

Die

Alpenkonvention

Nachhaltige Entwicklung für die Alpen

www.cipra.at

1 ... Editorial 2 ... Raumordnung – eine öffentliche Aufgabe zwischen Missverständnis und Missbrauch
3 ... Freiräume im Tal und auf dem Berg 5 ... Die Alpen – Auf Spurensuche im neuen Regierungsprogramm
6 ... Inventar der wenig erschlossenen Landschaftsräume Vorarlbergs erstellt 8 ... Grundrecht „Xundheit“ vor Transit-Terror
10 ... Alpenweiter Tourismus-Mobilitätstag 2017 11 ... EUSALP Generalversammlung 2017 12 ... Aktuelles vom österreichischen Alpenkonventionsvorsitz

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser!

Ende September 2017 hat CIPRA International gemeinsam mit CIPRA Österreich die internationale Jahresfachtagung im Tiroler Landhaus in Innsbruck zum Thema „Alpine RaumSphären: natürliche Grenzen, unendliche Möglichkeiten“ mit über 200 TeilnehmerInnen erfolgreich veranstaltet. Die Raumplanung ist für eine vorausschauende Entwicklung des Alpenraumes ein unabdingbares Steuerungsinstrument, da sie auch als wichtige Querschnittsmaterie in unterschiedlichen Schlüsselressorts vertreten ist. Doch auf ihr lastet ein großer politischer Druck, der häufig mehr mit Willkür als mit gesetzlichen und planerischen Aspekten zu tun hat. Der bekannte Raumplaner Friedrich Schindegger ist bei der Jahresfachtagung in seinem Referat auf diese seit Jahrzehnten bestehenden Missstände und sichtbaren Vollzugsdefizite eingegangen. Nach den Nationalratswahlen in Österreich im Herbst 2017, hat mittlerweile die neue Bundesregierung ihre Arbeit aufgenommen und das neue Regierungsprogramm „Zusammen. Für uns Österreich“ der Öffentlichkeit präsentiert. Peter Haßlacher hat sich das neue Programm näher angeschaut und dabei insbesondere den Fokus darauf gelegt, welchen politischen Stellenwert die Alpen für die neue Bundesregierung in Österreich haben. Obwohl der Alpenanteil nach der Alpenkonvention in Österreich über 64 % beträgt, dort über 3,3 Millionen Menschen in über 1.000 Gemeinden leben, waren die alpenspezifischen Herausforderungen und Probleme bei den Verhandlungen anscheinend nicht einmal ein Randthema. Vielmehr

wurde ohne auf die unterschiedlichen geographischen Gegebenheiten zwischen dem Flach- und dem Gebirgsland Bedacht zu nehmen, die Themenbereiche einfach über einen Kamm geschert. Gerade das internationale Vertragswerk der Alpenkonvention mit seinen Durchführungsprotokollen hätte für die neue Regierung im Bereich des Alpenschutzes und der nachhaltigen Entwicklung ein wichtiger Leitfaden im Regierungsprogramm werden können, um einerseits den Alpenraum in Österreich zu stärken und andererseits für die großen anstehenden Herausforderungen in den Gebirgsräumen und -tälern Lösungen herbeizuführen. Gerade der seit Jahren ungelöste „Transit-Terror“ im Land Tirol zeigte schon nach kurzer Zeit den fehlenden Alpenbezug im Regierungsprogramm auf. Anstatt eines gemeinsamen Schulterschlusses zwischen Wien und Tirol, wurden die Tiroler Bemühungen um die Eindämmung des Transitverkehrs mit unglaublichen Ankündigungen (Pannestreifen als 3. Autobahnspur, Geschwindigkeitserhöhung, Aufhebung des Nachtfahrverbotes, usw.) regelrecht torpediert. Doch auch die Tiroler Landespolitik ist an dieser menschen- und gesundheitsfeindlichen Entwicklung nicht schuldlos: Mit Billigtankstellen wird der Umweg-Transit nach wie vor gefördert, riesige Parkflächen laden geradezu ein, die Inntal- und Brennerroute zu wählen und das Sektorale Fahrverbot beinhaltet mehr Ausnahmeregelungen als Restriktionen. Dieser von Seiten der Tiroler Landespolitik immer dargestellte Ohnmacht hinsichtlich fehlender gesetzlicher Handhabungen zur Eindämmung des Transitverkehrs tritt Fritz Gurgiser in seinem umfassenden Beitrag mit aller Schärfe entgegen und zeigt auf, dass es mit

dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention genügend rechtliche Handhabungen gibt, diesem „Transit-Terror“ endlich einen Riegel vorzuschieben.

In diesem Zusammenhang sei noch die Generalversammlung der EUSALP in München im November 2017 zu erwähnen, wo die italienische Delegation auf eine „nachhaltige interne und externe Anbindung“ pochte, um den Bau der Aemagna-Autobahn durch die Hintertüre zu ermöglichen. Doch dieses Ansinnen wurde von den österreichischen Verhandlern abgeschmettert.

Mit dem internationalen Tourismus-Mobilitätstag in Werfenweng gibt es aber auch Positives zu berichten. Zahlreiche Ideen und Umsetzungsmodelle für eine sanfte und umweltfreundliche Anreise in die Berge wurden vorgestellt. Hier zeigte die Alpenkonvention mit dem Verkehrs- und Tourismusprotokoll als wichtiges alpenweites und innovatives Werkzeug auf, welches Potenzial in ihr schlummert.

Zuletzt sei noch auf den österreichischen Vorsitz der Alpenkonvention hingewiesen, der um ein knappes halbes Jahr bis Anfang April 2019 verlängert wurde. Auch wenn einige Aktivitäten, wie z.B. die Berglandwirtschaftskonferenz, gesetzt wurden, blieben diese in der Öffentlichkeit eher unbemerkt. Hier benötigt es eine neue Offensive. Keinesfalls darf aber trotz des fehlenden Alpen- und Alpenkonventionsbezuges im neuen Regierungsprogramm der Kopf in den Sand gesteckt werden. Vielmehr sollten die Kräfte gebündelt und die Stärken der Alpenkonvention sichtbar und damit der neuen Bundesregierung schmackhaft gemacht werden.

Das meint Ihr

Josef Essl

RAUMORDNUNG – EINE ÖFFENTLICHE AUFGABE ZWISCHEN MISSVERSTÄNDNIS UND MISSBRAUCH

Vom 29.-30. September 2017 fand in Innsbruck die internationale CIPRA-Jahresfachtagung statt und befasste sich mit dem Thema „Alpine RaumSphären: natürliche Grenzen, unendliche Möglichkeiten“. Zwei Tage setzte man sich intensiv mit der Raumplanung mit all ihren Facetten auseinander. Mit seinem äußerst versierten und kritischen Vortrag leistete Raumplaner **Dr. Friedrich SCHINDEGGER*** dazu einen sehr wertvollen Beitrag, den Ihnen CIPRA Österreich nicht vorenthalten möchte.

NICHT RAUMPLANUNG, SONDERN DIE GESELLSCHAFT GESTALTET DEN RAUM

Wir haben uns daran gewöhnt, die erhaltenen historischen Raumstrukturen im Zusammenhang mit den gesellschaftlichen Verhältnissen zu sehen, die sie hervorgebracht haben – und behandeln sie zum Teil als weiterhin erhaltenswertes kulturelles Erbe. Wir haben uns jedoch noch nicht angewöhnt, unsere zeitgenössisch geschaffenen Raumstrukturen im Zusammenhang mit jenen gesellschaftlichen Umständen zu sehen, die sie abbilden, genauso deutlich wie jene unserer Vorfahren. Versetzen Sie sich doch einmal in die Rolle eines aus außenstehenden unbefangenen Beobach-

gung (der 'Fußabdruck') der Wertvorstellungen und Machtverhältnisse der darin lebenden Gesellschaften, in all ihrer Komplexität – durch die gesamte Menschheitsgeschichte hindurch, auch in unserer Gegenwart.

VERBREITET FALSCHES VERSTÄND- NIS VON RAUMPLANUNG

Die so plausible Frage: „Wer plant den Raum?“ ist falsch gestellt. Sie knüpft an einem Verständnis von Planung an, das aus dem *Bauwesen* kommt. Dabei handelt es sich jedoch um ein grundsätzliches Missverständnis. Raumplanung unterscheidet sich von der Bauplanung wesentlich. Es gibt keinen individuellen Auftraggeber, keinen Plan mit Umsetzungszwang und vor allem: es gibt eine Entwicklung auch ohne Planung. Raumplanung stellt somit zwar auch Handlungsvorbereitung dar, sie unterscheidet sich aber von der Bauplanung durch Akteure, Gegenstand, Ziele und Mittel. Wer das nicht erkennt, erweckt automatisch falsche, uneinlösbare Erwartungen.

Wenn Raumplanung aber Raumpotenziale und räumliche Funktionszusammenhänge zum Gegenstand hat, heißt das, dass die Umsetzungsmaßnahmen gar nicht immer

in Widmung und Bautätigkeit münden müssen. Raumentwicklung wird ja wesentlich bestimmt von Maßnahmenbereichen, die ganz andere Etikette tragen. Gemeint sind damit etwa Wohnbauförderung, Straßenbau, Verkehrsangebote einschließlich Tarifpolitik, Steuergesetzgebung (z.B. betreffend Grundsteuer oder Pendlerpauschale), und natürlich Umweltrecht, Naturschutzrecht usw. Das sind die sogenannten raumwirksamen Maßnahmenbereiche, von denen vielfach Standortentscheidungen und Mobilitätsverhalten primär bestimmt

werden – und nicht von der Raumplanung. Insofern muss sich Raumplanung m.E. viel mehr um die Wahrnehmung der räumlichen Politikfolgen in diesen Maßnahmenbereichen kümmern.

FRAGWÜRDIGE BEZIEHUNG ZWI- SCHEN RAUMPLANUNG UND POLITIK

Raumplanung vollzieht sich auf verschiedenen Ebenen, nicht nur deshalb, weil sie einer bestimmten Kompetenzverteilung folgt, sondern grundsätzlich schon deshalb, weil sich die Wirklichkeit der gesellschaftlichen Lebensbezüge – und zwar gleichzeitig – in lokalen, regionalen, nationalen, europäischen und globalen Zusammenhängen vollzieht. Dass sich reale Funktionsräume immer stärker über territoriale Grenzen von Gebietskörperschaften hinweg entwickeln, wirft dabei noch ganz andere Fragen auf, die aber hier nicht näher behandelt werden können.

Hinderlich für eine Selbstertüchtigung der Raumplanung war und ist vor allem eine politische Kultur in Österreich, die ganz allgemein von einer ausgesprochenen Planungsphobie gekennzeichnet ist. Planung wird demnach nicht als politisches Instrument begriffen, sondern als Beschränkung des politischen (Spontan-) Handlungsspielraumes, als Hindernis für den traditionell praktizierten ad-hoc-Reaktionismus. Die politische Mode der Deregulierung liefert dafür auch noch die ideologische Rechtfertigung.

Dazu kommt, dass zuständige Landespolitiker es offenbar als Teil ihrer politischen Befugnis betrachten, darüber zu bestimmen, ob und wo die im jeweiligen Gesetz vorgesehenen überörtlichen Planungsinstrumente überhaupt zur Anwendung kommen. Fachexpertise und Engagement der zuständigen beamteten Planer können sich also – um es nobel zu formulieren – nur innerhalb des jeweils aktuellen politischen Kalküls entfalten. (Weniger nobel könnte man von einer Entmündigung der Fachbeamten durch ihre politischen Behördenleiter sprechen.)



Über 200 TeilnehmerInnen verfolgten die CIPRA-Jahresfachtagung in Innsbruck zum umfassenden Thema „Raumplanung“.

ters. Was zeigen uns unsere Siedlungsstrukturen?: wohlstandsbefeuerten Individualismus mit unbeschränktem Bodenverbrauch, legitimiert durch ein auf den Gartenzaun fixiertes Eigentumsideal. Ein Zerrbild? Ja, ein Zerrbild dessen, was die Raumordnungsgesetze als Ziel vorgeben.

Es sollte also niemand glauben, dass unsere Landschaften – die Siedlungsräume wie die sogenannten Freiräume – das Ergebnis eines ausgeführten Planes sind. Sie sind die – manchmal beeindruckend beharrliche – räumliche Ausprä-

* Friedrich Schindegger war wissenschaftlicher Referent und stellv. Leiter im Österreichischen Institut für Raumplanung in Wien. Neben Lehraufträgen an verschiedenen Universitäten, ist F. Schindegger Verfasser zahlreicher Publikationen zur Raumplanung.

Auch im Bereich der Raumentwicklungspolitik zeigt sich der m.E. generell zu beobachtende Trend zur Umkehrung des Ziel-Mittel-Verhältnisses in der Politik. Nicht die Ziele sind es, denen sich eine Politik mit ihrem Instrumentarium verpflichtet, sondern die Ziele werden disponibel und zum Instrument einer ausschließlich machtorientierten Politik – was ich 'Schubumkehr' nenne.

Wenn von Missbrauch die Rede ist, ist aber auch an die landauf landab anzutreffende Auffassung zu erinnern, nach der die Aufgabe der Raumplanung auf die sogenannte Baulandbeschaffung reduziert wird. Die Baulandwidmung wird dabei vielfach als unvermeidbare Vorgenehmigung für die Baubewilligung betrachtet. Im Übrigen: für die politisch verantworteten Widmungsgewinne der Grundeigentümer werden nach wie vor nur selten Gegenleistungen an die öffentliche Hand eingefordert!

In dieser Situation läuft Raumplanung Gefahr, mit ihren Zukunftsbildern zur Auslagendekoration für ein politisches Geschäft zu verkommen, das im Hinterzimmer auf banale Weise die üblichen Einzelinteressen verfolgt.

STRATEGISCHE UMORIENTIERUNG

Wenn es also darum geht, in der Öffentlichkeit eine größere Akzeptanz für Raumplanung zu erzielen, so empfiehlt sich eine Strategische Umorientierung. Raumplanung muss sich m.E. dabei endlich von dem nicht einlösbaren Anspruch der optimalen Gesamtgestaltung des Raumes verabschieden. Stattdessen sollte sie sich stärker als Mittel zur selektiven, aber gezielten Durchsetzung mehrheitsfähiger allgemein politischer Grundsätze verstehen und darstellen. Dazu gehören

- die Einsparung öffentlicher Mittel
- die Vermeidung von Ressourcenvergeudung
- die bestmögliche Nutzung vorhandener Potenziale (der bebauten und un bebauten Welt) und
- die Reduktion von Umweltbelastungen

in den verschiedensten Politikbereichen mit raumrelevanten Wirkungen.

Als leitender Anspruch ist dabei nicht länger die 'optimale Gesamtgestaltung' (das genuine Selbstverständnis der Gründergeneration der Raumplanung) in den Vordergrund zu stellen. Es geht vielmehr darum, die Brauchbarkeit raumplanerischer Instrumente und Verfahren zur Durchsetzung solcher höchst aktueller Grundsätze darzustellen. Kos-

tenwahrheit und Kostengerechtigkeit könnten dafür jedenfalls eine Schlüsselrolle spielen.

Eine vor bald zwanzig Jahren von der ÖROK durchgeführte empirische Studie ergab, dass mit einer durchaus realistisch angesetzten flächen- und infrastrukturkostensparenden Siedlungspolitik, wie sie die Raumordnungsgesetze vorsehen, in Österreich in zehn Jahren an die 3 Mrd. € oder 15 % des Gesamtinvestitionsbedarfs eingespart werden könnten. Das kommt daher, dass die Erschließungskosten für eine Bebauung mit freistehenden Einfamilienhäusern mindestens doppelt so hoch sind wie im verdichteten Flachbau. Dabei ist nicht zu vergessen, dass die 'Hausbauer' selbst nur etwa 37 % der Infrastrukturkosten tragen und sich den Rest von der Allgemeinheit der Steuerzahler finanzieren lassen.

Noch gravierender sind die Unterschiede bei den Transportkosten für soziale Dienste, wie Schülertransport, Heimhilfe, Essen auf Rädern, mobile Pflegedienste u.ä. Sie steigen bei starker Zersiedlung auf das Zehnfache und darüber hinaus, und das bei bekanntlich rasch steigender Nachfrage nach diesen Leistungen. Und was geschieht in der Wohnbaupolitik? Sie verzichtet weiterhin auf Bindungen der Wohnbauförderung an Raumplanungskriterien und zuletzt sogar auch noch auf die Zweckbindung überhaupt.

Diese vor allem in den suburbanen Räumen 'blühenden' Zersiedlungsstrukturen begründen einen volkswirtschaftlichen Teufelskreis im Zusammenwirken mit dem daraus folgenden Mobilitätsverhalten (mit dem 'Sachzwang' zur Nutzung des Autos) mit seinen gesellschaftlichen Folgekosten (u.a. durch laufende Anpassung der Pendlerpauschale).

Wir leben also in einer Gesellschaft, deren ideale Wohnform in einem möglichst großen Abstand zum Nachbarn besteht – und den lässt man sich auch noch überwiegend von der Allgemeinheit finanzieren.

NEUORIENTIERUNG AM GEMEINWOHLINTERESSE

Die einzelne Liegenschaft ist keine Insel unbegrenzter privater Verfügbarkeit, sondern eingewoben in ein Netz räumlicher Bezüge und Abhängigkeiten, aus denen Ansprüche z.B. der Nachbarn, aber auch der Allgemeinheit resultieren können. Entsprechend der Sozialpflichtigkeit des Eigentums sind also mit jedem Grundstück bzw. jedem Standort

FREIRÄUME IM TAL UND AUF DEM BERG

Angeregt durch die Studie der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) unter der Leitung von Prof. Dr. Hubert Job zum Thema „Analyse, Be-



wertung und Sicherung alpiner Freiräume durch Raumordnung und räumliche Planung" (www.arl-net.de), fand am 8. November 2017 im Landhaus II der Tiroler Landesregierung in Innsbruck die gemeinsam von Land Tirol und CIPRA Österreich organisierte Veranstaltung „Freiräume im Tal und auf dem Berg“ statt. Die gebotene Information war zudem vor dem Hintergrund interessant, da mit der Bearbeitung von überörtlichen Freihaltezonen in den dauerbesiedelten Talräumen Tirols und mit den „Weißzonen“ in Vorarlberg praktische Erfahrungen der amtlichen Fachpraxis verbunden mit dem Forschungsthema aktuell präsentiert werden konnten.

Freiräume sowohl auf dem Berg als auch im Tal wurden als wichtige Handlungsbe- reiche der Planung erkannt. Klar wurde, dass die weitere Bearbeitung die gegenseitigen Abhängigkeiten, hervorgerufen durch raumwirksame Entwicklungen auf den jeweils anderen geographischen Bereich, besser herausgearbeitet und berücksichtigt werden müssen. Zudem werden die Nutzungen in den Hangbe- reichen laufend intensiviert. Der Einbe- zug dieses „Zwischenraums“ zwischen Tal und Berg ist dringend geboten. Ein allein auf Bergspitzen und einsam ver- bliebene „Ödlandbereiche“ abzielender Freiraumschutz wird den derzeit herr- schenden raumordnungspolitischen Rahmenbedingungen und Erfordernis- sen nicht gerecht. Zudem erschwert eine zum Teil überzogene Natura 2000-De- batte eine Sachdiskussion in der Frei- raumplanung (www.cipra.at).

Peter Haßlacher
Vorsitzender von CIPRA Österreich

nicht nur individuelle Interessen, sondern grundsätzlich auch die Interessen der allgemeinen Öffentlichkeit verbunden, gleichsam als Folie darüber. Die Bandbreite der damit verbundenen Einschränkungen reicht von null bis zum Extremfall einer sehr weitgehenden Einschränkung, wie im Beispielfall des Naturschutzes.

Die buchstäblich grenzenlose additive Genehmigung von einzelnen Neubauvorhaben – wer auch immer der jeweilige Nutznießer ist – führt mitnichten zu einer für das Gemeinwohl bestmöglichen Struktur. Es braucht also gegenüber den Einzelinteressen eine Verantwortung für den jeweiligen Gesamttraum: Raumplanung ist die räumliche Gemeinwohlvorsorge schlechthin. Jeweilig deshalb, weil Gemeinwohlinteressen sich auf verschiedenen Ebenen, den realweltlichen Lebensräumen entsprechend, artikulieren. Hier kommt uns der föderative Staatsaufbau mit seinen gestuften Zuständigkeiten (= Verantwortungen) entgegen. So wenig wie die Summe individueller räumlicher Interessen das Gemeinwohl ergibt, kann auch die Summe räumlicher Gemein-

- räumlich-funktionelle Verflechtungen mit dem jeweiligen urbanen Umfeld wahrzunehmen,
- identitätsstiftende *Orte* und ablesbare Verbindungen durch Wege zu schaffen – *Orte* und Wege sind die Konstituierenden für die räumliche Erfahrung – und das auf den verschiedenen Ebenen räumlichen Maßstabs und schließlich,
- Spielräume für künftige Nutzungsentwicklungen offenzuhalten.

Alles das sind aber nicht nur Kriterien für die unmittelbaren Akteure. Sie werden in Zukunft nur mit mehr Rückhalt im öffentlichen Bewusstsein besser erreicht werden können. Es geht darum, den Raum als politische Verantwortungsdimension ins Bewusstsein zu bringen.

RAUMWAHRNEHMUNG ALS POLITIKVORAUSSETZUNG

Um Räumen die notwendige politische Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, ist strategische Aufklärung erforderlich. Raumwahrnehmung ist als Politikvoraussetzung anzusehen, und zwar nicht nur durch die Akteure der Verwaltung und Politik. Eigentlich ist die Wahrnehmung des jeweiligen Raumes durch die Bevölkerung und Wirtschaft selbst immer die Grundbedingung für eine von der Politik organisierte, aber von den lokalen Akteuren getragene Raumplanung.

Raumwahrnehmung im Sinne von 'Erkennen' und 'sich der Sache annehmen' ist die Voraussetzung dafür, dass Politik sich der funktionalen räumlichen Zusammenhänge auch im regionalen und überregionalen Maßstab annimmt. Was ich schon vor 15 Jahren hier in einem Referat für eine Jahrestagung des Umweltdachverbandes hervorgehoben habe, ist immer noch aktuell:

Der Alpenraum in Österreich hat

- im Vergleich zu den übrigen Teilen des Landes den gleichen Verstädterungsgrad, die gleiche Wirtschaftsstruktur, eine geringfügig niedrigere Agrarquote, aber einen auf 25 % der Gesamtfläche beschränkten Lebens- und Wirtschaftsraum,
- eine kleinräumige Ballung mit großstädtischen Dichten im Dauersiedlungs-

raum steht großräumige Leere gegenüber, gleichzeitig bedeuten geringe Dichten, bezogen auf die Gesamtfläche der Region, relativ kleine Marktpotenziale.

Der Alpenraum ist keine Funktionseinheit, sondern eine (Teil-)Interessen-Gemeinschaft

mit Gleichartigkeit der raumstrukturellen Bedingungen, jedoch konkurrierenden Regionen und besonders kleinräumigen Identitäten. Das alles macht den Alpenraum nicht zu einem Sonderfall, sondern zur 'Spitze des Berges' an raumordnungspolitischen Herausforderungen. Gerade deshalb könnte die Raumordnungspolitik im Alpenraum vorgehen, wenn es darum geht, den Raum als politische Verantwortungsdimension ins Bewusstsein zu bringen.

RAUMPLANUNG ALS VORAUSSETZUNG FÜR RATIONALES KONFLIKTMANAGEMENT

Entscheidend wird sein, wie weit es tatsächlich gelingt, eine neue Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit für die reale Raumordnungspolitik zu erreichen, die sich z.B. nicht mehr mit nicht nachvollziehbaren Zahlen für geschaffene Arbeitsplätze u.ä. in politischen Werbeeinschaltungen und Versprechungen in Hochglanzbroschüren zufrieden gibt.

Die Frage ist heute, woraus - im Wettbewerb mit anderen politischen Aufgabenfeldern (wie vor allem der Umweltpolitik) – Raumplanung eigentlich ihre spezifische politische Legitimation bezieht. Die Antwort muss sein: Aufklärung über die Auswirkungen von raumwirksamen Maßnahmen in 'räumlicher Währung' (d.h. betroffene Standorte, Verbindungen, Gebiete) sowie über die externen Effekte der jeweiligen *projekteigenen* und Begleitmaßnahmen – neben der Information über Kosten und Kostenträger.

Im Übrigen sollte ein Verständnis von Raumplanung gefördert werden, dass Raumplanung nicht 'die' Lösung, sondern die Voraussetzung für ein rationales Konfliktmanagement von raumwirksamen Ansprüchen und Maßnahmen schafft und nicht zuletzt latentes Synergiepotenzial von unkoordinierten Maßnahmenfeldern offen legen kann.

Um über Aufklärung eine fundierte Meinungsbildung zu ermöglichen, müssten aber z.B. laufend und selbstverständlich

- Informationen zum Flächenverbrauch,
- zu den Baulandreserven,
- zur Flächenwidmungstätigkeit der Ge-



Der Dauersiedlungsraum in den Alpen ist mitunter von einer großstädtischen Dichte geprägt.

interessen nicht als das Landesinteresse verstanden werden.

Raumplanung als räumliche Gemeinwohlvorsorge konkretisiert sich z.B. darin,

- die jeweils besten Standorte für die Nutzungen mit spezifischen Ansprüchen zu sichern,
- Verkehr durch differenzierte Standortplanung (z.B. für öffentliche Einrichtungen, publikumsintensive Anlagen, transportintensive Anlagen) zu vermeiden,
- erwünschte und unerwünschte Nebenwirkungen auf Nachbar- und auch Konkurrenzräume mit ins Kalkül zu nehmen,

meinden und

- über die räumliche und typenbezogenen Verteilung der Wohnbauförderungs-mittel
- sowie der lokalen Infrastrukturinvestitionen

veröffentlicht werden. In der Realität ist es allerdings meist schwierig bis unmöglich, zu diesen Daten zu kommen, insbesondere zu den letzteren, da sie ja unmittelbare Politik-Indikatoren sind. Andererseits ergibt erst die konsequente Information über die Veränderungen im Raum und die eingesetzten Maßnahmen der öffentlichen Hand jene materielle Basis, auf der ein fundierter öffentlicher

Diskurs über raumordnungspolitische Entscheidungen überhaupt erst stattfinden kann. So gesehen ist Planung vor allem ein Lernprozess.

RAUMPLANUNG BRAUCHT MEHRHEITEN

Die Raumordnungsbehörden stehen unter politischer Verantwortung. Damit sind sie auch dem politischen Kalkül unterworfen. Und dieses orientiert sich (spätestens im Zweifelsfall) an den (tatsächlichen oder vermeintlichen) Wertorientierungen der jeweiligen politischen Klientel. Das gilt für alle Ebenen. Um im Widerstreit der Interessen auch

der räumlichen Gemeinwohlvorsorge eine Stimme zu verschaffen, brauchen die für die Raumordnungspolitik verantwortlichen Akteure hinreichenden Rückhalt in der öffentlichen Meinung. Es geht um die Mehrheitsgewinnung auf dem Meinungsmarkt.

Der Schlüssel dazu liegt vermutlich in mehr Druck seitens der zivilgesellschaftlichen Öffentlichkeit. Dieser kann nur entstehen über eine qualifiziertere Information über die Veränderungen der tatsächlich relevanten Lebensbedingungen im Raum sowie über die Art und Wirkungen der eingesetzten Maßnahmen. ■

DIE ALPEN

Auf Spurensuche im neuen Regierungsprogramm

Das Programm 2017 – 2022 der österreichischen Bundesregierung „Zusammen. Für unser Österreich“ liegt vor. Grund genug, um darin kurz nachzublättern, ob und in welcher Form die Umsetzung der 1995 in Kraft getretenen Alpenkonvention, der seit 2002 rechtlich verankerten Protokolle und ferner Aspekte der Alpenpolitik enthalten sind. So werden die Alpen bisher immer als wichtiges Laboratorium für eine diversifizierte multifunktionale Regionsentwicklung ausgestattet und als Frühwarnfunktion in den Bereichen Klimawandel, demographische Entwicklung gesehen. Die Alpenkonvention hat sich mittlerweile zu einem Know-how-Center par excellence empor gearbeitet.

64,71 Prozent der Staatsfläche liegen im Anwendungsbereich der Alpenkonvention, rund 40 Prozent der österreichischen Bevölkerung leben und wirtschaften in diesem Raum. Die Länder Kärnten, Salzburg und Tirol haben noch 2013 in ihren fünf Jahre geltenden Regierungsübereinkommen die Umsetzung der Alpenkonvention hervorgehoben.

Und wie schaut es mit dem Alpenbezug im neuen Österreich-Programm aus? Auf 182 Seiten findet sich der Begriff „Alpen“/„Alpenraum“ ein einziges Mal wieder: im Landwirtschaftskapitel auf Seite 158 in Zusammenhang mit der Bedeutung des Bauernstandes für den Schutz der alpinen Siedlungsräume, der Bewirtschaftung und Gestaltung des ökologisch besonders sensiblen Alpenbereiches sowie der Bodenkraft und dem qualitativ hochwertigen Wasserhaushalt als Voraussetzung wertvoller Produkte der Alpenregion. Die Umsetzung und

Weiterentwicklung der Alpenkonvention als alpenweit ausgewiesenes Nachhaltigkeitsinstrument für eine sorgsame und zukunftsfähige Entwicklung von zwei Dritteln des Staatsgebietes kommt nicht vor. Interessant ist, dass auch die viel diskutierte „Europäische Strategie für den Alpenraum“ (EUSALP) keine Erwähnung gefunden hat.

Es liegt auf der Hand, dass einige das gesamte Staatsgebiet betreffende Maßnahmen auch die Entwicklung im Alpenraum beeinflussen. Auffallend ist aber, dass an keiner Stelle auf die unterschiedlich große Verfügbarkeit von nutzbaren Raumressourcen inner- und außerhalb des Alpenraumes und explizit auf die damit verbundenen Probleme im knappen Dauersiedlungsraum der Bergtäler eingegangen wird. Dies würde sowohl eine maßgeschneiderte Raumordnungspolitik für die Täler als auch eine restriktive Infrastrukturplanung im Verkehr (aber nicht 3. Spur/Pannestreifenöffnung auf Autobahnen!) erforderlich machen. Interessant ist das Vorhaben eines Infrastruktur- und Raumordnungskonzeptes für Verkehrsvorhaben, so u. a. das Ziel zur „Sicherung der Integration Österreichs in die transeuropäischen Netze und der Stärkung grenzüberschreitender Anbindungen an unsere Nachbarregionen“ (Seite 155). Das könnte im Alpenkontext auf den Ausbau Plöckenpass, Fernpass („Ulm-Mailand“) und die Wiederholung der Forderung aus dem Veneto nach dem Weiterbau der Alemagna in Richtung Norden hinweisen. Die anvisierte

Stärkung der Seilbahnwirtschaft schließlich steht in krassem Widerspruch zu den als bekannt vorausgesetzten und mit ihr



Das Thema „Alpen“ muss man im neuen Regierungsprogramm regelrecht mit der Lupe suchen.

in Zusammenhang stehenden Belastungen aus Verkehr, Bodenknappheit und -versiegelung, Höchstwerten bei der saisonalen Siedlungsdichte in den Bergtälern. Dieses Stärkungsvorhaben arbeitet auch den mühsamen Versuchen der Bundesländer entgegen, eine bessere Steuerung des Expansionsdranges der Seilbahnwirtschaft durch eine „Alpine Raumordnung“ zu erreichen.

Insgesamt weist das Programm auf eine Nutzungsverdichtung im alpinen Raum im öffentlichen Interesse hin, konkrete Richtwerte zum Abbau bestehender Belastungen fehlen. Bedauerlich ist der fehlende Einbau der Alpenkonvention. Ihre Nichterwähnung ist ein klarer Fingerzeig. Aber Papier ist geduldig, hoffentlich.

Peter Haßlacher
Vorsitzender von CIPRA Österreich

INVENTAR DER WENIG ERSCHLOSSENEN LANDSCHAFTSRÄUME VORARLBERGS ERSTELLT

In einer räumlichen Analyse der Erschließung und Nutzung von Vorarlbergs Berggebieten konnten 83 wenig erschlossene, naturnahe Landschaftsräume ausgewiesen werden. Für diese Gebiete liegt nun ein umfassendes Inventar vor, das als raumplanerische Grundlage für Planungen im alpinen Raum dienen kann. Die als „Weißzonen“ bezeichneten alpinen Landschaftsräume sollen in ihrer Ursprünglichkeit bewahrt sowie nachhaltig und sorgsam genutzt und weiterentwickelt werden. Ganz im Sinne der Alpenkonvention.

von Manfred Kopf, Andreas Marlin und Stefan Obkircher*

HINTERGRUND UND ZIEL

In den letzten Jahrzehnten hat in Vorarlberg eine sehr dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung stattgefunden. Die Bevölkerungszunahme sowie die steigenden Nutzungsanforderungen führen zu immer größeren Ansprüchen an den Raum. So vielfältig die Landschaftsräume in Vorarlberg sind, fast allen ist der hohe Nutzungsdruck gemein, der zu einer Umgestaltung und Überformung und letztlich zu einem Verlust an Ursprünglichkeit unserer Natur- und Kulturlandschaften führen kann. Nicht nur der Grund und Boden in den Tallagen ist mit Begehrlichkeiten und verschiedenen Nutzungsinteressen konfrontiert. Auch die Berggebiete haben in den letzten Jahrzehnten einen großen Wandel durchlaufen. Parallel zum Rückgang der Berglandwirtschaft hat in vielen Regionen Vorarlbergs der Tourismus große Bedeutung erlangt. Durch hohe Investitionen in touristische Infrastrukturen verfügt Vorarlberg heute über ein großes Angebot an Seilbahnen. Neue Skigebietsprojekte haben in den letzten Jahren eine Diskussion über die Grenzen dieser Entwicklungen angeregt.

Vor dem Hintergrund der vermehrten Inanspruchnahme der Landschaft für touristische Infrastrukturen, für den Wegebau oder für die Siedlungsentwicklung, erteilte die Landesregierung im Jahr 2012 den Abteilungen Raumplanung und Umweltschutz den Auftrag, sich verstärkt mit der Erhaltung von alpinen Landschaftsräumen zu beschäftigen und in einem ersten Schritt entsprechende Grundlagen im Sinne eines Inventars zu erarbeiten.

Das Ziel der Weißzone ist die Erhaltung der noch vorhandenen ursprünglichen, natürlichen und wenig erschlossenen Landschaftsräume und damit die weitgehende Vermeidung neuer großer landschaftsverändernder Infrastruktu-

ren. Die Erarbeitung des Inventars war von zwei Grundsätzen geprägt:

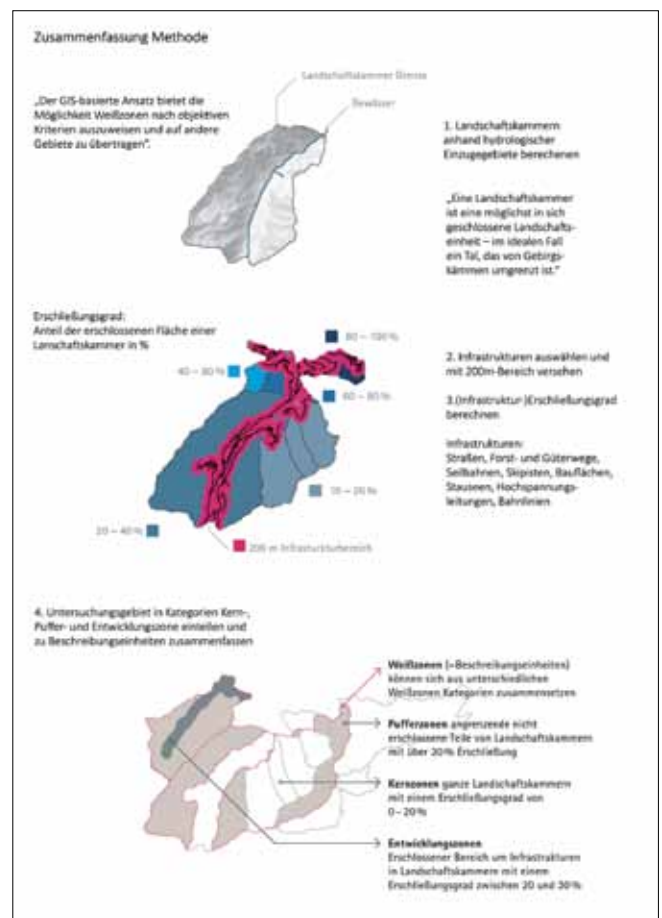
- Die Fortführung und Weiterentwicklung einer nachhaltigen land-, forst- und jagdwirtschaftlichen Nutzung wird ausdrücklich nicht in Frage gestellt und soll weiterhin möglich sein.
- Die Zugänglichkeit der Landschaftsräume und die Erlebbarkeit für die Menschen sollen im Sinne des sanften Tourismus gewahrt bleiben. Das heißt, es sollen keine Ausschlussgebiete entstehen.

Diese Grundsätze zeigen auch den weit über eine reine ökologische Fokussierung hinausgehenden raumplanerischen Zugang auf, der die bestehenden Nutzungen mit berücksichtigt.

ERGEBNISSE

Das Inventar Weißzone ist eine fachübergreifende Bestandsaufnahme, welche die derzeitigen Nutzungen, künftige Überlegungen und Besonderheiten in einer Gebiets- und Nutzungsbeschreibung dokumentiert. In der Gebietsbeschreibung werden die naturräumlichen Gegebenheiten (Klima, Geologie, Tier- und Pflanzenwelt) eines Landschaftsraumes erläutert und auf besondere naturkundliche Gegebenheiten hingewiesen. Die Nutzungsbeschreibung gibt einen Überblick über die bestehenden Nutzungen (Land- und Forstwirtschaft, Jagd, Tourismus und Er-

holung) sowie über naturgefahrenrelevante Gesichtspunkte. Das Ergebnis der Erhebung zeigt die Verschiedenartigkeit in der Art und Intensität der Nutzungen in den einzelnen Gebieten und macht



die Bedeutung der Weißzonen für Bewirtschaftung als auch Erholung sichtbar.

FAKTEN-BOX: ERGEBNISSE

- Erwartungsgemäß konzentrieren sich die wenig erschlossenen Landschaftsräume auf die alpinen Gebirgsregionen. Knapp ein Drittel der Fläche Vorarlbergs wurde im Inventar Weißzone erfasst.
- Nur etwa 6 % der Landesfläche sind

* Manfred Kopf ist Fachbereichsleiter und Andreas Marlin sowie Stefan Obkircher sind Mitarbeiter im Fachbereich der Überörtlichen Raumplanung im Amt der Vorarlberger Landesregierung.

nicht oder nur geringfügig erschlossen. 40 % der Landschaftskammern weisen eine sehr hohe Infrastrukturdichte mit einem Erschließungsgrad von über 80 % auf.

- Es existieren nur mehr sieben größere Seitentäler (> 5 km²), die nicht mit einer Straße erschlossen sind.
- An keinem Ort des Landes ist der nächste Fahrweg mehr als 2.830 m (Luftlinie) entfernt.
- 14 % der Weißzonenfläche sind Waldgebiete (häufig mit Schutzwaldfunktion), 29 % werden alpwirtschaftlich genutzt. Mehr als 50 % sind alpines Ödland.
- Als Folge einer Extensivierung der Berglandwirtschaft und zum Teil auch des klimabedingten Anstiegs der Waldgrenze, lässt sich vielerorts eine zunehmende Verbuschung bis hin zur Verwaldung von ehemals genutzten Bergweiden und Bergheumähdern beobachten.
- Die Erschließung der Kuhalpen (Hauptgebäude) ist mit wenigen Ausnahmen abgeschlossen, der überwiegende Teil der Rinderalpen ist mit einem Kraftfahrzeug erreichbar.
- Das Potenzial an besonders wertvollen Lebensräumen (Biotope und Großraumbiotop) ist in den Weißzonen mit fast 50 % besonders hoch. Der Anteil der bereits unter Naturschutz stehenden Gebiete liegt bei 31 %.
- In den inventarisierten Gebieten befinden sich keine Aufstiegshilfen. Ausgehend von Seilbahnen in unmittelbarer Umgebung führen dennoch Aktivitäten in die Weißzonen (z.B. Varianten-Abfahrten, Klettergärten etc.).
- Viele der großen Wildtiere Vorarlbergs ziehen sich in die wenig erschlossenen Berggebiete zurück. Die Bedeutung der im Inventar Weißzone untersuchten Gebiete ist für viele dieser Arten groß.

RESÜMEE UND AUSBLICK

Um die Möglichkeiten zum Schutz der letzten größeren, ursprünglichen und wenig erschlossenen Landschaftsräume auszuloten, wurden Gespräche mit verschiedenen Akteuren geführt. Dabei wurde ein Versuch unternommen, mögliche „Konsensgebiete“ zu benennen die sich besonders für eine Umsetzung von ersten Pilotgebieten eignen. Diskutiert wurden bevorzugt Gebiete, die extensiv genutzt werden, schwer zugänglich sind oder in denen einfache Besitzverhältnisse vorliegen. In der Diskussion mit den verschiedenen Akteuren traten naturge-

mäß Interessenkonflikte auf: Einerseits zeigten sich unterschiedliche Zugänge hinsichtlich des Wertes von unerschlossenen Landschaftsräumen. Andererseits bestanden unterschiedliche Vorstellungen darüber, welche baulichen Eingriffe in den Weißzonen zukünftig möglich sein sollen. Trotz des eindringlich kommunizierten Unterschiedes von Inventar und möglicher Umsetzung wurde sehr früh über eine Umsetzung diskutiert. Die angestrebte Diskussion über den Wert von unberührten Landschaften wich somit häufig einer emotional geführten Interessensdebatte. Verschiedene Nutzungsinteressen zwischen den beteiligten Akteuren und Bedenken vor möglichen Einschränkungen führten dazu, dass die rechtliche Verankerung von Weißzonen kritisch gesehen wird. Deshalb wurde im April 2016 vom Vorarlberger Landtag beschlossen, eine verbindliche Ausweisung von Weißzonen nur im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden vorzunehmen.

Mit dem Inventar Weißzone selbst sind keine rechtlichen Vorgaben verbunden. Eine verbindliche Umsetzung von Weißzonen in naher Zukunft ist nicht zu erwarten, nicht zuletzt weil aus Gemeindegesehen eine Einschränkung der örtlichen Planungskompetenz befürchtet wird. Hinzu kommt, dass viele Bewirtschafter durch bereits bestehende naturschutzrechtliche Vorgaben, die oft als überschießend empfunden werden, wenig Verständnis für zusätzliche Beschränkungen aufbringen. Ein Abgleich mit naturschutzrechtlichen Vorgaben könnte die Akzeptanz zur Umsetzung von Weißzonen erhöhen.

Das Bekenntnis ursprüngliche Landschaftsräume zu erhalten ist bereits in der Vorarlberger Tourismusstrategie 2020 und im Regierungsprogramm der Landesregierung 2014 – 2019 verankert. Mit dem vorliegenden Inventar steht nun eine umfassende Beschreibung der wenig erschlossenen Natur- und Kulturlandschaften im alpinen Raum Vorarlbergs einschließlich der darin stattfindenden Nutzungen als Planungsgrundlage für raumplanungsrelevante Entwicklungen zur Verfügung. Obwohl die alpinen Räume im Vergleich zu den Tallagen sehr große Flächen einnehmen, wurde ihnen in der Raumplanung bisher wenig Beachtung geschenkt. Durch die querschnittsorientierte Betrachtung unterscheidet sich das Inventar Weißzonen von anderen Inventaren, die meist nur ein spezielles Segment in den Vordergrund rücken.

Das Inventar Weißzone ist eine Momentaufnahme. Es zeigt eindrücklich, über welche landschaftsräumlichen Perlen Vorarlberg im alpinen Raum noch verfügt. Hohe Naturbelassenheit, weitgehende Ursprünglichkeit und land-



© Fleisch 2013



© UMG 2014

Nicht nur das Hochgebirge, wie z.B. das "Hinterer Gauertal mit den Drusentürmen (Foto oben), wurde in das Inventar der wenig erschlossenen Landschaftsräume aufgenommen, sondern auch tiefergelegene und von Wald umsäumte Landschaftsräume, wie etwa das Zalimtal.

schaftsräumliche Authentizität sind nun in einem umfassenden Werk dokumentiert. Es zeigt aber auch, dass diese Gebiete nicht „ungenutzt“ sind und es sich nicht nur um Natur- sondern auch Kulturlandschaften handelt, die durch die jahrhundertelange Bewirtschaftung entsprechend wertvoll geworden sind. In einer raumplanungsfachlichen Gesamtbetrachtung sind sowohl die Bewahrung der Natur- und Landschaftswerte, die Interessen der Bewirtschafter als auch neue touristische Nutzungsformen zu berücksichtigen. Die umsichtige Entwicklung der alpinen Natur- und Kulturlandschaften sowie die weitgehende Vermeidung von neuen, landschaftsverändernden Infrastrukturen liefern einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Qualität des gesamten Lebens- und Wirtschaftsraumes in Vorarlberg. ■

Das Inventar Weißzone, erschienen in der Schriftenreihe Raumplanung, ist auch digital auf der Homepage des Landes unter <http://vorarlberg.at/raumplanung> (Inventar Weißzone) abrufbar.



GRUNDRECHT „XUNDHEIT“ VOR TRANSIT-TERROR

am Beispiel der Brennerstrecke von Rosenheim bis Verona
(Rahmengenbiet der Alpenkonvention)

von Fritz Gurgiser*

EINLEITUNG

Als am 11. Juli 2002 Generalanwalt Francis G. Jacobs in seinen Schlussanträgen in der Rechtssache C-112/00 in Punkt 3 auf die Verpflichtung der Vertragsparteien verwiesen hat, „**Maßnahmen mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpineren und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung**

einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen. Dieser Beitrag ist kein wissenschaftlicher Aufsatz, sondern die Position eines Bürgers, der in Vomp im Nordtiroler Zentralraum zwischen Autobahn und Eisenbahn mit seiner Familie lebt und sich seit 1987 ehrenamtlich für Entlastungen durch den täglichen Transit-Terror engagiert.

„XUNDHEIT“ VERSUS WARENVERKEHR

Nach wie vor ist durch den politischen Grundirrtum, wonach „viel Warenverkehr gleichbedeutend mit positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft wäre“, der Stellenwert der menschlichen Gesundheit dem Warenverkehr in der Realpolitik untergeordnet. Dabei gibt es europaweit niemanden mehr, der diese seltsame These noch mittragen kann – seit Jahrzehnten steigt der Verkehr durch die **Nichtharmonisierung des Binnenmarktes** weit stärker als die sogenannte Wirtschaft. Nachdem die engen Gebirgstäler trotz steigendem Verkehr „nicht breiter werden“, verbleiben massive und vor allem gesetzwidrige Eingriffe in die Gesundheit der Bevölkerung. Durch Lärm werden bspw. die vorgeschriebenen Lärmpegel von **60 dB bei Tag und 50 dB bei Nacht um + 100 % bis weit über + 200 % überschritten** (Ergebnisse der Lärmpegelmessungen der letzten zwei Jahre, jeweils über mehrere Wochen durch die Betroffenen selbst, entlang der **Inntal- und Brennerautobahn**). Ebenso werden die Grenzwerte

(1) b) „den Belangen der Umwelt derart Rechnung zu tragen, dass, bb) die Gesundheit der Menschen nicht gefährdet und das Risiko von Umweltkatastrophen sowie Zahl und Schwere von Unfällen reduziert werden; ...“.

WAS TUN, UM DAS ZU ERREICHEN, WAS DIE DURCHFÜHRUNGSPROTOKOLLE DER ALPENKONVENTION LÄNGST VÖLKERRECHTLICH VERBINDLICH FORDERN?

Die IST-Situation verlangt von den betroffenen Ländern Bayern, Nordtirol, Südtirol und dem Trentino ein paar wenige Erst-Maßnahmen, die sofort und unverzüglich Verbesserungen bringen würden:

- Anwenden der **Wegekostenrichtlinie** – derzeit gelten von Rosenheim bis Kufstein und vom Brenner bis Verona ein Lkw-Km-Sozialtarif von rund 16 Cent (ca. 263 km), von Kufstein – Brenner rund 80 Cent (112 km). Kosten Gesamtstrecke nur rund 35 Cent pro LKW/km;
 - **Lkw-Nachfahrverbot** für die Gesamtstrecke zum Schutz der Bevölkerung, der Berufskraftfahrer und der (Tourismus)wirtschaft;
 - **Rigoreuse Lkw-Fahrverbote** für alle Euroklassen mit restriktiven Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr;
 - **Durchgehendes Tempolimit** für Pkw von Tempo 100 (Pkw-Anteil nahezu 50 % der Stickstoffdioxidbelastung);
 - **Rigoreuse Kontrolle** und Überwachung der Sozialvorschriften für die internationalen Berufskraftfahrer, die als „Lenkradlohnsklaven“ mit KV-Bruttomonatslöhnen von € 280,- bis € 450,- sowie rechtswidrigen, steuerfreien Kilometergeldern „beschäftigt“ werden, die zur Überschreitung der Lenk- und Ruhezeiten anleiten;
 - **Beschränkung der „Lkw-Billig-Diesel-Tankstellen“** im Tiroler Zentralraum, einer der wesentlichsten Transitanklungsgründe;
 - **Junktimieren der BBT-Finanzierung** mit den angeführten Änderungen der verkehrlichen und tariflichen Rahmenbedingungen der Brennerroute.
- Diese längst überfälligen Maßnahmen



geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität“ zu treffen, war erstmals die Alpenkonvention – völkerrechtlich verbindliches Übereinkommen zum Schutz der Alpen – auch am Europäischen Gerichtshof (EuGH) anerkannt (Durchführungsprotokoll „Verkehr“, Artikel 1, Ziele). Daran orientieren wir uns seit vielen Jahren mit dem Bürgerengagement entlang

zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Bereich Stickstoffdioxid an den Luftgütemessstellen an der **A12 Inntal- und der A13/A22 Brennerautobahn** von **+ 40 % bis + 107 % im JahresMITTEL überschritten** (Luftgüteberichte Nord- u. Südtiroler Landesregierung). Die Auswirkungen sehen Sie an den zwei Grafiken und brauchen nicht weiter erläutert zu werden. Im DP Verkehr, Artikel 3, verpflichten sich die Vertragsparteien in

* Fritz Gurgiser ist Obmann des Transitforum Austria-Tirol sowie Konrad-Lorenz Staatspreisträger.

© F. Gurgiser



Die LKW-Billig-Diesel-Tankstelle in Wörgl (Tirol) gehört zu den billigsten LKW-Tankstellen in Europa. Dies hat zur Folge, dass die Transit-LKWs oft hunderte Kilometer Umweg dafür in Kauf nehmen.

sind vollinhaltlich gedeckt im DP Verkehr, Artikel 7 (2): „Die Vertragsparteien verpflichten sich, die erforderlichen Maßnahmen bestmöglich vorzunehmen

- zur Sicherung der Verkehrswege vor Naturgefahren sowie
- in Gebieten mit besonderen Belastungen aus dem Verkehr zum Schutz der Menschen und der Umwelt;
- zur schrittweisen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemission aller Verkehrsträger auch auf der Grundlage der bestverfügbaren Technologie (vgl. dazu die IST-Situation im Kapitel „Xundheit“ versus Warenverkehr);
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Diese Maßnahmen, in den Vertragsstaaten (D, A und I) unmittelbar anwendbar, zusätzlich gestützt auf nationale und internationale Gesetzgebung würden allein genügen, um ein deutliches Zeichen Richtung „Xundheit“ vor Transit-Terror zu setzen. Sie sind überfällig und erst dann kann bspw. auch über die Eisenbahn diskutiert werden – solange Behörden und Politik in Bayern, Nordtirol, Südtirol und dem Trentino nicht den Mut haben, das umzusetzen, was sie selbst beschlossen haben, verbleibt die Brennerstrecke als „Anarchie-Strecke“. Denn dort, wo nicht einmal mehr die Gesetze vollzogen werden, die den Schutz der „Xundheit“ (Lärm, Schadstoffe), der Wirtschaft, der Berufskraftfahrer, dauerhaft und nachhaltig sicherstellen, dort herrscht das Unrecht der Gesetzlosen, der Respektlosen, der Verantwortungslosen. Diesem Missstand ist mit „Handeln und Widerstand leisten tut not – Agendum atque oviam eundum est“ (Sallust, 86 – 35 v. Chr.) mit zivilem, zeitgemäßem Bürgerengagement zu begegnen.

DER TRANSIT UND SEINE FOLGEN AUF DIE ALPENLÄNDER

Nach wie vor schamhaft verschwiegen werden die Folgen des europa- und weltweit hochsubventionierten Güterverkehrs auf die **regionalen Wirtschafts-**

kreisläufe sowie die damit verbundenen **Arbeitsplätze der „systemerhaltenden kleinstrukturierten Betriebe“** aller Branchen von Gewerbe, Handel, Industrie, Landwirtschaft, Tourismus etc. sowie ebenso die Wertminderung von privaten und betrieblichen Liegenschaften. Wer heute mit „offenen Augen“ sieht, wie **„Kilometerfresser- und Klimakillerprodukte“** zu Dumpingpreisen heimische Qualitätsprodukte verdrängen, wie schleichend bestbezahlte Arbeitsplätze



„ausgelagert“ werden (um „Kosten“ zu sparen) und durch Arbeitsplätze zu miesesten Löhnen/Gehältern ersetzt werden, der kann, wenn sie/er nicht ein Naturell wie einen Granitblock hat, leicht in Sorge verfallen (Details siehe Grafik).

DIE DURCHFÜHRUNGSPROTOKOLLE DER ALPENKONVENTION – SIE SIND MOTOR UND HERZ DES ALPINEN BÜRGERENGAGEMENTS

Wenn ich mit diesem Hinweis schließe, dann aus tiefer Dankbarkeit heraus, in diesem Gebirgsland geboren zu sein, meine Familie und Existenz, meine Bekannten und Freunde hier zu haben. Und in der Erkenntnis, dass dieses Glück etwas einfordert, was vielen abhanden gekommen scheint: **Respekt und gelebte Verantwortung für diesen einzigartigen Lebens- und Wirtschaftsraum**, der auch nach Jahren des zivilen Bürgerengagements immer noch mit der Transitgeißel geplagt ist – nicht durch eine

EU, auf die gerne verwiesen wird: Durch eine „EUREGIO-hausgemachte“ bürger- und gesundheitsfeindliche Haltung der Länder Bayern, Nordtirol, Südtirol und Trentino, welche die Chance nicht nutzen, die ihnen die Alpenkonvention mit ihren Durchführungsprotokollen Tourismus, Berglandwirtschaft, Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, Bergwald, Verkehr, Bodenschutz, Naturschutz und Landschaftspflege und Energie bietet. **Die Chance, diesen einzigartigen Lebens-, Wirtschafts-, Kultur-, Natur- und Erholungsraum den nächsten Generationen ebenso wie im gesamtalpinen und gesamteuropäischen Interesse zu erhalten.**

Um dieser „Chance“ etwas „Leben einzuhauchen“, ist es wohl notwendig, den Überprüfungsausschuss der Alpenkonvention wegen vermuteter Nichteinhaltung der Durchführungsprotokolle zu befragen.

Lassen Sie mich zum Schluss ein Zitat von Reinhold Stecher, Bischof von Tirol († 29.

Jänner 2013), der mich schon Jahrzehnte im Herzen begleitet, zeitgemäß leicht abwandeln:

„Wir müssen im Anwendungsbereich und Rahmengenbiet der Alpenkonvention mit der Natur Maß halten, damit wir nicht auf einen Verlust der Seele der Alpen zusteuern. Wenn wir der Natur keinen Respekt entgegenbringen, sägen wir den eigenen und den Ast unserer Kinder und Enkel ab“.

Ich/wir laden dich/Sie gerne ein, sich **einzumischen**. Motto: Wer sich nicht engagiert, verliert. Wir haben unsere Heimat in den Bergen nur einmal – sie ist uns geschenkt, bewahren wir sie und nützen wir dazu die Alpenkonvention. Ungeachtet dessen, wo wir zwischen Nizza und Wien zu Hause sind – jede/jeder kann einen Beitrag leisten. ■

WEITERE INFORMATIONEN

E: fritz.gurgiser@a1.net
I: www.transitforum.at

ALPENWEITER TOURISMUS-MOBILITÄTSTAG 2017:

Nachhaltig verträgliche Mobilität im Tourismus als Beitrag zur Umsetzung der Alpenkonvention in die Praxis

von Veronika Holzer, Katharina Mayer-Ertl und Ernst Lung*

Am 19. Oktober 2017 luden das Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (BMWFW), das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) gemeinsam mit dem Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zum alpenweiten Tourismus-Mobilitätstag nach Werfenweng, Salzburg ein. Dieser Tourismus-Mobilitätstag wurde im Rahmen des Österreichischen Vorsitzes der Alpenkonvention und des für 2017 von den Vereinten Nationen ausgerufenen Internationalen Jahres des „Nachhaltigen Tourismus für Entwicklung“ veranstaltet.

WIRTSCHAFTLICH ERFREULICHE TOURISTISCHE NACHFRAGE VERSUS PROBLEME DURCH WACHSENDE TOURISMUSMOBILITÄT

Mit rund 375 Mio. Nächtigungen pro Jahr zählen die Alpen zu den tourismusintensivsten Regionen der Welt.¹ In Österreich wurden im Jahr 2016 140,9 Mio. Nächtigungen und 41,5 Mio. Ankünfte von Gästen bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 3,4 Tagen registriert.² Nicht zuletzt wegen der zentralen Lage der Alpen in Europa ist der eigene Pkw nach wie vor das meist genutzte Verkehrsmittel zur An- und Abreise. In Österreich kommen rund 74 % der Gäste mit dem Pkw, 2 % mit Wohnmobilen und 1 % mit Motorrädern.³ Die An- und Abreise in den Urlaub entspricht oft einer Größenordnung von 10 % der durchschnittlichen Jahresfahrleistung von Pkw, die in verschiedenen Quellen mit etwas über 13.000 km angegeben wird. Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der touristischen Mobilität führt zu einigen hinlänglich bekannten Problemen:

- Staus auf den Haupttrouten zur An-

und Abreise in den Feriendestinationen,

- Schadstoff- und Treibhausgasemissionen bis die gesamte Kfz-Flotte auf emissionsarme Antriebe umgestellt ist,
- Flächenbedarf für die abgestellten Fahrzeuge in ökologisch sensiblen Gebieten,
- Trennwirkungen und Unfallrisiken auch für gehende und Rad fahrende Menschen,
- Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion von Ferienregionen durch den starken Kfz-Verkehr.

Einige Mobilitätstrends weisen in eine positive Zukunft: So sind (potenzielle) Urlaubsgäste ohne eigenen Pkw keine Minderheit mehr: In Wien zum Beispiel haben 42 % der Haushalte keinen eigenen Pkw, in den größeren Landeshauptstädten sind rund ein Drittel der Haushalte „autofrei“. Auch viele junge Menschen und Single-Haushalte verzichten auf einen eigenen Pkw.

Elektromobilität bietet zumindest lokale Emissionsfreiheit, sie wird aber nicht zu allen dargestellten Problemen Lösungsbeiträge liefern. Insbesondere der Flächenbedarf und die Unfallrisiken bleiben bestehen. Intermodale Mobilitätslösungen sind daher wesentlich. Sie bieten ökologisch sinnvolle und für die Reisenden bequeme Kombinationen von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Angebotskonzepte im Sinn einer „Shared Economy“, („Nutzen statt besitzen“), dazu gehören u.a. Mietfahrzeuge und Mitfahrgemeinschaften, sind auch für nachhaltig verträgliche Mobilitätslösungen im Urlaubs- und Ausflugstourismus wichtig.

Nachhaltige Lösungen für die touristische Mobilität gelingen nur durch Kooperation der Sektoren Tourismus, Verkehr und Umweltschutz. Die Alpenkonvention trägt diesen Zusammenhängen in den Protokollen für Verkehr und Tourismus Rechnung:

PROTOKOLL VERKEHR DER ALPENKONVENTION

In diesem Protokoll verpflichten sich die Vertragsparteien „zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpiner und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist (Artikel 1 – Ziele).“

Der Absatz 2 des Artikels 13 „Touristische Anlagen“ stellt ein Leitziel für nachhaltig



Mit über 150 TeilnehmerInnen herrschte großes Interesse am Tourismus-Mobilitätstag in Werfenweng (Salzburg).

verträgliche Mobilität im Tourismus dar: „Die Vertragsparteien unterstützen die Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen, die Einrichtung autofreier Tourismusorte sowie Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen.“

Im Artikel 9 Öffentlicher Verkehr heißt es: „Zur nachhaltigen Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Erholungs- und Freizeitattraktivität des Alpenraumes verpflichten sich die Vertragsparteien, die Einrichtung und den Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern.“

Im Artikel 10 sind Maßnahmen zur Verbesserung des Bahnverkehrs aufgelistet, wobei neben Infrastrukturverbesserungen die Schaffung kundenfreundlicher Synergien zwischen dem Personenfern- und dem Regional- sowie Ortsverkehr vereinbart wird, die für den touristi-

¹ www.pressezone.at/09theALPS/presse/detail.php?we_objectID=10787 (Presseaussendung des Verein Alpnät vom 10.03.2016)

² Quelle: Statistik Austria, www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/beherbergung/ankuenfte_naechtigungen/index.html

³ Quelle: Tourismuserhebung T-MONA; Gästebefragung 2013/2014

* Veronika Holzer ist Mitarbeiterin im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. I/5: Mobilität, Verkehr und Lärm. Katharina Mayer-Ertl ist Mitarbeiterin in der Abteilung Tourismus-Serviceestelle im Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft. Ernst Lung ist Mitarbeiter in der Abteilung I/K 2 – Wege- und externe Kosten, Maut, Verkehr und Umwelt im Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie.

schen Verkehr bedeutend ist.

Im Artikel 11 Straßenverkehr (1) steht unmissverständlich: „Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.“

Zum Luftverkehr wird im Artikel 12 (2) eine bessere Anbindung der Flughäfen mit öffentlichen Verkehrsmitteln vereinbart. Die Vertragsparteien begrenzen soweit wie möglich den Neubau von Flughäfen und den erheblichen Ausbau von bestehenden Flughäfen im Alpenraum.

PROTOKOLL TOURISMUS DER ALPENKONVENTION

Im Protokoll Tourismus der Alpenkonvention steht die ökologisch nachhaltige Entwicklung dieses für die Alpen wichtigen Wirtschaftszweiges im Vordergrund.

Im Artikel 13 Verkehr wird vereinbart:

(1) Die Vertragsparteien fördern Maßnahmen, die auf eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs in den touristischen Zentren abzielen.

(2) Sie unterstützen zudem private oder öffentliche Initiativen, welche die Erreichbarkeit touristischer Orte und Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbessern und die Benutzung solcher Verkehrsmittel durch die Touristen fördern sollen.

DER ALPENWEITE TOURISMUS-MOBILITÄTSTAG 2017

Der Tourismus-Mobilitätstag in Werfenweng, fand bereits zum 4. Mal statt und versteht sich als „Marktplatz“ für Ideen und Umsetzungsmodelle für nachhaltige und für die Gäste attraktive Mobilitätslösungen im Tourismus. Er stellt damit eine praktische Umsetzung der Protokolle Verkehr und Tourismus der Alpenkonvention dar. 2017 nutzten über 150 Teilnehmer/innen aus sieben Alpenländern die Chance zum fachlichen Erfahrungsaustausch.

Nach einer Einführung in die „Touristische Mobilität von morgen“ durch Prof. Widar von Arx wurden am Vormittag in den zwei Panels „Im Portrait: Nachhaltig mobile Tourismusgemeinde“ und „Zug um Zug – Bahnreisen im Alpenraum“ gelungene Beispiele aus den Alpenländern zu nachhaltigen Mobilitätslösungen präsentiert und Fragen zur Bildung von Partnerschaften, Finanzierung und Erfahrungen beantwortet. Am Nachmittag standen Impulsreferate zu den strategischen Projekten „SchweizMobil – Netzwerk für Langsamverkehr“ und „Mobilitätscoach Tirol“ auf dem Pro-

gramm, bevor im dritten Panel das Thema „Gästekarten machen mobil“ diskutiert wurde.

Zwei erfreuliche Trends werden durch die Beiträge beim alpenweiten Tourismus-Mobilitätstag belegt:

- Bahnunternehmen erkennen die Urlaubstreisen und Ausflüge immer mehr als wichtiges Marktsegment und gestalten entsprechende Angebote.
- Immer mehr Feriendestinationen bemühen sich, Gästen ohne eigenen Pkw eine „Mobilitätsgarantie“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Anrufsammeltaxis und umweltfreundlichen Mietfahrzeugen in der Ferienregion zu bieten. Zahlreiche Feriendestinationen bieten Gästekarten an, die auf Basis von Umlageverfahren (z.B. moderate Aufschläge zu den Kurtaxen) die Nutzung regionaler öffentlicher Verkehrsmittel und anderer Mobilitätsangebote enthalten.

Christian Baumgartner, Vizepräsident von CIPRA International, hat zum Abschluss des Tourismus-Mobilitätstages schließlich sechs Erfolgsfaktoren identifiziert, um hochmotiviert und erfolgreich in die Umsetzung neu gewonnener Ideen zu starten:

- Kreativität – aber durchaus auch Kopieren guter Beispiele. Es geht nicht nur um die Hardware, sondern auch um die Software – die Serviceleistung – und es braucht eine Umorientierung von der Produkt- zur Bedürfnisorientierung.
- Kooperationen – mit Gleichgesinnten, mit anderen Sektoren, über Grenzen hinweg und mit der Bevölkerung.
- Finanzierung: neben einer Reihe von Förderprogrammen auf allen Ebenen, vom Land oder Kanton über den Bund bis hin zu EU-Programmen, braucht es schlussendlich ein tragfähiges Geschäftsmodell.
- Informationen müssen leicht zugänglich sein, auch schon für den potentiellen Gast.
- Komfort & Lebensqualität – im Urlaub geht es um Genuss. Dem Gast geht es selten darum, sanft-mobil anzureisen, um durch geringere CO₂ Emissionen die Welt zu retten. Es geht ihm um ein Erlebnis, um Bequemlichkeit, um eine stressfreie Anreise.
- Mut – es braucht Pioniere mit Mut zu unkonventionellen Lösungen.

Die meisten Teilnehmer/innen werden ihm zustimmen. ■

WEITERE INFORMATIONEN

Die Präsentationen (in englischer Sprache), Kurzfilme und weitere Dokumente können unter www.bmwfw.gv.at/Tourismus/TourismuspolitischeThemen/Seiten/Alpenweiter-Tourismus-Mobilitätstag.aspx oder www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/freizeit_tourismus/Erfolgreicher-4.-Tourismus-Mobilitätstag-alpenweit.html heruntergeladen werden.

EUSALP GENERALVERSAMMLUNG 2017

Die Generalversammlung der Vertreter der Staaten und Regionen für die EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP) fand am 23. November 2017 unter Vorsitz Bayerns in München statt. Der Vorsitz wurde für das Jahr 2018 an das Land Tirol weitergereicht, für 2019 und 2020 erwägen Italien und Frankreich den Vorsitz der Strategie zu übernehmen. Der Tiroler Vorsitz startet am 7. Februar in Igls.

Bei der Generalversammlung wurde eine Liste von Schwerpunkten der Aktionsgruppen für die Umsetzung der EU-Alpenstrategie 2018 verabschiedet. Unter diesen Maßnahmen finden sich zum Beispiel die Schwerpunkte Gesundheitstourismus im Alpenraum, modale Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel und Entwicklung einer EUSALP-Reiseinformationsplattform, Aufbau eines transeuropäischen Netzwerkes für grüne Infrastrukturen mit dem Alpenraum als Modellregion, die Konzeption und Entwicklung eines EUSALP-Energieobservatoriums, usw. (siehe www.alpine-region.eu). Bis knapp vor dem Abschluss der vorbereitenden Verhandlungen für die Generalversammlung versuchte die italienische Delegation, Maßnahmen auf dieser Liste im Bereich „Nachhaltige interne und externe Anbindung“ zu verankern, welche über Umwege den Weiterbau der Alemagna-Autobahn in Richtung Norden als regionsbelebende Strategie fördern sollte. Dieser erneute Versuch zerbröselte am Widerstand der involvierten österreichischen Verhandlungsebenen.

Die Unterzeichner des „Kartitscher Memorandums“ (www.cipra.at) und CIPRA Österreich danken dafür.

Peter Haßlacher
Vorsitzender von CIPRA Österreich

AKTUELLES VOM ÖSTERREICHISCHEN ALPENKONVENTIONS-VORSITZ

Im Grunde genommen wäre nun Halbzeit für den österreichischen Alpenkonventionsvorsitz. Da aber der Termin für die, die Präsidentschaft abschließende, XV. Tagung der Alpenkonferenz auf den 3./4. April 2019 verschoben wurde, verlängert sich auch das Mandat Österreichs um fast ein halbes Jahr.

von Ewald Galle und Karoline Pohl*

Das erste Jahr der Präsidentschaft war von zwei ganz wesentlichen Veranstaltungen auf Minister-/Ministerinnenebene geprägt.

Eine davon war die internationale Konferenz zur Rolle der Frauen in Bergregionen, die den unverzichtbaren Beitrag zum Schutz, der Erhaltung und der Weiterentwicklung von Gebirgsregionen in den Mittelpunkt stellte und auch die Schwierigkeiten thematisierte, die damit einhergehen. Die Vorstellung innovativer Projekte und Lösungsansätze waren Teil eines wertvollen Erfahrungsaustausches und der Vernetzung zwischen

Frauen aus aller Welt (siehe dazu Bericht in der Alpenkonventions-Zeitschrift Nr. 86). Auch die Konferenz zur Zukunft der Berglandwirtschaft wurde von zahlreichen interessierten und direkt betroffenen Personen besucht. Diese Konferenz ermöglichte Diskussionen und verdeutlichte die vielfältigen Spannungsfelder und Herausforderungen, mit denen land- und forstwirtschaftliche Betriebe im Alpenraum konfrontiert sind.

Beide Konferenzen können als Erfolge verbucht werden, was weniger daran liegen mag, dass viele hochrangige Vertreter und Vertreterinnen aus dem Alpenraum daran teilgenommen haben, als dass vielmehr inhaltliche Weichenstellungen mit entsprechenden Außenwirkungen gesetzt wurden.

So wurde im Rahmen der Frauenkonferenz eine „Deklaration“ beschlossen,

welche die erforderlichen Schritte aufzeigt, um Frauen in Bergregionen in vielerlei Hinsicht zu stärken.

Anlässlich der Berglandwirtschaftskonferenz konnte ein „Memorandum“ verabschiedet werden, in dem der Input aus Sicht der Alpenkonvention für die nunmehr anstehenden neuen GAP Verhandlungen definiert und festgelegt wurde. Beide Botschaften aus dem Alpenraum wurden von Herrn Minister, in seiner Funktion als Vorsitzender der Alpenkonvention, bereits in die entsprechenden EU-Räte eingebracht und auch über viele weitere Kanäle zirkuliert.

Akzente, wie das Jugendparlament, der alpenweite Architekturwettbewerb „Constructive Alps“ und die „We Are Alps“ Tour wurden ebenfalls erfolgreich fortgeführt. Auf der Habenseite des österreichischen Vorsitzes kann außerdem mit Sicherheit die nunmehr strukturiertere Form des Meinungs-, Informations- und Wissensaustausches mit der EU-EUSALP-Strategie verbucht werden. Mit einem erstmals abgehaltenen, gemeinsamen Workshop aller EUSALP-Action Groups zum einen und der Plattformen- und Arbeitsgruppenleiter/leiterinnen der Alpenkonvention zum anderen, wurde nicht nur ein wichtiges Zeichen gesetzt,

sondern auch der Grundstein für aussichtsreiche künftige Aktivitäten gelegt. Auch die Einrichtung des Alpenen Klimabeirates wird als solides Fundament für den Klimaschutz sowie der Klimawandelanpassung im Alpenraum anerkannt. Durch eine umfangreiche schriftliche Erhebung bestehender Aktivitäten wurde klar gezeigt, dass der Alpenraum bereits über einen großen Erfahrungsschatz und über fundiertes Wissen in Richtung Klimaneutralität verfügt. Die Arbeiten des Alpenen Klimabeirates werden aktuell in einer sehr vielversprechenden Form weitergeführt.

Nicht zuletzt konnten auch die routinemäßigen Arbeiten im Rahmen der Alpenkonvention, wie die Abhaltung zweier Ständigen Ausschüsse und eines Überprüfungsausschusses, problemlos und in einer sehr positiven Atmosphäre durchgeführt werden. Wesentlich dazu beigetragen hat ein sehr erfolgreicher deutscher Vorsitz, der ein bestes Arbeitsfeld in einem harmonischen und reibungslosen Übergang dem österreichischen Vorsitz zur Verfügung gestellt hat, was den Einstieg ganz wesentlich erleichterte.

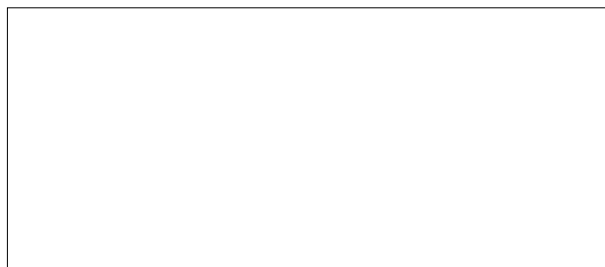
Beim Stichwort Erfolg darf die jährliche Kulturinitiative „Berge lesen“ anlässlich des Internationalen Tages der Berge (11. Dezember) ebenfalls nicht unerwähnt bleiben, weil sie in beispielloser Weise zur Wertschätzung der alpinen Kultur und Literatur beiträgt.

Auch 2018 werden neben dem Fortführen aller bisherigen Aktivitäten, weitere Impulse gesetzt. Dazu zählen eine Moorschutztagung, die Mitwirkung am Forum Alpinum 2018 und ein Snow Science Workshop. Der Alpenkonventionsvorsitz wird sich also trotz gleichzeitiger EU-Präsidentschaft mit gezielt gesetzten Akzenten zeigen können, um auch weiterhin die Zukunft des Alpenraumes aktiv und nachhaltig mitzugestalten.



© A. Goller
Für die bevorstehenden GAP-Verhandlungen, leistet die Alpenkonvention mit dem Berglandwirtschaftsprotokoll einen wichtigen Input.

* Ewald Galle und Karoline Pohl sind Mitarbeiter im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. I/9 – Internationale Umweltangelegenheiten.



Bei Unzustellbarkeit retour
an:
CIPRA Österreich
Strozzigasse 10/7-8
A-1080 Wien