



Die

Alpenkonvention

Nachhaltige Entwicklung für die Alpen

www.cipra.at

1 ... Editorial und Publikationshinweis 2 ... Bundesministerin Elisabeth Köstinger zum Abschluss von Österreichs Vorsitz 4 ... Alpiner Klimabeirat und Alpines Klimazielsystem 6 ... Alps2050 - eine Analyse von Werner Bätzing 8 ... Arbeitsgruppe Verkehr aus Ländervertreter-Sicht 10 ... Neuer EUSALP-Vorsitz pro Alemagna 11 ... Hochrangige Straßen: Ulm-Mailand ante portas? 12 ... Zum Gedenken: Hans Haid

LIEBE LESERINNEN UND LESER!

Mit der XV. Alpenkonferenz am 4. April 2019 in Innsbruck ist Österreichs Alpenkonventionsvorsitz zu Ende gegangen – ein Schwerpunkt in der vorliegenden Ausgabe: Österreichs Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus, Elisabeth Köstinger, die in Innsbruck den Vorsitz an Frankreichs Umweltstaatssekretärin Brune Poirson weitergab, zieht Bilanz über zweieinhalb Vorsitzjahre. Neben dem Alpenzustandsbericht zum Thema Naturgefahren hatte Österreich auch bei einem zweiten wichtigen Dossier der Vorsitzzeit selbst die Zügel in der Hand, nämlich beim Alpiner Klimabeirat (ACB). Dieser setzte mit dem „Alpinen Klimazielsystem 2050“ Maßstäbe und wurde von den MinisterInnen in Innsbruck mit dem Auftrag zur federführenden Weiterarbeit belohnt – am Weg in die Umsetzung wurde bereits der erste breit geöffnete Workshop in Salzburg durchgeführt. Helmut Hojesky vom BMNT als Leiter dieses Mammutprojekts gibt in diesem Heft einen Überblick.

Demgegenüber wird das Wirken der Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention aus Länderperspektive beleuchtet – Christian Rankl aus Vorarlberg, der seit Arbeitsgruppengründung 2002 die Bundesländer dort vertreten hat, ermöglicht diesen Einblick.

Weniger günstig sind die letzten Infos von den Fronten des harten Tourismuszugriffs (einen Gletscherzusammenschluss wie Ötztal-Pitztal zu forcieren

zeigt eine Branche im Retro-Modus) und der alpenkonventionswidrigen, hochrangigen Straßenbauprojekte.

Hier hat einerseits die den Zielen der Alpenkonvention entsprechende restriktivere Schwerverkehrs-Bewirtschaftung auf der Brennerachse in Tirol in Südtirol zu neuen Rufen nach einer hochrangigen Achse Ulm-Mailand geführt. Mit den aktuell neu oder wieder in Angriff genommenen Projekten Tschirgantunnel und Fernpass-Ausbau könnten auch in Österreich „schmutzige Perlen“ auf die Umsetzung dieser Transitachse im Perlenschnur-System gefädelt werden. Der Vorsitzwechsel bei der EUSALP Richtung Italien hat im Norden unseres Nachbarlands Kräfte in einflussreiche Positionen gebracht, die mit aller Macht an der Umsetzung der Alemagna-Autobahn über Osttirol nach Norden, mit dem nun wieder offen ausgesprochenen Ziel München, arbeiten. Welche Kräfte der Alpen-Durchdringung und damit -Marginalisierung hier am Werk sind und wie ihnen der Weg bereitet wird, kommt auch in der Analyse von Alpenforschungs-Doyen Werner Bätzing zum Versuch einer neuen Alpen-Perspektive „Alps 2050“ zur Sprache.

Alte Ideen im neuen Gewand sind die Herausforderung, der sich eine Alpenkonvention auch mit politischem Gewicht wird entgegenstellen müssen!

Ihr Reinhard Gschöpf

AKTUELL!!! NEUERSCHEINUNG ZUM PROTOKOLL „VERKEHR“

Mit dem soeben erschienenen Band 3 der „CIPRA Österreich – Schriftenreihe zur Alpenkonvention“ wird das Verkehrsprotokoll von Experten der Forschung und der Anwendungspraxis rechtsfachlich durchleuchtet.

Die Fachbeiträge sind der Entstehung des Protokolls, seiner EU-rechtlichen Anwendung und Durchsetzung, dem Verbot neuer hochrangiger Straßen, dem Verkehrskollaps als Folge neuer touristischer Anlagen sowie dem Heliskiing gewidmet. Dazu kommt eine wertvolle Sammlung ansonsten nur schwer oder gar nicht zugänglicher Materialien zum Protokoll.

Der Band ist im Buchhandel und (in begrenzter Stückzahl, wie auch noch die Vorgängerbände zum Energie- und zum Raumplanungsprotokoll) bei CIPRA Österreich erhältlich.

Josef Essl/Sebastian Schmid (Hrsg.):
Das Protokoll „Verkehr“ der Alpenkonvention.

CIPRA Österreich – Schriftenreihe zur Alpenkonvention Band 3.
Verlag Österreich, Wien 2019.
239 Seiten, broschiiert.
ISBN 978-3-7046-8192-8.

€ 42,- (+ Vers.)



OPTIMIERT, NEU STRUKTURIERT, AKZENTE GESETZT

Zum Abschluss des Alpenkonventions-Vorsitzes Österreichs: Bundesministerin Elisabeth Köstinger* zieht im Interview Bilanz

Frau Bundesministerin, Sie haben bei der XV. Alpenkonferenz in Innsbruck am 4. April die Vorsitzstafette nach zweieinhalb Jahren an Frankreich weitergereicht. Was sind aus Ihrer Sicht maßgebliche Fortschritte und Erfolge auf der „Habenseite“ des österreichischen Vorsitzes?

Köstinger: Der österreichische Vorsitz hat sich erstmals dem Thema der Rolle der Frauen in Bergregionen gewidmet. Die Zukunft der Berglandwirtschaft im Alpenraum war ebenfalls Thema einer großen Konferenz im September 2017 und Mosaikstein für die GAP-Verhandlungen. Breiten Raum nahm das Thema Klimawandel ein. Die in Innsbruck verabschiedete Deklaration versucht, all die damit korrespondierenden Elemente zu erfassen und stellt damit eine einmalige, politisch abgestimmte Grundlage für die nächsten Jahre dar. Zudem konnte erstmals ein finalisierter Alpenzustandsbericht, diesmal zum Thema „Risiko-Governance im Naturgefahrenkontext“ in allen Alpensprachen von der Alpenkonferenz angenommen werden. Wir haben auch die thematischen Arbeitsgruppen optimiert bzw. neu strukturiert. Über ein Jahr lang wurde in intensiven Verhandlungen eine neue Arbeitsstruktur geschaffen, die sich an den inhaltlichen Schwerpunktsetzungen im Mehrjährigen Arbeitsprogramm 2017-2022 orientiert und dem Ständigen Ausschuss mehr strategisches Gewicht verleiht. Wir wollten eine Struktur, die schlanker und damit agiler ist. Das ist meiner Meinung nach sehr gut gelungen.

Stichwort Klimaschutz: Mit der von BMNT-Experten geleiteten Arbeit des Alpen Klimabeirats und der Minister-Deklaration hat dieses Thema das gebotene Gewicht bekommen. Wie im Klimaschutz-Handeln generell wartet auch hier nun der Schritt von der Zielvereinbarung zur Maßnahmenumsetzung als Schlüssel für die Zielerreichung. Wie stehen die Zeichen für zügige und mutige Weiterarbeit?

Köstinger: Der Alpine Klimabeirat hat es in beispielhafter Weise geschafft, seinen Auftrag aus Grassau zu erfüllen und einerseits die im Alpenraum bestehenden Initiativen und Beiträge zu erfassen und zu bündeln sowie andererseits daraus ableitend Vor-

schläge für ein ganz konkretes Zielsystem im Hinblick auf einen klimaneutralen und klimaresilienten Alpenraum 2050 auszuarbeiten. Dieses Zielsystem betrifft gegenwärtig zwölf Sektoren und es wird nun an uns allen liegen, diese wertvolle und einmalige Grundlagenarbeit umzusetzen und darauf aufbauend die richtigen Maßnahmen abzuleiten. Alleine, dass die Alpenstaaten dem bisherigen Vorsitzenden das Vertrauen geschenkt haben, obwohl turnusmäßig Frankreich an der Reihe wäre, zeigt die Wertschätzung für die geleistete Arbeit. Diese Ergebnisse sind nicht der Endpunkt, sondern Ausgangspunkt für in den nächsten Jahren abzuleitende operative Schritten; dazu gehört mit Sicherheit auch ein neuer und überarbeiteter Klimaaktionsplan, den ich mir dann für die nächste, XVI. Tagung der Alpenkonferenz erwarte. Ein ganz konkreter Schritt auf diesem Weg ist ein Workshop am 13./14. Mai



Alpenkonventions-Vorsitzende 2017-2019: Bundesministerin Elisabeth Köstinger

2019 in Salzburg, bei dem Ideen sowohl für die Implementierung als auch für die Kommunikation des Zielsystems diskutiert werden sollen.

Mit der neuen Tourismusstrategie wurde jüngst in einem weiteren wichtigen Handlungsfeld der Alpenkonvention ein neuer Orientierungsrahmen abgesteckt. Wie fließen hier die Bestimmungen der Konvention etwa zu Erschließungsgrenzen und Eindämmung tourismusbedingter Verkehrsbelastung in die Umsetzung ein?

Köstinger: Die neue Tourismusstrategie entspricht ganz und gar der Alpenkonvention, vor allem dem Tourismusprotokoll. Die Bestimmungen des Tourismusprotokolls sind geltendes Recht in Österreich und demgemäß von den Behörden bei ihren Verfahren anzuwenden. Das gilt auch für die tourismusbedingten Verkehrsbelastungen. Hinzu kommt, dass beide Protokolle, Verkehr und Tourismus, europäisches Recht sind.

Gerade der touristische Bereich ist aber ein Bereich, in dem wir nicht ausschließlich mit Geboten und Verboten arbeiten, sondern auch Anreize schaffen sollen. So haben wir im Rahmen der Alpenkonferenz Preisträger des Wettbewerbs ClimateHost gekürt, bei dem unter österreichischem Vorsitz Hotellerie- und Gastronomiebetriebe für innovative Lösungen im Bereich des Klimaschutzes und der Energieeffizienz ausgezeichnet wurden.

Das vom österreichischen Vorsitz unterstützte Projekt Alpen-Interrail-Ticket zeigt, dass die Alpen und der Öffentliche Verkehr in der jungen Generation ein großes Thema sind. Wie reagieren Sie auf dieses Begeisterungspotenzial?

Köstinger: Der österreichische Vorsitz war von Anfang an überzeugt vom Projekt Alpen-Interrail-Ticket („YOALIN“) für Jugendliche. Das Feedback der Gespräche mit den jungen Menschen im Rahmen der Alpenkonferenz haben mir bestätigt, wie wichtig es für junge Leute ist, reisen zu können. Reisen bildet und schafft Erlebnisse, die wir nie wieder vergessen und die den Horizont erweitern. Auch ohne Vorsitzfunktion wird Österreich dieses Projekt weiterhin finanziell und inhaltlich unterstützen.

Die Enttäuschung über die Bilanz des deutschen Vorsitzes 2015/16 führte vor Österreichs Vorsitz-Antritt zum „Grassauer Appell“ der CIPRA an die Alpenstaaten und -regionen, der Vollzugsdefizite in den Bereichen Verkehr, Alpine Raumordnung und Schutzgebietsentwicklung, Flächenversiegelung, ungeordnete Zulassung von Erschließungsprojekten und Energieraumplanung, sowie problematische EUSALP-Tendenzen adressierte. Was konnte Österreichs Vorsitz in diesem Sinn beitragen?

Köstinger: Der österreichische Vorsitz hat sich dieses komplexen Themenbereiches in vielfältiger Weise angenommen und das Raumordnungsthema forciert. So liegen nun erstmals Ergebnisse eines alpenweiten Forschungsprojektes vor, das im Rahmen des Europäischen Forschungsnetzwerks für Raumentwicklung in den letzten beiden Jahren durchgeführt wurde und Szenarien für die Entwicklung des Alpenraums bis 2050 aufzeigt. Es wird nun an uns liegen, daraus für den Alpenraum die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Weiters wurde unter der Leitung Österreichs im Überprüfungsausschuss der Alpenkonvention ein alpenweit, akkordierter Leitfaden zum Thema „Flächensparende Bodennutzung“ entwickelt, der gerade die raumplanerische Dimension von Beginn an mitberücksichtigt hat.

An der ausstehenden EU-Ratifizierung mehrerer Protokolle ließ sich offenbar trotz Doppel-Vorsitz bei Alpenkonvention und EU-Rat nichts ändern – was ist hier noch möglich?

Köstinger: Es war der letzte österreichische Vorsitz von 2004 – 2006, dem es gelungen ist, vier Protokolle durch die EU ratifizieren zu lassen; das Verkehrsprotokoll folgte später, der Grundstein wurde aber unter österreichischer Alpenkonventionspräsidentschaft gelegt.

Wir haben auch diesmal nichts unversucht gelassen, um die noch ausstehenden Protokolle Naturschutz, Bergwald und Raumplanung von der EU unterzeichnen bzw. ratifizieren zu lassen.

Wir haben viel Überzeugungsarbeit geleistet, auf deren Basis nun die künftigen Vorsitze – und dazu zähle ich ganz besonders Frankreich – aufbauen können, um Schritt für Schritt die notwendigen völkerrechtlich relevanten Akte herbeiführen zu können. Es ist unbestritten, dass der österreichische Vorsitz die Kooperation mit der EU, etwa durch die permanente Beschickung eines Experten aus der DG Umwelt zu den Sitzungen des Ständigen Ausschusses, weiter vertiefen konnte.

Trotz der beharrlichen Informationsarbeit ist bei Behörden in Österreich die konsequente Anwendung der Protokoll-Bestimmungen in Verfahren nach wie vor nicht selbstverständlich – werden Sie Initiativen zur Überwindung dieses Problems unterstützen?

Köstinger: Wir sind gerade in diesem Punkt allen anderen Alpenstaaten weit voraus.

Ob es das Handbuch für die rechtliche Umsetzung, als Arbeitshilfe für die Vollzugspraxis, ist oder die äußerst erfolgreiche Rechtsservicestelle; eingerichtet bei CIPRA Österreich. All dies zeigt die vielen Bemühungen in Österreich, das komplexe und umfassende Regime der Alpenkonvention bestmöglich umzusetzen. Dazu ist auch eine konsequente Informationsarbeit nötig. Wir werden diese Initiativen fortführen und bauen dabei u.a. auf die so erfolgreichen Workshops der Rechtsservicestelle und die daran anknüpfende Schriftenreihe, die wir möglichst breit streuen wollen.

Österreichs Vorsitz hat sich um ein besseres Miteinander von EU-Alpenraumstrategie EUSALP und Alpenkonvention bemüht. Zugleich werden in EUSALP-Gremien alpenkonventions- und damit rechtswidrige Projekte wie neue hochrangige Straßenverbindungen, Stichwort Alemagna, betrieben, Verkehrsprotokoll-Vorgaben werden dabei als „veraltet“ bezeichnet oder schlicht ignoriert. In Österreich ist nunmehr die Verantwortung für beide Prozesse unter dem Dach ihres Ressorts verortet. Werden sie sich aktiv dafür einsetzen, dass Projekte wie die Alemagna, aber auch Ulm-Mailand, tabu bleiben?

Köstinger: Gerade dem Zusammenspiel von Alpenkonvention und EUSALP wurde von Anfang besonderes Augenmerk gewidmet. Es ging stets darum, Synergien zwischen diesen beiden Entitäten zu nutzen und Doppelgleisigkeiten zu vermeiden. So haben wir erstmalig Workshops mit allen Leiterinnen und Leitern sämtlicher Arbeitsgruppen und Plattformen der Alpenkonvention und jenen der Action Groups im Rahmen der EUSALP durchgeführt. Österreich wird weiterhin die Rolle der Alpenkonvention in diesem Prozess unterstützen, was im Besonderen die Federführung der Alpenkonvention als Co-Vorsitz in der Action Group 6 betrifft.

Auch die von Ihnen aufgeworfene Frage des Zusammenspiels mit den Vorgaben des Verkehrsprotokolls wurde vom Österreichischen Vorsitz immer wieder aufgegriffen und korrigierend klargestellt. Wir müssen diese verschiedenen Prozesse genau verfolgen und beobachten. Dass die Verantwortung für beide Bereiche in meinem Ministerium liegt, ist ein großer Vorteil. Die hervorragend funktionierende Zusammenarbeit beider Bereiche in meinem Haus und die dabei entwickelten Instrumente können Beispiel für ande-

re Alpenstaaten oder schlechthin für ein funktionierendes Zusammenspiel beider Entitäten sein.



Innsbruck: Bundesministerin Köstinger, Landesrat Streiter und Bürgermeister Willi für Bund, Land und Stadt beim „Landesüblichen Empfang“ aus Anlass der XV. Alpenkonferenz

Österreichs Vorsitz hat sich auch dem wichtigen Thema Bodenschutz, namentlich dem Flächensparen, gewidmet. Sehen Sie die Chance, dass dies auch stärker auf die Praxis in Österreichs Alpenregionen ausstrahlt – Österreich ist bei Inanspruchnahme wichtiger Freiräume und Nahrungsmittelproduktionsflächen ja nach wie vor im EU-Spitzenfeld?

Köstinger: Boden war neben Klima das zweite Schwerpunktthema im Rahmen der XV. Tagung der Alpenkonferenz. Die Diskussion im Rahmen dieser Tagung hat gezeigt, wie brisant das Thema Boden als Ausgangspunkt dafür ist, den sensiblen, alpinen Lebensbereich langfristig zu gestalten, zu erhalten und die Ressourcen nachhaltig zu nutzen. Zudem wurde eine neue Arbeitsgruppe „Boden“ unter deutschem Vorsitz eingesetzt, die sich unter anderem mit Fragen des qualitativen und quantitativen Bodenschutzes befassen soll, genauso wie mit jenen nach dem Schutz der alpinen Moore.

Frankreich hat nun für 2019/20 den Vorsitz übernommen – was geben Sie „Paris“ neben der Straffung der Strukturen im Alpenkonventionsprozess mit und wie sehen Sie die inhaltlichen Schwerpunkte Frankreichs?

Köstinger: Ich denke der französische Vorsitz ist nicht auf Ratschläge von Österreich angewiesen und weiß sehr gut, vor welchen Herausforderungen er in den nächsten beiden Jahren steht. Ich bin sehr froh, dass sich der neue Vorsitz Biodiversität, Wasser aber auch Tourismus als große Themen herausgegriffen hat. Dabei

* Elisabeth Köstinger ist seit Dezember 2017 Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus der Republik Österreich und war 2017-2019 Vorsitzende der Alpenkonvention.

handelt es sich um Bereiche, in denen wir im Alpenraum unentwegt mit Herausforderungen konfrontiert werden und für die wir passende Lösungsansätze finden müssen. Es stimmt mich zuversichtlich, dass Frankreich den von Österreich geübten und modernisierten Wege erfolgreich weiter beschreiten und so, wie auch wir, Akzente setzen wird.

Wird Österreich seine maßgebliche Unterstützung für das ab Jahresmitte erstmals

weiblich geführte Ständige Sekretariat in der „Hauptstadt der Alpen“ Innsbruck fortsetzen?

Köstinger: Österreich ist bekanntlich Sitzstaat des Ständigen Sekretariats und hat demgemäß eine über die anderen Staaten hinausgehende Verantwortung, die von Anfang an mit großer Hingabe wahrgenommen worden ist. Wir haben das Ständige Sekretariat in jederlei Hinsicht immer unterstützt und werden das auch weiterhin tun.

Ich freue mich schon auf die Zusammenarbeit mit der neuen Generalsekretärin.

Gleichzeitig möchte ich diese Gelegenheit auch nutzen und dem scheidenden Generalsekretär, Herrn Botschafter Mag. Markus Reiterer, von ganzem Herzen für die permanente Unterstützung und seinen unermüdlichen Einsatz für die Belange der Alpenkonvention danken und ihm für seine persönliche Zukunft noch alles Gute wünschen!

DER ALPINE KLIMABEIRAT

Die XV. Alpenkonferenz als Meilenstein: Alpines Klimazielsystem 2050 beschlossen, Startschuss für Umsetzung erfolgt

von Helmut Hojesky*

Fakt ist, dass der Klimawandel in den Alpen doppelt so schnell voranschreitet wie im globalen Mittel. Er beeinflusst die Lebensbedingungen von rund 14 Millionen Menschen, 30.000 Tierarten und 13.000 Pflanzenarten. Die Folgen des Klimawandels wirken sich in den Alpen unterschiedlich aus und machen an den Verwaltungsgrenzen nicht halt. Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel bedürfen daher alpenweiter und sektorübergreifender Zusammenarbeit. Die Ministerinnen und Minister der acht Alpenstaaten der Alpenkonvention und die Europäische Union verabschiedeten bereits 2006 eine Deklaration zum Klimawandel und 2009 den Aktionsplan von

Evian zum Klimawandel in den Alpen. Im Rahmen der verschiedenen thematischen Arbeitsgruppen und Plattformen der Alpenkonvention wurde daraufhin eine Reihe klimarelevanter Aktivitäten gesetzt, die beispielsweise zu alpenweiten Leitlinien in den Bereichen Wasserwirtschaft (einschließlich Wasserkraft), Naturgefahren oder lokaler Anpassung führten. In den vergangenen Jahren wurde die Vision „Erneuerbare Alpen“ entwickelt und 2014 verabschiedet sowie der sechste Alpenzustandsbericht zum Thema „Grünes Wirtschaften im Alpenraum“ erarbeitet (2016). All das zeigt, dass die Alpenkonvention das Thema Klimawandel seit vielen Jahren hoch oben auf ihrer Agenda hat.

In Innsbruck ist vor wenigen Wochen ein weiterer Meilenstein gelegt worden: Am 4. April 2019 haben die Ministerinnen und Minister im Rahmen der XV. Tagung der Alpenkonferenz die Innsbruck-Deklaration und damit auch das Alpine Klimazielsystem 2050 und den 7. Alpenzustandsbericht „Naturgefahren Risiko-Governance beschlossen. Zusammen sind dies die wichtigsten Produkte zum Thema Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel, die während des österreichischen Vorsitzes der Alpenkonferenz in den vergangenen zweieinhalb Jahren (Oktober 2016 bis April 2019) entstanden sind.

ENTSTEHUNG DES ACB

Kurz zur Vorgeschichte: Um dem brennenden Thema des Klimawandels noch mehr Gewicht zu verleihen, haben die Ministerinnen und Minister der acht Alpenstaaten im Rahmen der XIV. Tagung der Alpenkonferenz in Grassau den Alpen Klimabeirat, kurz ACB (Alpine Climate Board), ins Leben gerufen. Mit der Übernahme der Österreichischen Präsidentschaft der Alpenkonvention wurden also die Bemühungen zum Thema Klimawandel und Alpen in einem eigenen Beirat gebündelt.

Was diesen Beirat, der aus Vertreterinnen und Vertretern aller Alpenstaaten sowie zahlreicher Beobachterinnen und Beobachter der Alpenkonvention besteht, auszeichnet, ist die Tatsache, dass er – anders als die Arbeitsgruppen und Plattformen der Alpenkonvention – kein detailliertes Mandat zu erfüllen hat, sondern in Form eines Auftrags der Alpenkonferenz freier in der Gestaltung der Arbeitsschwerpunk-

te ist. Hervorzuheben ist auch die äußerst kollegiale und partizipative Weise, in der der ACB arbeitet.

ERGEBNISSE DES ACB

Der ACB beschäftigte sich bisher grob gesagt damit, die im Alpenraum bestehenden Initiativen und Beiträge zum Klimawandel zu bündeln sowie Vorschläge für ein konkretes Zielsystem der Alpenkonvention im Hinblick auf die Perspektive „klimaneutraler Alpenraum 2050“ zu unterbreiten. Dieses Zielsystem konnte 2018 fertiggestellt werden, wurde vom Ständigen Ausschuss im November 2018 in Innsbruck angenommen und nun bei der XV. Tagung der Alpenkonferenz in Innsbruck beschlossen.

Bei der Entwicklung des Alpen Klimazielsystems konzentrierte sich der ACB auf meist qualitative, aber überprüfbare Ziele für den Zeithorizont 2050 in dem Bestreben, die alpenweite Zusammenarbeit im Klimaschutz und in der Klimawandel-Anpassung zu stärken und voneinander zu lernen.

Der Aufbau des Zielsystems folgt dieser Logik:

- **Dach:** Das Zielsystem ist in den rechtlichen Rahmen der Alpenkonvention mit ihren Protokollen und Beschlüssen sowie ihren spezifischen Vorgaben und Zielsetzungen eingebettet. Es orientiert sich an den globalen Zielen des Übereinkommens von Paris sowie den Zielen für nachhaltige Entwicklung der UNO.
- **Allgemeine Leitsätze:** Die allgemeinen Leitsätze gelten für alle Aktivitäten der Alpenkonvention in Bezug auf Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel. Diese lauten „Auf dem Kultur- und Naturerbe basierender Wandel“, „Modellregion für integrierte Handlungsansätze“, „Beispiele für transnationale Maßnahmen“ und „Betonung der Zusatznutzen für die Alpen“
- **Übergeordnete strategische Ziele:** Die relevanten politischen Ziele lauten „Klimaneutrale Alpen“ und „Klimaresiliente Alpen“. Sie bilden den Rahmen für die Sektorziele sowie alle operationellen Maßnahmen, die in späteren Schritten festzulegen und umzusetzen sind.
- **Sektorziele:** Sektorale Ziele werden zur Operationalisierung der übergeordneten strategischen Ziele definiert. Der ACB hat für insgesamt 12 Sektoren (siehe dazu das „Erdgeschoß“ in Abb.1) Ziele ausgearbeitet.
- **Kommunikationsziele:** Die Umsetzung

des Alpen Klimazielsystems erfordert die aktive Einbindung verschiedener Stakeholder aus allen Sektoren. Zweck der Kommunikationssäule ist es, die Stakeholder in ihrem Handeln auf verschiedenen Ebenen zu stärken. Als Zielgruppe, an die sich das Zielsystem richtet, wurden politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene, für die jeweiligen Sektoren zuständige öffentliche Verwaltungen, die Wissenschaftsgemeinschaft, Bildungs- und Kommunikationsfachleute, die allgemeine Öffentlichkeit sowie weitere Akteurinnen und Akteure – mit einem besonderen Fokus auf die Jugend – definiert. Es sollen Informationen in unterschiedlichem Detailgrad bereitgestellt sowie unterschiedliche Kommunikationskanäle und verschiedene direkte und indirekte Methoden angewendet werden. Da das Alpine Klimazielsystem 2050 konkrete Visionen für die Entwicklung des Alpenraums enthält, bietet sich hier ein großes Potenzial für die Anwendung innovativer Kommunikationsformate und auch interaktiver Methoden zur Beteiligung.

Das Alpine Klimazielsystem weist einige Besonderheiten auf:

- Große Bandbreite an Sektoren.
- Mehrwert alpenweiter Koordination.
- Fokus auf zielgruppenentsprechender Kommunikation.
- Starke und intensive Einbindung der und Abstimmung mit den thematischen Arbeitsgruppen der Alpenkonvention.

Hervorzuheben ist auch die positive und aktive Formulierung der Zielbestimmungen für 2050 in den einzelnen Sektoren, beispielsweise im Sektor Boden: „Es gibt keinen zusätzlichen (Netto-) Flächenverbrauch und keine weitere Flächenversiegelung. Zum Schutz der alpinen Böden und ihrer Leistungen sind die Ansätze des Flächenrecyclings (Brownfield Redevelopment) verstärkt worden.“

Ein weiteres Ergebnis des ACB ist die Bestandsaufnahme – ein Bericht, der eine Sammlung von klimarelevanten Aktivitäten im Alpenraum ist und Aufschluss darüber gibt, was bereits jetzt im Bereich der Klimawandelvermeidung und Klimawan-

delanpassung im Alpenraum passiert. Der Bericht wurde 2017 veröffentlicht und bei der Konferenz 2019 in einer aktualisierten Version vorgelegt. Er soll ein „lebendiges“ Dokument sein, in das regelmäßig die laufenden klimarelevanten Aktivitäten im Alpenraum aufgenommen werden.



26.2.2019: Riesenlawine im Bodinggraben (Gde. Molln/OÖ). Naturgefahren und Klimakrise waren Schwerpunkte im Alpenkonventionsvorsitz

Der ACB war sowohl auf nationalen als auch internationalen Bühnen aktiv, um seine Ergebnisse zu präsentieren:

- Sitzungen des Ständigen Ausschusses.
- Nebenveranstaltungen während der Klimakonferenzen COP 23 und 24 in Bonn und Kattowitz.
- Sitzungen der Arbeitsgruppe 8 der EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP).
- Österreichische Klimatage 2017 und 2018.

WEITERARBEIT DES ACB NACH INNSBRUCK

Die Alpenkonvention wurde umorganisiert. Die Restrukturierung, die im Rahmen der XV. Tagung der Alpenkonferenz beschlossen wurde, zielte darauf ab, neue Impulse und Schwerpunkte zu setzen und dem Ständigen Ausschuss der Alpenkonvention als gestaltendes Element mehr strategische Bedeutung zuzugestehen. Einige Arbeitsgruppen und Plattformen sind in diesem Prozess weggefallen, nicht aber der ACB. Die Ministerinnen und Minister der Alpenstaaten haben beschlossen, dass der Alpine Klimabeirat jedenfalls bis zur XVI. Tagung der Alpenkonferenz weiterarbeiten soll.

Ein wesentlicher Grund für das Fortbestehen ist, dass „Maßnahmen gegen den Klimawandel“ eine von sechs Prioritäten des Mehrjährigen Arbeitsprogrammes 2017-2022 der Alpenkonferenz, das 2016 beschlossen wurde, ist. Ein zweiter – und aus meiner Sicht noch wichtigerer Grund – ist, dass das Klimathema für den Alpenraum

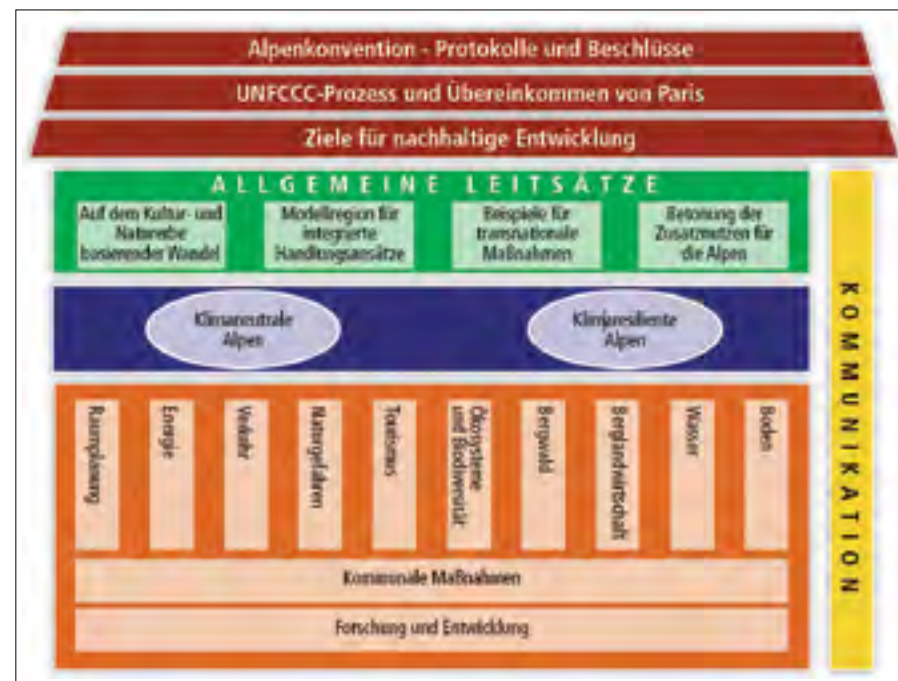


Abb.: Die Struktur des Alpen Klimazielsystems 2050

* Dr. Helmut Hojesky ist Leiter der Abteilung IV/1 Koordinierung Klimapolitik im Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus und Vorsitzender des „Alpinen Klimabeirats“

immer bedeutender wird. Das Alpine Klimazielsystem sieht 2050 als Planungshorizont vor. Bis dahin sollen die Alpen klimaneutral und klimaresilient sein. Um das zu erreichen, gibt es noch viel zu tun.

Es freut mich, dass ich von Frankreich, der derzeitigen Präsidentschaft der Alpenkonvention, gebeten wurde, den Vorsitz im ACB weiterzuführen. Wir sehen für die Zukunft des ACB insbesondere vier große Aufgaben: Die Implementierung, also Gesamtumsetzung, des Zielsystems; die Aktualisierung des Klimaaktionsplanes; das laufende Update der Bestandsaufnahme; und ehrgeizige Maßnahmen zur Stärkung

der Kommunikation und Kooperation in Form einer umfassenden Kommunikationsstrategie.

Damit sollen relevante Stakeholder und die Zivilgesellschaft besser über die Aktivitäten des ACB und deren Einbindung in alle Folgemaßnahmen informiert werden; vor allem sollen sie in ihrem Handeln gestärkt werden.

Unser erster Schritt auf diesem Weg ist ein Workshop am 13. und 14. Mai 2019 in Salzburg, bei dem die Implementierung des Zielsystems und die Kommunikation dazu im Mittelpunkt stehen werden. ■

Alle Informationen auf einen Griff: Die Broschüre „Klimaneutrale und klimaresiliente Alpen 2050“ enthält die „Erklärung von Innsbruck“ der UmweltministerInnen, das Alpine Klimazielsystem 2050 und eine Zusammenfassung des 7. Alpenzustandsberichts zum Thema „Naturgefahren Risiko-Governance“. Sie steht auf der Webseite der Alpenkonvention www.alpconv.org (Sektion „Dokumente“) zum Download bereit. Gedruckte Exemplare können beim Ständigen Sekretariat der Alpenkonvention unter info@alpconv.org angefordert werden.



„ALPS 2050“ – EINE GEMEINSAME RÄUMLICHE PERSPEKTIVE FÜR DEN ALPENRAUM?

Ein Präsent des ehemaligen deutschen Vorsitzes der Alpenkonvention an seine NachfolgerInnen unter der Experten-Lupe

von Werner Bätzing*

1. WAS IST „ALPS 2050“?

„Alps 2050“ stellt eine mehrteilige Analyse des weit abgegrenzten Alpenraumes dar, die das Anliegen verfolgt, eine gemeinsame Alpenperspektive für alle Akteure – Alpenkonvention, INTERREG-Alpenprogramm, EUSALP – zu entwickeln, um die räumliche Zusammenarbeit und die nachhaltige Gesamtentwicklung dieses heterogenen Raumes zu stärken. Die Erarbeitung dieser Analyse wurde vom Europäischen Forschungszentrum für Raumentwicklung und territorialen Zusammenhang (ESPON) mit Euro 250.000,- finanziert (Laufzeit: November 2017 bis November 2018). Mit der Bearbeitung wurden Wissenschaftler aus allen Alpenstaaten unter der Federführung von Prof. Dr. Tobias Chilla (Universität Erlangen-Nürnberg) beauftragt, die von einer Gruppe Hoher Beamter aus allen Alpenstaaten begleitet und beraten wurden.

Inhaltlich wurde diese Analyse mit Interesse erwartet, weil sie eine normative Grundlage der EUSALP-Strategie bedeuten könnte. Hierbei ist die zentrale Frage, ob bzw. wie es gelingt, die sehr unterschiedlichen Interessen der großen Metropolen in der Nähe der Alpen (wirtschaftsstarke) und des eigentlichen Alpenraumes (wirtschaftsschwach) auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen.

2. DIE STELLUNG DER ALPENKONVENTION IN ALPS 2050

Als erstes fällt auf, dass im Unterschied

zu den meisten EUSALP-Dokumenten die Alpenkonvention gleich auf der ersten Textseite des Final Report erwähnt wird, dass sie im gesamten Text als Abgrenzung der Alpen im eigentlichen oder engeren Sinn (inner Alpine area) durchgehend präsent ist und dass ihr Geltungsbereich auf allen thematischen Karten eingetragen ist.

Die Behandlung der Alpenkonvention ist deshalb in dieser Analyse als ausgesprochen positiv zu bewerten. Zugleich zeigen die durchgeführten Auswertungen sehr deutlich, dass zwischen den Alpen

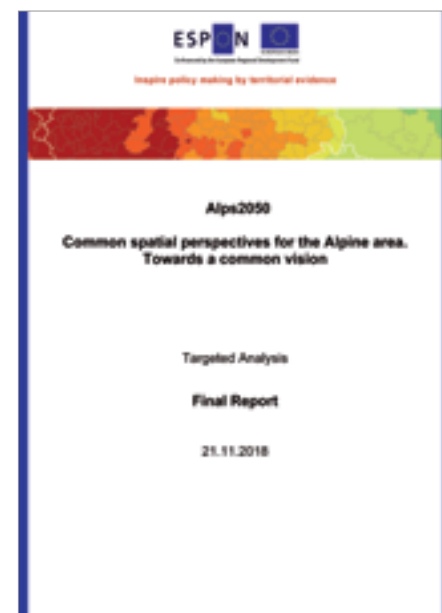


Abb: Alps 2050 - wird der hohe Anspruch eingelöst?

im engeren Sinne (inner Alpine areas) und ihrem Umland (pre Alpine areas) in allen Sachbereichen sehr große inhaltliche Unterschiede bestehen. Dies macht eine gemeinsame Strategie für den Gesamtraum, also für den weit abgegrenzten Alpenraum, nicht leichter.

3. NACHHALTIGES WIRTSCHAFTEN ALS NORMATIVE BASIS

Um eine gute Lebensqualität im Alpenraum zu erreichen, braucht es nach Alps 2050 sowohl ein starkes und konkurrenzfähiges Wirtschaften als auch eine ausgeprägte Nachhaltigkeit. Da sich aber beide Aspekte erst einmal inhaltlich widersprechen, werden „Innovationen“ benötigt, um beide positiv miteinander verbinden zu können: „In order to safeguard the relative economic strength of the region, and in order to enhance sustainability in economic activity, the focus will lie on innovation“ (Final Report S. 44).

Allerdings werden die für diese schwierige Aufgabe benötigten Innovationen nirgendwo präzisiert; deshalb stellt der pauschale Verweis auf Innovationen nur eine inhaltsleere black box oder eine unverbindliche Absichtserklärung dar.

Dies ist allerdings keineswegs eine Besonderheit von Alps 2050, sondern reformuliert die in EU-Texten häufig geäußerte Position zur green economy, bei der ein permanentes Wirtschaftswachs-

tum und hohe Umweltstandards mittels Innovationen zu vereinbaren seien, wobei auch hier unkonkrete Absichtserklärungen dominieren. In Anlehnung an einen Buchtitel von Theodor W. Adorno kann man deshalb von einem „Jargon der Nachhaltigkeit“ sprechen, weil die Aussagen zur Nachhaltigkeit inhaltsleer bleiben und Problemlösungen in eine unklare Zukunft verschoben werden. Während die Protokolle und Texte der Alpenkonvention aktuelle Konflikte und Probleme im Alpenraum einschließlich der betroffenen Akteure relativ konkret benennen, verbleibt Alps 2050 bei allen Sachthemen auf einer so allgemeinen und abstrakten Ebene, dass die realen Probleme gar nicht zur Sprache kommen können. Stattdessen werden allgemeine Lösungen formuliert, die so weit von jeder Realität entfernt sind, dass sie überall und nirgends anwendbar sind.

4. DIE LEITIDEE: ZENTREN – AXSEN – ZWISCHENRÄUME

Die „Alps 2050 vision“ (Final Report S. 38-46) besteht darin, im weit abgegrenzten Alpenraum erstens mittels einer einheitlichen Methode Zentren auszuweisen („political definition of a common typology of settlement functions on the transnational level“, a.a.O., S. 41), zweitens die Verkehrsverbindungen („backbone linkages“) zwischen diesen Zentren als Entwicklungsachsen gezielt auszubauen und hier die wirtschaftlichen Aktivitäten gezielt zu konzentrieren (a.a.O., S. 42), und drittens die Zwischenräume zwischen den Zentren und den Achsen („territories“) für spezifische Aufgaben (Umweltschutz, ländliches Wirtschaften u.ä.) zu reservieren (a.a.O., S. 44). Die Erwartung besteht darin, auf diese Weise die Zentren zu stärken, die aktuellen Blockaden für von den Zentren ausstrahlende Wirtschaftseffekte zu beseitigen, die Wirtschaft entlang der Entwicklungsachsen in der Peripherie zu stärken und alle übrigen Raumansprüche in den Zwischenräumen zu bündeln und dort zu perfektionieren.

Mit dieser Leitidee wird diejenige Raumkonzeption reformuliert, die in ganz Europa seit den 1970er Jahren die Raumordnung und die Politik dominiert. Diese Konzeption geht davon aus, dass die großen Zentren die Träger des Wirtschaftswachstums und der Innovationen seien und dass ihre wirtschaftlichen Impulse mittels Entwicklungsachsen dezentralisiert werden könnten.

Die Alpen haben jedoch sehr deutlich gezeigt, dass dieses Konzept die Alpen zerstört, indem die großen Alpentäler verstädert und der eigentliche Gebirgsraum wirtschaftlich und demographisch entwertet wird. Die Alpenkonvention hat sich deshalb ganz bewusst nicht an diesem Konzept orientiert, sondern sie hat stattdessen das Konzept der endogenen Regionalentwicklung umgesetzt. Dabei schließen sich periphere Räume ohne dominante Zentren wechselseitig zusammen, um dadurch gemeinsam diejenige Stärke zu erreichen, die es braucht, um ländlich-periphere Räume auf dezentrale Weise wieder aufzuwerten. Solche Grundsatzfragen der Raumentwicklung werden in Alps 2050 mit keinem Wort erwähnt.

Zu den Zentren: Die Zentren werden in Alps 2050 untergliedert in „Metropolis“ (12 Stück), „Regional hub“ (29 Stück) und „Local centre“ (36 Stück). Bei den Metropolen fällt auf, dass abweichend zur Schweizer Raumordnung lediglich Zürich und Genf als Metropolen angesehen werden, dass die besondere Situation von Turin und Genua (die einzigen Metropolen mit einer negativen Entwicklung) überhaupt nicht erwähnt wird und dass in Österreich Wien als Metropole bezeichnet wird, obwohl österreichische Raumordnung und Politik diesen Begriff ganz bewusst vermeiden und von Wien als „Großstadtregion“ sprechen, die den anderen österreichischen Großstadtregionen gleichgestellt ist (die Ausweisung Wiens als Metropole stellt den föderalistischen Charakter Österreichs in Frage).

Zu den Zwischenräumen: Alps 2050 nennt vier Typen (a.a.O. S. 44): „Urban growth corridors“ (Entwicklungsachsen), „Mountain rural“ (ländliche Alpenräume), „Lowland rural“ (ländliche Räume außerhalb der Alpen) und „Natural heritage core areas“ (Kerngebiete für das Naturerbe). Es erstaunt, dass dabei touristische Räume fehlen, die bei vergleichbaren Konzepten immer ausgewiesen werden, und dass beim Thema Naturerbe nicht – wie es derzeit immer öfter gemacht wird – zwischen Parks und Wildnisgebieten unterschieden wird.

Insgesamt fällt auf, dass alle inhaltlichen Elemente der Leitidee auf eine positiv-

stische Weise jeweils kurz dargestellt werden, ohne alternative Möglichkeiten zu diskutieren.

5. GESAMTBEWERTUNG

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es sich bei Alps 2050 nicht um eine neue Analyse des Alpenraumes handelt, sondern lediglich um eine Reformulierung altbekannter Konzepte, die zudem eine Reihe von diskussionswürdigen As-



Trägt eine außeralpine Metropolen-Sichtweise zur nachhaltigen Entwicklung der Alpen im Sinne der Alpenkonvention bei?

pekten enthält. Allerdings muss man dabei auf die sehr kurze Projektlaufzeit (13 Monate) verweisen, die eine neue, gründliche Analyse auch gar nicht ermöglicht hätte. Damit ist Alps 2050 nicht in der Lage, eine „common vision“ für die Alpen zu entwickeln, denn die gewählte Leitidee (Zentren-Achsen-Zwischenräume) stellt die Sichtweise der Metropolen dar, ist aber für die Alpen im Sinne der Alpenkonvention nicht geeignet.

Insofern können die Interessen der großen Metropolen und die der Alpen in Alps 2050 nicht auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden. ■

Quelle:

Chilla, T. u.a.: Alps 2050. Common spatial perspectives for the Alpine area. Towards a common vision. Targeted Analysis. Hrsg.: ESPON-EGTC, Luxembourg, 21.11.2018:
 – Final Report, 53 S.
 – The Alps 2050 Atlas. Annex to the Final Report, 86 S.
 – Scientific Annex, 65 S.
 – Executive Summary „Territorial Analyses“, 9 S.
 – Executive Summary „Vision Alps 2050“, 9 S.
 Im Internet: www.espon.eu > Programme > Targeted Analyses > 7-Common spatial perspectives for the Alpine area – Alps 2050.

* Prof.em. Dr. Werner Bätzing, Doyen der deutschsprachigen Alpenforschung, Archiv für integrative Alpenforschung, Bamberg (D)

DIE ARBEITSGRUPPE VERKEHR DER ALPENKONVENTION

... aus dem Blickwinkel des langjährigen österreichischen Ländervertreters

von Christian Rankl*

WOFÜR WURDE DIE ARBEITSGRUPPE VERKEHR EINGERICHTET?

Die Umsetzung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention soll zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik im Alpenraum führen, „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, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize“.

Die Arbeitsgruppe „Verkehrsprotokoll“ hatte ursprünglich die Aufgabe, das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention auszuarbeiten und zu verhandeln. Am 31.10.2000 konnte es verabschiedet werden. Der Beschluss zur Einsetzung einer Verkehrsarbeitsgruppe wurde vom Stän-

Arbeitsgruppe. Beobachter der Alpenkonvention (z.B. CIPRA) können ebenfalls Repräsentanten nominieren. Der Autor ist als österreichischer Ländervertreter delegiert und von Beginn an Mitglied dieser Arbeitsgruppe, die zwei bis vier Mal im Jahr tagt. Der Vorsitz wurde Frankreich übertragen.

Zu den Hauptzielen gehören:

- Die Entwicklung koordinierter Informationen im Bereich des Güter- und Personenverkehrs in den Alpen;
- die Implementierung der Alpenkonvention und des Verkehrsprotokolls zu überwachen;
- die Verminderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit und Umwelt, insbesondere durch Förderung des Einsatzes nachhaltigerer Verkehrsmittel sowie
- das Aufzeigen und Analysieren von guten Beispielen (Best Practices).

ARBEITSSCHWERPUNKTE UND -THEMEN

Die Arbeitsgruppe befasst sich – auf Basis von Zweijahresmandaten – mit spezifischen Themen, wobei die Arbeit zum Teil auch in den Unterarbeitsgruppen „Verkehrskosten“ sowie „Nachhaltige Mobilität“ stattgefunden hat.

Folgende Arbeitsschwerpunkte und -themen wurden bzw. werden bearbeitet:

- Ausarbeitung des Alpenzustandsberichts „Verkehr und Mobilität in den Alpen“;
- Nachhaltige Verkehrssysteme in den Alpen. Analyse und Good Practices;
- Nachhaltige touristische Mobilität in den Alpen;
- AlpInfoNet – Nachhaltiges Mobilitätsinformationsnetzwerk für den Alpenraum;
- Nachhaltige Mobilitätslösungen für entlegene Alpengebiete;
- Nachhaltige Lösungen für Logistik und städtischen Lieferverkehr im Alpenraum;

- Berechnung der externen Kosten des Schwerlastverkehrs in den Alpen;
- Bewertung und Internalisierung realer Transportkosten (Art. 14 des Protokolls), insbesondere mit Bezug auf die Umsetzung der Eurovignette Richtlinie;
- Zusammenfassung über die derzeitige Anwendung der Eurovignette-Richtlinie (Preisgestaltung für den Schwerlastverkehr) in den verschiedenen Alpenländern;
- Auswertung der am besten geeigneten Maßnahmen gemäß Artikel 16 bezüglich Maut- und Verkehrsmanagementinstrumente für den Schwerlastverkehr im Hinblick auf Umweltauswirkungen und Emissionen (Luftschadstoffe, CO₂-Ausstoß, Lärm);
- Überwachung und Kontrolle der Umweltauswirkungen des Verkehrs (Art. 15 und 16);
- Analyse innovativer Logistiklösungen im Bereich des Kombinierten Verkehrs;
- Innovationen im Schienengüterverkehr;
- Themenbereich alternative Treibstoffe;
- Informationsaustausch mit unterschiedlichen Gremien, die zum Verkehr in den Alpen arbeiten, wie dem Zürich-Prozess und der EUSALP (AG 4).

Die Förderung von nachhaltigem Verkehr stellt eine der sechs Prioritäten dar, die im Mehrjährigen Arbeitsprogramm der Alpenkonferenz 2017-2022 festgelegt sind. In das Programm des österreichischen Alpenkonventionsvorsitzes 2016-2018, der Anfang April endet, wurde daher die darin enthaltene Durchführung einer Konferenz über „Nachhaltigen Tourismus und Mobilität“ aufgenommen, die im Oktober 2017 in Werfenweng stattfand.

Auch die Arbeitsgruppe Verkehr legte auf die nachhaltige touristische Mobilität bereits über mehrere Mandatsperioden einen Fokus. Im Wissen, dass die Anreise in die Tourismusdestinationen der Alpen primär mit dem Privat-Pkw er-

folgt und einer der Schlüsselfaktoren für eine Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel in einer guten und leicht verfügbaren Information liegt, hat die Arbeitsgruppe Verkehr das Alpine Space-Projekt „AlpInfoNet“ – Sustainable Mobility Information Network for the Alpine Space – initiiert. Dabei zeigte sich, dass je nach Land unterschiedliche Fahrplanauskunftssysteme im öffentlichen Personenverkehr und unterschiedliche Detailgenauigkeiten bei den Mobilitätsangeboten in den Tourismusdestinationen bestehen. Auskünfte zu Angeboten für die „letzte Meile“ fehlen in der Regel gänzlich. Im Rahmen von „AlpInfoNet“ entwickelten und testeten fünf Pilotregionen im Alpenraum verschiedene technische und organisatorische Lösungen für die Bereitstellung von umfassenden und leicht zugänglichen Informationen zur grenzüberschreitenden Mobilität.

Das Land Vorarlberg hat sich an der Umsetzung in der „Pilotregion Bodenseeraum“ beteiligt. Es wurde das Ziel verfolgt, verständliche und leicht zugängliche Informationen über umweltfreundliche Verkehrsmittel für Touristen und Einheimische bereitzustellen, die in allen Arten von Informationssystemen genutzt werden können. Es waren dabei sowohl technische als auch organisatorische und politische Hürden zu überwinden. Ziel war es, praxistaugliche Lösungen für die Bereitstellung von passgenauen Mobilitätsinformationen bis hin zur „letzten Meile“ zu entwickeln, die nach Projektende weiter verbessert werden können.

Die Ergebnisse sind im Handbuch für Verkehrs- und Tourismusanbieter „BESSER INFORMIERT REISEN – auf dem Weg zu einem nachhaltigen Mobilitätsinformationsnetzwerk“ zusammengestellt (http://www.alpine-space.org/2007-2013/uploads/tx_txrunningprojects/1_AlpInfoNet_Handbook_Final_publication_DE.pdf).

RESÜMEE UND AUSBLICK

Nach mehr als 17 Jahren Mitarbeit in der Arbeitsgruppe Verkehr sowie in allen Unterarbeitsgruppen beendet der Autor Ende Mai, mit Antritt des Ruhestands, seine Funktion als Ländervertreter.

Als Resümee ist festzuhalten, dass unter einem sehr engagierten französischen Vorsitz zu den o.a. Schwerpunktthemen

eine Vielzahl von Berichten entstanden, die unter <http://www.alpconv.org/de/organization/groups/WGTransport/default.html> abgerufen werden können.

Naturgemäß treten im Zuge der Zusammenarbeit manchmal auch nationale Interessen mehr oder weniger stark in den Vordergrund und führen zu Meinungsverschiedenheiten. Es konnten in derartigen Fällen jedoch immer Kompromisse gefunden werden, so dass sich im Laufe der Jahre eine sehr kollegiale und vertrauensvolle Zusammenarbeit entwickelt hat. Der Wert der Mitarbeit in dieser Arbeitsgruppe liegt vor allem im „Blick über den Tellerrand“, dem Informationsgewinn (was läuft bei den Nachbarn) und einem besseren Verstehen anderer Sichtweisen, auch wenn man diese nicht immer teilt.

Aus Sicht des Autors sind die für den nächsten Mandatsvorschlag von Frankreich vorgeschlagenen Themenschwerpunkte gut und richtig gewählt:

- Erarbeitung eines Positionspapiers betreffend Verkehrsverlagerungen im alpenquerenden Güterverkehr bis 2050 unter Berücksichtigung der Klimaziele;
- Verkehrsvermeidung durch Maßnahmen in der Raumplanung;
- neue Technologien für nachhaltigen Personenverkehr sowie
- Auswirkungen des Verkehrs in den Alpen auf die Luftqualität einschließlich der Beurteilung der Wirksamkeit von Gegenmaßnahmen

Weitere Zukunftsthemen sind aus der Sicht des Autors die Gewährleistung einer guten und nachhaltigen Mobilität in entlegenen und strukturschwachen Alpengebieten sowie ggf. eine bessere infrastrukturelle Anbindung jener Alpenräume, die abseits des hochrangigen Schienennetzes (TEN-Netz) liegen. Darüber hinaus sollte auch weiterhin an Maßnahmen für eine nachhaltige Tourismusmobilität gearbeitet werden. Gerade dieses Themenfeld erfordert ganz besonders die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, z.B. bei der Ab-

stimmung von Fahrplänen, Entwicklung neuer Fahrplanangebote und gemeinsamer Tarifangebote (grenzüberschreitende Abstimme / Kombination von Verbundtarifen etc.). Im Rahmen der Arbeitsgruppe Verkehr kann diese angeregt und gefördert werden.

In Vorarlberg erhält die Tourismusmobilität im Rahmen der Erarbeitung des neuen Mobilitätskonzepts, welches

bis zum Sommer vorliegen wird, einen neuen Stellenwert. Entsprechend der Tourismus-Strategie des Landes Vorarlberg will sich das Land als Modellregion für umweltfreundliche Mobilität im Tourismus positionieren. Nicht zuletzt auch deshalb, da in den Herkunftsgebieten des Tourismus (vor allem in den Städten) immer mehr Menschen keinen Führerschein oder kein Auto mehr haben und eine autofreie Anreise bzw. eine autofreie Mobilität vor Ort bevorzugen. Diesen Entwicklungen ist mit entsprechenden Maßnahmen zu begegnen, welche im neuen Mobilitätskonzept enthalten sein werden. Dazu gehören auch entsprechende Angebotsverbesserungen im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr, die nur mit den Nachbarländern gemeinsam entwickelt werden können.

Abschließend möchte der Autor seinen Dank für 17 interessante Jahre mit wertvollen menschlichen Begegnungen sowie fachlichen Auseinandersetzungen zum Ausdruck bringen und den Kolleginnen und Kollegen der Arbeitsgruppe Verkehr weiterhin eine interessante und konstruktive Zusammenarbeit wünschen, deren Qualität sich auch in der guten zwischenmenschlichen Beziehung ausdrückt.



Bemessung und Anlastung der externen Kosten des Verkehrs – Angelpunkt einer Verkehrswende für die Alpen



Schadstoffe und Luftreinhaltung: Ein Arbeitsschwerpunkt, auch für den neuen französischen Alpenkonventions-Vorsitz

digen Ausschuss im September 2001 in Aosta gefasst. Im Jahr 2002 wurde das Mandat erteilt, den Informations- und Erfahrungsaustausch unter den Vertragsparteien der Alpenkonvention, insbesondere zu Kapitel IV des Verkehrsprotokolls („Kontrolle und Bewertung“) zu unterstützen, und die Umsetzung des Verkehrsprotokolls durch Aktivitäten der Arbeitsgruppe, welche von der Alpenkonferenz beauftragt werden, voranzubringen.

Die Vertragsparteien der Alpenkonvention delegieren Experten als Mitglieder der

* Dipl.-HTL-Ing. Christian Rankl, stv. Abteilungsvorstand der Abteilung VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten im Amt der Vorarlberger Landesregierung in Bregenz, 17 Jahre lang Ländervertreter Österreichs in der "Arbeitsgruppe Verkehr" der Alpenkonvention

NEUER EUSALP-VORSITZ STARTET MIT PRO-ALEMAGNA-ANSAGEN

von Reinhard Gschöpf*

Der Vorsitz der EU-Alpenraumstrategie EUSALP ging für 2019 nach Italien, er wird dort gemeinsam von Zentralstaat und Regionen (Lombardei, Unterstüttung Piemont, Südtirol) wahrgenommen.

Im Zuge dessen gab es aus Alpenkonventions-Perspektive bemerkenswerte Stellungnahmen. Der nun federführende EUSALP-Verantwortliche, der lombardische Umwelt- und Klimalandesrat Raffaele Cattaneo, hielt unter dem Schlagwort „effiziente Verbindungen über die Alpen hinweg“ fest, dass „die Aufforderungen aus dem Veneto, die Autobahn A27 Alemagna zu vervollständigen, um einen Auslass im Norden nach Deutschland zu haben“, in „enger Zusammenarbeit mit Österreich und Deutschland zu prüfen und zu bewerten“ seien. Es könne dies „eines der Diskussionsthemen der EUSALP-Infrastrukturabelle“ sein. Cattaneos Aussagen belegen den alpenquerenden Charakter aktueller Alemagna-Planungen – was sonst sollte Thema mit den Staaten Österreich und erst recht Deutschland sein? Dazu passt, dass der EU-Abgeordnete Remo Sernagiotto, schon 2016 Motor einer versuchten Pro-Alemagna-Beschlussfassung im EP, jüngst mehrfach für EU-Gelder für die „neue Venedig-München-Autobahn“ votierte.

Cattaneo behauptete zudem, dass Autobahnen mittels „neuer Technologien“ nun ganz anders als in den 1960er-Jahren unter minimaler Umweltbeeinträchtigung gebaut würden. Er nahm damit auf das von Alemagna-Lobbyisten geborene PR-Vehikel eines sogenannten Technologie-Korridors bezug: Dieser soll Hochspannungs-Freileitungen durch Dolomiten und Karnische Alpen ersetzen, entpuppt sich aber als Alemagna-Autobahn mit Glasfaser- und Hochspannungskabeln sowie anderer Leitungs-Infrastruktur im Unterbau. Damit würde aber – so die Darstellung – die Autobahn quasi zum Landschaftsschutzprojekt mutieren und zugleich auch noch aus EU-Innovationstöpfen förderfähig.

Der erst 1995 eröffnete Alemagna-Abschnitt durch die erste Alpenkette bis in den Raum Belluno-Pian di Veduggia straft in seiner rücksichtslos landschaftsvernich-

tenden Beton-Brutalität dieses „Greenwashing“ allerdings Lügen.

Bei der erwähnten EUSALP-Tabelle handelt es sich um jene, an deren Kriterien und Inhalten die Vertreter überwiegend italienischer Regionen in der Bewertungsmethodik-Task-Force der EUSALP-Arbeitsgruppe 4 „Verkehr“ seit 2018 feilen, ohne dabei die Vorgaben des Verkehrsprotokolls berücksichtigen zu wollen. Die so in die Tabelle gelangten Projekte sollen hernach bevorzugten EU-Fördergeld-Zugang erhalten. Beobachter wie CIPRA versuchen zu unterbinden, dass in dieser Gruppe hinter verschlossenen Türen alpenkonventionswidrige Fakten geschaffen werden.

Ein Vorstoß des Veneto für eine mit EU-Millionen finanzierte Machbarkeitsstudie zum Alemagna-Weiterbau aus Mitteln der CEF (Connecting Europe Facility) ist bis Ausschreibungsschluss am 24.4.2019 zwar am Fehlen formeller Unterstützung aus Tirol bzw. Kärnten gescheitert. Allerdings behaupten italienische Rechtspolitiker vor der EU-Wahl wiederholt, dass „österreichische Behörden wachsendes Interesse zeigen“ würden – dem wird nachzugehen sein.

Neben Vertretern von Lombardei und Veneto ließ auch Südtirols EU-Abgeordneter und EP-Wahlkandidat Herbert Dorfmann – in Rom wie im EP-Wahlkampf gemeinsam mit den Mehrheitsparteien der Nachbarregionen unterwegs – zur Alemagna aufhorchen. Dorfmann wurde medial mit „Der Dialog mit Tirol ist gut. Die Autobahnausfahrt nach Norden muss aber durch Osttirol erfolgen“ zitiert: Es sei „der einzige vernünftige Schritt durch Osttirol“, und im Fall entsprechender Übereinstimmung mit Tirol sei es möglich, dass auch Südtirol keinen Widerstand mehr leiste. Eine glatte Kehrtwende von einer scharfen Anti-Alemagna-Position noch im Jahr 2016, obwohl das Südtiroler Pustertal auch durch aktuelle Alemagna-Planungen direkt über den Raum Lienz nach Norden unter starken Straßen-Ausbaudruck käme.

Im Hinblick auf mögliche alemagna-freundliche Mehrheiten im Europaparlament nach der kommenden Wahl bleibt also ganze Aufmerksamkeit geboten. ■

SCHWARZBUCH ALPEN

Matthias Schickhofers durch eigene Fotos verfeinertes Buch über eine „Bergwelt am Limit“ deckt – wie es sich für ein „Schwarzbuch“ gehört – zahlreiche alpine Missstände zwischen Ischgl und Kraftwerkslobby auf. Es bietet damit viele Einsichten, warum wir unsere Berge retten müssen, dazu aber auch zahlreiche Hinweise, wie es anders und besser geht, wo eine entschiedene Wende für das Rückgrat Europas ansetzen und wie sie gelingen kann.

Punkt 1 der Checkliste: Die Vorgaben der Alpenkonvention konsequent umsetzen!

Matthias Schickhofer:

Schwarzbuch Alpen. Warum wir unsere Berge retten müssen.

Verlag Christian Brandstätter, Wien 2017.
198 Seiten, gebunden mit Schutzumschlag
ISBN 978-3-7106-0165-1.
€ 22,90



ALPENPLAN BAYERN: ÄNDERUNG ZURÜCKGENOMMEN!

Die Causa Riedberger Horn nahe Österreichs Grenze schlug in den letzten beiden Jahren hohe Wellen: Die alte Regierung Bayerns hatte zwecks einer Schigebietsausweitung Flächen aus der strenggeschützten Zone C des Alpenplans herausgenommen, womit klar gegen Vorgaben aus der Alpenkonvention zum „Erhalt von Schutzgebieten gemäß ihrem Schutzzweck“ verstoßen wurde. Als Präzedenzfall hätte dies dem Aushöhlen dieses alpenweit vorbildlichen Schutzinstruments Tür und Tor geöffnet. CIPRA und andere Verbände hatten dagegen rechtliche Schritte ergriffen.

Nach der Wahlniederlage musste dem Koalitionspartner im Koalitionsvertrag die Rücknahme dieser Alpenplan-Änderung zugestanden werden. Dazu wurde nun am 30.4.2019 der nötige Ministerratsbeschluss in München gefasst, die Flächen werden wieder der Zone C zugeschlagen. Zugleich beschloss die Regierung, dass die im Sinne eines politischen Rettungsversuchs seinerzeit als „Ausgleich“ in die Zone C hinaufgestuften Flächen im Umfeld ebenfalls in dieser Zone verbleiben. Es gibt künftig also 3 km² mehr vor Erschließung geschützte Fläche statt weniger davon.

Ein Sieg für die Natur und eine gute Nachricht für die Alpenkonvention als wirksames Instrument zum Schutz wertvoller Freiräume und Naturflächen!

PROJEKTE WIE ALEMAGNA, ULM-MAILAND, ... – BESTE ANSCHAUUNGSBEISPIELE ZUM VERSTÄNDNIS DES VERKEHRSPROTOKOLLS

Eine Präzisierung.

von Peter Haßlacher*

RECHTSWEGE MIT BIEGUNGEN

Wie in diesem Kreis hier wohl gut erinnerlich, war der Artikel 11 des Durchführungsprotokolls der Alpenkonvention im Bereich „Verkehr“ besonders hart umkämpft. 10 Jahre wurde verhandelt, dann 2002 trat das Protokoll in Österreich in Kraft, im Mai 2013 in Italien und im September 2013 in der EU.

Es wäre blauäugig zu glauben, dass das an und für sich politische Instrument der Alpenkonvention auf dem kürzesten Weg ausgerechnet auf dem Rechtsweg reibungslos anwendbar wäre. In letzter Zeit nimmt die Zahl von Rechtsgutachten und rechtlichen Stellungnahmen zu Begriffen und einzelnen Artikeln der Protokolle nicht unerwartet zu.

Im Straßeninfrastrukturbereich trifft das auf die Verlängerung der A 27 „Alemagna“ in Richtung Norden (Staatsgrenze Italien-Österreich) und auf die mit der Errichtung von Tunnels (Fernpassscheitel- und Tschirgantunnel) in Zusammenhang stehende Fernpassstraße B 179 zwischen der südlich von Füssen an die deutsch-österreichische Staatsgrenze heranführenden A 8 und der Inntalautobahn A 12 zu.

WIE WAR ES WIRKLICH?

Im Rechtsgutachten von Univ. Prof. Dr. Arno Kahl aus 2018 zum „Fernpassscheiteltunnel“ findet sich eine interessante Passage, die in Zusammenhang mit der Entstehung des Verkehrsprotokolls doch ein wenig genauer beleuchtet werden sollte:

„Hinsichtlich dieses Protokolls (Anm.: Verkehr) hatten die vertragsschließenden Staaten vor allem auch die Möglichkeit der Belastung des Alpenraumes durch die Autobahn zwischen München und Venedig (Alemagna) vor Augen. Dies alles ist bei der Interpretation der Texte mit zu berücksichtigen“ (Kahl, 2018: 16).

Es ist richtig, dass das Projekt der „Alemagna“ in den Gremien der Alpenkonvention (z.B. Ständiger Ausschuss) stets präsent war und es auch dieses Projekt war, an welchem sich die Delegierten räumlich in Verbindung mit wichtigen Begriffen orientierten.

In diesen Jahren wurde großer Aufwand betrieben, um Entscheidungsträger und VorbereiterInnen mit dem Projektgebiet bekannt zu machen. So organisierte der Fachausschuss „Alpenkonvention“ von CIPRA Österreich in der zweiten Hälfte der 1990-iger Jahre einen Lokalaugenschein von Kartitsch/Sillian über Cortina d'Ampezzo bis vor Belluno, um den Stand des Autobahnbaus und die nächsten Baulose sowie die weitere Trassenführung vor Ort zu erkunden.

MEHR ALS EINE PROBLEM-ACHSE

Aus der Vielzahl an Informationen entstand damals noch eine Overheadfarbfolie mit dem Bestand an Straßen/Autobahnen, den Projekten, Lückenschlüssen, Ortsumfahrungen usw., welche präsentiert und ausgehändigt wurden. Eine derartige Info-Folie wurde als Anschauungsbeispiel aber nicht nur für das Großraumprojektgebiet „Alemagna“ angefertigt, sondern auch für das Gebiet: Füssen, Reutte, Inntal, Landeck, Reschen, oberster Vinschgau, Ortlerdurchstich und weiter in Richtung Mailand, eben für die „Ulm-Mailand“-Trasse, erarbeitet. Und ebenso auch für das Rheintal, Bodenseeuferschnellstraße, Letzetunnel in Richtung San Bernardino.

Die „Ulm-Mailand“ war damals präsent, und sie ist bis heute keineswegs zu Grabe getragen, wie einige BeobachterInnen so über die Alemagna reden. im Gegenteil: Die „Ulm-Mailand“ wurde zuletzt erst Anfang November 2018 in einer Sendung von RAI 3 im Zuge der andauernden Brennerdiskussion von Thomas Baumgartner, Vorsitzender der ANITA, Gesamtstaatlicher Verband der italienischen Transportunternehmen, gefordert.

FAZIT UND AUSBLICK

Während der Verhandlungen um das Verkehrsprotokoll wurde auch dieses Projekt immer wieder inhaltlich seziert und medial verbreitet.

Jegliche Tunnelprojekte entlang der B 179 sind langfristig ein Anreiz, bei passender Gelegenheit immer wieder die Realisierung der „Ulm-Mailand“ ins Spiel zu bringen. ■

25 JAHRE ALPEN-INITIATIVE

Am 20. Februar jährte sich das „Ja“ des Schweizervolks zur Alpen-Initiative von 1994 zum 25. Mal – ein Meilenstein für Alpenschutz- und Alpenverkehrspolitik. Die 1989 von einigen Engagierten lancierte Volksinitiative „zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr“ ergänzte die Bundesverfassung um einen Alpenschutz-Artikel (heute Art.84): Schutz vor den Auswirkungen des Transitverkehrs durch Begrenzen der Belastungen auf ein nicht schädliches Maß, Güter-Verlagerung Grenze-Grenze auf die Schiene, Deckelung der Transitstraßen-Kapazität im Alpengebiet. Mit zwei weiteren gewonnenen Abstimmungen (Bau der NEAT-Schienengroßprojekte 1992, Einführung der LKW-Maut auf allen Straßen 1998) sowie dem Volks-Nein 2004 zum Aushebeln des Alpenschutzes es entstand eine im Alpenvergleich sehr erfolgreiche Verlagerungspolitik.

Darüber hinaus war die Alpen-Initiative stets um alpen- und europaweite Lösungen bemüht – im Wissen, dass innerer und äußerer Druck auf weniger strenge Regeln sonst noch stärker würde. Die Alpentransitbörse als marktwirtschaftliches, EU-konformes Instrument ist eine dieser Lösungen, die seit bald 20 Jahren auf Umsetzung wartet.

Nach 25 Jahren eine Zwischenbilanz nicht ohne Schatten: Verwässerungs- und Verschleppungsversuche der 1994 überstimmten Polit-Mehrheit und ein LKW-Tonnagemits von 40 statt 28 Tonnen führten dazu, dass die Verlagerungsziele zeitlich und der Menge nach verfehlt wurden. Immerhin erfolgt der alpenquerende Verkehr in der Schweiz zu über 70% auf der Schiene – in Österreich sind es 30%, in Frankreich unter 15%. Allein den Brenner queren trotz aller Anstrengungen mehr als doppelt so viele LKW wie über alle Schweizer Alpenübergänge.



Abb.: Transitachse Ulm-Mailand (links oben) – schon in den 90ern wie die Alemagna im Fokus. Quelle: Arge Stop Transit, Bereich Kärnten, Ost- und Südtirol, Belluno

HANS HAID (1938-2019): EIN LEBEN LANG UNTERWEGS FÜR DIE ALPINE KULTUR.

von **Andreas Weissen***

Dichter Nebel, wir sahen keine drei Meter weit. Auf dem Passo della Mezzaluna in den Ligurischen Alpen sollte unweit des Fahrsträsschens ein zwei Meter hoher vorgeschichtlicher Menhir stehen. Wir verteilten uns, stiegen einen Hang hoch, blieben über Rufe in Verbindung. Nach einer Stunde erfolgloser Suche kehrten wir um, durchnässt und durchfroren. Hans Haid, Obmann der Pro Vita Alpina und Organisator der Studienreise, war sichtlich enttäuscht. Er hatte viel über den eindrücklichen, inzwischen stark geneigten Riesenstein gelesen, am halbmondförmigen Passübergang, den Hirten mit ihren Schafherden seit Tausenden von Jahren überquerten. Und er widmete dem Pass mit seinem Menhir einen Abschnitt in seinem Bildband „Mythos und Kult in den Alpen“.



Hans Haid, 1938-2019

Wenn Hans Haid als Volkskundler publizierte, schielte er nie auf akademischen Ruhm, sondern verfasste populäre Bücher mit einfachen Texten und wunderschönen Fotos. Er wollte möglichst viele Menschen für die jahrtausendealte Kultur der Alpen begeistern.

Unermüdlich war Hans Haid auf Spurensuche, nicht nur in Tirol und Österreich, sondern überall im Alpenraum. Meistens begleitete ihn dabei seine Frau Gerlinde Haid, die als Professorin vorab zur Volksmusik im Alpenraum forschte. Obwohl

Hans kaum über Fremdsprachkenntnisse verfügte, gelang es ihm in kürzester Zeit und mit verblüffender Leichtigkeit, Brücken zu anderen Menschen zu schlagen. Er pflegte unablässig zu fragen und begegnete dem Gegenüber mit Neugier und Wertschätzung.

Über Jahre hinweg knüpfte und unterhielt Hans Haid ein Netz von Kulturschaffenden und Kulturforschenden im ganzen Alpenraum. Er machte Pro Vita Alpina zur wichtigsten, alpenweiten Kulturnetzwerk. Leider war ihm die Vereinsmeierei ein Gräuel, weshalb das Netzwerk vorab aus persönlichen Kontakten bestand und nie zu einem festen Gefüge wurde. Heute beschränken sich die Aktivitäten von Pro Vita Alpina fast nur mehr auf Österreich.

Während mehreren Jahren versuchte Hans Haid die Verantwortlichen der Alpenkonvention zu überzeugen, ein Protokoll zu „Bevölkerung und Kultur“ auszuarbeiten und zu verabschieden, so wie in der Rahmenkonvention angedacht. Haid reichte gar einen konkreten Vorschlag ein. Doch die hohen Beamten winkten ab. Denn sie kamen zum größten Teil aus Umweltministerien, in denen soziokulturelle Fragen oft fremd waren. Dann fürchteten sie, mit einem Kulturprotokoll könnten neue „Begehrlichkeiten“ geweckt werden, gerade auch von sprachlichen Minderheiten. Und das wollten sie auf keinen Fall. So unterzeichneten die Umweltminister an der Alpenkonferenz schliesslich eine unverbindliche „Deklaration zu Bevölkerung und Kultur“ voller Allgemeinplätze. Hans Haid warf den in seinen Worten „wertlosen Wisch Papier“ enttäuscht in eine Ecke und wandte sich von der „großen Politik“ ab.

Als Volkskundler interessierte sich Hans Haid nicht nur für die Vergangenheit, sondern ganz besonders für die Gegen-

wart und die Zukunft der Menschen im Alpenraum. Überall entdeckte er hoffnungsvolle Initiativen von Einzelpersonen und Gruppen, die „mit Mut, Witz und Widerstand“ auch in entlegensten und kaum mehr bevölkerten Regionen in den Bergen eine Existenz aufbauten und allen Widrigkeiten trotzten. In den Büchern

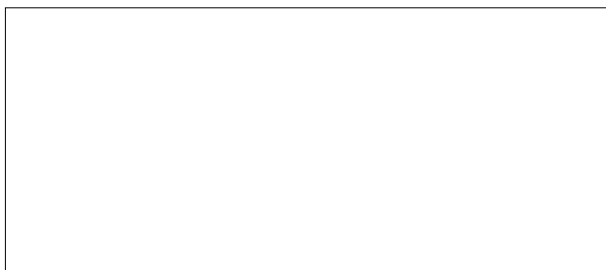


Gerlinde und Hans Haid, zwei Große der Alpen-Kulturforschung

„Vom neuen Leben in den Alpen“ lud Hans Haid zusammen mit seiner Tochter Barbara zu einer Entdeckungsreise zu unzähligen Initiativen im Alpenraum ein. Auch wenn einige Porträts ein bisschen geschönt daherkamen, sollten sie vorab eines: Mut machen, eigene Lebensentwürfe zu wagen. Jahre bevor Slow Food eine Nische besetzte und regionale Produkte die Regale der Supermärkte eroberten, lobte Hans Haid genüsslich die Vorzüge von handwerklich erzeugten regionalen Spezialitäten. „Am Anfang der Kultur steht die Agrikultur“ war eine der Haidischen Weisheiten.

Hans Haid wusste und sagte aber auch klar, was er nicht wollte. Mit markigen Worten und treffenden Sätzen, oft auch in poetischer Form, wandte er sich gegen die Zerstörung der Landschaft und des kulturellen Erbes durch den Massentourismus und die „Zuhälter vom ewigen Schnee“ sowie gegen die Kommerzialisierung und die Banalisierung von Architektur, Volksmusik und Küche. ■

* Andreas Weissen, im Wallis geboren und dort zurzeit als Sagenerzähler, Festivalleiter und Gastwirt tätig; Präsident CIPRA International 1995-2004; Weggefährte von Hans Haid bei zahlreichen Exkursionen der pro vita alpina



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