene für die CIPRA verantwortlich.
4. Die Modernisierung des bestehenden Eisenbahnstreckennetzes, die Förderung des Container- und Huckepackverkehrs auf der Schiene und die Verbesserung der Betriebsorganisation der Bahn (Reduktion von Wartezeiten an Grenzbahnhöfen, Einschränkung des Rangierbetriebes) muss zur Verlagerung des alpenquerenden Güter- und Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene sofort in Angriff genommen werden.
5. Es sollte eingehend geprüft werden, inwieweit die nach Verwirklichung der in Ziffer 2 geforderten Reduzierung des Verkehrsaufkommens dann überdimensionierten Autobahnen als Eisenbahnstrassen Verwendung finden könnten. Entsprechende Ideenskizzen liegen zum schweizerischen N 2-Abschnitt zwischen Luzern und Bellinzona sowie zur österreichischen Inntal-Autobahn vor.

Im Interesse der Alpenbewohner sind marktwirtschaftliche Massnahmen zur Einschränkung der Mobilität und parallel dazu die tendenzielle Verlagerung des unvermeidbaren alpenquerenden Gesamtverkehrs von der Strasse auf die Schiene ein Gebot der Stunde. Nur wenn im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes für den Alpenraum schlüssig nachgewiesen werden kann, dass der Bau von neuen Alpentransversalen für den Schienenverkehr eine wirksame Entlastung des Ökosystems Alpen erwarten lässt, hält die CIPRA den Bau solcher Alpentransversalen für verantwortlich.

Triesenberg/Fürstentum Liechtenstein, 1. 10. 1988

Dr. Mario F. Broggi
Präsident der CIPRA

Dr. Walter Danz
Vizepräsident der CIPRA



Noch ein Druckversuch und ...

Aus: Nebelspalter Nr. 49/88

Pas de nouvelles transversales alpines sans un concept des transports!

DECLARATION

adoptée par la Commission internationale pour la protection des régions alpines CIPRA à l'occasion de son assemblée annuelle 1988 à Triesenberg/Principauté du Liechtenstein

La conservation et la restauration d'habitats sains dans les Alpes doit indiscutablement avoir la priorité sur l'utilisation de celles-ci comme lieu de passage. Cet appel a été adressé par 120 experts et délégués de la CIPRA venant des sept pays alpins à tous les responsables politiques, de l'économie, de l'administration, de la science et des associations de l'arc alpin. Suite à son assemblée 1988, dont le thème était «Nouvelles transversales alpines – délivrance ou charge supplémentaire pour l'arc alpin?», la CIPRA présente les exigences et recommandations suivantes aux parlements et gouvernements régionaux et nationaux des pays alpins et aux communautés européennes:

1. Le réseau, déjà lacunaire aujourd'hui, d'habitats sains dans les Alpes ne doit pas être réduit davantage en faveur d'un réseau de communications néfaste à la vie. Les limites de charge du milieu naturel, très basses dans l'arc alpin, sont dépassées depuis longtemps, en particulier le long des corridors de transit. C'est pourquoi le trafic doit enfin s'adapter aux besoins de la population alpine et cesser de menacer sa santé et ses bases d'existence.
2. Le trafic de transit doit être notablement réduit dans l'intérêt des populations alpines. Cela peut être réalisé en
 - passant à des productions proches des consommateurs dans le cadre de réseaux d'approvisionnement et d'évacuation régionaux (réduction des transports de marchandises)
 - améliorant la qualité des loisirs dans les zones d'habitat concentré de l'Europe (réduction du tourisme à court terme)
 - renonçant à améliorer et à construire les voies de transit du trafic routier lourd (allongement des temps de transport en laissant se former des bouchons)
 - facturant aux acteurs du trafic tous les frais causés par le trafic à l'environnement et à la société (frais d'utilisation du paysage, pollution atmosphérique, bruit, atteintes aux biens et aux personnes par suite d'accidents, etc.)
 - interdisant aux camions de rouler la nuit
 - limitant le tonnage à 28 tonnes pour le transit des Alpes dans tous les pays alpins (exemple positif de la Suisse)
 - établissant des péages équivalant à la totalité des frais de financement des voies de transit
 - interdisant la circulation des véhicules ne disposant pas d'une installation d'épuration des gaz conforme au niveau de la technique (catalyseurs, filtres à poussières)
 - fixant des limites de bruit restrictives le long des corridors de transit
3. La CIPRA exige l'élaboration par des experts neutres d'un **Concept global du trafic à travers les Alpes**. Devraient y être intégrés en priorité, outre les mesures citées sous chiffre 2, les projets contribuant à réduire le trafic et à supprimer les distorsions dans la concurrence entre le rail et la route de manière à reporter largement le transport des marchandises et des personnes de la route au rail. Ce n'est qu'après avoir épuisé toutes les possibilités énumérées sous chiffre 2 que la CIPRA considère la planification et la construction de nouvelles transversales

alpines ferroviaires comme admissibles pour les éventuels besoins non satisfaits.

4. La modernisation du réseau ferroviaire existant, le développement du trafic des conteneurs et Huckepack par le rail et l'amélioration de l'organisation de l'exploitation des chemins de fer (réduction des temps d'attente aux gares frontières et limitation du triage) doivent être entreprises immédiatement en vue de transférer le trafic des marchandises et des personnes de la route au rail.
5. Il faudrait examiner sans retard dans quelle mesure, une fois réalisée la réduction de trafic exigée sous chiffre 2, les autoroutes surdimensionnées ne pourraient pas être converties en tracés ferroviaires. Des ébauches d'idées existent pour le tronçon de la N2 suisse entre Lucerne et Bellinzona et pour l'autoroute autrichienne de la vallée de l'Inn.

Les mesures économiques visant à réduire la mobilité et parallèlement la tendance à transférer de la route au rail l'ensemble du trafic transalpin inévitable sont une exigence actuelle dans l'intérêt des populations alpines. La CIPRA considère que la construction de nouvelles transversales alpines pour le trafic ferroviaire serait admissible uniquement si un concept global du trafic transalpin concluait qu'il en résulterait un soulagement efficace de l'écosystème alpin.

Triesenberg/Principauté du Liechtenstein, 1. 10. 1988

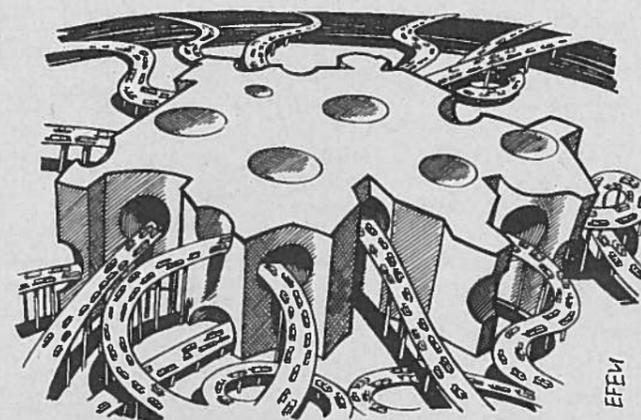
Dr. Mario F. Broggi
Président de la CIPRA

Dr. Walter Danz
Vice-président de la CIPRA



Neue Alpentransversalen – Grosse Skepsis in Naturschutzkreisen

Die Skepsis, die an der Jahresfachtagung der CIPRA vom September 1988 in Triesenberg/Fürstentum Liechtenstein gegenüber Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) geäußert wurde, nimmt weiter zu. Bis Mitte Januar können interessierte Kreise in der Schweiz zu verschiedenen Varianten einer NEAT Stellung nehmen. Der Vorstand des «grünen» Verkehrsclubs der Schweiz (VCL) hat sich bereits grundsätzlich gegen eine Alpentransversale ausgesprochen. Die Delegiertenversammlung des VCS hat jedoch am 19. November eine Zustimmung unter bestimmten Bedingungen beschlossen, um sich «nicht aus der inhaltlichen Diskussion davonzuschleichen.» Zu den VCS-Grundsätzen zählen hier: Kein unbeschränktes Wachstum des Verkehrsvolumens, Zurückweisung unsinniger Gütertransporte, Vorrang der Erhaltung der Alpen als Lebensraum vor den Bedürfnissen des Transitverkehrs. Letzteres bedeutet gleichzeitig die Verlagerung des Gütertransites von der Strasse auf die Schiene. Die Delegiertenversammlung des VCS hat weiters die Prüfung einer Netzvariante verlangt, die den Bau eines Gotthard- und Lötschbergbasistunnels vorsieht, wobei auf den Ausbau der Zulaufstrecken als Hochleistungsbahn, den Bau des Simplonbasistunnels, sowie den Bau mancher Tunneln auf den Zulaufstrecken weitgehend verzichtet werden könnte. Dieser beachtliche Vorschlag wurde bereits von Paul Romann an der CIPRA-Jahresfachtagung vorgebracht.



Einen solchen Käse sollten wir nicht produzieren – auch nicht, wenn unsere Nachbarn darauf bestehen.

Aus: Nebelspalter Nr. 3/87

Der Vorstand der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz kann laut Pressemitteilung vom 10. November ebenfalls nur unter unzweideutigen Rahmenbedingungen einer NEAT zustimmen: Festhalten an der 28-t-Limite und dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot; kein weiterer Ausbau der Strassentransitachsen; Verbesserung des Huckepack- und ungeleiteten Containerverkehrs; Einsatz für eine verursachergerechte und kostendeckende Strassenbenutzungsgebühr. Weitere Opposition erwächst dem Projekt einer NEAT in der Schweiz durch die «gemässigte» grüne Partei, die damit argumentiert, dass das gesamte Verkehrsvolumen aus ökologischen Gründen nicht mehr weiter anwachsen dürfe. Für beschränkte Zunahmen seien aber noch auf der Schiene Kapazitäten frei.

Ungebrochen ist demgegenüber der verkehrspolitische Druck der EG auf das Transitland Schweiz. Das Europäische Parlament in Strasbourg hat in der Verkehrsdebatte von Mitte November dieses Jahres harte Töne angeschlagen. Das Parlament hat eine Resolution verabschiedet, die dem Ministerrat der EG empfiehlt, das Prinzip der Gegenseitigkeit im Verkehr mit Drittländern walten zu lassen. Falls die Schweiz die 28-t-Limite nicht aufhebt und die EG-Limite von 40 t oder sogar 44 t einführt, droht das Europäische Parlament mit dem Verbot von schweizerischen Lastwagen von mehr als 28 t auf den EG-Strassennetzen. Sozialistische und grüne Abgeordnete – darunter auch Günter Topmann, der an der CIPRA-Jahresfachtagung referierte – brachten der Haltung der Alpenländer Verständnis entgegen, blieben jedoch klar in der Minderheit. Im Fall der Schweiz dürfte aber der EG-Druck wenig bewirken, da eine diesbezügliche Gesetzesänderung wahrscheinlich am Referendum (Volksabstimmung) scheitert.

Die momentane Diskussion rund um die Eisenbahn-Alpentransversalen zeigt, dass sich die äusserst skeptische Haltung der Natur- und Umweltschutzkreise zu diesen neuen Grossprojekten zunehmend verstärkt. Die Befürchtung, dass zuerst unter Zustimmung der Umweltschützer Hochleistungs-Eisenbahnlinien geschaffen werden, um anschliessend das Verkehrsvolumen auf einem höheren Niveau – sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene – zu halten, ist allgegenwärtig. Es ist in der Tat fraglich, ob das (Verkehrs-)Wachstum durch (Eisenbahn-)Wachstum gebremst werden kann, oder ob es nicht geradezu weiter angeheizt wird.

Der weiteren Verkehrszunahme wird wohl eher dadurch begegnet werden können, dass wirksame Aktionen und Massnahmen im Rahmen der bestehenden ausbaufähigen

(Schiene) bzw. zu reduzierenden (Strasse) Infrastruktur ergriffen werden. Umweltkreise werden ihre «Stauaktionen» an den neuralgischen Verkehrsstellen (Brenner, Gotthard) international koordiniert verstärken müssen. Politische Massnahmen (kilometerabhängige Gebühren, Ausbau der Schienenkapazitäten, Verbot des Strassentransits für Schwerverkehr usw.) müssen folgen. Eine grundlegende Änderung der Verkehrspolitik wird ohnehin notwendig, wenn sich der Gütertransit bis zum Jahr 2000 verdoppelt, wie es in den Prognosen lautet. Für die Verkehrsumwelt, wozu auch die ortsansässige Bevölkerung zählt, wird eine Neuorientierung buchstäblich notwendig. Neue Eisenbahn-Alpentransversalen können die Lösung so schnell nicht bringen, da sie theoretisch erst nach dem Jahr 2010 bereitstehen.

Wilfried Marxer

Nouvelles transversales alpines – Perplexité des protecteurs de la nature

Les doutes émis vis-à-vis des nouvelles transversales ferroviaires alpines (TFA) lors de l'Assemblée annuelle de la CIPRA en septembre 1988 à Triesenberg, Principauté du Liechtenstein, se multiplient. Les milieux intéressés de Suisse ont la possibilité de prendre position jusqu'à mi-janvier au sujet de diverses variantes de TFA. Le Comité de la «verte» Association suisse des transports (AST) s'est déjà prononcé en principe contre toute transversale alpine. L'Assemblée des délégués de l'AST a toutefois décidé, le 19 novembre, de donner une approbation conditionnelle pour ne pas «se soustraire au débat». Les principes émis par l'AST sont entre autres: pas de croissance illimitée du volume des transports, refus de transport de marchandise inutile, priorité à la conservation des Alpes en tant que milieu vital par rapport aux besoins du trafic de transit. Ce dernier principe implique le transfert des transports de marchandises de la route au rail. L'Assemblée des délégués de l'AST a en outre demandé l'étude d'une variante prévoyant la construction de tunnels de base au Gotthard et au Lötschberg qui permettent de renoncer à la construction du tunnel de base du Simplon et à celle de nombreux tunnels sur les voies d'accès. Cette proposition digne de considération a déjà été présentée par Paul Romann lors de l'Assemblée de la CIPRA.

Selon son communiqué de presse du 10 novembre, le Comité de l'Association suisse pour la protection de l'environnement ne peut également accepter une nouvelle TFA qu'à des conditions bien précises: maintien de la limite des 28 t et de l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche; pas de nouveaux développements des routes de transit; amélioration du transport huckepack et des conteneurs; engagement pour des taxes routières couvrant les frais causés par les utilisateurs. Le projet de TFA suscite en Suisse une autre opposition de la part du parti vert qui soutient, pour des raisons écologiques, que l'ensemble du volume des transports ne devrait plus être accru. Une augmentation limitée pourrait toutefois être envisagée sur le rail.

En revanche, la pression de la CEE sur la Suisse ne faiblit pas. Le Parlement européen à Strasbourg a adopté un ton dur dans les débats sur les transports à mi-novembre de cette année. Le Parlement a adopté une résolution qui recommande aux ministres de la CEE de faire valoir le principe de la réciprocité dans le domaine des transports avec les pays tiers. Au cas où la

Suisse ne renoncera pas à la limite des 28 t et refuserait d'introduire la limite de la CEE de 40 t ou même 44 t, le Parlement européen menace d'interdire les camions suisses de plus de 28 t sur le réseau de la CEE. Les socialistes et les verts – dont Günter Topmann, conférencier à l'Assemblée de la CIPRA – montrèrent de la compréhension pour la position des pays alpins, mais furent nettement mis en minorité. Dans le cas de la Suisse, la pression de la CEE devrait toutefois avoir peu d'effets, étant donné que la modification légale nécessaire serait probablement rejetée par un référendum (votation populaire).

La discussion actuelle sur les transversales ferroviaires alpines montre que la position sceptique des protecteurs de la nature et de l'environnement vis-à-vis de ces grands projets se renforce. La crainte est très répandue que l'approbation des protecteurs de l'environnement à la construction de lignes de chemins de fer à haute capacité débouche sur le maintien d'un trafic élevé aussi bien sur la route que sur le rail. Il est effectivement douteux qu'un développement des chemins de fer permette de freiner le développement du trafic et il est plus probable qu'il en résultera une augmentation générale.

On pourra plutôt faire face au nouvel accroissement du trafic en prenant des mesures efficaces dans le cadre des lignes ferroviaires existantes mais susceptibles d'être améliorées et en réduisant simultanément l'infrastructure routière. Les milieux de l'environnement devront renforcer de manière coordonnée leurs «actions de goulet» sur les axes névralgiques (Brenner, Gotthard). Des mesures politiques (taxes au kilomètre,

développement des capacités ferroviaires, interdiction du transit routier lourd) devront suivre. Une modification fondamentale de la politique des transports est de toute manière indispensable si le transit des marchandises doit doubler d'ici l'an 2000 comme on le prévoit. Pour l'environnement des transports, dont fait partie la population locale, une réorientation est urgente. De nouvelles transversales ferroviaires alpines ne peuvent apporter une solution rapide, car elles ne pourront théoriquement être terminées qu'après l'an 2010.

Wilfried Marxer

Berichte aus den Alpenländern

Nouvelles des pays alpins

Frankreich / Italien / Schweiz

Internationaler Park um den Montblanc?

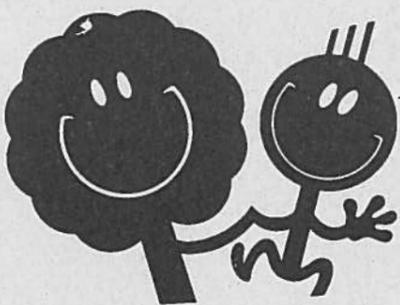
Auf Einladung von Bundesrat Flavio Cotti trafen sich am 25. Oktober 1988 erstmals die Umweltminister Frankreichs, Italiens und der Schweiz zu einem Erfahrungsaustausch in Locarno. Neben dem Gedankenaustausch gab es auch konkrete Vorschläge. Der französische Staatssekretär für Umweltfragen, Brice Lalonde, warb für die Idee eines internationalen Parks rund um den Mont Blanc. Diese einzigartige Berglandschaft im Grenzgebiet der drei Nachbarländer soll gemeinsam geschützt werden, aber weiterhin für eine sanften Tourismus offenstehen. Die drei Minister beschlossen hierfür eine Arbeitsgruppe einzusetzen. Staatssekretär Lalonde möchte den Gebrauch von Helikoptern als Transportmittel im Alpenraum einschränken (bekanntlich ist Heliskiing nach dem französischen Berggesetz verboten).

Suisse / France / Italie

Parc international autour du Mont Blanc?

Les ministres de l'environnement de France, d'Italie et de Suisse se sont rencontrés pour la première fois le 25 octobre 1988 à l'invitation du Conseiller fédéral Flavio Cotti pour un échange de vues à Locarno. Des propositions concrètes ont été émises à cette occasion. Ainsi, le Secrétaire d'Etat français à l'environnement, Brice Lalonde, a lancé l'idée d'un Parc international autour du Mont Blanc. Cette région de montagne unique, à la limite des trois pays, devrait être protégée en communs tout en restant ouverte à un tourisme modeste. Les trois ministres ont décidé de créer un groupe de travail dans ce but. Le Secrétaire d'Etat Lalonde souhaite voir restreindre l'utilisation des hélicoptères comme moyen de transport dans les Alpes (la loi française sur les régions de montagne interdit le transport des skieurs par hélicoptère).

Frankreich / France



**SAUVEZ
163 000
ARBRES**

Rettet 163 000 Bäume auf dem Salève

Im Südwestbereich des Salève-Gipfels, dem «Hausberg» der Genfer auf französischem Boden in Savoyen, ist eine neue Siedlung für 2000 Leute mit Erholungseinrichtungen wie Schwimmbäder, Eisplatz, Heliport und zwei Golfplätzen geplant. Hierfür müssten rund 200 ha Wald beeinträchtigt und 50 ha gar gerodet werden und Beton und Rasen weichen. Konkret soll in diese Freizeit-Urbanisation rund 71 000 m³ Beton gesetzt werden. Begonnen hat alles mit zwei Golfplatzprojekten im Ausmasse von rund 100 ha. Allein 500 Golfplatzvorhaben soll es derzeit in Frankreich geben, davon rund 30 in Hochsavoyen. Gegen dieses übertriebene Vorhaben wehren sich breite Kreise aus der Westschweiz (u. a. WWF, Alpenverein) und Savoyen (FRAPNA, Alpenverein). Auch die CIPRA unterstützt diese Bürgerinitiative.



Evolution des problèmes dans les Alpes françaises 1987/88

Aménagement touristique

Il se poursuit, essentiellement dans les Alpes du Nord où, entre septembre 1987 et juin 1988, ont été autorisés 46 nouvelles remontées mécaniques et 275 700 m² (soit 13 785 lits administratifs). Ces décisions n'ont été accompagnées d'aucune mesure de protection.

Toutefois, l'examen des suites données aux autorisations délivrées depuis trois ans montrent un taux de réalisation de l'ordre de 10% pour les urbanisations et de 36% pour les remontées mécaniques: ce ralentissement de la demande est confirmé par une étude de marché réalisée par l'Association des Stations de Sports d'hiver.

La perspective des Jeux Olympiques d'Hiver de 1992 peut néanmoins relancer l'activité touristique en Tarentaise et des conflits avec la conservation peuvent survenir. L'administration, par exemple, a promis de protéger par un arrêté de biotope les fragiles tourbières du Col des Saisies – mais ne l'a pas encore fait, alors que le site est directement menacé par le tracé des pistes olympiques de fond.

Enfin, un certain nombre d'autorisations font trop peu de cas du patrimoine naturel sont contestées en justice, notamment par le CAF: on peut citer celles concernant CRUSEILLES (le SALEVE), STE FOY TARENTOISE, VAL-FREJUS...



Héliski

L'utilisation de plus en plus extensive de l'hélicoptère, les réclamations des partisans de l'héliski actuellement interdit en France, les déposes de skieurs pratiquées par les pays voisins rendent nécessaire une harmonisation (dans un sens restrictif) des réglementations européennes en la matière.

Commission nationale de protection de la montagne / Club alpin français

ÖSTERREICH / SCHWEIZ

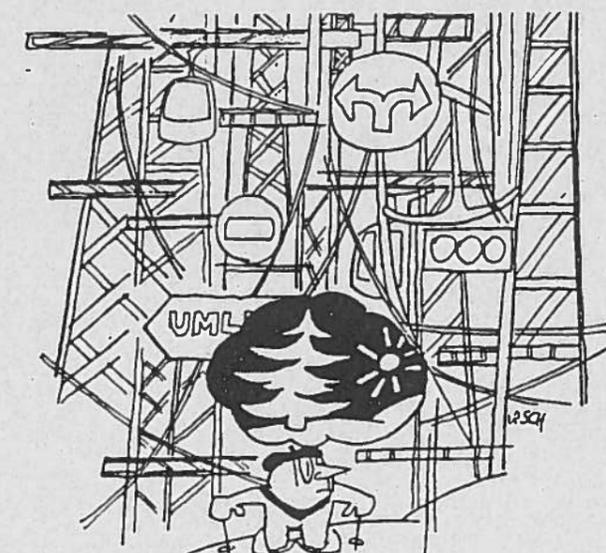
Deutscher Alpenverein

SILVRETTA-Allianz

im Kampfe gegen einen gross angelegten Ausbau des Skizirkusses Samnaun-Ischgl

Der fragwürdige Einkaufs-Tagestourismus von Samnaun (Graubünden) – bekannt neben der gleichartigen Einrichtung im italienischen Livigno – auf mehr als 1800 m über Meer gelegen, diente einst zur Belebung eines stark benachteiligten Gebietes. Heute muss man von einem Anachronismus mit Überlastungsphänomenen bezüglich Verkehr wie Abwasser sprechen. Ganz sicher braucht dieses Gebiet angesichts der wirtschaftlich guten Lage der Talschaft heute keine weiteren Wachstumsimpulse. Dennoch sind derartige Anliegen rund um den Grenzberg am Piz Val Gronda im Gerede. Der Deutsche Alpenverein, insbesondere seine Sektion Heidelberg, hat mit seiner Heidelbergerhütte im Gebiet, Verbündete in der Abwehr von Neuerschliessungen im Tiroler Vessital und weiterer Erschliessungen auf Samnauner Seite auf Zebblas gesucht und auch gefunden. Neben der CIPRA unterstützen der Deutsche Naturschutzring, die Naturfreunde und die Schutzgemeinschaft Alpen aus der BRD, der Österreichische Alpenverein und der Österreichische Alpenschutzverband für Österreich, der Schweizerische Alpenclub und der Schweizerische Bund für Naturschutz mit seiner Bündner Sektion aus der Schweiz diese «Silvretta-Allianz». Der «Schweizerische Beobachter» – ein auflagenstarkes Konsumentenblatt – hat in seiner Nummer 2/88 unter dem Titel «Schnee, Schnaps und Profit» die Ausbaupläne auf der Schweizer Seite kritisch unter die Lupe genommen.

Nach dem Schlagwort des «qualitativen» Wachstums kommt bei Seilbahnen und Liften heute ein neues dazu, indem von Seiten der Tourismus-Proponenten kaum mehr von «Neuerschliessungen», sondern nur noch vom «Ausbau» gesprochen wird, nachdem Neuerschliessungen meistensorts kaum mehr Aussichten auf Bewilligungen haben. Diese Diskussion wird nun auch bei besagten Vorhaben geführt. Der Landeshauptmann von Tirol hat sich zwischenzeitlich negativ zu den Ausbauplänen auf den Piz Val Gronda geäußert; auf der Schweizer Seite hat sich der mitgliederstarke Schweizer Alpenclub gegen eine Konzessionserteilung für die Pendelbahn Samnaun – Zebblas, Vierer-Sesselbahn Pisch – Paulinerkopf und Pisch – Bergli gestellt.



ÖSTERREICH

Gesetzesnovelle verbannt Skifahrer ab 1. Jänner 1988 aus dem Forst:

«Variantenskifahren» im Wald verboten – Von Gesetzesänderung ist der Tourenskilauf nicht betroffen

Im Bundesgesetzblatt Nr. 576/1987 (ausgegeben am 4. Dezember 1987, 214. Stück) ist eine umfassende Novelle zum Forstgesetz (Forstgesetz-Novelle 1987) kundgemacht worden, die Variantenskifahrer aus dem Wald verbannt. Variantenskifahrer haben an Zahl derart zugenommen, dass dies zu Beeinträchtigungen des Waldbestandes geführt hat.

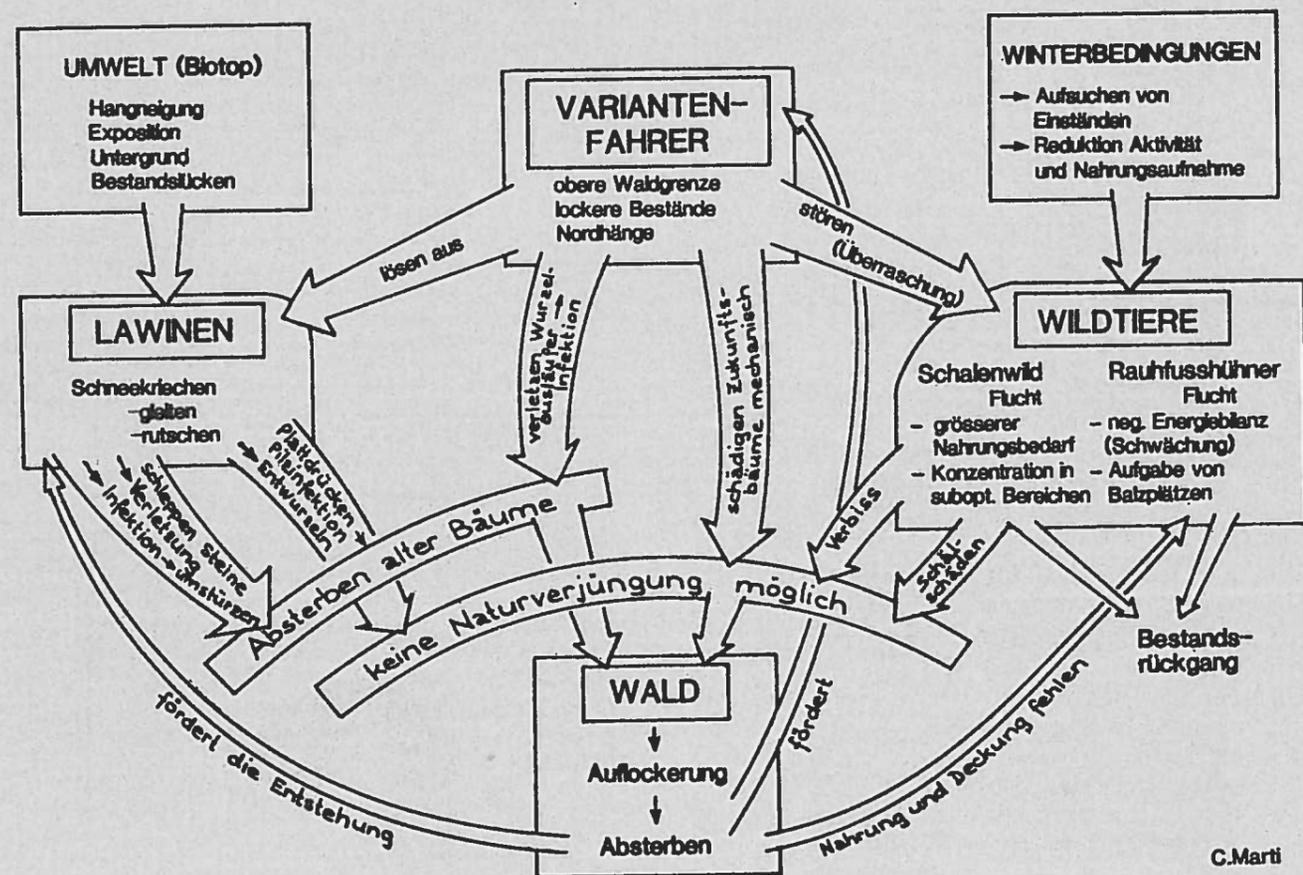
Die Novelle zum Forstgesetz legt folgendes fest: «Das Abfahren mit Skiern im Walde ist im Bereich von Aufstiegshilfen nur auf markierten Pisten und Skirouten gestattet. Skilanglauf ohne Loipen ist unter Anwendung der nötigen Vorsicht gestattet; eine darüber hinausgehende Benützung des Waldes, wie das Anlegen und die Benützung von Loipen, ist jedoch nur mit Zustimmung des Waldeigentümers gestattet, wobei die Zustimmung auf bestimmte Benützungsorte oder -zeiten eingeschränkt werden kann. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn die Zulässigkeit der Benützung und deren Umfang ersichtlich gemacht wurde.»

Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes (z. B. Gendarmerie) werden ermächtigt, die Sicherstellung der Einhaltung dieser Bestimmungen wahrzunehmen. Die Missachtung dieser Bestimmungen kann mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 S oder mit Arrest bis zu einer Woche belangt werden. Abgesehen vom vorstehenden Verbot ist also das Abfahren mit Skiern im Wald im Rahmen des Tourenskilaufes gestattet.

Dieses Abfahren mit Skiern im Wald fällt nämlich unter das grundsätzliche Betretungsrecht des Waldes. Nähere Erläuterungen zu den vorstehend angeführten Bestimmungen weisen die Ausführungen des Ausschussberichtes des Nationalrates auf. Die Bestimmung will keineswegs dem Tourengänger verbieten, einmal pro Tag mit den Skiern aufzusteigen und auch durch den Wald (sofern dieser nicht von der Benützung zu Erholungszwecken ausgenommen ist) wieder abzufahren.

Vielmehr soll verhindert werden, dass Benutzer von Aufstiegshilfen, die täglich unzählige Male abfahren, «zur Abwechslung» nicht über die Piste, sondern durch den im Bereich der Aufstiegshilfen liegenden Wald abzufahren. Unter «Bereich von Aufstiegshilfen» ist jener Bereich zu verstehen, der von der Bergstation der Aufstiegshilfe erreicht werden kann, ohne dass ein Fussmarsch von mindestens 30minütiger Dauer in Kauf genommen werden muss, jedenfalls aber ein Bereich von 500 m zu beiden Seiten der Aufstiegshilfe, Piste oder der markierten Abfahrt.

Quelle: Naturschutz in der Steiermark (4. Quartal 1988)



C.Marti

Wirkungszusammenhänge Variantenskifahren und Umwelt

DEUTSCHLAND

Auch im bayerischen Alpenraum Warnungen vor Mountain-Bike-Mode

In zunehmendem Masse gefährden Modesportarten wie Gleitschirmfliegen, «Snowboard» oder auch Mountain-Bike das empfindliche Ökosystem der Alpen. Der bayerische Bund Naturschutz (BN) warnt deshalb ähnlich wie Schweizer Naturschutzverbände vor einer ungebremsen Welle von Modesporterscheinungen, die sich sehr schnell zu Massenbewegungen mit einer kaum kontrollierbaren Eigendynamik entwickeln können. Er wendet sich damit nicht gegen die aktive Bewegungstätigkeit der Menschen in der Natur, aber sieht gleichzeitig auch die Grenzen des sportlichen Aktionsrahmens im alpinen Bereich und versucht die Probleme in das öffentliche Bewusstsein zu heben.

Gegen das Mountain-Bike-Fahren auf Wegen und Steigen hat der BN nichts einzuwenden, obwohl dadurch die Belastung des Alpenraumes nicht gerade reduziert, sondern die Attraktivität um weitere Interessengruppen erweitert wird. In den Hochlagen über 1500 Meter führt jede Vegetationsverwundung zu Schäden, die nur langsam wieder heilen können. Fahrradbremsspuren in alpinen Matten sind daher gefährliche Erosionsansätze. Sie heilen nicht mehr während der Vegetationsperiode, in der sie entstanden sind, zu und führen spätestens bei der folgenden Schneeschmelze zu erhöhten Abflussmengen und damit zu Erosionsgefahren.

Heli-Skiing nun auch in Tirol untersagt

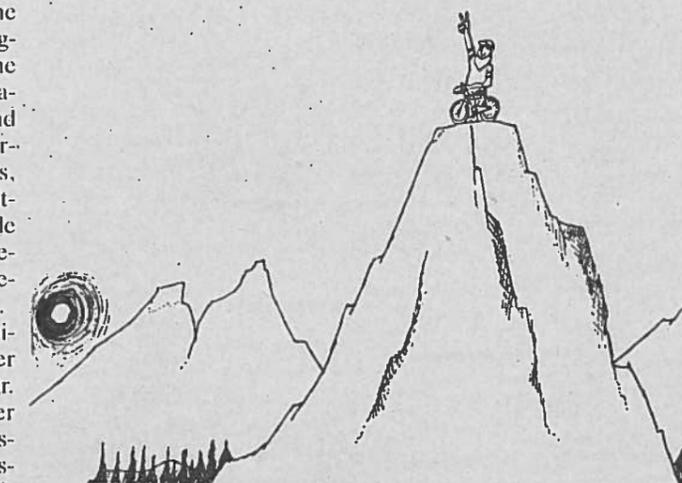
Nach der Einstellung der Hubschrauberskiflüge im Gebiet der österreichischen Bundesforste im Jahre 1987 hat der Tiroler Landeshauptmann Dr. Alois Partl dem Österreichischen Alpenverein schriftlich mitgeteilt, dass die Hubschrauberskiflüge nun auch auf den 35 Aussenlandeplätzen Tirols verboten werden. Dr. Partl begründete seine Haltung u. a. damit, dass Tirol mit mehr als 1700 Aufstiegshilfen zu den besterschlossenen Alpenländern gehört. Es bestehe somit keine Notwendigkeit für die Skifliegerei. Alle nicht unbedingt notwendigen Belastungen des bereits beeinträchtigten Tiroler Lebens- und Erholungsraumes sollen fern gehalten werden. Damit bleibt Vorarlberg als letztes österreichisches Bundesland, wo Heliskiing noch betrieben wird. . . . Dort gibt es derzeit sechs genehmigte Aussenlandestellen für Skiflüge am Arlberg und in der Silvretta. Diese Aussenlandestellen sollen nach Meinung des Landesstatthalters Siegfried Gasser im Interesse des Hilfs- und Rettungswesens aufrecht erhalten werden. Der Österreichische Naturschutzbund und der Alpenverein sind bei der Landesregierung für ein Verbot vorstellig geworden. Der oppositionelle Landtags-Vizepräsident Karl Falschlunger wollte zudem in einer Anfrage wissen, weshalb bei einem Verbot der Skiflüge gerade einzig in Vorarlberg das Rettungswesen beeinträchtigt würde. St. Anton im Tirol will seinerseits um die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für Heliskiing ansuchen.

Vorarlberger Nachrichten
17.11.88, 18.11.88, 23.11.88, 3./4.12.88

Neues vom Österreichischen Nationalkomitee der CIPRA

Im ersten Halbjahr 1988 fanden intensive Gespräche statt, um dem Österreichischen Nationalen Komitee der CIPRA eine breitere organisatorische und finanzielle Basis für seine Tätigkeit zu schaffen. Im Zusammenhang damit erfolgte auch eine im einzelnen zunächst nicht unumstrittene Änderung des Statuts, durch die ein verstärktes Engagement der am Natur- und Umweltschutz in alpinen Raum interessierten Vereine und Verbände sowie der Trägerorganisation des Nationalen Komitees, der Österreichischen Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz, erzielt werden soll. Die Neufassung des Statuts wurde auch mit den Vorstellungen der beamteten Naturschutzreferenten der einzelnen österreichischen Bundesländer abgestimmt, die ebenfalls im Nationalen Komitee vertreten sind. Bei der Jahrestagung des Österreichischen Nationalen Komitees, die im Juni 1988 in Neukirchen am Grossvenediger abgehalten wurde, ist der bisherige Vorsitzende, Hofrat Dr. C. Fossil, zum Ehrenpräsidenten gewählt worden. Neuer Geschäftsführer ist Dr. Ernst Vitek; der bisherige Geschäftsführer Dr. Arthur Spiegler hat seine Funktion infolge Arbeitsüberlastung zurückgelegt. Zum Vorsitzenden des Österreichischen Nationalen Komitees wurde der Berichterstatter gewählt.

Der Vorstand des Nationalen Komitees hat beschlossen, zur Bearbeitung spezifischer Problemstellungen Fachausschüsse einzurichten, in denen die mit den jeweiligen Themen befassten Fachleute, Behördenvertreter und sonstigen Interessenten mitarbeiten sollen. Eine auf möglichst breiter Basis erfolgende Meinungsbildung wird für notwendig erachtet, um die Durchsetzbarkeit von Beschlüssen aussichtsreicher erscheinen zu lassen. Die Koordination und die Vertretung der Arbeitsergebnisse der einzelnen Fachausschüsse in der Öffentlichkeit und bei internationalen Gremien obliegen dem Österreichischen Nationalen Komitee der CIPRA in seiner Gesamtheit.
Univ. Prof. Dr. Hubert Trimmel, Wien
Vorsitzender CIPRA Österreich



Aus: Freizeit-Journal April 88

Sechs Regeln für das Berggradfahren (Mountain Biking)

Der Deutsche Alpenverein e.V. (DAV) hat in einer Presse-Information sechs Regeln für das Berggradfahren ausgearbeitet. Regel 2 heisst: **Nur auf geeigneten, ausreichend breiten Wegen, Forst- und Almstrassen fahren. Das Befahren von Almwiesen und Skipisten ist aus ökologischen Gründen nicht vertretbar.** Mountain Biking-Wettbewerbe werden vom DAV nicht befürwortet. Weitere Informationen: DAV, Praterinsel 5, D-8000 München 22.



HELI-SKIING AUF 4000 METERN – EXKLUSIV FÜR SPITZENKÖNNER. GENAU WIE DIESE SPORTUHR.

Wenn die sauber präparierten Pisten der unteren Regionen nichts mehr bringen, dann gibt's nur noch eins: In die Luft gehen. Hinauf in den unberührten Pulverschnee von Petersgrat, Ebnefluh und Jungfrau-Gletscher. Tief-schneefahren auf diesem Spitzenniveau verlangt eine perfekte Kondition und

Technik. Und die entsprechend anspruchsvolle Grundausrüstung: einen speziell umgebauten Heli des Typs Alouette III, flexible Kurzskis, extra-leichte Schuhe und – einen guten Führer. **Genauso** strenge Anforderungen sollte ein Könnler an seine Sportuhr stellen: Tragkomfort dank weicher, fließender

Linien, ein Doppelsicherheitsverschluß am Armband für den Fall des Falles (im wahrsten Sinne des Wortes...), kratzfestes Saphirglas, einseitig drehbarer Außenring (zum Messen Ihrer Bestzeit), verschraubte Krone und Wasserdichtigkeit bis hinunter auf 200 Meter, respektive bis hinauf auf 4000 Meter.



DIE S/EL VON HEUER.

TAG-HEUER GIBT ES IN FÜHRENDEN UHRENFACHGESCHÄFTEN. PROSPEKTE ERHALTEN SIE KOSTENLOS BEI:
TAG-HEUER VERTRIEB DEUTSCHLAND, RESIDENZSTRASSE 11, 8000 MÜNCHEN 2.

Aus: Der Spiegel Nr. 45/88

Die CIPRA ist mit Schreiben vom 17. 11. 1988 bei der Fa. TAG-Heuer vorstellig geworden und hat um Absetzung der obigen Werbung gebeten.

«Heliskiing trägt als Aktivität mit dazu bei, nötige Ruhegebiete im Alpenraum zu verkleinern. Wenige Privilegierte tragen so zur Verlärmung bei. Heliskiing ist bereits seit 1977 in Frankreich untersagt, wird in der Bundesrepublik Deutschland und in Liechtenstein nicht praktiziert und ist in Österreich auf Vorarlberg beschränkt. Die CIPRA setzt sich für ein alpenweites Verbot von Heliskiing ein» (vgl. CIPRA-INFO Nr. 15/88).

ITALIEN

DACHVERBAND
FÜR NATUR- UND
UMWELTSCHUTZ
IN SÜDTIROL



Aus der Arbeit des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz in Südtirol

Ende November 1987 wurde ein Volksbegehren mit fast 6000 Unterschriften zur Vorlage eines Landesgesetzentwurfes dem Südtiroler Landtag vorgelegt. Die Vorlage betrifft «Rechtswirksame Grundsätze der Raumordnung». Dabei geht es vor allem um dreizehn Grundsätze, die das raumwirksame Handeln künftig leiten sollen. Weiters ist im Volksbegehren vorgesehen, dass den Naturschutzvereinen das Klagerecht eingeräumt wird.

Gegen den Bau der modernen Umlauf-Kabinenbahn am Roskopf bei Sterzing hat sich der Dachverband in einer Stellungnahme geäußert. Die alte Seilbahn schaffte stündlich nur 300 Personen, die neue hat eine fünffache Förderleistung von 1 500 Personen pro Stunde. Das bedeutet Ausbau des gesamten Skigebietes samt Restaurants, Schleppliften und zusätzliche Pisten.

Dem Dachverband wurde 1983 von seiten der Südtiroler Landesregierung schriftlich mitgeteilt, dass grundsätzlich der Standpunkt vertreten wird, dass keine neuen Skigebiete mehr zu erschliessen sind. Tatsache aber ist, dass wir laufend mit der Ausweisung von neuen Skipisten und Aufstiegsanlagen konfrontiert werden.

Gemeinsam mit dem CAI (Club Alpino Italiano) und der SAT (Società degli Alpinisti Tridentini) hat sich der Dachverband gegen eine neue Seilbahn auf die Langkofelscharte ausgesprochen. Gemeinsam fordern die Umweltschutzverbände die sofortige Rücknahme der Baugenehmigung von seiten der Südtiroler Landesregierung, damit eine derartige Verletzung des alpinen Raumes nicht verwirklicht werden kann.

In einer Aussprache wurden dem Landesrat für Landschafts- und Umweltschutz die Sorgen der Anrainer des Flughafens Bozen zur Kenntnis gebracht. Der Flughafen liegt in einer dichtbesiedelten Wohngegend. Allein in unmittelbarer Nähe des Flughafens wohnen etwa 5 000 Menschen, die bereits aufgrund der Staatsstrasse und der Eisenbahn stark lärmgeplagt sind und eine Verminderung der Lebensqualität hinnehmen müssen.

Da es im Südtirol immer noch kein Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung gibt, hat der Dachverband ein Gutachten über die Auswirkungen der geplanten Erweiterung des Skigebietes am Klausberg/Ahrntal auf eventuelle Erosionsgefahr und auf die Landschaftsökologie erstellen lassen. Aufgrund der im Gutachten aufgezeigten Beurteilungen muss das Erweiterungsprojekt abgelehnt werden. Der Dachverband wird gegen das Vorhaben rekurrieren.

SOS Dolomites

27 000 Unterschriften

Die Initiative «SOS Dolomites» hat in den Sommermonaten 1988 in den ladinischen Tälern Abtei, Ampezzo, Gröden,

Fassa und Livinalongo über 27 000 Unterschriften gesammelt, mit denen gegen die Zerstörung von Umwelt, Kultur und Identität des Dolomitengebietes protestiert wird. Die Feierlichkeiten anlässlich des 200-Jahr-Jubiläums der Entdeckung dieser einzigartigen Bergwelt durch den französischen Forscher de Dolomieu seien samt und sonders nur in den Dienst der touristischen Werbung gestellt worden. Eine Hilfe zum Schutz dieses Gebietes seien sie nicht gewesen, im Gegenteil: in den allermeisten Fällen hätten sie sich als zusätzliche Belastung für das Gebiet und seine Bewohner ausgewirkt.

Mit der Mammut-Unterschriftenaktion «SOS Dolomites» wollen die Ladiner aber nicht abstraktem Umwelt- und Kulturschutz eine Stimme verleihen, sie nennen ganz konkret «wüste Projekte», die ihrer Meinung nach nicht realisiert werden dürfen. Und diese wären: die Liftverbindung Marmolata-Forca Rossa – Passo S. Pellegrino; das Skikarussell Monte Pelmo, Modeval-Passo Giau – S. Vito di Cadore; die neue Seilbahn auf die Langkofelscharte; die Liftverbindung Cortina – Falzaregopass – Abteital; die Elektrizitätsleitung Ciapelaalm – Fedaiapass – Canazei – Gröden; die Strasse Pian – Campietello di Fassa; die Liftverbindung Alba di Canazei – Pozzo di Fassa; die 130 000-Volt-Leitung Saviner – Cortina und Saviner – Abteital; die Liftverbindung Chertzberg – Falzaregopass und die Strasse Tai – Cortina – Toblach. Weitere Projekte sind die Liftverbindung Corvara – Kolfuschg (Abteital); die Liftverbindung Alleghe – Monte d'Andraz – Monte Castello (Livinalongo); die Liftverbindung Lusina – Passo Valles – San Martino di Castrozza; die Strasse in der Talsohle des Fleimstales; die Liftverbindung Pedracas – La Villa (Abteital); die Schnellstrasse ins Pustertal; die Umfahrungsstrasse Campitello – Canazei.

Die Dolomiten sind nach Aussage der «ambientalisti ladini de la Dolomites» verloren, wenn ihnen niemand zu Hilfe kommt. In den Dolomiten (ohne Brenta-Gruppe) gibt es derzeit mehr als 450 Aufstiegshilfen mit etwa 1050 km langen Skipisten. Allein im Fassa-Tal kommen auf 8500 Einwohner an die 40 000 Betten für Touristen.

Resolution zur Pustertaler Strasse

Das Pustertal läuft Gefahr, zum Magneten des internationalen Durchzugsverkehrs und zu einer Entlastungsstrasse zu werden, falls die derzeitige Projektierung verwirklicht wird. Die Vorstellungen der Pustertaler Bevölkerung stehen in totalem Widerspruch dazu. Die Lösung bringt nach Meinung des Südtiroler Dachverbandes:

- Kurze Ortsumfahrungen zur Grundeinsparung und Ermöglichung der Wiederbelebung der Ortskerne, aber Verzicht auf deren Abschneidung.
- Festsetzung von Auslegegeschwindigkeiten auf 60–80 km/h.
- Beschränkung der Fahrbahnbreiten auf je 3,5 m. Die Erweiterung der Fahrbahnbreite mit einer 1,5 m breiten Notspur, die asphaltiert ist und dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen soll, könnte mit der damit 5 m breiten Fahrspur zu gefährlichen Überholmanövern, aber auch zu erhöhten Fahrgeschwindigkeiten verleiten.
- Kurvenmindestradius von 120 m.
- Niveaugleiche Kreuzungen unter Beibehaltung der heutigen Verbindungen.



Auf dem langen Weg zu einer «Alpenkonvention»

Im Februar 1987 fasste das CIPRA-Präsidium mit Vertretern aus allen sieben Alpenstaaten den Beschluss, Vorarbeiten für eine Alpenkonvention aufzunehmen. Es beauftragte das Deutsche Nationale Komitee mit der Federführung.

Nach einer Reihe von Vorgesprächen mit Politikern und Fachleuten aus den Alpenländern sowie auf europäischer Ebene billigte die CIPRA-Delegiertenversammlung im Oktober 1987 das weitere Vorgehen wie folgt:

- Durchführung einer Umfrage «Bilanz zur Umweltpolitik im Alpenraum» bei Regierungsstellen, Verbänden und Experten in den Alpenländern mit dem Ziel, die Erfolge und Misserfolge der bisherigen umweltpolitischen Ziele und Massnahmen mit grenzüberschreitendem Bezug in Erfahrung zu bringen.

- Vorbereitung und Durchführung einer internationalen Konferenz, auf der die Ergebnisse der Bilanzumfrage öffentlich präsentiert und diskutiert werden sollen.

Als Ergebnis dieser gemeinsam mit dem Deutschen Naturschutzring am 24./25. Juni 1988 in Lindau (Bodensee) durchgeführten Konferenz liegen vor:

- Bericht «Bericht Umweltpolitik im Alpenraum – eine Bilanz»

- Lindauer Erklärung zur Umweltpolitik im Alpenraum

- Konferenzband «Umweltpolitik im Alpenraum» mit sämtlichen Ergebnissen der Lindauer Konferenz in deutscher, französischer und italienischer Sprache (als Band 5 der CIPRA-Schriftenreihe erschienen)

Bereits vor der Lindauer Konferenz hatte das Europäische Parlament am 17. Mai 1988 einstimmig die Kommission der Europäischen Gemeinschaften beauftragt, den Entwurf einer Alpenkonvention auszuarbeiten und dabei die auf den Alpenraum spezialisierte CIPRA zu beteiligen. Im gleichen Monat hat die Konferenz der Bergregionen des Europarats in Trient den Europarat beauftragt, eine europäische Charta der Bergregionen mit Konventionscharakter auszuarbeiten. Im Juni 1988 legte die Europäische Volkspartei (EVP) den Entwurf eines Aktionsprogramms 1989 vor, worin unter Ziffer 214 (f) die Alpenländer aufgefordert werden, zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen im Alpenraum, sich in einer gemeinsamen Konvention zu verpflichten, z. B. die Ausweitung von Ski- und Touristikgebieten im Alpengebiet zu stoppen und die Bergwälder zu rekultivieren. Die Arbeitsgemeinschaft demokratischer Sozialisten im Alpenraum tritt ebenfalls seit längerer Zeit für eine Alpenkonvention ein und hat ein entsprechendes Positionspapier vorgelegt.

Die CIPRA-Initiative kann zwischenzeitlich auf europäischer Ebene auch im politischen Bereich als verankert gelten. Die anlässlich des CIPRA/IUCN-Workshops vom 27.–29. 9. 1988 in Vaduz versammelten Experten aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Verbänden («Liechtensteiner Kreis») kamen überein, dass CIPRA und IUCN einen Entwurf unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lindauer Konferenz zur Umweltpolitik im Alpenraum sowie der bereits vorliegenden Beschlüsse und Initiativen des Europarats, der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer und anderer Organisationen erarbeiten sollen. An der Ausarbeitung des Vorentwurfs sollen interessierte Personen und Stellen aus Politik, Wissenschaft, Verwaltung und Verbänden in den Alpenländern sowie der Europarat und die Europäischen Gemeinschaften beteiligt werden. Der Vorentwurf soll zum Gegenstand von Beratungen einer

technischen Konferenz gemacht werden, die vom Europarat in Zusammenarbeit mit den sieben betroffenen Alpenstaaten vorbereitet werden soll. Selbstverständlich sollen dabei auch die alpenländischen Arbeitsgemeinschaften mit zu beteiligen sein. Die Ergebnisse des Workshops konnten abschliessend dem liechtensteinischen Regierungschef Hans Brunhart und dem Vorarlberger Landeshauptmann Dr. Martin Purtscher, derzeitiger Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft (ARGE ALP) vorgetragen und mit ihnen diskutiert werden (vgl. Erklärung «Liechtensteiner Kreis»).

Für das weitere Vorgehen ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- 1989 Ausarbeitung des Vorentwurfs einer Alpenkonvention und Durchführung eines Anhörungsverfahrens zu diesem Vorentwurf unter Beteiligung der einschlägigen regionalen, nationalen und europäischen Stellen,

- anfangs 1990 Vorlage eines bereinigten Konventionsentwurfs beim Europarat und Einladung zur Diskussion dieses Entwurfs im Rahmen einer technischen Konferenz, die voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Jahres 1990 stattfinden könnte,

- erneute Überarbeitung des Entwurfs auf der Grundlage der Konferenzergebnisse und Zuleitung des bereinigten Entwurfs an das Ministerkomitee des Europarats mit der Bitte, das Ratifizierungsverfahren bei den beteiligten Nationalstaaten und Europäischen Gemeinschaften einzuleiten.

Auf der Suche nach Partnern hat die CIPRA u. a. Kontakt mit der Internationalen Naturschutz-Verband IUCN aufgenommen, deren Generalversammlung im Februar 1988 in San José/Costa Rica der Mitwirkung an den Vorarbeiten zu einer Alpenkonvention zugestimmt hat. Ein erster Workshop hatte auf Initiative der IUCN bereits im Dezember 1987 in Chambéry, Frankreich, allgemeine Fragen der Entwicklung und des Schutzes des Alpenraums erörtert. Ziel des zweiten Workshops vom 27.–29. 9. 1988 war es, zusammen mit Entscheidungsträgern aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Verbänden mögliche Inhalte einer Alpenkonvention und Wege zu ihrer Realisierung zu erörtern. Die Diskussionen konnten auf den Ergebnissen der CIPRA-Umfrage «Bilanz zur Umweltpolitik im Alpenraum» aufbauen, die auf der internationalen Konferenz am 24./25. 6. 1988 in Lindau öffentlich vorgestellt wurden. Der zweite Workshop gab konkrete Hinweise, welche Fachbereiche konventionsfähig sind und welche diplomatischen Schritte eingeleitet werden müssen, um die Konventionsentwürfe von der fachlichen Ebene der Verbände auf die Entscheidungsebene der Regierungen der Alpenländer zu bringen (vgl. Erklärung des Liechtensteiner Kreises).

Weitere wichtige, flankierende Schritte auf dem Wege zu einer Alpenkonvention waren:

Resolution von Chamonix der Alpenverbände

Die Teilnehmer am europäischen Gipfeltreffen der Alpinisten, welche 1,7 Millionen Mitglieder vertreten, forderten in Chamonix vom 23. – 31. Juli 1988 die Länder Europas und deren Regierungen auf, wirksame, abgestimmte und grenzüberschreitende Massnahmen zum Schutz des Alpenraumes und zur Erhaltung der grandiosen Bergwelt zu treffen. In Übereinstimmung mit der Initiative des europäischen Parlamentes vom Mai 1988 und den Beschlüssen der CIPRA bei der Tagung in Lindau am 25. Juni 1988 treten sie dafür ein, eine Internationale Alpenschutz-Konvention abzuschliessen und zu verwirklichen.

Alpensozialisten für die Alpenkonvention

Der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft demokratischer Sozialisten im Alpenraum, der bayerische SPD-Landtagsabgeordnete Hans Kolo, spricht im Herbst 1988 bei verschiedenen Staats- und Länderregierungen im Alpenbogen für das Anliegen einer Alpenkonvention vor und wirbt für eine multinationale Zusammenarbeit für den Schutz der Alpen.

Treffen der Arbeitsgemeinschaften der Alpenländer

Die erste gemeinsame Sitzung der Präsidenten der drei Arbeitsgemeinschaften im Alpenraum fand am 2. Dezember 1988 in Lugano unter dem Vorsitz des Landeshauptmanns Dr. Martin Purtscher aus Vorarlberg statt. Hierbei war auch das Projekt der Alpenkonvention ein Traktandenpunkt. Die Arbeitsgemeinschaften warten auf den angekündigten Konventions-Vorentwurf.



Erklärung des «Liechtensteiner Kreises» zur Notwendigkeit einer Alpenkonvention

Angesichts der zunehmenden Umwelt-, Verkehrs-, Energie-, Tourismus-, Landwirtschafts-, Bergwald- und Bodenbelastungsprobleme im Alpenraum wird eine noch verstärkte, verbindliche, grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den direkt betroffenen Staaten und Ländern immer dringlicher. Deshalb halten die von der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA mit Unterstützung des Fürstentums Liechtenstein nach Vaduz eingeladenen Experten aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Verbänden («Liechtensteiner Kreis») die Verwirklichung einer Konvention zur Erhaltung des Natur- und Kulturerbes im Alpenraum («Alpenkonvention») für vordringlich.

Der «Liechtensteiner Kreis» kam überein, dass CIPRA und IUCN rasch einen Entwurf unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lindauer Konferenz zur Umweltpolitik im Alpenraum sowie der bereits vorliegenden Beschlüsse und Initiativen des Europarates, der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer und anderer Organisationen erarbeiten sollen. Dieser Vorentwurf soll den unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten in den Alpen Rechnung tragen, dabei aber die Erhaltung der natürlichen Ressourcen und des Lebensraums als Ganzes zu einer zentralen, gemeinsamen Aufgabe machen.

Der «Liechtensteiner Kreis» empfiehlt, an der Ausarbeitung des Vorentwurfs interessierte Personen und Stellen aus Politik, Wissenschaft, Verwaltung und Verbänden in den Alpenländern sowie den Europarat und die Europäischen Gemeinschaften zu beteiligen. Der Vorentwurf soll in einer bereinigten Fassung zum Gegenstand von Beratungen einer technischen Konferenz gemacht werden. Hierzu wird der zuständige Parlamentarische-Ausschuss für Umwelt, Raumordnung und Kommunalfragen des Europarates ersucht, in Zusammenarbeit mit den sieben betroffenen Staaten diese technische Konferenz als Grundlage eines rasch zu verwirklichenden Teilabkommens der Alpenstaaten vorzubereiten.

Vaduz, 29. 9. 1988

Empfehlung der CIPRA zur Schneekanonen-Problemik aus der Sicht des Natur- und Umweltschutzes

In der Sorge um unsere Natur und Umwelt, aber auch um die langfristige Erhaltung eines gesunden und nachhaltigen Tourismus, werden alle Entscheidungsträger aufgefordert, keine flächenhaften Beschneigungsanlagen zu erlauben. Schneekanonen sollen nur zur Beschneigung von exponierten und punktuellen Gefahrenstellen erlaubt werden. Zudem sind Projekte für Schneeerzeugungsanlagen in jedem Falle einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterstellen.

Strikt abzulehnen sind Schneeanlagen, wenn diese

- oberhalb der potentiellen Waldgrenze installiert werden sollen (Ostalpen: 1600 (Rand) – 2000 m (Kernzone); Westalpen: 1800 (Rand) – 2200 m (Kernzone))

- Flächen betreffen, die natürliche und naturnahe Pflanzengesellschaften aufweisen oder vernässt sind

- flächenhaft eingesetzt werden, d. h. Flächen von mehr als 5 ha pro Skigebiet beschneit werden sollen (nur Beschneigung von exponierten und gefährlichen Stellen)

- mit Hochdrucksschneekanonen ausgestattet werden

- Planierungen oder Rodungen verlangen

- auf nicht gefrorenen Boden beschneien

- durch die Wasserentnahme einem Gewässer die Selbstreinigungskraft nehmen und langfristig dessen Biozönose gefährden

- in Gebieten mit störungsempfindlichen Tierarten (z. B. Raufusshühner) eingerichtet werden.

Genehmigt an der CIPRA-Delegiertenversammlung vom 28. 10. 88

Recommandation de la CIPRA au sujet des canons à neige en vue de protéger la nature et l'environnement

Dans le souci de protéger notre nature et notre environnement, mais également de maintenir à long terme un tourisme sain, tous les décideurs sont appelés à s'opposer à la mise en place d'installations d'enneigement de grande surface. Les canons à neige ne devraient être utilisés que pour enneiger des emplacements ponctuels exposés et dangereux. En outre, les projets d'installations d'enneigement devraient dans tous les cas être soumis à une étude d'impact sur l'environnement.

Les installations d'enneigement devraient être strictement interdites lorsqu'elles

- devraient être installées au-dessus de la limite potentielle de la forêt; Alpes orientales: 1600 (lisière) – 2000 m (centre); Alpes occidentales: 1800 (lisière) – 2200 m (centre)

- concernent des surfaces dont la végétation est naturelle ou proche de la nature, ou des zones humides;

- sont destinées à enneiger de grandes surfaces supérieures à 5 ha par domaine skiable (enneigement des seules parties exposées et dangereuses);

- devraient être équipées de canons à neige à hautes pressions;

- nécessitent des nivellements ou des défrichements;

- devraient fonctionner sur un terrain non gelé;

- nécessitent des prélèvements qui perturbent la capacité d'autoépuration d'un cours d'eau, menaçant ainsi à long terme ses biocénoses;

- devraient être installées dans des zones abritant des animaux sensibles à la perturbation (p.ex. les tétraonidés).

Adaptée lors de l'Assemblée de la CIPRA du 28. 10. 1988

Schwerpunktnummer Beschneigungsanlagen des Bundesamtes für Raumplanung in Bern

Das Informationsheft 4/88 des Bundesamtes für Raumplanung der Schweiz beschäftigt sich mit der Kunstschneeherstellung. Neben Beiträgen von thematisch betroffenen Bundesämtern werden die Positionen der Interessenvertreter des Tourismus und des Landschaftsschutzes sowie drei Beispiele dargestellt, wie Beschneigungsanlagen im Gebirge beurteilt werden.

A l'approche de l'hiver et compte tenu des problèmes d'enneigement qu'on connaît, ces dernières années, la fabrication de neige artificielle mérite une discussion approfondie. Dans la série CIPRA Petite Série Documentaire une synthèse des choses connues dans la perspective de l'aménagement du territoire et de l'environnement est apparue en allemand. L'office fédéral de l'aménagement du territoire en Suisse a consacré le numéro 4/88 du bulletin d'information à ce sujet. Des articles des offices fédéraux concernés et les prises de position des représentants du tourisme et de la protection du paysage y sont présentés, ainsi que trois exemples de l'accueil réservé à ce genre d'installation dans des régions de montagne. Les textes sont écrits en allemand et en français.

Adresse: Bundesamt für Raumplanung/
Office fédéral de l'aménagement du territoire
Eigerstrasse 65, CH-30003 Bern (SFr. 6.–)

Neu erschienen:

CIPRA – Kleine Schriften Heft 3/89

Beschneigungsanlagen im Widerstreit der Interessen

Mit dem Winter und mit der wiederum ungleichen Schneeverteilung in den einzelnen Alpenregionen rückt das Thema Beschneigungsanlagen wieder in den Blickpunkt eines breiten Interesses. Wir haben deshalb das Thema der Schnee-Erzeugung für das dritte Heft unserer kleinen CIPRA-Reihe gewählt. Die CIPRA will mit dieser von der Geschäftsstelle zusammengestellten Dokumentation über Schnee-Erzeugungsanlagen allen interessierten Kreisen in den sieben Alpenstaaten Fakten und Meinungen aus der Sicht des Natur- und Umweltschutzes anbieten. Für den eiligen Leser wurde das wichtigste in Kästchen zu den jeweiligen Aussagen gesetzt. Die Schrift äussert sich zu dem uns bekannten neuesten Stand über den Energie- und Wasserverbrauch von Schnee-Erzeugungsanlagen, zu den bekannten direkten und indirekten Umwelteinflüssen, den politischrechtlichen Aspekten wie auch zu den abzusehenden Entwicklungstendenzen. Die in diesem INFO abgedruckten Empfehlungen der CIPRA bauen auf den Grundlagen dieses Syntheserichtes auf. Die Schrift ist gegen eine kleine Schutzgebühr bei den nationalen Trägerschaften der CIPRA oder bei der CIPRA-Geschäftsstelle in Vaduz erhältlich.

Buchbesprechung

Die unbewältigte Gegenwart als Zerfall einer traditionsträchtigen Alpenregion

Sozio-kulturelle und ökonomische Probleme der Valle Stura di Demonte (Piemont) und Perspektiven für ihre Zukunftsorientierung

Geographisches Institut der Universität Bern, Bern 1988, 297 Seiten und 53 Seiten Tabellen, ISBN 3-906290-42-5 Preis: SFr. 30.– Geographica Bernensia P 17

Werner Bätzing vom Geographischen Institut der Universität Bern ist einer der wenigen Wissenschaftler, die Untersuchungen sowohl in den West- als auch in den Ostalpen gemacht haben. Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die Problematik in den meist hoch belasteten Tälern der Ostalpen eine völlig andere ist als jene in den von wirtschaftlichem Niedergang und Abwanderung bedrohten Tälern einiger Teile der italienischen und französischen Alpen. Wer nur die Probleme des deutschsprachigen Alpenraumes kennt, dem vermittelt Bätzing mit seiner Studie über die «unbewältigte Gegenwart als Zerfall einer traditionsträchtigen Alpenregion – sozio-kulturelle und ökonomische Probleme der Valle Stura di Demonte (Piemont) und Perspektiven für ihre Zukunftsorientierung» eine völlig anders geartete Problemsicht. In dem vom Massentourismus erst randlich erfassten Untersuchungsgebiet fehlen Überprägungen durch Industrialisierung und moderne Verkehrserschliessung völlig. Die weitere Entwicklung des Gebietes ist deshalb stark von der zur Zeit von fast allen gesellschaftlichen Kräften gewünschten und geforderten Neuorientierung der Landwirtschaftspolitik abhängig. Der notwendige Strukturwandel wird zusätzlich behindert durch das Phänomen der kulturellen und sozialen Erstarrung der ansässigen Gesellschaftsschichten. Die Probleme des untersuchten Raumes lassen sich also auch durch die Zurverfügungstellung ausreichender Finanzmittel, etwa im Agrarsektor, kaum bewältigen.

Walter Danz

Voranzeige

CIPRA-Jahresfachtagung 1989: 29./30. September 1989

Nationalparke – Teile eines Netzes von Schutzgebieten über den Alpenbogen?

Können Nationalparke ihre Aufgabe in einem Schutzgebiets-System erfüllen? Anspruch und Wirklichkeit. Vergleichende Betrachtungen für den Alpenraum.

Tagungsort: Grosskirchheim-Nationalparkzentrum «Alte Schmelz» und «Schlössl» in Kärnten/Österreich.
Tagungstitel und Organisation werden im Frühjahr 1989 bereinigt und die Einladungen über die nationalen Trägerschaften verschickt.

Impressum

Mitteilungen der CIPRA – Erscheint 3–4 mal jährlich – Redaktion: Dr. Mario F. Broggi, Heiligkreuz 52, FL-9490 Vaduz – Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht – gedruckt auf Altpapier.

Nationale Trägerorganisation bzw. Kontaktadressen:

Bundesrepublik Deutschland: Deutscher Alpenverein, Praterinsel 5, D-8000 München 22

Frankreich (Kontaktadresse): Parc national de la Vanoise, BP 705, F-73007 Chambéry

Italien (Regionales Komitee für Südtirol): Dachverband für Natur- und Umweltschutz, Komplatz 10, I-39100 Bozen

Jugoslawien: Republiki sekretaria za urbanizem, Zupanciceva 6, YU-61000 Ljubljana

Liechtenstein: Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz, Landstrasse 30, FL-9494 Schaan

Österreich: ÖNK als Arbeitsgruppe der Österreichischen Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz (ÖGNU), Hegelgasse 21, A-1010 Wien

Schweiz: Schweizerischer Bund für Naturschutz, Postfach 73, CH-4020 Basel