



Die



Alpenkonvention

Nachhaltige Entwicklung für die Alpen

CIPRA Österreich und das Redaktionsteam wünschen frohe Weihnachten und ein gesundes, erfolgreiches und gutes Jahr 2010!

1... Editorial 2... ÖBf-Alpenstrategie 4... Themenschwerpunkt Verkehr 9... Häuser der Alpen 11... CIPRA Österreich-Jahresfachtagung 12... Literaturtipp

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser!

In Fiesch im Schweizerischen Wallis hat im Jahre 1678 die Pfarrgemeinde ein Gelübde abgelegt, jedes Jahr zur hoch gelegenen Kapelle im Ernerwald zu pilgern. Die Angelegenheit war den Menschen im Oberen Rhonetal so wichtig, dass sie sich ihre Pilgerwanderung sogar eigens vom Papst genehmigen ließen. Die Mühsal der Wallfahrt haben sie auf sich genommen, um dem Dorf möglichst die verheerenden Ausbrüche des Märgelensees durch den vorstoßenden Aletschgletscher zu ersparen.

Heuer hat der katholische Teil der knapp 1.000 EinwohnerInnen zählenden Gemeinde Fiesch wieder ein Gesuch nach Rom geschickt und auch diesmal soll der Papst ein Gelübde im wahrsten Sinne des Wortes absegnen. Bloß hat sich in den 330 Jahren seit dem ersten Gelübde dessen Ziel ins absolute Gegenteil verkehrt: Jetzt soll durch die Wallfahrt das weitere Schmelzen der Gletscher verhindert werden. Denn dieses Schwinden der Gletscher ist nicht nur das sichtbarste und stärkste Symbol für den Klimawandel. Die Gletscher sind auch seit mehr als einem Jahrhundert das prägende Markenzeichen für den alpinen Tourismus und damit der Existenzgrundlage der BewohnerInnen vieler Täler und Regionen.

Offenbar hat diese Botschaft aber die Verantwortlichen der Alpenstaaten noch nicht erreicht. Bei der Sitzung des Ständigen Ausschusses der Alpenkonvention Ende Oktober im slowenischen Brdo hat Deutschland eine Studie angeregt, die auf einen „klimaneutralen Alpenraum“ abzielt. Mit dem Vorschlag, sich die Kosten für die Studie aufzuteilen, stieß man aber auf taube Ohren. Nach den enttäuschenden Beschlüssen der X. Alpenkonferenz von Evian im vergangenen März, bedeutet diese einen weiteren Rückschlag im Bemühen, dem Klimawandel Taten entgegen zu setzen.

Über die Wirksamkeit von Pilgern gegen den Klimawandel kann man ja unterschiedlicher Auffassung sein. Sicher ist hingegen, dass die von CIPRA-International ausgearbeiteten



© Horst Danner

Maßnahmen im „Klimapakt Alpen“ zielführend wären. Für dieses richtungsweisende Forderungsprogramm werden weitere Unterstützungserklärungen gesammelt - siehe www.cipra.org/de/cipra-klimapakt.

Über einen kleinen Erfolg im Kampf gegen den Klimawandel können wir in dieser Ausgabe trotzdem berichten: Die Österreichischen Bundesforste haben (unter Mitwirkung von CIPRA Österreich) eine „Alpenstrategie“ unterzeichnet, in der sie sich in ihrem Wirkungsbereich zu konkreten Schritten zur Umsetzung der Protokolle der Alpenkonvention verpflichten. Dazu zählt auch der Verzicht auf Erschließungen von bisher unangetasteten Gletschern im Besitz des Unternehmens. Was alles sonst noch in der „Alpenstrategie“ der Bundesforste steht, können Sie in diesem Heft nachlesen. Weiters berichten wir unter anderem über Schnellstraßenprojekte in der Steiermark, Kärnten und Niederösterreich, die unter Umgehung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention gebaut werden sollen.

Wie immer wünscht Ihnen eine interessante Lektüre
Ihr
Hannes Schlosser

Mehr als Absichtserklärungen

Die ÖBf-Alpenstrategie ist ein internationaler Meilenstein in Sachen Alpenschutz. Mit diesem Konzept, das über reine Absichtserklärungen hinaus geht und Maßstäbe für die Zukunft setzt, werden die Bundesforste die Zielsetzungen der Alpenkonvention gut erfüllen - was sehr bedeutend ist, da zehn Prozent des Staatsgebietes der Republik Österreich von den Bundesforsten verwaltet wird und 95 Prozent der ÖBf-Flächen der Alpenkonvention unterliegen. Kernbereiche der Strategie sind z.B. der Schutz des heimischen Bergwaldes und die Sicherheit der Lawinen- und Steinschlagschutzwälder. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Bewahrung einzigartiger Ökosysteme. Ein umfangreiches Moorschutzprogramm soll die Zukunft dieser für den Klimaschutz essentiellen Gebiete sichern. Zudem werden strategisch wichtige Wasserressourcen - mit Ausnahme an Gebietskörperschaften - nun nicht mehr verkauft. Insgesamt wollen wir mit diesem Konzept auch dem steigenden Nutzungsdruck auf die Alpen seitens der Freizeitindustrie und Energiewirtschaft etwas Griffiges entgegensetzen. In Summe ist die Alpenstrategie ein internationales Signal dafür, dass die Alpenkonvention lebt!

Gerhard Heilingbrunner

Präsident Umweltdachverband

Eine freiwillige Verpflichtung

Das vorliegende Dokument ist das Ergebnis eingehender Beratungen und Diskussionen, an denen leitende Mitarbeiter der Generaldirektion der ÖBf und Fachleute von CIPRA Österreich und Umweltdachverband gleichermaßen beteiligt waren. Im Vordergrund stand dabei das Ziel, die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens Bundesforste im Bereich der Alpen mit den Vorgaben der Alpenkonvention und deren Protokollen optimal in Einklang zu bringen und dafür geeignete Methoden und Maßnahmen vorzuschlagen.

Aus dem Dokument ergibt sich die freiwillige Verpflichtung der Bundesforste, die Umsetzung der Protokolle der Alpenkonvention als Teil einer nachhaltigen Unternehmenspolitik zu betrachten. Dazu ist eine Reihe klarer Aussagen festgehalten - etwa ab sofort keine neuen Erschließungen von

Eine besondere Verantwortung für

Von Gerald Plattner

Die Alpenstrategie der Österreichischen Bundesforste (ÖBf) ist ein gelungenes Beispiel für die Kooperation von Österreichs größtem Grundbesitzer und NGOs. Wesentliche Inhalte der Alpenstrategie werden von einem ÖBf-Vertreter dargestellt, Vertreter von Umweltdachverband und CIPRA Österreich kommentieren das Ergebnis langer Beratungen. Die Alpenkonvention und ihre Protokolle waren dabei Leitlinie und Zielvorgabe.

Die Österreichische Bundesforste AG (ÖBf) ist sich ihrer großen Verantwortung für Mensch, Natur und wirtschaftlichen Erfolg bewusst. Es ist Ziel und Verpflichtung der ÖBf, die ihr anvertrauten Naturschätze auch für die kommenden Generationen zu sichern und zu verbessern. Die ÖBf haben daher bei der Umsetzung der Alpenkonvention eine besondere Verantwortung, denn immerhin unterliegen 95 Prozent der ÖBf-Flächen dieser Konvention.

Mit Unterstützung und Beratung der CIPRA Österreich und des Umweltdachverbandes (UWD) wurden in einem umfangreichen Prozess Ansätze und Maßnahmen erarbeitet, wie die Alpenkonvention auf den Bundesforste-Flächen umgesetzt werden kann. Diese Vorstellungen wurden in der ÖBf-Alpenstrategie

zusammengefasst: Sie fußt auf den Vorgaben der Alpenkonvention, des Bundesforstegesetzes und auf dem derzeit gültigen Unternehmenskonzept.

Die Protokolle der Konvention haben auf viele operative Handlungen und Tätigkeiten der ÖBf Auswirkungen. Gerade der sektorübergreifende, ganzheitliche Ansatz der Konvention, wo neben dem Schutz auch eine nachhaltige Nutzung der Ressourcen vorgesehen ist, deckt sich mit vielen Geschäftspolitiken der Bundesforste, da wir selbst einen Ausgleich zwischen ökologisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich bedingten Aufgaben anstreben. Intensive Bewusstseins- und Weiterbildung sollen den Nachhaltigkeitsprozess des Unternehmens stärken und verankern helfen.

Ein Überblick über die wichtigsten Ziele und Festlegungen der ÖBf-Alpenstrategie:

- Die Strategien der Bundesforste werden gemäß den Rahmenbedingungen der Alpenkonvention angepasst.

- Die Bundesforste machen mit ihrer Alpenstrategie die Anliegen der Alpenkonvention zu den ihren und forcieren damit das nachhaltige Denken im Unternehmen.

- Großes Augenmerk werden die Bundesforste auf die interne und externe Bewusstseinsbildung legen. So sollen die Mitarbeiter u.a. über das Intranet laufend über die ÖBf-Alpenstrategie und die damit verbundenen Maßnahmen auf dem Laufenden gehalten werden. Auch die viermal jährlich erscheinenden ÖBf-Zeitschriften wie „wood.stock“ oder das Fachjournal der Naturraum-ManagerInnen „Natur.Raum.Managment“, werden sich verstärkt mit den Zielen der Alpenkonvention auseinandersetzen. Zur Weiterbil-

dung der Mitarbeiter für die Umsetzung der Alpenkonventionsziele arbeiten die ÖBf an der Entwicklung eigener Schulungsprogramme.

- Knapp 60 Prozent von Österreichs derzeit einzigem Wildnisgebiet liegen auf ÖBf-Flächen: das Dürrensteingebiet mit dem Rothwald (Rothwald), ein Urwald zwischen oberem Ybbs-Tal und Lassingbach südlich von Lunz am See. Das Gebiet um den Gipfel ist der größte Urwaldrest der Alpen und Mitteleuropas. Die ÖBf treten für eine Erweiterung des 2.400 Hektar großen Wildnisgebietes Dürrenstein ein. Eine Erweiterung könnte mehrere hundert Hektar umfassen, sodass dieses erste mitteleuropäische Wildnisgebiet auf bis zu 3.000 Hektar anwachsen könnte. Sie schlagen auch gemeinsam mit dem WWF die Errichtung von zwei weiteren Wildnisgebieten vor: in den Ötztaler Alpen (Tirol) und im Toten Gebirge (Oberösterreich). Die

die Umsetzung der Alpenkonvention



© Hannes Schlosser

ÖBf streben eine Entscheidung von Seiten der dafür zuständigen Länder an.

- Laut Artikel 6 des Bergwald-Protokolls müssen Schutzwälder erhalten bleiben, Wäldern mit Schutzfunktion ist eine Vorrangstellung einzuräumen. Die ÖBf haben bereits eine Schutzwaldstrategie im Sinne dieser Bestimmung erarbeitet und werden sich dafür einsetzen, dass diese umgesetzt werden kann. Die Finanzierungsfrage muss gelöst werden.
- Um die ökologische Belastung der Gebirgsregionen möglichst gering zu halten, werden die ÖBf ab sofort keine Erschließungen von bisher unangetasteten Gletschern auf ÖBf-Gebiet zulassen.

- Um die Nachhaltigkeit neuer Projekte (z.B. der Errichtung eines Schigebietes/eines neuen Liftes, des Baus eines Güterweges), bei denen eine starke Inanspruchnahme bundesforstlichen Grundes erfolgt, zu gewährleisten, soll in Zukunft neben der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit eine interne und frühzeitige Prüfung der Umwelt- und Sozialrelevanz des jeweiligen Vorhabens erfolgen.
- Die Bundesforste bekennen sich zum Schutz strategischer Wasserreserven für die Öffentlichkeit. Im Sinne der §1 Abs. 3a Bundesforstgesetz werden daher strategisch wichtige Wasserressourcen - mit Ausnahme an Gebietskörperschaften - nicht verkauft. ■

Gerald Plattner ist Leiter Naturraummanagement, Unternehmensleitung der Österreichischen Bundesforste sowie Natur- und Umweltschutzbeauftragter der Österreichischen Bundesforste



Bestellhinweis:

Die 52-seitige *ÖBf-Alpenstrategie* kann per Post oder E-Mail bestellt werden:

ÖBf - Unternehmensleitung
Pummergasse 10-12
3002 Purkersdorf
bundesforste@bundesforste.at

Weitere Informationen:
www.bundesforste.at

Gletschern zuzulassen oder die Möglichkeit zukünftiger Nutzungen der zahlreichen Karstwasservorkommen durch einen besonderen Schutz ihrer Einzugsgebiete zu gewährleisten. Die rasche und erfolgreiche Umsetzung der Überlegungen zur Zukunft der alpinen Gebiete wird sowohl des besonderen Engagements der Mitarbeiter der Bundesforste, als auch der Zusammenarbeit mit den einschlägig tätigen NGOs bedürfen.

Hubert Trimmel

*Ehrenpräsident des Verbandes
Österreichischer Höhlenforscher,
Ehrevorsitzender von
CIPRA Österreich*

Ein Highlight im Umsetzungsprozess

So sperrige und mittlerweile für BürgerInnen nahezu nicht mehr überschaubare internationale Vertragswerke brauchen für ihre Umsetzung Lichtblicke der Hoffnung, der Glaubwürdigkeit und der Überprüfbarkeit. Andernfalls werden sie alsbald in die Ecke des Nicht-(Be-)Greifbaren und Abgehobenseins ohne realen Mehrwert für die betroffene Bevölkerung gedrängt.

Die Alpenkonvention ist das Instrument für eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Entwicklung des Alpenraumes. Im Fokus der vielen, zum Teil diametral gegenüberstehenden Interessen, hatte sie es von vornherein nie besonders leicht, akzeptiert zu werden. Wichtig ist die einfache und benutzerfreundliche Information. Die über Jahre zusammen mit Experten von CIPRA Österreich entwickelte „Alpenstrategie“ der ÖBf bietet beides: sowohl ein Highlight im Umsetzungsprozess der Durchführungsprotokolle als auch die Praxistauglichkeit für die Bundesforste. Immerhin ist die ÖBf-AG größter Grundeigentümer im Anwendungsbereich! Aber jede Strategie auf dem Papier ist nur so gut, effizient und akzeptiert wie sie in der Folge umgesetzt wird. Diese Herausforderung kann nur gemeistert werden wenn wir alle mit Informationen, Neugier an den Beispielen zur Umsetzung der Alpenstrategie und Hartnäckigkeit sprichwörtlich am Ball bleiben.

Peter Haßlacher

Vorsitzender CIPRA Österreich

Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention - ein kurzer historischer Abriss

Basierend auf Vorsorge-, Vorbeuge- und Verursacherprinzip bietet das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention einen Rechtsrahmen für nachhaltige Mobilität und Umweltschutz aller Verkehrsträger im Alpenbogen. Das Verkehrsprotokoll ist unter den vorliegenden Durchführungsprotokollen der Alpenkonvention das wohl umstrittenste. Der Verhandlungsmarathon für das Protokoll geht auf das Jahr 1990 zurück. Zehn Jahre - und damit so lange wie bei keinem anderen Protokoll - wurde das Verkehrsprotokoll verhandelt. Weitere zehn Jahre später steht die Ratifizierung des Verkehrsprotokolls seitens Italien, Liechtenstein, der Schweiz sowie auf EU-Ebene immer noch aus. Werfen wir einen Blick zurück:

<p>17.5.1988 Einstimmiger Plenumsbeschluss im Europäischen Parlament zur Erarbeitung einer Konvention zum Schutz des Alpenraumes (Alpenkonvention) u.a. mit Verweis auf Umwelteinwirkungen wie Luftschadstoffe, Transitverkehr usw.</p>	<p>in Bled (SLO) scheitert neuerlich. Liechtenstein wird mit der Leitung der Arbeitsgruppe „Verkehr“ der Alpenkonvention sowie mit der Ausarbeitung eines neuen Entwurfs zum Verkehrsprotokoll betraut.</p>	<p>teriums für auswärtige Angelegenheiten für die österreichische EU-Präsidentschaft 2006 ist eine Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls durch die Europäische Union nicht vorgesehen.</p>
<p>9.–11.10.1989 Im Rahmen der I. Alpenkonferenz der UmweltministerInnen in Berchtesgaden (D) verabschiedeten die Alpenstaaten und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft die Berchtesgadener Resolution, welche die Beweggründe und zentralen Fragestellungen des Alpenschutzes in 89 Punkten zusammenfasst. In den Punkten 70.–75. widmet sich die Resolution dem Verkehrsthema.</p>	<p>31.10.2000 Einigung auf ein Verkehrsprotokoll bei der VI. Alpenkonferenz in Luzern (CH). Unterzeichnung des Protokolls durch Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich und die Schweiz.</p>	<p>9.6.2006 Der italienische Verkehrsminister Alessandro Bianchi stimmt der Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls durch die Europäische Union beim Verkehrsministerrat in Luxemburg nicht zu.</p>
<p>10.–11.9.1990 Konstituierende Sitzung der Arbeitsgruppe „Verkehr“ der Alpenkonvention unter Schweizer Vorsitz in Bern (CH).</p>	<p>16.1.2001 Die Europäische Kommission legt einen Vorschlag zur Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls durch den Rat vor.</p>	<p>12.12.2006 Verkehrskommissar Jacques Barrot unterzeichnet das Verkehrsprotokoll für die Europäische Gemeinschaft.</p>
<p>6.3.1995 Die Rahmenkonvention tritt in Österreich in Kraft.</p>	<p>18.4.–12.7.2002 Die Parlamente von Liechtenstein, Frankreich, Österreich und Deutschland ratifizieren das Verkehrsprotokoll.</p>	<p>23.12.2008 Die Europäische Kommission legt einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Ratifizierung des Verkehrsprotokolls im Namen der Europäischen Gemeinschaft vor.</p>
<p>1995 Nach erfolglos geführten Verhandlungen gibt der Schweizer Vorsitz das Mandat der Alpenkonventions-Arbeitsgruppe „Verkehr“ an den Ständigen Ausschuss der Alpenkonvention zurück.</p>	<p>06.08.2002 Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention seitens Slowenien.</p>	<p>31.3.2009 Einhellige Zustimmung des EU-Verkehrsausschusses des Europaparlaments zum Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention.</p>
<p>27.2.1996 Bei der IV. Alpenkonferenz in Brdo (SLO) kommt es zu keiner Einigung punkto Verkehrsprotokoll, da Österreichs Forderung nach einem Verbot von neuen hochrangigen Straßen für den alpenquerenden Verkehr keine Zustimmung findet.</p>	<p>18.12.2002 Das Verkehrsprotokoll tritt in Liechtenstein, Deutschland und Österreich im Internationalen Jahr der Berge in Kraft.</p>	<p>22.4.2009 Das Europaparlament stimmt mit großer Mehrheit der Ratifizierung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention zu. Es fehlt nun noch die Ratifizierung durch den Verkehrsministerrat.</p>
<p>22.–23.6.1998 Wiener Umwelt- und Verkehrsexpertenkonferenz zur Auflösung der Blockade beim Verkehrsprotokoll.</p>	<p>28.4.2004 Das Verkehrsprotokoll tritt in Slowenien in Kraft.</p>	<p>14.5.2009 Der Italienische Senat stimmt der Ratifizierung aller Protokolle zu, die Vorlage geht an die Abgeordnetenversammlung.</p>
<p>16.10.1998 Die Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls anlässlich der V. Alpenkonferenz</p>	<p>27.9.2005 Nach heftigen Protesten nimmt die Europäische Kommission das Verkehrsprotokoll von der Liste mit Vorschlägen von Rechtsakten, welche zurückgezogen oder erst nach einer weiteren Bewertung beibehalten werden sollen.</p>	<p>11.–12.6.2009 Beim Verkehrsministerrat während der Tschechischen EU-Präsidentschaft kommt es erneut zu keiner Ratifizierung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention durch die Europäische Union.</p>
<p>11.10.2005 Das Verkehrsprotokoll tritt in Frankreich in Kraft.</p>	<p>10.11.2005 In den Dokumenten des Bundesminis-</p>	<p>(red) ■</p>

Gemeinden machen Klima - Schutzmaßnahmen auf dem Prüfstand

Im Zentrum der Tagung stehen die nachhaltige Auseinandersetzung mit dem Klimawandel, der Stand der Forschung hierzu sowie der Erfahrungsaustausch. Nachhaltige Klimaschutzmaßnahmen werden anhand konkreter Beispiele diskutiert.

Datum: 21.–22. Jänner 2010
Veranstalter: Verein „Allianz in den Alpen“ Österreich
Veranstaltungstyp: Internationale Tagung
Ort: Mäder
Kontakt: T: +43 (0)664 400 64 34, E: sekretariat@alpenallianz.org
Infos: www.alpenallianz.org

World Sustainable Energy Days 2010

Europas größte Konferenz auf dem Gebiet der nachhaltigen Energien bietet Einblick in den Stand der Technik. Die parallel stattfindende Energiesparmesse sensibilisiert gleichzeitig für den Einsatz erneuerbarer Energieträger. In diesem Jahr liegen die Schwerpunkte u.a. bei den Themen Pellets, Solarthermie und Gebäudemodernisierung.

Datum: 3.–4. März 2010
Veranstalter: Oberösterreichischer Energiesparverband
Veranstaltungstyp: Konferenz
Ort: Wels
Kontakt: T: ++43 (0)732 7720 14380, E: office@esv.or.at
Infos: http://www.esv.or.at

Alpenquerende Transitschnisen

Die beiden Schnellstraßenprojekte S 34 im südlichen Niederösterreich und S 36/37 zwischen dem steirischen Murtal und dem Kärntner Zentralraum um Klagenfurt haben einiges gemeinsam. Mit beiden wären eine höhere Verkehrsfrequenz und damit Belastungen für Mensch und Natur verbunden. An dieser Tatsache kommen nicht einmal die glühendsten ProjektbefürworterInnen vorbei. In beiden Fällen berufen sich KritikerInnen in ihren juristischen Argumentationen auf das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention. Hannes Schlosser fasst zusammen.



© Andreas Neubauer

Der Naturpark Zirbitzkogel-Grebenzen würde von der S 37 durchschnitten werden

Fakten zur S 36/37:

Zwischen Scheifling im Oberen Murtal und dem Autobahnknoten Klagenfurt Nord plant die Asfinag im Auftrag des Verkehrsministeriums an der S 37 - eine vierspurige Schnellstraße.

Zusammen mit dem Ausbau der S 36 zwischen Scheifling und Judenburg würde eine rund 100 km lange und über eine Milliarde Euro teure Transitstrecke entstehen.

Der 28 km lange Abschnitt von Scheifling (Steiermark) nach Friesach (Kärnten) ist

mit einer völligen Neutrassierung verbunden. Nicht weniger als 16 lokale Bürgerinitiativen sind inzwischen gegen das Projekt entstanden. Zehn Anrainergemeinden haben Gemeinderatsbeschlüsse gegen das Straßenbauprojekt gefasst.

Informationen:

www.s37neindanke.org

www.asfinag.at/index.php?bundesland=5&idtopic=29

Das Gutachten von Harald Frey von der TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, lässt keinen Zweifel offen: Das Schnellstraßenprojekt Judenburg-Scheifling-Klagenfurt (S 36/37) ist „in qualitativer und quantitativer Hinsicht als ‚neue hochrangige Straße für den alpenquerenden Verkehr‘ zu bezeichnen“.

Im Detail führt Frey aus, dass Verkehr, der seine Quelle außerhalb des Geltungsbereichs der Alpenkonvention hat, auf hochrangigen Straßen bis zur projektierten S 36/37 gelangen und den Alpenbogen auf ebensolchen Straßen wieder verlassen kann. Der Verkehr würde „durchgängig

auf Straßen mit Projektierungsgeschwindigkeit von 100 bis 130 km/h erfolgen“. Damit sei der Tatbestand einer „neuen hochrangigen Straße für den alpenquerenden Verkehr“ in qualitativer Hinsicht erfüllt. In quantitativer Hinsicht schlicht durch die Tatsache, dass die S 36/37 „massiv Verkehr von der Südautobahn abziehen“ würde.

Rechtsanwalt Matthias Göschke vertritt die Bürgerinitiativen entlang der geplanten Transitroute in der Steiermark und in Kärnten. Göschke ist (gemeinsam mit vielen anderen) davon überzeugt, dass der zentrale Artikel 11 Abs. 1 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonventi-

on mit seinem Verbot „neuer hochrangiger alpenquerender Straßen“ anzuwenden ist. „Wenn Österreich, das ja die Alpenkonvention und das Verbot neuer Autobahnen in den Alpen immer so vehement gefordert hat, jetzt selbst solche Autobahnen baut und die Alpenkonvention damit offenkundig ignoriert, wird uns niemand mehr ernst nehmen - weder in Rom, noch in Brüssel.“

Damit trifft Göschke den Nagel auf den Kopf, auch wenn die S 36/37 nur eine Schnellstraße ist – eine hochrangige Straßenverbindung im Sinne des Verkehrsprotokolls bleibt es allemal. Nachdenklich stimmt eine weitere Argumentation Göschkes: Bei Realisierung des aktuellen Ausbauprogramms würde die Asfinag in 15 Jahren auf einem Schuldenberg von 25 Milliarden Euro sitzen. Alleine um die Zinsen zahlen zu können, wären 2025 jährliche Mauteinnahmen von rund vier Milliarden Euro notwendig. Nachdem die derzeitigen Mauteinnahmen nur bei 1,5 Milliarden Euro liegen, sagt Göschke zwei Szenarien voraus: Die Einführung einer Pkw-Kilometermaut und die Notwendigkeit, „verstärkt ausländische Fahrzeuge durch Österreich zu schleusen, um höhere Einnahmen zu erzielen“.

Alpenquerend oder inneralpin

Auf Anfrage unserer Zeitschrift „Die Alpenkonvention“ anerkennt die Leiterin der Asfinag-Unternehmenskommunikation Klaudia Mühlbichler, „dass das Verkehrsprotokoll in Österreich in Gesetzesrang steht“. Die Asfinag vertritt die Ansicht, dass das Verkehrsprotokoll „nicht jeglichen Bau von hochrangigen Straßen im Alpenraum verbietet“. Präzisiert wird dies mit einem Verweis auf Artikel 11 Abs. 2 und 3 des Verkehrsprotokolls, wonach hochrangige Straßen im inneralpinen Verkehr errichtet werden dürfen, wenn die „Notwendigkeit der Schaffung und Erhaltung von ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen für einen funktionierenden Individualverkehr“

einen Bau rechtfertigt. Womit auch klar ist, worauf man hinaus will: Die S 36/37 (wie auch die S 34) ist aus Asfinag-Sicht kein alpenquerendes, sondern ein inneralpines Straßenprojekt. In einem Schriftsatz an den Verfassungsgerichtshof argumentiert die Asfinag damit, dass die Trasse ihres S 37-Projekts „überwiegend ident mit dem derzeitigen Bestand“ und daher keinen Neubau im Sinne des Art. 11 Abs. 1 des Verkehrsprotokolls darstellen würde.

Wie die Asfinag-Sprecherin betont, entspricht die dargelegte Position auch jener des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT).

Gedachte Achse Graz-Znaim

An das Schlagwort von der berühmten Salamatik erinnern die Vorgänge im Traisental, im südlichen Niederösterreich. Derzeit wird dort von der Asfinag eine Schnellstraße zwischen St. Pölten und Wilhelmsburg geplant. Ab dort will das Land Niederösterreich eine zweispurige Straße bis Traisen bauen.

Das Projekt ist von einer Reihe an Merkwürdigkeiten gekennzeichnet. Aus regionaler Sicht ergibt es wenig Sinn, weil die neue leistungsstarke Straße in den einwohnerschwächsten Teil Niederösterreichs führen würde. „Durch die S 34 wird die überregionale und regionale Erreichbarkeit des Traisen- und Gölsentales mit seinen bedeutenden Industriebetrieben durch Anbindung an die Landeshauptstadt St. Pölten bzw. die A 1 West Autobahn spürbar erhöht“, argumentiert trotzdem die Asfinag im Zuge der Strategischen Prüfung des Projekts. Zugleich meint die Asfinag, dass die S 34 „keinen Bestandteil des Transeuropäischen Straßennetzes (TEN-T) darstellen“ soll. Ganz anders argumentiert das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: „Die geplante Traisental Straße liegt in einer gedachten Achse Graz - Bruck/Kapfenberg - Lilienfeld - St. Pölten - Krems - Stockerau/Hollabrunn - Znojmo / Jihlava.“

Womit eigentlich kein Zweifel mehr bestehen dürfte, dass für das Projekt S 34/B 334 das Verbot des Verkehrsprotokolls neuer hochrangiger alpenquerender Straßen wirksam werden muss, denn ab Wilhelmsburg liegt das Traisental im Anwendungsbereich der Alpenkonvention! Zu

diesem Ergebnis kommt auch die „Strategische Prüfung - Verkehr“ im Auftrag der Asfinag, wenn sich bei der Gegenüberstellung diverser Projektvarianten immer wieder die Formulierung findet: „Die Schnellstraße steht im Konflikt mit den Protokollen der Alpenkonvention, entspricht aber weitestgehend den Zielen der regionalen Zielfestlegungen“. Aus dem September 2008 liegt die Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage durch den damaligen Verkehrsminister Werner Faymann vor: „Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Fahrtrouten im hochrangigen Straßennetz ... ist aus heutiger Sicht kein Ausbau der S 34 in Richtung Süden (Raum Mürzzuschlag, Kapfenberg, Bruck) geplant.“ Alles klar? Wie würde sich wohl aus „der Sicht von morgen oder übermorgen“ die Frage des Lückenschlusses stellen, wenn die Schnellstraße schon einmal bis Traisen reichen würde?

Alternativen

Nur am Rande sei hier noch angemerkt, dass es für S 34/B 334 und S 36/37 sinnvolle Alternativen im Öffentlichen Verkehr gibt und beide Projekte wertvollen Naturraum zerstören würden.

Die S 37 durchschneidet den Naturpark Zirbitzkogel-Grebenzen und bei der S 34-Variante „Völtendorf West“, für die sich die Projektanten entschieden haben, spricht selbst die Asfinag davon, dass „durch die Führung der Trasse im offenen Gelände diese nicht so gut in die Landschaft integriert werden“ kann. Aus regionaler Sicht sprechen also bestenfalls verkürzte Fahrzeiten für PendlerInnen für die Projekte. Die Lebensqualität der AnrainerInnen und die Interessen von Landwirtschaft und Tourismus jedenfalls eindeutig dagegen. ■



© Privat

Fakten zur S 34:

Die S 34 wird von der Asfinag als vier-spurige Schnellstraße geplant und verbindet auf einer Strecke von 8,7 km die Landeshauptstadt St. Pölten mit Wilhelmsburg. In St. Pölten ist sowohl eine Verknüpfung der S 34 mit der Westautobahn (A 1), wie auch mit der parallel verlaufenden B 1 geplant.

Südlich von Wilhelmsburg ist die Weiterführung mit einer zweispurigen 9,4 km langen Straße bis Traisen unter der Bezeichnung B 334 geplant, wobei hier das Land Niederösterreich als Projektbetreiber auftritt. Die Kosten für S 34 und B 334 werden zusammen auf rund 400 Millionen Euro geschätzt.

In Verbindung mit der S 33 von Krems nach St. Pölten würde eine 56 km lange kreuzungsfreie hochrangige Straßenverbindung von Krems nach Traisen geschaffen.

Informationen:

- www.s34.at
- www.lebenswertes-traisental.at
- www.b334.at
- www.asfinag.at/index.php?bundesland=1&idtopic=29
- www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/strategische_pruefung/downloads/S34_gesamt.pdf

Verkehrsrelevante Aspekte der Alpenkonvention

Von Regine Kramer und Nicole Ehlötzky

Dieser Beitrag gibt einen Überblick darüber, in welchen Protokollen der Alpenkonvention sich Regelungen finden, die den Verkehr betreffen. Er entstand im Rahmen eines vom Tiroler Wissenschaftsfonds unterstützten Forschungsprojekts.

Verkehr als Querschnittsmaterie in der Alpenkonvention

Das Thema Verkehr nimmt im Rahmenwerk der Alpenkonvention (AK) einen großen Stellenwert ein. So wurde zur Durchführung der AK ein eigenes Verkehrsprotokoll (VerkP) ausgearbeitet, in dem eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs im Alpenraum und seine Verträglichkeit für Mensch und Umwelt im Mittelpunkt stehen.

Österreich ratifizierte das VerkP im Jahr 2002 und ist daher daran gebunden. Die Europäische Gemeinschaft (EG) unterzeichnete das VerkP zwar 2006, bisher jedoch hat sie es nicht ratifiziert. Ende 2008 legte die Europäische Kommission einen Entwurf für einen Ratsbeschluss zum Abschluss des VerkP vor, die ersehnte Einigung im Rat blieb aber seither aus.

Doch auch in anderen Protokollen der AK stößt man auf verkehrsrelevante Regelungen. Die meisten Anknüpfungspunkte weisen dabei die Protokolle für Raumplanung und nachhaltige Entwicklung (RauP), für Tourismus (TourP) und für Naturschutz und Landschaftspflege (NatP) auf.

Die AK und ihre Protokolle stellen eigenständige völkerrechtliche Verträge dar, die als umfassendes Regelwerk zu sehen und anzuwenden sind. So haben jene Vertragsparteien, die das VerkP ratifizierten, dessen Ziele auch in den anderen Politikbereichen zu beachten. Ebenso müssen die Ziele des RauP, des TourP und des NatP in die Verkehrspolitik einfließen. Regelungen, die ein höheres Schutzniveau für den Alpenraum bieten, sind grundsätzlich zulässig. Sehen die Protokolle der AK unterschiedliche Maßnahmen vor, sind die strengeren Regelungen anzuwenden.

Im Folgenden werden die wichtigsten verkehrsrelevanten Bestimmungen der AK skizziert. Einerseits



© Hannes Schlosser

hat Österreich über das VerkP hinaus weitere Bestimmungen der AK in seiner Verkehrspolitik zu beachten, andererseits ist zu untersuchen, ob die EG durch Bestimmungen aus bereits für sie verbindlichen Protokollen in ihrer Verkehrspolitik im Alpenraum Einschränkungen unterworfen ist.

Nachhaltiger Verkehr im Alpenraum

Im VerkP sticht aufgrund seiner außerordentlich bestimmten Formulierung Art. 11 hervor, der den Verzicht auf den Bau neuer hochrangiger alpenquerender Straßen normiert und hochrangige inneralpine Straßenprojekte an strenge Voraussetzungen knüpft. Die Befugnis zum Bau von Verkehrsinfrastruktur kommt in der Kompetenzverteilung den Mitgliedstaaten, nicht der EG, zu. Österreich ist daher an Art. 11 VerkP gebunden. Somit ist von dem geplanten Verkehrsprojekt S 36/37 zwischen Judenburg und Klagenfurt abzusehen, da die vorgesehene vierspurige Schnellstraße als neue hochrangige Straße für den alpenquerenden Verkehr zu qualifizieren ist. Die Umsetzung des Projekts wäre ein Verstoß gegen Art. 11 VerkP.

Von zentraler Bedeutung ist

im VerkP weiters das Verursacherprinzip. Es besagt, dass jeder Verkehrsteilnehmer die durch ihn verursachten sogenannten externen Kosten, insbesondere Kosten von Umweltverschmutzung und Lärm, selbst tragen muss. Um die Verkehrsteilnehmer zu einem nachhaltigeren Verhalten zu veranlassen, sollen schrittweise entsprechende Abgabensysteme für die einzelnen Verkehrsträger eingeführt werden. Das VerkP hat außerdem das Ziel, zwischen diesen faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und so Transportleistungen auf umweltschonendere Verkehrsträger, z.B. die Bahn, zu verlagern.

Obwohl die EG noch nicht an das VerkP gebunden ist, versucht sie, das auch im europäischen Umweltrecht anerkannte Verursacherprinzip in der Wegekostenrichtlinie umzusetzen, die derzeit novelliert wird. Diese Richtlinie sieht Mautgebühren für den Straßengüterverkehr vor, die nun, wenn auch in geringerem Ausmaß als vom VerkP vorgegeben, einen Gebührenbestandteil für externe Kosten umfassen sollen. Es wird sich zeigen, in welchem Ausmaß dies in der Richtlinie verwirklicht werden wird. Erwähnt sei an dieser Stelle,

Regine Kramer und Nicole Ehlötzky sind wissenschaftliche Mitarbeiterinnen am Institut für Europarecht und Völkerrecht der Universität Innsbruck

dass die Kompetenz externe Kosten im Rahmen der Mautgebühr für Pkw anzulasten bei den Mitgliedstaaten liegt und somit Österreich in diesem Bereich die Verpflichtung des VerKP trifft, das Verursacherprinzip umzusetzen.

Planungspolitik im Bereich Verkehr

Raumplanerische Entscheidungen sind von großer Bedeutung für die Verkehrsentwicklung. Österreich ratifizierte das RauP, die EG hat es bisher nur unterzeichnet. Zwar scheint das RauP dem VerKP zu widersprechen, denn es sieht Maßnahmen zur Verbesserung der regionalen und überregionalen Erschließung vor, während das VerKP den Bau neuer hochrangiger Straßen ausschließt bzw. stark einschränkt. Allerdings ist dies in Verbindung mit den Zielen des RauP zu sehen, die eine „sparsame und umweltverträgliche Nutzung der Ressourcen und des Raums“ fordern. Mit dem Begriff Erschließung kann daher nicht die exzessive Erweiterung des Straßennetzes gemeint sein.

Man findet im RauP auch andere Berührungspunkte mit dem VerKP. So kommt das Verursacherprinzip zum Ausdruck, schließlich sollen marktgerechte Preise für die Nutzung alpiner Ressourcen bezahlt werden. Wie das VerKP fordert das RauP die Förderung umweltverträglicher und öffentlicher Verkehrsmittel sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und gegebenenfalls zur Einschränkung des motorisierten Verkehrs.

Belastungen durch Fremdenverkehr

Um die nachhaltige touristische Entwicklung des Alpenraums zu sichern, wurde ein eigenes TourP ausgearbeitet, das sowohl Österreich als auch die EG ratifizierten. Das Protokoll fordert für touristische Zentren eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs und sieht die Unterstützung von Initiativen zur besseren Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln vor. Die genannten Bestimmungen sind zwar für die EG verbindlich, allerdings fallen darauf basierende Maßnahmen größtenteils in die Kompetenz der Mitgliedstaaten.

Neben den bereits erwähnten Bestimmungen zur Förderung öffentlicher Verkehrssysteme und der

Verkehrsberuhigung sei Art. 13 VerKP genannt, der sich ausdrücklich auf den tourismusbedingten Verkehr bezieht und z.B. autofreie Tourismusorte, die autofreie Anreise von Urlaubsgästen und eine Überprüfung der Auswirkungen weiterer Erschließungen mit touristischen Anlagen fordert. Diese Überprüfung erfolgt meist auf nationaler Ebene.

Vorrang ökologischer Interessen?

Das NatP bezweckt den Schutz und die Wiederherstellung von Natur und Landschaft im Alpenraum. Anders als Österreich ratifizierte die EG das NatP noch nicht. Der besondere Stellenwert des Naturschutzes zeigt sich in der Präambel des Protokolls, die bestimmt, dass bei einer „Abwägung zwischen ökologischer Belastbarkeit und wirtschaftlichen



© Hannes Schlosser

Interessen den ökologischen Erfordernissen Vorrang einzuräumen ist, wenn es für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlage notwendig ist“. Eine derart klare Wertung findet man weder im VerKP, noch im RauP oder im TourP, doch ist in diesen zumindest von einer Gleichrangigkeit dieser meist antagonistischen Werte auszugehen. Dennoch erscheint ein allgemeiner Vorrang der ökologischen Ziele in Anbetracht der gesamten Konzeption der AK und ihrer Protokolle einsichtig. Die Präambel ist rechtlich nicht bindend, wird jedoch bei der Auslegung der einzelnen Artikel des NatP, so auch der Zielbestimmung, beachtet. Die Zielbestimmung des NatP ist wiederum bei der Auslegung der anderen Protokolle der AK zu berücksichtigen. Daraus kann gefolgert werden, dass im Rahmen der Auslegung dieser Protokolle besonders bei massiv schädigenden Eingriffen, die an die Grenze der ökologischen Belastbar-

keit führen, dem Umweltschutz Vorrang eingeräumt werden muss.

Auch das NatP enthält verkehrsrelevante Bestimmungen, denn durch Verkehrsprojekte werden Natur und Landschaft in hohem Maße belastet. So hat Österreich bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten Art. 9 NatP zu beachten, der vorsieht, Maßnahmen und Vorhaben, die Natur und Landschaft erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, auf ihre Auswirkungen zu überprüfen. Vermeidbare Beeinträchtigungen haben zu unterbleiben, für unvermeidbare sind Ausgleichsmaßnahmen zu treffen. Ist ein Ausgleich nicht möglich, darf das Vorhaben nur verwirklicht werden, wenn „die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht überwiegen“. In dieser Formulierung zeigt sich, dass der in

der Präambel zum Ausdruck kommende Vorrang der ökologischen Erfordernisse nicht in Art. 9 NatP übernommen wurde.

Resümee

Österreich treffen die Verpflichtungen aus sämtlichen Protokollen der AK. Im Verkehrsbereich ist daher nicht nur das VerKP anzuwenden, sondern es sind auch alle anderen verkehrsrelevanten Aspekte der AK zu beachten. Die EG hingegen hat weder das VerKP, noch das RauP oder das NatP ratifiziert. Lediglich das TourP ist derzeit für die EG bindend. Seine Bestimmungen richten sich aber bedingt durch die Kompetenzverteilung hauptsächlich an die Mitgliedstaaten und sind zudem relativ vage. Für eine umweltverträgliche Verkehrspolitik im Alpenraum ist es daher umso wichtiger, dass die ausstehende Ratifizierung des VerKP durch die EG ehest möglich vorgenommen wird. ■

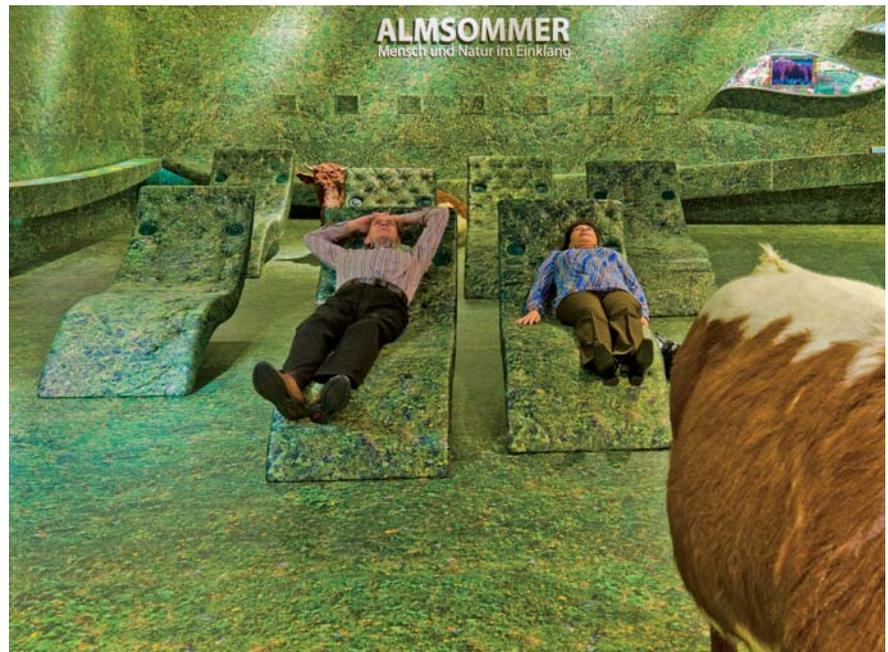
Vom Nachbau der Natur

Von Johannes Kostenzer

Vielfältig sind die Zugänge zu den Alpen und zur Bewahrung ihrer Besonderheiten. Insbesondere im Dunstkreis von Initiativen zu nachhaltigem Wirtschaften und Naturschutz besteht offenbar das Verlangen, die Alpen als Thema in Museen Gästen wie Einheimischen zu vermitteln. Der Autor hat als Projektleiter für ein „Haus der Alpen“ in Innsbruck eine Analyse alpenweit be- und entstehender Einrichtungen erarbeitet. Sein Beitrag ist ein Überblick ohne Anspruch auf Vollständigkeit, zeigt aber die große Bandbreite alpiner Museen auf.

Die **Dornbirner inatura** (A) zeigt, wie man Bildung für junge Menschen in den Vordergrund stellt. Die seit 2003 völlig neu adaptierten Räumlichkeiten einer ehemaligen Fabrik sind eine Kombination aus naturkundlichem Museum, Zoo und Ausstellung. Ihre Aufgabenbereiche sind – wie bei den übrigen musealen Einrichtungen – Sammeln, Bewahren, Forschen und Präsentieren. Der rund 2.800 m² große Ausstellungsbereich informiert über die Vielfalt und Geschichte der Natur Vorarlbergs mit Ausstellungen, Spielen, 3D-Filmvorstellungen, Tierpräparaten zum Anfassen und lebenden Tieren. Thematische Schwerpunkte der inatura sind die Lebensräume Gebirge, Wald, Wasser und Stadt, die jedoch nicht nachgebildet, sondern stilisiert werden. Höhepunkt ist ein durch Rundum-Projektion erlebbarer Lawinenabgang.

Ehrgeizig und auf profunder Vorbereitungsarbeit basierend, ist das derzeit in Bau befindliche Projekt des **MUSE (MUuseum of Science) in Trento** (I). Wie ein Querschnitt durch die Alpen mutet das von Stararchitekt Renzo Piano geplante Gebäude an, auch wenn durch diese Form eher die Funktion der Form folgen muss. Mit einer Dauerausstellung von rund 2.700 m², einer Gesamtfläche von 12.000 m² und kalkulierten Kosten von 35 Millionen Euro wird schnell klar, dass hier ein Denkmal für die Natur und Nachhaltigkeit geschaf-



Nationalparkwelten Mittersill

© K. Dapra

fen werden soll. Im Museum, das auch die umfangreiche naturwissenschaftliche Sammlung des bisherigen Trentiner Naturmuseums beherbergen wird, sollen vor allem die Themenkreise (Alpine) Umwelt – Energie – Nachhaltigkeit – Ökosysteme – Biodiversität – Physik – Astronomie – neue Technologien und Gentechnik-Biotechnologie behandelt werden. Dieser Querschnitt macht deutlich, dass der Ansatz des Museums sehr weit gefasst ist, und hier ein Science-Center im Entstehen ist.

Das in einem Altbau in der Bozner Innenstadt untergebrachte **Naturmuseum Bozen** (I) zählt mit einer Ausstellungsfläche von knapp 1.000 m² zu den kleineren Häusern. Schwerpunktmäßig behandelt es die Natur Südtirols, insbesondere dessen Geologie. Die mittlerweile etwas in die Jahre gekommene Ausstellung ist vor allem auf Schulklassen ausgerichtet. Das sehr auf das eigene Land bezogene Museum gibt leider kaum Informationen über die Südtiroler Schutzgebiete.

Der Aufwand für die **Nationalparkwelten in Mittersill** (A) war beträchtlich. Der Bau und die Aus-

stellungsgestaltung kosteten mehr als 9 Millionen Euro. Die in Mittersill gewählte Präsentationsform, künstliche „Welten“ als Ersatz für einen authentischen Besuch im Nationalpark zu gestalten, führt so weit, dass z.B. die „Almwelt“ mit Fototapete an Boden und Wänden ein „künstliches Almerlebnis“ garantieren soll. Diese Konzeption widerspricht dem modernen Ansatz, nicht Natur zu kopieren (weil dies ohnehin nie gelingen kann), sondern viel mehr Interesse an einem Besuch in der Natur zu wecken, um den Naturraum selbst zu erleben. Die Konzeption reduziert sich auf einen musealen Aspekt der Konservierung mit eingestreuten, trockenen und zum Teil wissenschaftlichen Texten, die für BesucherInnen auf einem Display abrufbar sind. Eine gute Idee ist die Integration eines Kindertunnels in einem Murmeltierbau.

Es muss allerdings zugestanden werden, dass es offenbar viele Menschen gibt, die dankbar dafür sind, den Nationalpark in dieser artifizialen Form besuchen zu können. Denn viele BesucherInnen fotografieren Bildschirme mit Naturdarstellungen ab.

Das derzeit ehrgeizigste Projekt

Johannes Kostenzer ist Umweltschützer des Landes Tirol

im Alpenraum findet sich mit dem **Musée des Confluences in Lyon** (F). Dort entsteht am Zusammenfluss (confluence) von Rhone und Saone auf einem bisher als Industriebrache zu beschreibenden Gebiet ein gigantisches Wissenszentrum rund um die reichhaltige naturhistorische Sammlung des bisherigen naturhistorischen Museums in Lyon. Das weltweit renommierte Architekturbüro Coop Himmelb(l)au plant ein dekonstruktivistisches Megagebäude mit 22.000 m² Fläche. Die Fertigstellung ist für 2012 geplant. Ob die hohen Erwartungen aufgrund der architektonischen Außengestaltung auch hinsichtlich der Ausstellung erfüllt werden, wird sich erst nach der Eröffnung weisen.

Dass der Vermittlungsauftrag von Schutzgebieten auch kontroversiell verlaufen kann, zeigt sich am **Natur-Informationszentrum Karwendel in Mittenwald** (D). Die vordergründige Form eines Fernrohrs erregte den Zorn einiger NaturschützerInnen und so wurde wohl vom mageren Inhalt des Hauses auf 2.244 m abgelenkt. Die im März 2009 erfolgte Auszeichnung durch den erstmals von der Alpenkonvention verliehenen Preis für umweltgerechte und nachhaltige Tourismusprojekte hat sich wohl auch eher auf die äußere Hülle bezogen. Inhaltlich orientiert sich die Ausstellung an altbewährten Konzepten und bietet keine moderne Vermittlung. Ein modernes Infozen-

trum zu bauen und gleichzeitig die Stromversorgung per Dieselaggregat zu betreiben, spricht nicht gerade für einen nachhaltigen Ansatz.

Am unpräzistentesten von den bisher genannten Häusern ist das **MMM Firmian bei Bozen** (I), das möglicherweise auch den geringsten Anspruch auf Sensibilisierung erhebt und damit eigentlich nicht schlecht fährt. Geboten wird eine liebevolle und bedachte Gestaltung in einer alten Burganlage. Weil die BesucherInnen mit Information nicht überschwemmt werden, haben diese die Möglichkeit einen eigenen Zugang zu den Themen zu finden.

Erwähnt sei noch das in Bau befindliche **Haus der Berge in Berchtesgaden** (D), das nach Überwindung mehrerer Hürden auch 2012 in Betrieb gehen soll. Hinsichtlich der Ausstellungsgestaltung darf man gespannt sein.

Den unkonventionellsten Zugang, der zugegebenermaßen nur einen eingeschränkten Einblick in die alpine Welt gewährt, bietet das **alpha Loup in Saint Martin-Vesouvie** im Nationalpark Mercantour (F). Auch wenn diese Inszenierung nicht mit den anderen Einrichtungen vergleichbar ist, sei sie hier erwähnt, weil sich die Vermittlungsmethode markant abhebt. In drei Ställen wird jeweils aus Sicht eines anderen Protagonisten die Problematik

der Wölfe in den Alpen erzählt. Wie eine Theateraufführung fühlt sich der/die ZuseherIn inmitten einer realistischen Geschichte und kann emotional die unterschiedlichen Beweggründe nachvollziehen. Ein positives Beispiel, wie mit modernen Medien ein alter Konflikt erklärt und um Verständnis für alle Seiten geworben wird. Der angeschlossene „Park“ in dem Wölfe hinter Gitter beobachtet werden können, fällt dagegen stark ab.

Diese Beispiele zeigen zwei Tendenzen auf. Neben der Adaptierung bestehender Naturmuseen ist man zunehmend bereit, beträchtliche Geldmittel in die Hand zu nehmen, um „Natur“ an die KundInnen zu bringen. Dies erfolgt aber oftmals auf sehr herkömmliche Weise. Moderne Ansätze in der Vermittlung von Naturwerten sind (leider) die Ausnahme. Dies liegt wohl auch daran, dass in diesem Segment AusstellungsplanerInnen noch nicht auf einen langjährigen Erfahrungsschatz zurückgreifen können. Der verhältnismäßig junge Trend der musealen Naturvermittlung in modernem Design erfordert neue Zugänge und Wege, die nicht nur neu gedacht, sondern auch neu gegangen werden müssen. Dafür braucht es mutige Entscheidungen in den jeweiligen Gremien und man kann nur hoffen, dass die GeldgeberInnen künftig vor allem couragierte Projekte fördern. ■

Konzepte seit zwei Jahrzehnten

Über ein „Haus der Alpen“ in Innsbruck wird seit 1991 in immer neuen Anläufen diskutiert. Am konkretesten war ein im Mai 2008 vorgelegtes Konzept, welches das „Haus der Alpen“ auf vier Standorte verteilen will. Das Zentralgebäude mit einer Ausstellungsfläche von ca. 3.000 m² ist in der Nähe des Alpenzoos geplant. Mit dem Ziel, die gesamten Alpen zu vermitteln, will man dem Anspruch genüge tun, Innsbruck als „Hauptstadt der Alpen“ zu positionieren. Als Themen wurden u.a. Artenvielfalt, klimatische Besonderheiten im Gebirge und der „Mensch im Gebirge“ (Sprachen, Kultur, etc.) genannt. Das Konzept stellt überdies Umweltbildung sowie Koordination und Impulse für einschlägige angewandte Forschung in den Mittelpunkt. Als weitere Standorte wurden genannt:

- eine „Treppe der Artenvielfalt“ auf der Trasse der alten Hungerburgbahn
- Einblicke in das innere der Berge durch die Nutzung des alten Stollensystems am Fuße der Nordkette
- ein Tunnel im Bereich des Hafelekars, der Naturgewalten thematisiert und eine Verbindung zwischen dem hoch erschlossenen Inntal und der Wildnis des Karwendels herstellt.

Aufgrund der seit der Präsentation im Mai 2008 veränderten landespolitischen Vorzeichen ist das Innsbrucker „Haus der Alpen“ inzwischen offenbar wieder einmal in der Warteschleife gelandet. (hs)

Die Alpenkonvention und ihre rechtliche Umsetzung in Österreich - Stand 2009

Nadine Pfahringer

Die Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention sind in Österreich seit dem Jahre 2002 in Kraft und von den Behörden anzuwenden. Die Jahresfachtagung von CIPRA Österreich, welche von 21.–22. Oktober 2009 in Salzburg über die Bühne ging, beschäftigte sich mit dem Stand der rechtlichen Implementierung des Übereinkommens.

Im Rahmen einer anderthalbstündigen Podiumsdebatte diskutierten Repräsentanten der Alpenszene über die Frage wofür die Alpenkonvention 20 Jahre nach der I. Alpenkonferenz in Berchtesgaden 1989 heute steht.

Die Diskutanten waren sich rasch darüber einig, dass in Hinblick auf die Intensität der Anwendung der Alpenkonvention ein deutliches West-Ost-Gefälle besteht. Zugleich wurde eine prinzipielle Bereitschaft zur Anwendung des Übereinkommens in Österreich attestiert. Diese Tatsache soll aber nicht darüber hinweg täuschen, dass Österreich durch geplante hochrangige Schnellstraßenprojekte (z.B. S 36/37) gefährdet ist, den bisherigen Weg des Alpenschutzes zu verlassen, wie es Matthias Göschke in seinem Vortrag eindrücklich schilderte (siehe auch Seite 5 in diesem Heft).

Auch über Österreichs Grenzen hinweg kann ein Informations- und Anwendungsdefizit zur Alpenkonvention festgestellt werden. Um diesen Defiziten zu begegnen und, um das Bewusstsein für die Alpenkonvention anderenorts zu schärfen, ist das Ständige Sekretariat der Alpenkonvention bemüht, ein Alpenkonventions-Umsetzungshandbuch auf Gemeindeebene für italienische, französische und slowenische Kommunen auszuarbeiten, informierte Marco Onida (Generalsekretär der Alpenkonvention).

Praktische Umsetzungsbeispiele

Im Zuge der Veranstaltung kristallisierte sich heraus, dass neben der Umsetzung der Alpenkonvention im rechtlichen Bereich auch die Erhöhung des Kenntnisstands der breiten Bevölkerung von zentraler Bedeutung ist. Ewald Galle (Lebensministerium/Focal Point Alpenkon-

vention Österreich) machte klar, dass die Deklaration „Bevölkerung und Kultur“ der Alpenkonvention den Schlüssel bietet, um aus der Alpenkonvention eine lebendige Materie zu machen.

Das bekannteste Beispiel, das in diesem Zusammenhang zur Sprache kam, dürfte wohl das Gemeindefachnetzwerk „Allianz in den Alpen“ sein. Auch die von Peter Haßbacher (Vorsitzender CIPRA Österreich) angeführte Initiative Bergsteigerdörfer des OeAV hat es sich zum Ziel gesetzt, die Inhalte der Deklaration „Bevölkerung und Kultur“ sowie des Tourismusprotokolls der Alpenkonvention umzusetzen. Wichtige Grundlage und zugleich Leitfaden für eine nachhaltige Entwicklung stellt das Vertragswerk auch für das Projekt „Alpenkonvention in Niederösterreich“ dar.

Die Balance zwischen rechtlicher und praktischer Umsetzung der Alpenkonvention ist wesentliche Voraussetzung für deren Implementierung. Immer wieder wurde im Rahmen der Tagung darauf hingewiesen, dass die mit der Alpenkonvention verbundenen Nutzeffekte für die Bevölkerung am besten über derartige Projekte begreifbar, sichtbar bzw. spürbar gemacht werden können.

Alpenkonventionsimage korrigieren

Die Alpenkonvention als Verhinderungsinstrument – dieser Ruf eilt dem Vertragswerk wohl massiv voraus. Dass dieses Image aber unbegründet ist, belegte eine Erhebung an der Universität Innsbruck. Sebastian Schmid (Universität Innsbruck, Institut für Öffentliches Recht, Staats- und Verwaltungslehre) wies in seinem Vortrag nach, dass lediglich in 15 Prozent der Verfahren,



G. Heilingbrunner (li), P. Haßbacher (re)



E. Galle (li), M. Onida (re)



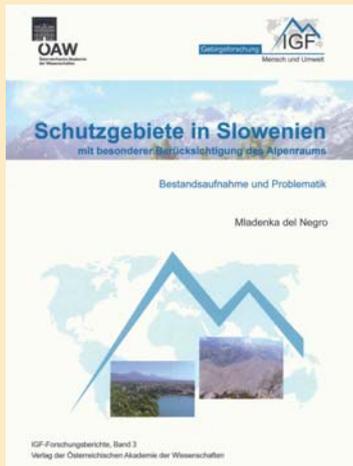
H. Hinterstoisser (li), G. Glantschnig (re)

© alle Fotos: CIPRA Österreich

welche die Protokolle Natur- bzw. Bodenschutz der Alpenkonvention berücksichtigen, eine Bewilligung der Projekte versagt wurde. Im Schnitt werden somit sechs von sieben Projekten unter Anwendung der Konventionsbestimmungen in den beiden oben genannten Bereichen bewilligt.

Weil die Alpenkonvention ein weites und kompliziertes Feld darstellt, wurden im Rahmen der Veranstaltung auch umfassende Hilfsmittel

Nadine Pfahringer ist Leiterin des Alpenkonventionsbüros von CIPRA Österreich in Innsbruck



Schutzgebiete in Slowenien mit besonderer Berücksichtigung des Alpenraumes - Probleme und Bestandsaufnahme
Mladenska del Negro (Hrsg.)

Mangelnde Akzeptanz von Schutzgebieten bei der heimischen Bevölkerung und Nutzungskonflikte stellen ein alpenweit verbreitetes Problem dar. Ebenso sieht sich der Alpenraum mit zunehmenden Eingriffen in Schutzgebieten bzw. Schutzgebietsrevisionen konfrontiert. Abhilfe können nur Wissen, Erfahrung und effiziente Managementstrukturen bieten. Nur wenn sich Bevölkerung und Wirtschaft vor Ort mit den Schutzgebieten identifizieren, kann sich Nachhaltigkeit einstellen. Die Alpenkonvention, welche neben weiteren internationalen Übereinkommen in Kapitel drei der Publikation Erwähnung findet, hat es sich zum Ziel gesetzt, die ökologische Funktion des Alpenraumes zu erhalten bzw. diesen Raum nachhaltig zu nutzen und gleichzeitig die wirtschaftlichen und kulturellen Interessen der einheimischen Bevölkerung zu schützen.

Unter Berücksichtigung der sich im gesamten Alpenraum ähnelnden Probleme beschreibt das Buch den Status quo bzw. wie sich die Schutzgebiete im slowenischen Alpenraum entwickelt haben und welche Problemstellungen und Konflikte daraus entstanden sind. Diese Themenstellungen werden u.a. an den Beispielen Biosphärengebiet „Julische Alpen“ und Nationalpark Triglav behandelt. Die Betrachtung reicht dabei von landschaftlichen, geschichtlichen und wirtschaftlichen bis hin zu politischen Aspekten. Als Grundsatzprobleme im slowenischen Alpenraum werden v.a. die Themen Trinkwasser, touristische Sportflüge und Wiesen- bzw. Weidemeliorationen im Mittelgebirge identifiziert. Eingriffe wie Wasserkraftwerke oder der Bau von Seilbahnen, Skipisten und touristischen Siedlungen in Schutzgebieten werden ebenso thematisiert. Damit leistet das Buch einen Beitrag, um in Bezug auf die Schutzgebietsthematik von den Erfahrungen anderer Alpenländer zu lernen. (np)

Format: 24 x 17 cm, 179 Seiten, ISBN: 978-3-7001-6755-6; Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften; 25 Euro.

zur Erleichterung ihrer Umsetzung präsentiert. Das Lebensministerium hat 2007 mit dem Umsetzungshandbuch einen ersten Schritt gemacht. Es folgte die „Rechtsdatenbank Alpenkonvention“, welche mittlerweile 270 alpenkonventionsrelevante Bescheide, Berufungserkenntnisse, höchstgerichtliche Entscheidungen bzw. Literaturquellen enthält und Einblick in behördliche Entscheidungen mit Alpenkonventionsbezug liefert. Vorgestellt wurde auch die „Rechtsservicestelle Alpenkonvention“ von CIPRA Österreich. Unabhängige Experten ermöglichen diesen kostenlosen Service für allgemeine Auskünfte zur Auslegung der Alpenkonvention und ihrer Protokolle für jedermann.

Fazit

Die Veranstaltung zeigte, dass die Anwendung der Alpenkonvention weder problem-, noch lückenlos von Statten geht, dass sich Österreich aber prinzipiell auf einem guten Weg befindet. Im Vergleich zu anderen Alpenstaaten ist Österreich vergleichsweise vorbildlich unterwegs. Außer Frage steht aber auch, dass eine rechtliche Umsetzung des Vertragswerkes nur so weit reichen kann, wie ein entsprechender politischer Wille dazu vorhanden ist, betonte Andreas Götz (Geschäftsführer CIPRA International) in seinem Vortrag. Solange die Alpenkonvention in den Köpfen der Menschen als Verhinderungsinstrument wahrgenommen wird, wird das Vertragswerk politisch auch negativ gewertet werden. Klar ist auch, dass das Ziel der Alpenkonvention einer harmonischen Entwicklung des Alpenraumes nur dann erreicht werden kann, wenn alle Alpenstaaten die Durchführungsprotokolle ratifiziert haben. Hermann Hinterstoisser (Referat Naturschutzgrundlagen, Land Salzburg) skiz-

zierte, dass eine unterschiedliche Umsetzungsgeschwindigkeit zu Ungleichgewicht, Unzufriedenheit und letztlich zu mangelnder Akzeptanz der Alpenkonvention führt.

Die Jahresfachtagung von CIPRA Österreich hat auch aufgezeigt, in welche Richtung künftig weitergearbeitet werden muss. So wird in naher Zukunft sicherlich der steigenden Schutzgebietsrevision in Österreich Aufmerksamkeit beizumessen sein. Dieser erschreckende Trend ist mit der in Artikel 11 des Naturschutzprotokolls angeführten Verpflichtung zur Erhaltung, Pflege und Erweiterung bestehender Schutzgebiete unvereinbar. Es ist an der Zeit, dass die Alpenkonvention u.a. bei diesen Fragestellungen ihr tatsächliches Potenzial entfaltet. Um es mit den Worten von Gerold Glantschnig (Land Kärnten, Ständiger Ländervertreter in der österreichischen Delegation der Alpenkonvention) auszudrücken: „Umweltbewegungen und Bürgerinitiativen sind mehr denn je gefordert, den nötigen Druck für eine konsequente Umsetzung der Alpenkonvention auszuüben.“ ■

Nähere Informationen:

Mehr Infos zur CIPRA Österreich-Jahresfachtagung 2009 finden Sie im Internet unter:

www.cipra.org/de/CIPRA/cipra-oesterreich/news

Hier stehen die Präsentationen und Kurzzusammenfassungen sämtlicher Vorträge zum Download zur Verfügung.

Die Herausgabe eines Tagungsbandes zur Veranstaltung ist für das Frühjahr 2010 vorgesehen.

Österreichische Post AG
Info.Mail Entgelt bezahlt

Bei Unzustellbarkeit retour an:
Alpenkonventionsbüro
von CIPRA Österreich
c/o Oesterreichischer Alpenverein
Olympiastraße 37
Postfach 318
A-6020 Innsbruck