

## Alpenregionen fordern gemeinsame Strategie



Die Stadt Bern/ CH im Abendlicht, am Horizont die Alpen. Eine Makroregion würde ganze Regionen mit ihren alpennahen Städten umfassen.

Die Konferenz der Alpenregionen beschliesst ein Initiativpapier zur Entwicklung einer makroregionalen Strategie für den Alpenraum. Es geht, so wird deklariert, um mehr Innovation und Wirtschaftskraft in einer intakten Umwelt. Und um mehr Zusammenarbeit und die Bündelung von Fördergeldern. Nur um eines geht es nicht, um die Alpenkonvention.

Der Alpenraum soll in Brüssel mehr Gewicht erhalten. Deshalb diskutieren verschiedenste Akteure im Alpenraum über eine makroregionale Strategie. Darunter auch die Alpenregionen. Just zwei Monate vor der Alpenkonferenz haben sie ihre Vorstellungen einer Makroregion konkretisiert.

Neue Solidarität zwischen Alpen und Metropolen, Regierungen und Organisationen

Eine Makroregion muss für die Regionen vor allem Innovation und Wettbewerbsfähigkeit im Alpenraum stärken. Weitere Themen sind zum einen Wasser, Energie, Umwelt und Klima, zum anderen Mobilität und alpenquerender Verkehr. Diese Strategie für den Alpenraum soll dabei "die Anliegen der eigentlichen Berggebiete ebenso behandeln wie auch die Wechselwirkungen der Bergregionen mit den angrenzenden Grossstadtregionen". Für die nachhaltige Entwicklung der Alpen braucht es diese Solidarität zwischen den beteiligten Akteuren im Alpenbogen und in den Metropolen, so auch Dominik Siegrist, Präsident der CIPRA. Bemerkenswert ist, dass die Regionen ihre Regierungen auffordern, Organisationen und Netzwerke im Alpenraum bei der Gestaltung und Umsetzung einer Makroregion intensiv einzubeziehen.

Kein Platz für die Alpenkonvention?

Von Bedeutung ist auch, was die Regionen nicht sagen. Auf den 25 Seiten wird die Alpenkonvention nicht genannt. Auch in der Resolution spielt sie eine Nebenrolle: Die Regionen begrüßen, dass die Vertragsparteien an der nächsten Ministerkonferenz einen eigenen Beitrag zur Makroregion beschliessen wollen, und sie werden zum Dialog eingeladen. Erklären die Regionen die Alpenkonvention für tot? Die Liste der Vorzüge einer Makroregion liest sich zwischen den Zeilen wie eine Aufzählung von Mängeln der Mechanismen und Institutionen der Alpenkonvention: Eine Makroregion biete einen Rahmen für die Zusammenarbeit aller Regierungsebenen und Organisationen im Alpenraum. Auch erleichtere sie die Kooperation zwischen EU-Mitgliedern mit der Schweiz, Liechtenstein und Monaco. In der Debatte um eine Makroregion Alpen gibt es Akteure wie die CIPRA, die die Ziele der Alpenkonvention mehr denn je für unverzichtbar halten: "Ihre Inhalte machen die Alpenkonvention zu einem einzigartigen Staatsvertrag", so Siegrist. "Das damit Erreichte muss als minimaler Standard für den Schutz und die nachhaltige Entwicklung auch einer erweiterten Alpenregion gesetzt werden". Quelle, weitere Informationen und Position der CIPRA: [www.argealp.org/presse-publikationen](http://www.argealp.org/presse-publikationen), [www.cipra.org/de/presse/medienmitteilungen](http://www.cipra.org/de/presse/medienmitteilungen)

## Inhalt

[Alpenregionen fordern gemeinsame Strategie](#)

[Gotthard: Der Alpen teuerster Pannestreifen](#)

[Feuern und wandern mit CIPRA Schweiz](#)

[Zwölf neue Alpine-Space-Projekte](#)

[Weniger Almweiden](#)

[Bayern verliert seine Gletscher](#)

[Die Eisenbahn ist tot, es lebe die Eisenbahn](#)

[Französische Alpen: bald Bohrung nach Schiefergas?](#)

[Agenda](#)

[Oh!...](#)

### Gotthard: Der Alpen teuerster Pannestreifen



Heute noch Gegenverkehr im Gotthard-Tunnel, bald einspurige Röhren mit den teuersten Pannestreifen der Alpen?

Die Schweizer Regierung befürwortet nun doch den Bau einer zweiten Gotthard-Röhre - obwohl das Stimmvolk diese Pläne bisher immer wieder versenkt hatte. Woher dieser Richtungswechsel? Am Gotthard soll jetzt doch eine zweite Röhre her. Das hat der Bundesrat beschlossen. Und gleichzeitig beschwichtigt er: Durch jede Röhre würden die Fahrzeuge nur einspurig fahren. So sei die Verlagerung der Güter auf die Schiene, immerhin in der Verfassung verankert, nicht gefährdet. Dieser Entscheid verwundert, haben die SchweizerInnen in der Vergangenheit eine zweite Röhre in Volkabstimmungen immer wieder verworfen, zuletzt im Kanton Uri 2011. Fragt sich daher, welcher Hofnarr dem Bundesrat die Vorzüge von zwei einspurig befahrbaren Röhren eingeflüstert hat.

Die heutige Gotthard-Röhre mit Gegenverkehr muss früher oder später umfassend saniert werden. Dazu wird der wichtigste Schweizer Alpenstrassentunnel zumindest zeitweise geschlossen. Das sorgt für heisse Köpfe: Das Tessin fürchtet wirtschaftliche Einbussen, andere Kantone eine Umweg-Verkehrslawine, die Transporteure zusätzliche Kosten, die überzeugten AutofahrerInnen lange Staus.

Die Wirtschaft, allen voran der Dachverband economiesuisse und der Schweizer Transportverband ASTAG, fordern schon seit langem eine zweite Röhre. Da wird auch mit der Sicherheit der AutofahrerInnen argumentiert. Die Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung hat allerdings eben erst belegt, dass eine zweite Röhre langfristig mehr Verkehr und damit weniger Sicherheit bringen würde.

Und dann gibt es noch private Interessen, die sogar die zweite Röhre bauen und finanzieren würden. Aufhorchen liess kürzlich eine Bank, die in das Loch investieren will: Durchfahrtsgebühren als Wertanlage? Wer Infrastrukturen sät, wird schliesslich Verkehr und vielleicht Mautgebühren ernten. Die neue Röhre soll übrigens rund 2,8 Milliarden Franken kosten.

Ob angesichts dieser Summe und einer freien zweiten Fahrbahn das Versprechen noch hält, den "Pannestreifen" für den Verkehr gesperrt zu lassen, wenn sich vor dem Loch die Autos stauen?

Quelle und weitere Informationen:

[www.news.admin.ch/message/index](http://www.news.admin.ch/message/index), [www.alpeninitiative.ch/web/alpeninitiative](http://www.alpeninitiative.ch/web/alpeninitiative), [www.nzz.ch/aktuell/schweiz](http://www.nzz.ch/aktuell/schweiz), [www.blick.ch/news/politik](http://www.blick.ch/news/politik)

## Neues von der CIPRA

### Feuern und wandern mit CIPRA Schweiz



Feuer dienen seit jeher als Warnsignal. Diesen Sommer sollen sie auf den gestiegenen Transitverkehr hinweisen.

Es wird ein heisser Sommer: CIPRA Schweiz lädt zum "Feuer in den Alpen" und zur Weitwanderung "Alpine Power". Die "Feuer der Alpen" lodern am 11. August zum Thema "Alpentransitbörse jetzt einführen!". Die solidarischen Mahnfeuer, die von Wien bis Nizza brennen, stehen dieses Jahr für die Einführung einer Alpentransitbörse als Instrument gegen zuviel Transitverkehr. Politik und Verwaltung werden aufgefordert, sich für ein alpenweites Verkehrsmanagement einzusetzen und Verlagerungsziele ernst zu nehmen.

Alpenquerend zeigt sich die CIPRA auch anlässlich ihres 60-jährigen Bestehens: Die "Alpine Power"-Wanderung führt in mehreren Etappen durch alle Alpenländer.

Interessierte können für einzelne oder längere Strecken dazu stossen. Die 49-tägige Tour in der Schweiz startet am 18. August in Mäls/FL und endet am 5. Oktober in

Bagni del Masin/I. Sie ist eine ideale Gelegenheit, innovative Gemeinden, geschützte Naturräume, umstrittene Projekte und engagierte Menschen kennen zu lernen, es sich bei einer Weinverkostung oder im Hot Pot gut gehen zu lassen. Die Teilnahme ist kostenlos, für Verpflegung und Unterkunft sind die Wanderer selbst verantwortlich. Anmeldungen nehmen die Etappenverantwortlichen entgegen. Übrigens: "Alpine Power" kann auch auf Facebook, unter [www.facebook.com/CIPRA.org](http://www.facebook.com/CIPRA.org), mitverfolgt werden.

Weitere Informationen: [www.feuerindenalpen.com](http://www.feuerindenalpen.com), [www.cipra.org/de/60-jahre/alpine-power](http://www.cipra.org/de/60-jahre/alpine-power)

## Neues aus den Alpen

### Zwölf neue Alpine-Space-Projekte

Die Projekte sind ausgewählt: Das Komitee des EU-Alpenraumprogramms sichert zwölf Vorhaben einen Grossteil ihrer Finanzierung zu. Die Projekte und Themen im Überblick. Es war voraussichtlich die letzte Ausschreibung der aktuellen Förderperiode des Alpenraumprogramms der EU. Rund 24 Millionen Euro standen zur Verfügung für Projekte in den Kategorien Wettbewerbsfähigkeit, Erreichbarkeit und Umwelt. Gesucht wurden Ideen zum Umgang mit den Chancen und Herausforderungen des demographischen Wandels und der nachhaltigen Mobilität im Alpenraum. Eingereicht werden konnten auch Konzepte zum Umgang mit Interessenskonflikten zwischen Naturschutz und Energieproduktion.

Eines der zwölf ausgewählten Projekte ist recharge.green. Damit die Kosten für die Gesellschaft langfristig nicht grösser sind als die Gewinne aus der Stromproduktion, müssen die erneuerbaren Energien im Einklang mit der Natur genutzt werden. Die Partner von recharge.green, darunter die CIPRA, erarbeiten in den kommenden drei Jahren eine Strategie und Werkzeuge für diese naturgerechte Nutzung der erneuerbaren Energien. Um Energie geht es auch bei AlpStore und GeoMol. Sie suchen nach Lösungen, erneuerbare Energie zu speichern. Zwei weitere Projekte entwickeln nachhaltige Mobilitätskonzepte für Städte bzw. Regionen. Ein anderes Projekt sucht nach IT-Lösungen für das Gesundheitswesen, um die Kosten zu senken und die Effizienz zu erhöhen.

Das Alpenraumprogramm ist das wichtigste internationale Förderprogramm für die Alpen. 2015 werden die letzten Projekte der aktuellen Förderperiode abgeschlossen. Für die Zukunft des EU-Programms wird zurzeit ein Konzept ausgearbeitet. Diesen Herbst wird es mehrere Diskussionsrunden dazu geben.

Quelle und weitere Informationen: [www.alpine-space.eu/information-center/news/](http://www.alpine-space.eu/information-center/news/) (en), [www.alpine-space.eu/about-the-programme](http://www.alpine-space.eu/about-the-programme) (en)

### Weniger Almweiden

Nicht die Zahl der Almen wird kleiner, sondern die Fläche der bewirtschafteten Bergweiden. So lautet eine erste Zwischenbilanz der Arbeiten zum Alm-Atlas. Der Alm-Atlas ist ein Nachschlagewerk zur Entwicklung der Almen seit 1900 in den Arge-Alp-Regionen Bayern, Graubünden, St. Gallen, Salzburg, Tirol, Vorarlberg, Südtirol und Trentino. Er erscheint zwar erst im nächsten Jahr, erste Inhalte wurden aber bereits jetzt vorgestellt. In den acht Regionen werden rund 9'500 Almen bewirtschaftet. Vor allem weidet dort Galt- und Jungvieh. Milchwirtschaft spielt nur mehr in Vorarlberg, im Trentino und den beiden Schweizer Kantonen Graubünden und St. Gallen eine Rolle.

Die Zahl der Almen hat sich in den letzten 100 Jahren nicht wesentlich verändert: In einigen Regionen gibt es weniger, in anderen mehr Almen, zum Beispiel weil genossenschaftlich geführte Almen aufgeteilt wurden. Allerdings werden die genutzten Almweiden immer kleiner. Dafür gibt es drei Ursachen: Mit Ausnahme der Schweiz gibt es für Milch von der Alm kein zusätzliches Geld. Damit bleiben die Milchkühe im Tal. Auch ist das Einkommen durch Almwirtschaft gering. Arbeitsintensive Flächen liegen zugunsten von lukrativeren Nebenjobs der Äpler brach. Fördergelder schliesslich sind vor allem an die Zahl der Tiere geknüpft, womit kein spezieller Anreiz zum Erhalt der Bergweiden besteht.

Der Rückgang der Almweiden bleibt nicht ohne Folgen: Der Wald erobert die Weiden zurück, alte Kulturlandschaften verschwinden, die Artenvielfalt wird kleiner. Mehr Wald heisst dafür auch besserer Schutz vor Erosion und Hochwasser sowie mehr CO<sub>2</sub>-Speicherung.

Quelle und weitere Informationen: [www.almtage2012.com/app/download/5785233346](http://www.almtage2012.com/app/download/5785233346), [www.almtage2012.com/app/download/5785236192](http://www.almtage2012.com/app/download/5785236192), <http://kurier.at/wirtschaft>, [www.provincia.bz.it/usp/285.asp?aktuelles](http://www.provincia.bz.it/usp/285.asp?aktuelles) (it)

### Bayern verliert seine Gletscher

Das bayrische Umweltministerium hat seinen ersten Bericht über den Zustand der Gletscher im deutschen Alpenraum veröffentlicht. Die Zukunftsprognosen für die Eisfelder sind äusserst düster. In naher Zukunft werden die bayrischen Gletscher fast gänzlich verschwunden sein. So steht es im ersten bayrischen Gletscherbericht, den das Umweltministerium Anfang Juli vorgestellt hat. Fünf Eisflächen werden im Rapport genannt, darunter drei Mini-Gletscher. Zusammengezählt sind sie 0,7 Quadratkilometer gross - vor knapp 200 Jahren waren es noch vier Quadratkilometer. In 20 bis 30 Jahren wird es nur mehr den Höllentalferner auf der Zugspitze geben. Wegen seiner hohen Felsumrahmung, die ihn vor der Sonne schützt und ihn zusätzlich mit Lawinenschnee versorgt, hält er dem Temperaturanstieg etwas länger stand.

Für Klimaschutz und Energiewende will der Freistaat Bayern in den kommenden fünf Jahren mehr als eine Milliarde Euro ausgeben. Die Sozialdemokratische Partei in Bayern kritisierte, dass die konservative Regierung in den letzten 30 Jahren zu wenig für den Klimaschutz getan habe. Das Schmelzen der Gletscher sei auch nicht aufzuhalten, indem zusätzliche Schneekanonen in den bayrischen Bergen installiert werden, stellte die SPD Bayern lakonisch fest.

Quelle und weitere Informationen: [www.bestellen.bayern.de/application/stmug](http://www.bestellen.bayern.de/application/stmug), <http://bayernspd-landtag.de/presse/details>, [www.br.de/fernsehen/bayerisches-fernsehen](http://www.br.de/fernsehen/bayerisches-fernsehen)

## Die Eisenbahn ist tot, es lebe die Eisenbahn

Frankreich und die Schweiz betreiben jetzt gemeinsam die Bahnstrecke zwischen Saint Gervais/F und Martigny/CH. Derweil streicht Italien Züge vom Fahrplan. Betroffen sind vor allem Berggebiete. Im Piemont werden Bahnlinien der Gesellschaft Trenitalia geschlossen, trotz massiver Kritik der Bürger und politischen Vertreter. Betroffen sind vor allem ländliche Gegenden. Der Verband für Berggemeinden UNCEM rechnet vor, dass allein im Piemont rund 300'000 Pendler von diesen Kürzungen betroffen sind. Die Züge werden zum Teil durch Busse ersetzt, die das Verkehrsaufkommen auf den Strassen weiter erhöhen. Auch der Strecke zwischen Saint Gervais in Savoyen und Martigny in der Schweiz drohte vor ein paar Jahren noch die Schliessung. Jetzt haben sich die Betreibergesellschaften beider Staaten auf eine gemeinsame Fortführung einigen können. Auf der 52 Kilometer langen Strecke reisen jedes Jahr rund 800'000 Personen, vor allem Touristen. So gut steht es nicht um alle historischen Bahnstrecken zwischen Frankreich und der Schweiz: Der Verein zur Wiederinbetriebnahme der Strecke Saint-Gingolph/CH nach Évian-les-Bains/F hat angekündigt, die Strecke am 22. September symbolisch eröffnen zu wollen, um auf die schleppenden Arbeiten aufmerksam zu machen. Quelle und weitere Informationen: [www.tdg.ch/geneve/france-voisine](http://www.tdg.ch/geneve/france-voisine) (it), <http://torino.repubblica.it/cronaca> (it), [www.sauvonsletonkin.com/](http://www.sauvonsletonkin.com/) (fr), <http://alpes.france3.fr/info> (fr)

## Französische Alpen: bald Bohrung nach Schiefergas?

Die französische Regierung erteilte Erlaubnisse für Probebohrungen nach Schiefergas, auch in den Alpen. Jetzt gehen die Menschen auf die Strasse. Das Bauges-Massiv in den französischen Kalkalpen: UNESCO-Geopark, regionaler Naturpark und Gebiet, für das es zwei Bewilligungen für Probebohrungen nach Schiefergas gibt. Das Bergrecht steht dabei über Gesetzen zum Umweltschutz. Für ganz Frankreich gibt es 61 solcher Bewilligungen. Allein für die Departements, die ganz oder zum Teil innerhalb des Perimeters der Alpenkonvention liegen, gibt es 13 Bewilligungen. Im Juni hatte Nicole Bricq, für kurze Zeit Umweltministerin, die entsprechende Liste veröffentlicht. Nun gibt es grossen Widerstand gegen die Probebohrungen: Vor rund zwei Wochen protestierten Vertreter von 260 Vereinigungen gegen die Förderung von fossilen Energieträgern im ganzen Land. Bereits im April hatten rund 40 NGOs das Europäische Parlament aufgefordert, die Förderung von Schiefergas zu verbieten. Dabei hatte Frankreich erst im Juli 2011 das "Fracking" gesetzlich verboten: Zum Abbau von Schiefergas wird ein Gemisch aus Wasser und Chemikalien ins Gestein gepresst - mit schweren Auswirkungen auf Böden und Grundwasser. Warum also erteilte die Regierung Sarkozy Bewilligungen für Probebohrungen? Umweltorganisationen befürchten, dass die Ölindustrie Schiefergas in den Alpen fördern will, sobald "sauberere" Methoden als das Fracking entwickelt wurden. Quelle und weitere Informationen: [www.developpement-durable.gouv.fr/spip](http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip) (fr), [www.ledauphine.com/savoie/2012/02/28](http://www.ledauphine.com/savoie/2012/02/28) (fr), [www.ledauphine.com/haute-savoie/](http://www.ledauphine.com/haute-savoie/) (fr), <http://stopgazdeschiste.org/> (fr), [www.amisdelaterre.org](http://www.amisdelaterre.org) (fr), [www.gaslandthemovie.com](http://www.gaslandthemovie.com) (en)

## Agenda

Alpine Power - step by step together, Etappe: Dolomiten - Fleimstal - Vinschgau. 20.7.2012 – 22.7.2012. Dolomiten, Vinschgau/IT. Sprachen: de, it. Veranstalter: CIPRA Südtirol, Bozen/IT. [Mehr »](#)

60 Jahre CIPRA - Festakt auf der Sücka. 16.8.2012. Sücka, FL. Sprachen: de. Veranstalter: CIPRA Liechtenstein, c/o LGU, Schaan/FL. [Mehr »](#)

Tagung / Kongress: Die Kosten der Energiewende. 4.9.2012 – 4.9.2012. Solothurn. Sprachen: de. Veranstalter: Stiftung Praktischer Umweltschutz Schweiz, Zürich/CH. [Mehr »](#)

Tagung / Kongress: 31. Deutscher Naturschutztag. 17.9.2012 – 21.9.2012. Erfurt. Sprachen: de. Veranstalter: Bundesverband Beruflicher Naturschutz e.V., Bonn/DE. [Mehr »](#)

ALPSTAR Workshop: Klimaneutrale Alpen = Gutes Leben. 20.9.2012. Sonthofen. Sprachen: de, en. Veranstalter: Verein Alpenstadt des Jahres e.V., Schaan/FL. [Mehr »](#)

## Oh!...

... der Wind zerzaust die Haare, die Nasenspitze friert rot, mal brennt die Sonne, mal klatscht der Regen ins Gesicht. Die Welt zieht weit unten stetig, aber nicht rasant vorbei. Und in der Brust die Freiheit eines stolzen Adlers. So und nicht anders muss es sein, wenn Herr und Frau Bergsteiger mit der weltweit ersten Cabrio-Luft-Seilbahn - doppelstöckig, verglast, rund 28 Millionen Schweizer Franken teuer, im Juni mit Alphornklängen und kirchlichem Segen eröffnet - auf das Stanserhorn/CH schweben. Keine Tragseile stören den herrlichen Ausblick auf den Vierwaldstättersee, Stabilisatoren verhindern allzu starkes Schaukeln und das Ticket für die sechs Minuten und fünfzehn Sekunden Fahrtzeit kostet gerade einmal 34 Franken. Ade, du schnöde Zeit der ratternden Freiluft-Sessellifte, der Schilder "schaukeln verboten", der Nostalgie! Quelle und weitere Informationen: [www.stanserhorn.ch/de/bahn/cabrio/](http://www.stanserhorn.ch/de/bahn/cabrio/) (de)