

Die

Alpenkonvention

Nachhaltige Entwicklung für die Alpen

www.cipra.at

1 ... Editorial 2 ... Generalsekretär 2013-2019 Markus Reiterer im Interview 4 ... Kurzvorstellung neue Generalsekretärin Alenka Smerkolj 4 ... 30 Jahre ÄGU 5 ... Jugend – Landschaft – Alpen 6 ... Kurzmeldungen 7 ... Lärmschutz und Alpenkonvention 9 ... Nachhaltiges Bodenmanagement: Links4Soils 10 ... Tagungsband Raumplanung 11 ... Alpenkonventions-Umsetzung: Grenzüberschreitende Pendelmobilität

LIEBE LESERINNEN UND LESER!

Ein Bergsommer geht zu Ende. Es war der zweitwärmste und der siebentrockenste Sommer in Österreich seit Beginn der Aufzeichnungen, in inneralpinen Tal- und Beckenlagen sogar der wärmste. In den Gipfelregionen Westösterreichs lagen die Temperaturen einmal mehr deutlich – im August etwa um ein Fünftel – stärker über den Mittelwerten als im Flachland.

Auch der September war nochmals überdurchschnittlich warm. Trotz zum Teil rekordverdächtigen Schneehöhen im vergangenen Winter und Schneerekorden im kühlfeuchten Mai sind daher Grundwasserstände weiter unter Druck und auch die Gletscher wieder weitflächig ausgeapert und absehbar stark zurückgeschmolzen. Dass dennoch 2019 die Genehmigung eines weiteren großen Gletscher-Erschließungsprojekts (Pitztal-Ötztal) Fahrt aufgenommen hat, für das ein Berggrat entfernt, wertvolle Gletscher- und Gletschervorfeld-Flächen umgepflügt und nebenbei ein Hotspot des sanften Hochgebirgstourismus zerstört würde, wird hoffentlich die angemessene behördliche Würdigung erfahren.

Die zunehmend warmen Abende und Nächte in voralpinen und alpinen Lagen

kommen emotionalen Erlebnissen in der Natur entgegen, siehe unser Foto vom Landschafts-Workshop junger CIPRA-Aktiver in Niederösterreich. Gemessen an den Bedrohungen durch die Klimakrise ist das aber leider ein schwacher Trost: Milden Bergtagen steht erhöhtes Steinschlag- und Felssturzsrisiko gegenüber. Es ist daher hoch an der Zeit, dass sich

dem Verkehr erkennen, dessen Freiheit bislang sakrosankt war, als gäbe es kein Morgen. Umso wichtiger sind zarte alpine Hoffnungsschimmer wie beim Lösen grenzüberschreitender Pendelverkehrs-Herausforderungen oder beim Angehen gegen die schlimmsten Auswüchse von Billigmaut und Billig-LKW-Sprit für die Transitregionen



Foto: © Mirjam Kreisel/Nejc Kavka

die Alpenkonvention anknüpfend an die Arbeit des Alpen Klimabeirats seit 2016 und die Innsbruck-Deklaration der Alpenkonferenz vom April 2019 mit Hochdruck dem Klimaschutzthema widmet, und erfreulich, dass die neue Generalsekretärin dies weiter forcieren will. Zugleich lassen verbindliche und Tag für Tag unbeirrbar näherrückende Klimaziele endlich doch erste Bewegung auch in Sektoren wie

Kampf der betroffenen, geradezu überfahrenen Zivilgesellschaft. Alpenkonvention und Verkehrsprotokoll bieten hier viele Ansatzpunkte, die Einhaltung muss bei einzelnen Vertragsparteien wie Italien oder EU allerdings beständig eingemahnt werden. Auch ist es kein Leistungsnachweis für alpenweite und europäische Zusammenarbeit, dass selbst am trilateralen

Brennerkorridor, der seit 30 Jahren im Zentrum der Konflikte steht, Maßnahmen im einen Land oft erst nach vieljähriger Verzögerung im anderen nachvollzogen und zudem immer noch rechtlich in Frage gestellt werden.

Eine neue Ernsthaftigkeit im Umgang mit dem Schutz unserer Alpen tut not!

Ihr Reinhard Gschöpf

"WIR MÜSSEN EINE TRANSFORMATION SCHAFFEN!"

Markus Reiterer* zieht im Interview mit Benedikt Sauer*Bilanz

Für sechs Jahre, von 2013 bis Mitte Juli 2019, war der Jurist und Diplomat Markus Reiterer als erster Österreicher Generalsekretär der Alpenkonvention mit Sitz in Innsbruck und Bozen. In diese Zeit fiel mit dem Vorsitz Österreichs bei der Alpenkonvention 2016-19 eine nicht nur alpen-, sondern auch innenpolitisch intensive Phase. Zu Reiterers Nachfolgerin wurde bei der XV. Alpenkonferenz aus zahlreichen Bewerberinnen und Bewerbern die frühere slowenische Ministerin für Entwicklung Alenka Smerkolj bestimmt. Benedikt Sauer traf Markus Reiterer im Büro im Innsbrucker Goldenen Dachl zum Gespräch.

Benedikt Sauer: Herr Reiterer, worin sehen Sie die wesentlichen Stärken der Alpenkonvention, dieses einmaligen Abkommens einer Bergregion?

Markus Reiterer: Die Alpenkonvention entstand bekanntlich in einem jahrelangen Prozess, dann vergingen nochmals Jahre

wirtschaftliche Anbindung an Mittel- und Nordeuropa notgedrungen über den Alpenhauptkamm erfolgen muss.

Nun aber ist das starke Verkehrsprotokoll geltendes Völkerrecht und Europarecht.

Die mühsam verhandelten Konventionstexte sind ein spannendes internationales Vertragswerk mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung im Alpenraum. Ist die Konvention aber auch aktualisierbar? Der Klimawandel zum Beispiel als die wichtigste gegenwärtige Herausforderung kommt darin nicht explizit vor.

Reiterer: Gerade am Beispiel Klimawandel sieht man, dass die Konvention wächst, finde ich. Als man die Konvention verhandelt hat, war die Klimakrise zwar auf UNO-Ebene Thema, aber im Alpenraum war das Bewusstsein nicht ausreichend vorhanden. Vor einigen Jahren hat man dann sehr wohl im Rahmen der Alpenkonvention erkannt, dass es spezifische alpine Herausforderungen durch den Klimawandel gibt. Nun wurde unter österreichischem Vorsitz im April 2019 die „Innsbruck-Deklaration“ verabschiedet, bei der es vorrangig um zwei Ziele geht: um die Anpassung an Naturgefahren aufgrund der Klimakrise und darum, bis 2050 klimaneutrale Alpen zu erreichen.

Aber mehr als allgemeine Zielsetzungen sind das derzeit nicht.

Reiterer: Es sollen nun sehr wohl Vorstellungen entwickelt werden, wie etwa der alpine Verkehr aussehen kann 2050, wie der Energieverbrauch, wie die Landwirtschaft.

Und es geht auch darum, alpenübergreifend festzulegen, wie man diese Ziele erreichen kann. Man sieht daran: Die Alpenkonvention ist mit ihren bald 30 Jahren zwar nicht mehr ganz jung, sie ist aber sehr lebendig!

Wäre zur Klimakrise ein eigenes Konventions-Protokoll wünschenswert an-

gesichts der Tragweite der Herausforderungen?

Reiterer: Ich bin mir da nicht sicher. Auf internationaler Ebene haben wir mit dem UN-Klimarahmenübereinkommen, dem Kyoto-Protokoll und dem Pariser Übereinkommen globale Instrumente zur Hand. Die EU spielt eine starke Rolle mit ihren Reduktionszielen bei Emissionen. Man müsste sich nochmals ansehen, was wirklich alpenspezifisch ist am Klimawandel, und ob es dafür eigene alpenweite Regelungen braucht. Oder, ob die alpenspezifischen Herausforderungen so weit politisch abgestimmt werden können, dass man die vorhandenen internationalen Instrumente in den Alpen umsetzen kann.

Spezifisch sind sicherlich die Naturgefahren, die sich im Alpenraum anders auswirken als im Flachland. Auch beim Energieverbrauch gibt es in den Bergregionen andere Herausforderungen. Ob es dafür ein eigenes Protokoll braucht, da bin ich mir nicht sicher.

Was lässt Sie hoffen, dass es gelingen kann, alpenübergreifend eine Art Maßnahmenpaket zu entwickeln, um die Ziele der Innsbruck-Deklaration auch zu erreichen?

Reiterer: Das Bewusstsein wächst. Die Deklaration ist eine erste wichtige Etappe: Wir haben bei der Alpenkonferenz in Grassau im Oktober 2016 unter deutschem Vorsitz beschlossen, einen Alpinen Klimabeirat einzusetzen, der nach einer Bestandsaufnahme bestehender Initiativen die Aufgabe hat, Zielsysteme zu entwickeln. Jetzt wird der Klimabeirat unter österreichischem Vorsitz des bekannten Klima-Verhandlers Helmut Hojesky einen Aktionsplan erarbeiten.

Ich bin optimistisch, dass da was weiter geht, weil man den Klimawandel nun auch politisch nicht mehr schön reden kann: Wir haben die Fridays-for-Future-Bewegung, eine Jugend, die sehr laut sagt, es muss gehandelt werden!

Die Jugendlichen haben begriffen und machen deutlich, dass sie in der Falle des unfairen Klimawandels sitzen, von dem sie vor allem betroffen sind.

Hat man die Klimakrise im Rahmen der Alpenkonvention zu lange unterschätzt?

Reiterer: Das weiß ich nicht. Jetzt ist es vor allem wichtig, dass man entschieden handelt. Aber aufgrund der Komplexität des

Klimawandels ist das gar nicht so leicht. Beim Schutz der Ozonschicht war es – nach auch intensiver Debatte – dann doch relativ leicht, auf FCKW zu verzichten. Beim Klimawandel ist es ungleich komplexer. Es geht tatsächlich um die Basis dessen, wie wir leben, Wirtschaft betreiben, mit den Ressourcen der Erde umgehen. Wir müssen eine Transformation schaffen! Und dies auch im Alpenraum, der sich ja bereits in etwa doppelt so stark erwärmt hat wie der Rest der nördlichen Hemisphäre. Das Auftauen der Permafrost-Böden stellt ein massives Problem dar, auch für die Sicherheit. Wir wissen über Auswirkungen Bescheid. Ich hoffe, dass man nun aufgrund des spürbaren gesellschaftlichen Engagements auch weiterkommt.

In den Alpen ist der Klimawandel u.a. an der starken Gletscherschmelze und dem bereits sichtbaren Verschwinden des „Ewigen“ Eises vor aller Augen. Dennoch drängen Touristiker mehr und mehr in die Höhe, in die schwindenden Gletscherwelten. Wodurch der Druck auf die Gletscher nochmals steigt.

Reiterer: Den Druck gibt es. Im Naturschutzprotokoll und Tourismusprotokoll gibt es eigentlich klare Regeln, etwa: Schutzgebiete sind zu erhalten. Das ist sehr klar. Das war und ist wichtig etwa bei den Kalkkögeln. Ich muss eben Projekt für Projekt beurteilen. Aber wenn der Klimawandel voranschreitet, wird sich selbst bei Best-Case-Szenarien so mancher geplanter Skigebiets-Zusammenschluss schlicht nicht mehr rentieren. Wenn Landschaft zunehmend verbaut wird, dann sägt sich die Tourismusindustrie den eigenen Ast ab.

Ich plädiere dafür, dass man maßvoller herangeht auch seitens der Betreiber.

Die Verkehrsbelastung im Alpenraum, auf den Straßen-Transversalen, nimmt nicht ab, sondern zu. Dennoch werden weiterhin neue Transversalen ins Gespräch gebracht: zuletzt wieder die Verlängerung der Aemagna durch Süd-/Ost-Tirol von Seiten Venetiens im Rahmen der EUSALP und auch erneut eine Ulm-Mailand-Autobahn. Schützt das Verkehrsprotokoll ernsthaft vor neuen Transversalen?

Reiterer: Das Verkehrsprotokoll ist sehr klar: Die Vertragsstaaten verzichten auf neue hochrangige alpenquerende Straßen. Eine Aemagna ist eindeutig verboten. Hinzu kommt: Viele solcher Großprojekte sind ja nur mit EU-Fördermitteln zu finanzieren. Die EU ist Vertragspartnerin der Konventi-

on, also dürfte sie meiner Meinung nach solche Großprojekte nicht mehr fördern. Aber auch wenn die rechtlichen Regelungen in der Alpenkonvention klar sind, muss man wachsam sein. Und es ist gut, dass es zivilgesellschaftliche Organisationen gibt, die das sind.

Hat also die Tatsache, dass die EU Vertragspartei ist, einen hohen Stellenwert für die Alpenkonvention?

Reiterer: Die EU ist ein sehr wichtiger Partner. Was auch daran liegt, dass viele Rechtsbereiche der Protokolle auch EU-Recht sind und auch von EU-Recht betroffen sind.

Es gibt drei Protokolle, die zu Naturschutz, Raumplanung und Bergwald, die die Europäische Union noch nicht ratifiziert hat. Woran liegt das?

Reiterer: Beim Bergwald und bei Raumplanung sagt die EU, dass es hier keine eigenen EU-Kompetenzen gibt, die es notwendig machen würden, dass die EU diese Protokolle ratifiziert. Beim Naturschutz schaut es anders aus: Allein mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie gibt es klare Zuständigkeiten auch der EU im Naturschutz.

Die Ratifizierung des Naturschutz-Protokolls scheiterte bisher an politischen Gründen. Das ist eine Baustelle.

Verstädterung und der damit meist einhergehende Bodenverbrauch ist eine große Herausforderung im Alpenraum. Man sieht's etwa am Unterinntal. Hatte man die Dimension bei Erarbeitung der Konvention ausreichend im Blick?

Reiterer: Im Grunde schon, deshalb gibt es das Bodenschutzprotokoll. Aber, die Situation hat sich seit den 80er-/90er Jahren verschärft. Noch nie haben im Alpenraum so viele Menschen gelebt. Die Alpen sind einer der dichtest besiedelten Gebirgsräume. Noch nie war es hier so heiß. Wenn man den Bodenschutz Ernst nimmt, gibt es drei Prinzipien, um den Verbrauch zu steuern: Sparen, sparen, sparen! Wenn aber nach wie vor große Einkaufszentren am Rande von Städten errichtet werden, zeigt das, wie viel Handlungsbedarf besteht. Wir haben uns bemüht, das Thema Bodenschutz wieder in den Vordergrund zu rücken. Es

gibt jetzt eine eigene Arbeitsgruppe. Die Alpenkonferenz von Innsbruck hat anerkannt, dass da dringend was zu tun ist.



Markus Reiterer – an der Arbeit in den und für die Alpen

Politisch scheint die Alpenkonvention allerdings unter Druck geraten zu sein – durch die makroregionale Strategie, die EUSALP. Für die Metropolen im flachen Alpenvorland wie München oder Mailand, die in der EUSALP das Sagen haben, gibt es ganz andere Interessen zu vertreten als für die Berggebiete in den alpinen Zentren. Wie sehen Sie das Verhältnis?

Reiterer: Ich habe bei Gründung der EUSALP die Hoffnung gehabt, dass dies ein Instrument sein könnte für die Alpenkonvention, um in den Machtzentren in Brüssel eher mit alpinen Themen zu reüssieren, dort eine stärkere Stimme zu haben. Diese Hoffnung hat sich, wenn ich ehrlich bin, nur zum Teil erfüllt. Grundsätzlich schien es mir methodologisch richtig, das Alpenvorland einzubeziehen: Denn nicht wenige Probleme, die es im Alpenraum gibt, wie eben die Verkehrsbelastung oder die Energiefrage, resultieren aus dem Beziehungsgeflecht zwischen dem Alpenkernraum und der Peripherie. Allerdings ist eine Innen-Außen-Konkurrenz entstanden: Wer kann sich durchsetzen? Und angesichts der unterschiedlichen politischen Gewichte ist die Antwort naheliegend.

Sie haben Recht, dass die Konvention unter Druck geraten ist. Ich hoffe, dass die Herausforderungen durch den Klimawandel dazu führen, dass es konstruktiver wird. Wir müssen diese gemeinsam angehen: auf der staatlichen Ebene, der internationalen, der regionalen und der kommunalen.

Danke für das Gespräch.



Foto: © Bert Wälsler

Botschafter Reiterer beim Interview mit Benedikt Sauer im "Goldenen Dachl"

bis zur Ratifizierung der ersten Protokolle durch einzelne Staaten. Ich denke, in diesem langen Ringen, dem Bestreben, alpine Probleme gemeinsam zu lösen, liegt die wesentliche Stärke der Konvention. Aber in gewisser Weise auch eine Schwäche. Nehmen wir das bedeutende Verkehrsprotokoll, das nach zähen Verhandlungen 2002 von drei Staaten ratifiziert war, aber in einem wichtigen Staat wie Italien erst zehn Jahre später. Es war in Italien politisch schwer zu vermitteln. Denn Italien hat eine geopolitisch besondere Situation als einziger Alpenstaat südlich des Alpenhauptkamms, dessen

* Markus Reiterer war von 2013 bis Juli 2019 Generalsekretär im Ständigen Sekretariat der Alpenkonvention. Benedikt Sauer ist freier Journalist und RAI-Korrespondent in Innsbruck.

NEUE GENERALSEKRETÄRIN DER ALPENKONVENTION: ALENKA SMERKOLJ

Mit 15. Juli 2019 gab Botschafter Markus Reiterer den Stab im Ständigen Sekretariat der Alpenkonvention in Innsbruck an seine Nachfolgerin weiter, die bei der XV. Alpenkonferenz von den Alpenstaaten als Vertragsparteien bestellt worden war.

Aus einer Reihe von Kandidatinnen und Kandidaten aus mehreren Alpenstaaten, auch Österreich, wurde Alenka Smerkolj aus Slowenien ausgewählt. Smerkolj, die nun das Konventions-Schiff steuert, gehörte von 2014 bis 2018 der Regierung des jüngsten Alpenstaats an, in der sie als Ministerin für Entwicklung, strategische Projekte und Kohäsion zuständig war.

Zudem bringt Smerkolj langjährige Erfahrung im internationalen Bankwesen und weiteren internationalen Managementfunktionen in ihre neue spannende Aufgabe mit.

Anlässlich der Amtsübergabe betonte die neue Generalsekretärin, dass die Ziele der Alpenkonvention heute so aktuell wie bei der Unterzeichnung vor gut 27 Jahren seien und betonte die Kraft von Teamarbeit, Dialog und offener Kommunikation, damit könnten „Berge bewegt werden“ – etwas, was die Alpenkonvention durchaus brauchen kann.

Smerkolj startete dementsprechend mit Tempo in ihre neue Rolle: Der Antrittsbesuch bei der aktuellen zuständigen Bundesministerin des Sitz- und Verwalterstaats Österreich, Maria Patek samt Austausch mit dem Team des Focal Point Alpenkonvention im BMNT fand noch im selben Monat, am 31.7. in Wien statt.

Dem folgten mit dem jährlichen Austausch mit dem Bürgermeister der Sitzstadt Innsbruck, Georg Willi, am 21.8.

Ebenfalls noch im August fand ein erster offizieller Besuch bei RegierungsvertreterInnen in der Schweiz sowie ein Empfang mit der liechtensteinischen Botschafterin in Bern mit ersten inhaltlichen Kontakten mit der CIPRA-Spitze Platz, weiters auch Ministergespräche und Besuche der Alpenkonventions-Infopoints in Slowenien, im Spetember dann etwa ein Besuch der Konventionsdelegierten aus dem deutschen Umweltministerium im Ständigen Sekretariat.

Formelle Treffen mit CIPRA und anderen Beobachter-Organisationen werden rasch die Gelegenheit bieten, die wichtige Rolle der alpen- und umweltbewegten Zivilgesellschaft für Fortkommen und höheren politischen wie gesellschaftlichen Stellenwert der Alpenkonvention zu diskutieren und im Sinne der Sache zu nutzen. (red) ■



ÄRZTINNEN UND ÄRZTE FÜR EINE GESUNDE UMWELT (ÄGU) 30 JAHRE

Die ÄGU, Vereinigung der Umweltbewegten in Österreichs medizinischer Praxis und Forschung, die sich 1989 inspiriert von ihrem Schweizer Pendant aus einer losen Ärzte-Arbeitsgruppe in Tirol bildete, feiert heuer ihr dreißigjähriges Bestehen.

Die Themen der ersten beiden Pressekonferenzen am 20.9. und 4.10.1989 in Innsbruck waren „Luftschadstoffe und Schwermetalle und ihre Auswirkung auf die menschliche Gesundheit“ und „Tempo 80/100“, Dieselabgase und Lärmfragen kamen bald dazu.

Dies verweist ebenso wie die engagierte Teilnahme an Verkehrsaktionen in Stadt und Land bis hin zu Autobahnblockaden dieser und späterer Jahre (im weißen Kittel) auf die enge Verbindung der ÄGU-Gründergeneration zu alpenpolitischen

Schlüsselfragen, die gleichzeitig in der Auftaktphase der Alpenkonvention eine zentrale Rolle spielten. So hat die bedeutende Fokussierung des Bergwaldprotokolls auf Luftschadstoff-Fragen und die entsprechende Berücksichtigung des Lärmthemas im Verkehrsprotokoll von Beiträgen engagierter Umweltmedizin-AktivistInnen profitiert.

Wenn der aktuelle französische Alpenkonventions-Vorsitz 2020 einen Alpenzustandsbericht zum Thema Luftreinhaltung vorlegen will und das Verkehrsprotokoll mit seinen Vorgaben von der Kosteninternalisierung über die Belastungssenkung bis hin zu Straßenbaufragen nach wie vor eines der alltagswirksamsten und öffentlich präsentesten Elemente des Vertragswerks ist, zeigt sich zugleich eine starke Themen-Kontinuität im Überschneidungsbereich von Gesund-

heits-, Umwelt- und Alpenpolitik. Die in der ÄGU organisierte Umweltmedizin Österreichs hat auch nach den intensiven ersten Jahren der westösterreichischen Gründungsgeneration immer wieder Beiträge mit Alpenkonventionsbezug geliefert. So wurde 2015 bei der Positionierung „für eine gesunde und ökologische Steuerreform“ die stärkere Berücksichtigung der gesundheitlichen Folgen des LKW-Verkehrs incl. Lärm durch erhöhte LKW-Mautsätze verlangt, um damit den Vorgaben der Alpenkonvention zur Internalisierung externer Kosten des Straßenverkehrs gerecht zu werden.

Dauerbrenner-Themen, die aktuell wieder weit oben auf der politischen Agenda stehen und weiteren Einsatz gut brauchen können.

Auf viele weitere engagierte Jahre! (red) ■

OUTDOORLIFE WORKSHOP „EXPERIENCING LANDSCAPE“

Das Living Labs Projekt 2019 von CIPRA Österreich

von Mirjam Kreisel*

Von 15. - 16. Juni 2019 trafen einander 18 junge Menschen aus mehreren Staaten am Fuße der Hohen Wand in Niederösterreich, um dort gemeinsam ein Wochenende in der Natur zu verbringen. Organisiert von CIPRA Österreich und finanziert durch das Erasmus+ Programm der EU hatten die Naturbegeisterten zwei Tage lang Zeit, sich auf das pure Erleben und Erfahren der Natur zu konzentrieren.

Angelehnt an die in Artikel 2 der Alpenkonvention festgelegten Ziele zur Definition von Maßnahmen in den Bereichen

b. Raumplanung – mit dem Ziel der Sicherung einer sparsamen und rationellen Nutzung und einer gesunden, harmonischen Entwicklung des Gesamttraumes unter besonderer Beachtung der Naturgefahren, der Vermeidung von Über- und Unternutzungen sowie der Erhaltung oder Wiederherstellung von natürlichen Lebensräumen durch umfassende Klärung und Abwägung der Nutzungsansprüche, vorausschauende integrale Planung und Abstimmung der daraus resultierenden Maßnahmen,

i. Tourismus und Freizeit – mit dem Ziel, unter der Einschränkung umweltschädigender Aktivitäten, die touristischen und Freizeitaktivitäten mit den ökologischen und sozialen Erfordernissen in Einklang zu bringen,

sowie an die entsprechenden Vorgaben aus den Protokollen zu Raumplanung und nachhaltiger Entwicklung, Naturschutz und Landschaftspflege, Tourismus, aber auch Bergwald und Berglandwirtschaft

hatte der Workshop das Ziel, jungen Menschen unterschiedlicher Herkunft, welche hauptsächlich in der Stadt leben, die Möglichkeit zu bieten, die Natur und Berge in internationaler Gemeinschaft zu erkunden und dabei zu lernen, wie man sich verantwortungsvoll verhält.

ren, wie man sich in der Natur aufhalten kann, ohne einen negativen Fußabdruck zu hinterlassen.

Die Teilnehmerinnen konnten in den zwei Tagen nicht nur vieles über das sogenannte Outdoorlife lernen, sondern hatten auch die Möglichkeit Freundschaften zu knüpfen und Motivation und Tipps für weitere Touren in der Natur zu sammeln. Im Zusammenspiel mit den Living Labs Aktivitäten der nationalen und regionalen CIPRA-

Verantwortungsvolles Verhalten in den Bergen umfasst zum einen den sicheren Aufenthalt. Dabei wurden verschiedenste Werkzeuge und Methoden gelehrt, wie etwa: Wie plane ich eine Tour und welches Equipment benötige ich dafür? Zum anderen beinhaltet verantwortungsvolles Handeln auch den respektvollen Umgang mit der Natur. Ein Fokus des Workshops war es daher, die Natur mit allen Sinnen zu erleben und darüber zu informie-



Junge Alpenschutzbegeisterte



Gemeinsames Erleben am Lagerfeuer



An der Hohen Wand

ERRATA

Im Bericht zur XV. Alpenkonferenz in Innsbruck in Nr.89 haben wir im Bildtext auf Seite 3 dem im Foto abgebildeten Tiroler LHStv Josef Geisler irrtümlich den Namen des früheren Landesrats Streiter zugeschrieben. Bitte um Nachsicht für das Versehen.

* Mirjam Kreisel, Absolventin der Universität für Bodenkultur Wien, Leiterin des Erasmus+ Living Labs Projekts von CIPRA Österreich 2019

**VERANSTALTUNGSHINWEIS:
INTERNATIONALE
CIPRA-JAHRESTAGUNG**

Unter dem Titel „Kulturwerkstatt Alpen“ veranstalten CIPRA Schweiz und CIPRA International am 25.-26.10.2019 in Altdorf im zentralschweizer Kanton Uri die heurige internationale CIPRA-Jahresfachtagung, zu einem Thema, das auch im Rahmen der Alpenkonvention für viele Diskussionen gesorgt hat, bis die Ministerdeklaration zu „Bevölkerung und Kultur“ entstehen konnte. Kultur – kann man herstellen, anfassen, konsumieren, das Leben durchwirken lassen ... Welche Kräfte legt Kultur frei? Wie wirken diese und welche Rahmenbedingungen braucht es, damit kulturelle Initiativen einen Beitrag leisten können zur nachhaltigen Entwicklung in den Alpen? Inspirierende Referate und Diskussionen, sechs interaktive Werkstätten, informative Exkursionen und natürlich ein beschwingter Kulturabend warten auf die TeilnehmerInnen.

Programm und Anmeldung unter <https://www.cipra.org/de/ueber-uns/jahresfachtagungen/cipra-jahresfachtagung-2019>



WIR TRAUERN UM...

Dr. Walter Danz, einen der „Gründerväter“ der Alpenkonvention, nach langer Krankheit verstorben im Juli 2019. Danz war 1966 erster Diplom-Geographen-Absolvent der TU München und danach unternehmerisch in Alpenforschung und Alpenpolitik tätig. Über den DAV kam er zur CIPRA, deren internationaler Vizepräsident er 1983 bis 1994 war, zugleich auch erster Präsident von CIPRA Deutschland. Der Einladung des damaligen deutschen Umweltministers K. Töpfer zur 1. Alpenkonferenz in Berchtesgaden gingen von Danz angestoßene Initiativen und Beschlüsse im Europaparlament (1988) und im Ministerrat Bayerns (1989) für die Ausarbeitung einer Alpenkonvention voraus. Danach engagierte sich Danz federführend in der Ausarbeitung der Konvention und ihrer Protokolle. Der Alpenschutz hat Danz viel zu verdanken.

NATURA 2000 VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN BEENDET

Das im Mai 2013 eingeleitete EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich wegen mangelhafter Umsetzung des Natura-2000-Netzwerks wurde Ende Juli 2019 eingestellt, nachdem Nachnominierungen die Zahl (nicht die Fläche) der europäisch geschützten Gebiete um gut 60% gesteigert hatten. Einbindung der Umweltverbände und Transparenz und fachliche Nachvollziehbarkeit blieben im einzelnen verbesserungswürdig, wie sich am Fall Piz Val Gronda in Ischgl/Tirol zeigt, der auch die Gremien der Alpenkonvention intensiv beschäftigte: Seine Ausweisung hatte sowohl die EU-Kommission gefordert als auch die Umweltstellen im Land Tirol die Schutzgut-Vorkommen als hervorragend bewertet, dennoch erfolgte schwere Beeinträchtigung durch Seilbahn-Erschließung und keine Nominierung. Für die Erhaltung gefährdeter Arten und Lebensräume ist die Gebietsausweisung im Natura-2000-Netz der EU unverzichtbar, entscheidend ist aber laufende Umsetzung und langfristiger Erhalt – sie erfordern erweiterte Finanzierungsspielräume und sachgerechte kooperative Betreuung.



OFFENER BRIEF DER CIPRAS AN EU-KOMMISSARIN BULC

Die CIPRA-Vertretungen entlang des alpenweit höchstbelasteten Verkehrskorridors München-Verona über den Brenner richteten anlässlich beginnender Verhandlungen über das künftige EU-Mautkorsett zusammen mit CIPRA International einen offenen Brief an EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc. Darin verlangt die CIPRA eine höhere LKW-Maut im Korridor, Mindest- anstelle Höchstmauten sowie die Umsetzung der Vorgaben des Verkehrsprotokolls zu Kostenwahrheit und Verlagerung. Maßnahmen nur am Tiroler Abschnitt, wie mit sektoralen LKW-Fahrverboten, LKW-Dosierung und Abfahrtsverboten zu Billig-Tankstellen nunmehr endlich erfolgt, sind für durchschlagende Wirkung am vormaligen Gesamtkorridor zu wenig. Im Jahr 2019 werden mehr als 2,5 Mio Lastwagen den Brenner überqueren, davon fast 1/3 Umwegverkehr – unhaltbar für Gesundheits- und Umweltschutz.

<https://www.cipra.org/de/news/brenner-transit-mauterhoehung-gefordert>

ALPENKONVENTION INFO-POINT IN VILLACH

Am 4. April 2019 wurde der siebente „Infopoint“ der Alpenkonvention – der erste in Österreich – vereinbart, er wurde beim Naturpark Dobratsch in Villach angesiedelt. Unterstützt wird die neue Einrichtung von den Naturparkgemeinden Arnoldstein, Bad Bleiberg, Nötsch und Villach sowie vom Land Kärnten. Die Stadt Villach unterstreicht damit ihre langjährige alpenpolitische Präsenz, seit sie vor über zwanzig Jahren mit dem Aufgreifen einer insbesondere von Gerhard Leeb getragenen und von Institutionen wie der CIPRA unterstützten Bottom-up-Initiative erste „Alpenstadt des Jahres“ (1997) wurde. In der Region besteht mit den Infopoints in Villach und Mojstrana nun ein grenzüberschreitender Hotspot im Herangehen der Konvention an die AlpenbewohnerInnen.



WHATSALP-BUCH "ALPENWANDERN" ERSCHIENEN

2017 unternahm ein Team rund um CIPRA-Altpräsident (2004-2014) D. Siegrist und CIPRA-Vizepräsident C. Baumgartner eine alpenpolitische Wanderung von Brennpunkt zu Brennpunkt von Wien bis Nizza. Die feierliche Unterzeichnung des Memorandums gegen den Bau der Alemagna-Autobahn im Osttiroler Widerstandsort Kartitsch war einer dieser Brennpunkt-Anlässe. Nun ist im Haupt-Verlag Siegrists Lesebuch über diese Tour erschienen. Die dokumentarische Fußreise, die in 119 Tagen und 1.800 km Marsch den Zustand der Alpen erkundete, ist in ein stilles, eindrückliches Manifest für den Lebens- und Naturraum Alpen mit vielen Alpenkonventions-Bezügen gemündet. Im Wechsel von Tourenberichten, Themenfenstern und eindrucksvoll gelungener Bebilderung entstand ein aktueller, nachdenklich machender Überblick über Entwicklungen und Herausforderungen für die und in den Alpen.

Siegrist, Dominik
Alpenwanderer – Eine dokumentarische Fußreise von Wien nach Nizza
ISBN: 978-3-258-08122-9
1. Auflage 2019
232 Seiten, durchgehend farbige Abbildungen
Flexobroschur, 14,5 x 21,5 cm
Haupt Verlag
EUR 29.90 (A)



**LÄRMSCHUTZVORGABEN DER ALPENKONVENTION:
EIN VERNACHLÄSSIGTES THEMA**

von Reinhard Gschöpf*

LÄRM UND GESUNDHEIT

„Lärm ist DAS unterschätzte Umweltproblem schlechthin. Lärm wird regelmäßig als größte Umweltbelastung im Wohnbereich benannt, im Mikrozensus 2015 (veröffentlicht 2017) der Statistik Austria von fast 40% der Bevölkerung, fast ein Drittel davon stuft die Belastung als stark oder sehr stark ein.

Und: Lärm macht krank. Stress für Nerven- und Hormonsystem führt zu Veränderungen etwa bei Blutdruck und Herzfrequenz, bis hin zu um 20 bis 30 Prozent erhöhtem Herzinfarkt-Risiko in „Lärmalage“. Weil Kreislauf und Stoffwechsel weitgehend unbewusst über das autonome Nervensystem gesteuert werden, treten die gesundheitsbelastenden Reaktionen auf Lärm auch im Schlaf und auch dann auf, wenn die Lärmbelastung im Hintergrund ist und wegen Gleichmäßigkeit oder Gewöhnung nicht mehr bewusst wahrgenommen wird.

Nächtliche Lärmbelastung ist körperlich sogar besonders folgenschwer.

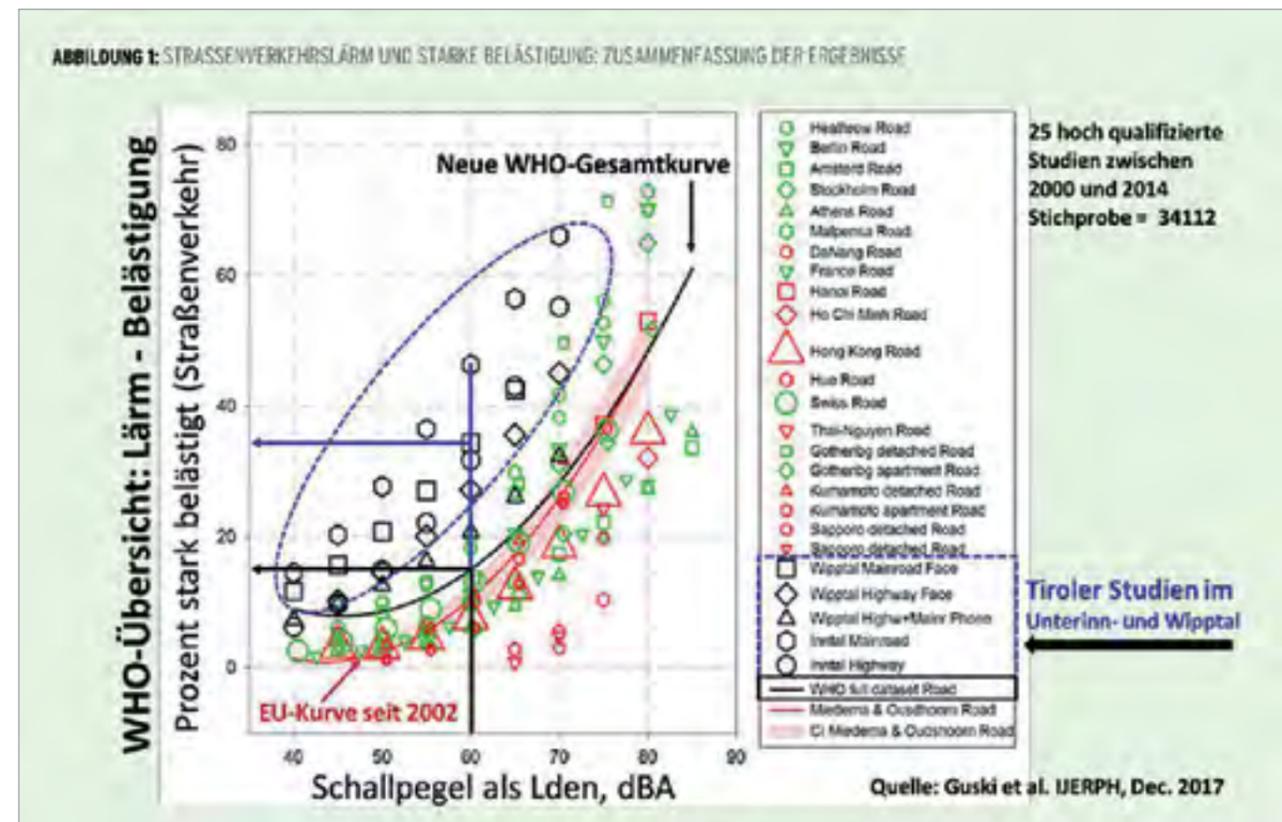
**VERKEHRLÄRM:
ALPINE BESONDERHEITEN**

Bei den Ursachen steht Verkehrslärm ganz oben auf der Liste, im Alpenraum topographisch bedingt nochmals deutlich verschärft: Tal- und Beckenstrukturen sorgen dafür, dass anders als „am flachen Land“ nahezu die gesamte Bevölkerung vom Lärm entlang der Trassen betroffen ist und nicht nur ein im Nahbereich lebender Teil. Ausweichen ist kaum möglich, umso mehr als die Lärmausbreitung in Tälern zu „zweiten“ Belastungsspitzenlagen an den Talhängen führt, gegen die baulicher Lärmschutz entlang der Strecken nicht hilft. Dazu kommen Spezialprobleme wie der Motorrad-Freizeitverkehr, der Strecken mit Kurven, Steigungen und Gefällen nachfragt und daher vielerorts im Alpenraum eine besondere Lärm-Plage geworden ist.

Bahnbrechende Untersuchungen, namentlich aus Tirol, machen das Ausmaß dieser „Lärm-Mehrbelastung in alpiner Topographie“ mittlerweile bezifferbar. Zwischen 2014 und 2017 ließ die WHO eine

Zusammenfassung der weltweit besten 25 Studien aus 2000-2014 zu Lärmwirkungen erarbeiten.¹ Unter diesen methodisch hervorragenden Studien sind mehrere, die unter der Leitung von Peter Lercher – früher in Innsbruck als Univ.Prof. für Sozialmedizin, nun an der TU Graz tätig – im Untersuchungsraum Inn- und Wipptal entstanden. Das Ergebnis dieser Arbeit führte einerseits im Oktober 2018 zu einer deutlichen Korrektur der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm², die „Belästigungs-Grundkurve“ wurde nach oben, die Werte in der entsprechenden WHO-„Richtlinie zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren“ wurden nach unten korrigiert.

Zugleich ist nun auch die quantitative Gegenüberstellung inner- und außeralpiner Lärmbelastungs-Erkenntnisse möglich und zeigt besonders für Straßenverkehrslärm (vgl. Abb.1) ein dramatisches Bild³: Der Anteil der durch Kfz-Lärm stark belästigten Menschen ist bei typischen Tages- bzw. Nacht-Lärmpegeln in alpiner Topographie 1,5- bis über 2-mal so groß, bei 60 Dezibel Straßenverkehrslärm sind etwa



Grafik: Quelle: Lercher P./AK Wien (2018), S.3

rund 35 statt nur rund 15 % der Bewohner stark belästigt. Auch bei Schienenverkehrslärm ist die Belastung etwas erhöht. Die Schwellenwerte, die der auf EU-Grundlage stattfindenden Umgebungslärm-Aktionsplanung in Österreich zugrundeliegen, sind demgegenüber bei Straßen- und noch mehr Schienenlärm wesentlich toleranter und nicht topographisch differenziert. Auf ihrer Basis wird somit nur ein Teil der schwer Lärmbelästigten identifiziert und in der Folge als schutzwürdig anerkannt.

LÄRM IN DEN ALPEN: ZWEIFACH UNTERSCHÄTZT

Im Ergebnis wird die Lärmbelastung in alpiner Topographie derzeit doppelt unterschätzt und es besteht daher besonderer Handlungsbedarf. Schon die bisherigen national auf EU-Basis geltenden Lärmgrenzwerte werden, wie die breite Messkampagne des „Transitforum Austria-Tirol“ 2015-18 belegt hat, zB an den Hauptstraßen in Tirol am Tag um bis zu 300 und in der Nacht um bis zu 350 % überschritten – wenn der Lärm gemessen statt wie derzeit von ASFINAG & Co berechnet wird.

Mit den 2018 veröffentlichten WHO-Erkenntnissen und den nunmehr deutlich unter den national und EU-weit angewandten Werten liegenden WHO-Empfehlungen (53 statt 60 dBA tags und 45 statt 50 dBA nachts) hat sich der Handlungsbedarf noch verschärft. Für den Alpenraum verlangen Betroffene und das Transitforum im Sinne der wissenschaftlichen Evidenz eine weitere Absenkung auf 50 (tags) bzw. 40 (nachts) dBA.

Mit wirksamen Gegenmaßnahmen an der Verkehrs-Lärmquelle selbst sieht es bisher mager aus. Der wegen seiner Frequenz-Zusammensetzung besonders belästigende Fluglärm wird durch mehrfache Steuerprivilegien des Flugverkehrs und Sonderregeln für militärisches Fliegen mehr statt weniger. Im Straßenverkehr wird um die einfachste und kostengünstigste Lärmreduktionsmaßnahme,

nämlich die wirksame Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus, ein großer Bogen gemacht, wodurch auch die Elektrifizierung wegen des spätestens außerorts dominierenden Abrollgeräuschs ohne Effekt zu bleiben droht. Im Gegenteil wurden Limits für LKW in der Nacht oder für PKW auf Teilstrecken sogar weiter erhöht und langjährige Grenzwert-Ausnahmen für lärmende Sportauspuffe zugestanden.

Und im Bahnverkehr ist Österreich bei der Umstellung auf lärmarmes Rollmaterial im Güterverkehr weit hinter die Nachbarn Schweiz und Deutschland zurückgefallen.

LÄRMSCHUTZ – VORGABEN DER ALPENKONVENTION

Die Alpenkonvention mahnt bereits in Art. 2 Abs.2 lit.j der seit 25 Jahren rechtlich verpflichtenden Rahmenkonvention, die Belastungen und Risiken aus dem Verkehr „auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist“. Eine ähnliche Verpflichtung enthält auch das in Österreich seit Dezember 2002 verbindliche und direkt anwendbare Protokoll Verkehr in seinem Art. 1.

Vor allem Art. 3 des Verkehrsprotokolls ist in Sachen Lärmschutz glasklar:

„Um den Verkehr unter den Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeit zu entwickeln, verpflichten sich die Vertragsparteien, mit einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken (...)

b) den Belangen der Gesellschaft derart Rechnung zu tragen, dass (...)
bb) die Gesundheit der Menschen nicht gefährdet (...) werden;

d) aufgrund der besonderen Topographie der Alpen verstärkte Maßnahmen zur Lärmbekämpfung zu ergreifen.“

Darüber hinaus gibt Art. 7 des Verkehrsprotokolls in Abs. 1 („Im Interesse der Nachhaltigkeit verpflichten sich die Vertragsparteien, eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs in einem grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerk umzusetzen, welches (...)

d) die Reduktionspotentiale im Verkehrsaufkommen erschließt und nutzt.“)

und Abs. 2 („Die Vertragsparteien verpflichten sich, die erforderlichen Maßnahmen bestmöglich vorzunehmen (...)

b) in Gebieten mit besonderen Belastungen aus dem Verkehr zum Schutze der Menschen und der Umwelt;

c) zur schrittweisen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemission aller Verkehrsträger auch auf der Grundlage der bestverfügbaren Technologie (...).“ weitere Handlungsaufträge.

Schließlich haben sich die Vertragsparteien auch verpflichtet, „die Umweltbelastungen des Flugverkehrs einschließlich des Fluglärms soweit wie möglich zu senken“, wozu auch gehört, „das Absetzen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen einzuschränken und erforderlichenfalls zu verbieten“.

FAZIT

Neben der fachlichen Evidenz spricht also auch geltendes innerstaatliches Recht mehrfach dafür, beim Lärmschutz im Alpenraum strengere Grenzen als im flachen Land zu setzen. Es bleibt abzuwarten, ob dies bei einer Neufassung der Lärmschutzvorgaben für Bundes- und Landesstraßen oder auch bei der künftigen Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie endlich die gesetzlich gebotene Berücksichtigung findet. ■



LINKS4SOILS – NACHHALTIGES BODENMANAGEMENT IM ALPENRAUM

CIPRA Österreich und die Alpenkonvention sind Observer im Alpine-Space-Projekt Links4Soils.

Von Maria Legner*

WAS IST LINKS4SOILS?

Im Interreg Alpine-Space-Projekt Links4Soils (2016-2020) nehmen sich neun Organisationen aus Österreich, Deutschland, Slowenien, Italien und Frankreich der aktuellen Problemstellungen unserer Böden an. Zu den größten Herausforderungen zählen Bodenversiegelung, Bodenerosion und Verlust von organischer Bodensubstanz. Im Umgang mit Boden stehen alle Alpenländer vor ähnlichen Herausforderungen in den Bereichen Land- und Forstwirtschaft, Tourismus, Raumplanung, Naturgefahrenmanagement. Ziel von Links4Soils ist es, anwendbare und wenn möglich länderübergreifende Lösungsansätze zum Bodenschutz zu finden. Dies soll durch Informationsaufbereitung und den gemeinsamen Austausch mit weiteren bodenrelevanten AkteurInnen erreicht werden.

WAS IST NACHHALTIGES BODEN-MANAGEMENT?

Vier Grundsätze fassen das gemeinsame Verständnis von Links4Soils zusammen:



Bodenprofile werden in Bezug auf die Erfüllung von Ökosystemdienstleistungen angesprochen und mögliche Bewirtschaftungsmaßnahmen diskutiert.

1. **Böden sind ein wesentlicher Bestandteil für ein funktionierendes Ökosystem** und liefern essentielle Dienstleistungen zur Erfüllung unserer Grundbedürfnisse. Das zeigt sich auch anhand der von der

UNO 2015 beschlossenen Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs): Böden liefern – bei entsprechender Bewirtschaftung – zu vielen SDGs (2, 3, 4, 6, 7, 11, 12, 13, 15, 17) einen Beitrag.

2. **Böden sind als größter terrestrischer Kohlenstoffspeicher ein wichtiger Verbündeter** im Klimaschutz, werden jedoch auch von den sich verändernden Klimabedingungen beeinflusst. Die Böden des Alpenraums sind aufgrund von Relief und Klima sensibler als jene des Flachlands. Die im Alpenraum stärkere Erhöhung der Durchschnittstemperaturen bedeutet in manchen Gebieten das Auftauen von Permafrostböden, zunehmende Erosion und die damit verbundene Ausgasung von Kohlenstoff durch beschleunigte Umwandlungsprozesse. Auch zur Anpassung an den Klimawandel können Böden als Wasserspeicher und durch Verdunstung lokal das Mikroklima beeinflussen.

3. **Die überarbeitete Weltbodencharta der FAO definiert nachhaltigen Umgang mit Böden** folgendermaßen: „Soil management is sustainable if the supporting, provisioning, regulating, and cultural services provided by soil are maintained or enhanced without significantly impairing (...) biodiversity“. Böden reagieren langsam auf Umweltveränderungen und Landnutzungspraktiken, durch entsprechende bodenfördernde bzw.

-schonende Maßnahmen können allerdings wichtige Parameter verbessert werden. Zum Beispiel können Fruchtbarkeit und Wasserrückhaltefähigkeit verbessert oder verdichtete



Das Links4Soils-Projektconsortium

Böden durch mehr totes organisches Material, Bodenlebewesen und Durchwurzelung wieder gelockert werden.

4. **Ein nachhaltiger Umgang mit Böden muss Eingang in alle bodenrelevanten Sektoren finden.** Dafür wurden im Rahmen von Links4Soils Managementpraktiken zusammengefasst, die einen positiven Einfluss auf die Ökosystemdienstleistungen des Bodens haben und gleichzeitig die vordergründige Bewirtschaftung (z.B. Land- oder Forstwirtschaft) ermöglichen. Ein fundiertes Verständnis von Bodendynamiken kombiniert mit den praktischen Fragestellungen des jeweiligen Sektors ist dafür notwendig und im Projektconsortium von Links4Soils vorhanden.

WAS SIND DIE ERGEBNISSE VON LINKS4SOILS?

Im Folgenden findet sich ein Auszug aus den Ergebnissen, die im Rahmen von Links4Soils erarbeitet wurden:

• Alpine Bodenpartnerschaft & Bodenplattform:

Das interdisziplinär zusammengesetzte Projektconsortium versteht sich als Kern der im Projekt entstandenen Alpen Bodenpartnerschaft – ein informelles Netzwerk von mehr als 70 WissenschaftlerInnen, Ent-

Quellen:

¹ Lercher P. (2018): Gesundheitliche Auswirkungen chronischer Straßen- und Schienen-Verkehrslärmbelastungen: Stand des Wissens mit Fokus auf österreichische Evidenz (= Umwelt & Verkehr – Fakten und Positionen Nr 04/Dezember 2018, AK Wien). Siehe auch den zusammenfassenden Kommentar von P. Lercher „Die gesundheitlichen Grundlagen unserer Schutzwerte“ in „Enkeltaugliche“ Lärmschutzoffensive 2018“, Sonderpublikation Transitforum Austria-Tirol, Vomp.

² https://www.mdpi.com/journal/ijerph/special_issues/WHO_reviews

³ <http://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2018/press-information-note-on-the-launch-of-the-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>

* Reinhard Gschöpf ist Geschäftsführer von CIPRA Österreich und Leiter des Alpenkonventionsbüros

* Maria Legner ist Projektleiterin von Links4Soils im Klimabündnis Tirol



Foto: © Klimabündnis Tirol

Über Veranstaltungen zum nachhaltigen Umgang mit Boden wurde die Handlungsfähigkeit von EntscheidungsträgerInnen zur Nachhaltigkeit gestärkt. Hier im Bild die Diskussion zu Bodenfunktionskarten bei einer Workshopreihe in Tirol 2018.

Karte mit Metadaten von alpinen Bodeninformationen wird in die Bodendaten-sammlung der Europäischen Kommission (esdac.jrc.ec.europa.eu/) übertragen.

Die bereits fertiggestellten Ergebnisse von Links4Soils finden sich auf der Plattform www.alpinesoils.eu und werden beim Alpinen Bodenforum im Oktober 2019 präsentiert (siehe Veranstaltungshinweis im Kasten).

WIE GEHT'S WEITER?

scheidungs-trägerInnen, Personen aus der Verwaltung und PraktikerrInnen, die den nachhaltigen Umgang mit Boden vorantreiben wollen. Über die Bodenplattform www.alpinesoils.eu werden wichtige Projektergebnisse, interaktive Tools und aufbereitete Bodeninformationen einem breiten Publikum zur Verfügung gestellt. Dazu zählt der BodenCheck – ein digitaler Fragebogen speziell für Gemeinden, um einen Überblick über mögliche Maßnahmen für einen zukunftsfähigen Umgang mit Boden in ihrem Einflussbereich zu bekommen (bodencheck.klimabuendnis.at).

• Fallstudien zu nachhaltigem Bodenmanagement:

Im Rahmen von Links4Soils wurden in Österreich, Deutschland, Italien, Frankreich und Slowenien Fallstudien durchgeführt, um Boden in verschiedenen Sektoren zu verankern: Erhalt und Aufbau von Bodenfruchtbarkeit und Baumbestand im Wald in Zeiten des Klimawandels, Reduzierung von Erosion durch entsprechende Hangbewirtschaftung, Berücksichtigung von Bodenfunktionen in der Raumplanung und weitere.

• Karte mit Metadaten von alpinen Bodeninformationen:

Räumlich aufgelöste Bodeninformationen sind die Grundlage für nachhaltiges Bodenmanagement. Das Links4Soils-Team hat eine Übersichtskarte über alle im Alpenraum verfügbaren Bodenkarten erstellt inklusive Informationen über angegebene Indikatoren, räumliche Ausdehnung, Zugänglichkeit. Diese

Das Projekt Links4Soils wird Ende April 2020 abgeschlossen, die Projektergebnisse werden jedoch weiter Bestand haben. Die entstandene Alpine Bodenpartnerschaft wird von der neu gegründeten Arbeitsgruppe Bodenschutz der Alpenkonvention unterstützt und wird auch in der Bodendeclaration der EUSALP (Europäische Strategie für den Alpenraum) angeführt. Darüber hinaus bestehen weiterhin gute Verbindungen zur Globalen und Europäischen Bodenpartnerschaft sowie weiteren Bodenorganisationen und -netzwerken. ■



VERANSTALTUNGSHINWEIS:

Alpines Bodenforum – Perspektiven für einen zukunftsfähigen Umgang mit Boden

14.-16. Oktober 2019, Innsbruck (Landhaus 1)

Das Alpine Bodenforum ist eine Kooperationsveranstaltung von Links4Soils, Bodenforum Österreich und der Österreichischen Bodenkundlichen Gesellschaft. Beim Alpinen Bodenforum werden an drei Tagen verschiedene Perspektiven für einen zukunftsfähigen Umgang mit Boden in den Alpen sowie die Projektergebnisse des EU-Interreg-Projektes Links4Soils vorgestellt und diskutiert.

Weitere Informationen und Programm: www.bodenbuendnis.or.at/aktuelles/alpines-bodenforum

RAUMPLANUNG IN DEN ALPEN: CIPRA-TAGUNGSBAND ERSCHIENEN!

Geschichte und verbindliche Raumplanung und Raumordnung und haushälterischer Umgang mit dem im alpinen Dauersiedlungsraum besonders knappen Gut Boden sind entscheidende Grundlagen für eine nachhaltige Entwicklung in den Alpen und werden dies – Stichwort Freiraumschutz, Stichwort Versiegelung und Klimaerhitzung – immer mehr. Die CIPRA beschäftigt sich seit vielen Jahren mit unterschiedlichen Aspekten der Raumplanung im Alpenraum und hat diese im Herbst 2017 zur Stärkung und Profilierung zum Schwerpunktthema der internationalen Jahresfachtagung in Innsbruck gemacht.

„Alpine Raumsphären: Natürliche Grenzen, unendliche Möglichkeiten“ brachte über 200 Interessierte aus allen Alpenstaaten in der „Hauptstadt der Alpen“ in Tirol zusammen. Vorträge, Workshops, ein interaktives Fallstudien-Experiment zu einer fiktiven Alpengemeinde und ihren raumbezogenen Diskussionsthemen sowie zwei stark nachgefragte, fundierte Exkursionen zu städtischen bzw regionalen Anschauungsbeispielen zu den Themen der Tagung boten reichhaltige Anknüpfungspunkte für entschlossenes alpen-schützerisches wie alpenpolitisches Handeln. CIPRA Österreich und CIPRA International danken Stadt Innsbruck, Land Tirol, Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, Ständiges Sekretariat und EU/ELER für die Unterstützung dieser Konferenz.

Der reich bebilderte, zweisprachig (dt/engl) umgesetzte Tagungsband dokumentiert neben der Tagung mit dem Offenen Brief „Raum ist endlich“ und den aus der Tagung entstandenen „Innsbrucker Thesen zur Raumplanung und Raumordnung im Alpenraum“ auch wichtige Grundlagen für den weiteren Einsatz für den Alpen-„Raum“.

Der Band „Alpine Raumsphären“ (CIPRA Österreich Veröffentlichung 6) ist gegen Ersatz der Versandkosten erhältlich bei: CIPRA Österreich: Strozzigasse 10/8-9 1080 Wien Tel. +43 1 4011336 oesterreich@cipra.org



KLIMAFREUNDLICH GRENZENLOS PENDELN

Güterverkehr und touristischer Verkehr verursachen einen großen Teil der CO₂-Emissionen im Alpenraum. Doch darauf haben wir als Alpenbewohnerinnen und -bewohner nur bedingt Einfluss. Anders verhält es sich mit dem Weg zur Arbeit, der Pendlermobilität. Dort setzt das EUSALP-Projekt „Cross Border Mobility in the Alpine Region“ an.

von Jakob Dietachmair*

Verkehr in den Alpen: Das ist mehr als alpenquerender Transit und Stau am Weg zum Schifahren. Der Weg zum Arbeitsplatz ist ein wichtiger Teil des Binnenverkehrs und seiner Belastungen. Die CIPRA widmet sich als Projektpartner den Möglichkeiten zur Belastungsreduktion in PendlerInnen-Hotspots im Sinne der Alpenkonvention.

Die Vorgaben aus Art.2 Abs.2 der Alpenkonvention zum Senken der Belastungen und Risiken aus dem Verkehr und zur Verlagerung sowie aus dem Verkehrsprotokoll aus Art. 5 Abs. 1 (internationale Zusammenarbeit zum Erreichen grenzüberschreitend bestmöglicher und aufeinander abgestimmter Lösungen), Art. 7 Abs. 1 (zur grenz- und verkehrsträgerübergreifend abgestimmten Abwicklung samt Reduktion, Verlagerung und Kostenwahrheit), Art. 8 Abs 2 (zur unter den Vertragsparteien koordinierten und konzertierten Infrastrukturentwicklung) sowie Art. 10 Abs 1 lit b (zur betrieblichen Optimierung und Modernisierung der Bahn im grenzüberschreitenden Verkehr) stecken dafür den Rahmen ab.

Grenzüberschreitendes Pendeln zur Arbeit wird immer wichtiger, denn nationale Grenzen verlieren in Wirtschaft und Gesellschaft an Bedeutung. Doch die Verkehrsnetze stoßen durch die stark wachsenden grenzüberschreitenden Fahrgastströme immer häufiger an ihre Kapazitätsgrenzen. Dies gilt besonders für öffentliche Verkehrsmittel. Hinzu kommt, dass der Anteil der GrenzgängerInnen¹ in der EUSALP-Region beinahe doppelt so hoch ist wie im europäischen Durchschnitt.

Abbildung 1 (unten) zeigt, dass grenzüberschreitende Arbeitsmärkte auf Ballungszentren ausgerichtet (Genf, Basel, Monaco) sind, aber auch auf ländlichere Gebiete (Tessin, Jura, Alpenrheintal). Die Pendelbewegungen in die Schweiz und nach Liechtenstein sind mit über sechs Prozent am höchsten, vor allem aufgrund des dort höheren Lohnniveaus. Grenzüberschreitende Pendlermobilität ist also ein lokales Phänomen. Die im Projekt „Cross Border Mobility“ entwickelten Methoden sind aber auch auf den nationalen Pendlerverkehr übertragbar.

11 gute Beispiele: Grenzüberschreitende Kooperationsmodelle

Wie kann grenzüberschreitende Mobilität durch Kooperation gelingen? Das Projektteam analysierte dazu elf Modelle², repräsentativ für die hohe Vielfalt und Heterogenität. Wichtige Rollen spielen dabei der Standort (städtisch oder ländlich), die Organisation (Projekt, loses Netzwerk, etc.), die beteiligten Akteure, die Verkehrsmittel (Fußgänger, Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel) und der Zweck (Netzwerk und Austausch, Infrastrukturmaßnahmen etc.).

28 Maßnahmen: Werkzeugkoffer für betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebe als Verkehrsverursacher haben enormen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer MitarbeiterInnen. Stellen sie Parkplätze kostenlos zur Verfügung oder muss dafür bezahlt werden? Gibt es geeignete Fahrradabstellplätze, Duschen und Spinde? Bekommen MitarbeiterInnen Zuschüsse zu Tickets für den öffentlichen Verkehr? Der Werkzeugkoffer³ stellt 28 Maßnahmen für Betriebe vor. Sie reichen von Analysen zum Status Quo über organisatorische Maßnahmen und Anreizsysteme bis hin zu Infrastruktur, Information, Aktionen und Kampagnen.

6 Workshops: Gemeinsame Lösungen in grenzüberschreitenden Regionen

Bei Workshops in sechs grenzüberschreitenden Regionen erarbeiteten regionale Akteure gemeinsame Lösungen für einen nachhaltigeren Verkehr. Die beteiligten Regionen sind:

- Arc Jurassien (Schweiz/Frankreich)
- Alpenrheintal (Schweiz/Liechtenstein/Österreich/Deutschland)

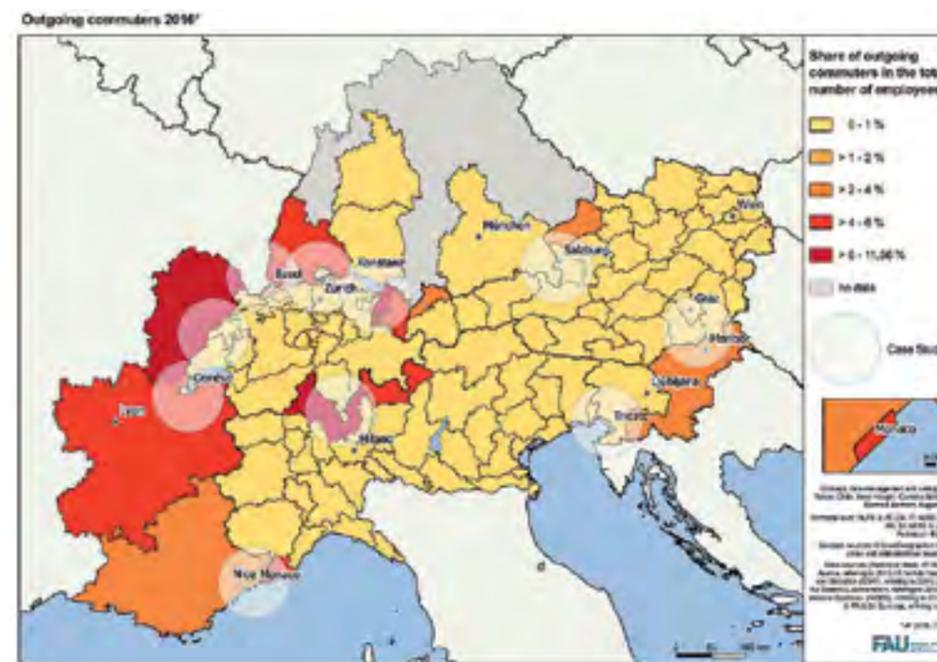


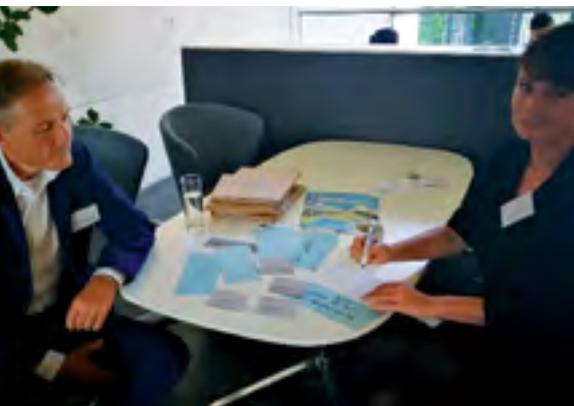
Abbildung 1: Relative Anzahl der ausgehenden Pendler in der EUSALP (© FAU)

* Jakob Dietachmair ist Projektleiter des Kernteams Wirtschaft im Wandel bei der CIPRA International und der CIPRA Lab GmbH.

- EUREGIO Kufstein-Rosenheim (Österreich/Deutschland)
- Eurodistrict Basel (Schweiz/Deutschland/Frankreich)
- Rhätisches Dreieck (Italien/Österreich/Schweiz)
- Tessin-Lombardei (Schweiz/Italien)

Die Themen reichten dabei von digitalen Mobilitätslösungen, Tarifharmonisierung bis hin zu Aspekten der Verhaltensökonomie. Die Ergebnisse in den einzelnen Regionen waren je nach Fragestellung unterschiedlich. Lösungen entstehen aber, wenn

- 1) die betroffenen Akteure regelmäßig miteinander reden und sich auf Augenhöhe austauschen (z.B. wenn bei grenzüberschreitenden Buslinien die gelösten Tickets oder Abonnements auch im Nachbarland gelten);
- 2) pragmatisch Dinge ausprobiert werden nach dem Trial- und Error Verfahren. Es ist nicht alles vorab planbar und berechenbar.
- 3) die Haupt-Verkehrsverursacher wie Tourismus und Unternehmen Verantwortung übernehmen (müssen).



Workshop in Kufstein

Kooperation kann gelingen, wenn Ziele, Verantwortlichkeiten und Entscheidungsfindung eindeutig, transparent und klar sind. Zudem braucht es politisch Verantwortliche, die eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit inhaltlich und finanziell unterstützen. Persönliche Beziehungen müssen in der Kooperation funktionieren und gepflegt werden.

POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

Abgeleitet aus den Ergebnissen der Studien und der Workshops ergeben sich die folgenden Empfehlungen für politisch Verantwortliche:

- Schaffung einer homogenen, alpenweiten statistischen Datenbank über grenzüberschreitende und nationale Pendlerströme;
- Initiierung eines alpenweiten politischen Dialogs zum Thema grenzüberschreitende Pendlermobilität;
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Infrastruktur;
- Verbesserung der Dienstleistungen wie z.B. Taktverdichtung in bestehenden grenzüberschreitenden Netzen;
- Negative Rahmenbedingungen abschaffen oder zumindest Ausnahmeregelungen erarbeiten;
- Förderung der grenzüberschreitenden Raum- und Mobilitätsplanung sowie des Managements;
- Nutzung der Digitalisierungspotenziale zur Reduzierung der grenzüberschreitenden Mobilität, dies durch z.B. Telearbeit;



Foto: © CIPRA International

Workshop in Rosenheim

- Betriebe und PendlerInnen für nachhaltige Pendlermobilität sensibilisieren und Austauschplattformen schaffen;
- Verhaltensänderung der PendlerInnen beeinflussen durch z.B. Bonus-Malus Regelungen im Betrieb.

CROSS BORDER MOBILITY: AUSBLICK ZUM PROJEKTABSCHLUSS

Die Projektergebnisse bilden die Grundlage für weitere Aktivitäten in der EUSALP AG4 Mobilität⁴ und der AG5 Konnektivität. So wird ein kontinuierlicher Dialog etabliert, der in konkreten Projekten resultieren soll: Von infrastrukturellen, organisatorischen und regulatorischen Maßnahmen bis hin zu Verhaltensaspekten.

Das Projekt wurde vom Europäischen Parlament durch den Alpine Region Preparatory Action Fund (ARPAF) ko-finanziert.

Projektpartner waren die Schweizer Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) – Leiter der EUSALP AG⁵, das Amt der Tiroler Landesregierung – Leiter der EUSALP AG4, sowie CIPRA International. ■

Verweise:

- ¹ GrenzgängerInnen sind jene Personen, die über eine Staatsgrenze hinweg pendeln, um in dem Gebiet jenseits der Grenze zu arbeiten (z.B. Arbeitsplatz in der Schweiz, Wohnort in Österreich).
- ² Eine Karte mit Beschreibungen der Kooperationsmodelle finden Sie hier: <https://uploads.knightlab.com/storymapjs/8b22d1510a86711f5baf9544e5b2fe6a/neu/draft.html>
- ³ Link zum Werkzeugkoffer für betriebliches Mobilitätsmanagement: https://www.alpine-region.eu/sites/default/files/uploads/project/1027/attachments/werkzeugkoffer_fur_betriebliches_mobilitatsmanagement_website.pdf
- ⁴ <https://www.alpine-region.eu/action-group-4>
- ⁵ <https://www.alpine-region.eu/action-group-5>



CIPRA Österreich
Strozsigasse 10/8-9
A-1080 Wien

Bei Unzustellbarkeit retour
an: