

ISSN 1016-9954

 **info**

**Nr. 70 Dezember 2003 Deutsche Ausgabe**

Commission  
Internationale  
pour la  
Protection  
des Alpes

Internationale  
Alpenschutz-  
kommission

Commissione  
Internazionale  
per la Protezione  
delle Alpi

Mednarodna  
komisija za  
varstvo Alp

Deutschland  
Frankreich  
Italien  
Liechtenstein  
Österreich  
Schweiz  
Slowenien



# Freie Fahrt für das Verkehrsprotokoll?!

## Liebe Leserin, lieber Leser,

Die Alpenkonvention entwirft in ihrem Verkehrsprotokoll ein umfassendes Konzept für eine «nachhaltige Mobilität». Eine solche erfüllt die Transportbedürfnisse einer Gesellschaft, ohne das Leben und die Lebensgrundlagen der Menschen und der Umwelt zu schädigen oder zu zerstören. Die Lebensqualität ist heute vielerorts durch den überbordenden Strassenverkehr beeinträchtigt, nicht nur an den Transitachsen. Die

die Alpenkonvention. Die Bevölkerung des Alpenraums erhofft sich von seiner Umsetzung eine wesentliche Verringerung des Lärms, der Abgase und der Unfälle. Diese Ziele lassen sich nur erreichen, wenn der Verkehr reduziert wird. Das gegenwärtige europäische Verkehrsregime geht jedoch in die entgegengesetzte Richtung: So wächst der LKW-Verkehr in Europa seit Jahren doppelt so schnell wie das Bruttoinlandprodukt. Und der soziale Preis ist hoch, sterben doch jedes Jahr auf den europäischen Strassen mehr als 40'000 Menschen. Und die Belastungen des Verkehrs sind vielerorts die Hauptursache für Umweltschäden.



Die CIPRA hat an ihrer Delegiertenversammlung vom 23./24. Oktober 2003 in Salzburg diese Probleme und Fragen ausführlich erörtert. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Tagung der CIPRA haben aber auch den Konferenzsaal verlassen und vor Ort, in Werfenweng und in Zederhaus, Fallbeispiele besucht. Und ausserdem hat die CIPRA an ihrer Delegiertenversammlung am 23. Oktober 2003 in Salzburg eine Resolution zum Thema Verkehr verabschiedet. Über all dies berichten wir im vorliegenden CIPRA-Info.

# Editorial

Alpenkonvention nennt bereits in der Rahmenkonvention, die vor zwölf Jahren in Salzburg unterzeichnet wurde, klare Zielvorgaben. Es geht darum, Belastungen und Risiken des alpenquerenden und des inneralpinen Verkehrs auf ein erträgliches Mass zu senken.

Wer Ziele formuliert, weckt Erwartungen. Die Umsetzung des Verkehrsprotokolls wird zur Nagelprobe für

Ich möchte den Organisatoren der Tagung, den Verantwortlichen von CIPRA Österreich, allen Referentinnen und Referenten und nicht zuletzt allen Teilnehmenden für die anregende Tagung ganz herzlich danken. Und Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, wünsche ich viel Spass beim Lesen der siebzigsten Ausgabe des CIPRA-Info.

*Andreas Weissen*  
Präsident CIPRA-International

# INHALT



● **CIPRA-  
Jahresfachtagung**



● **Weissbuch/  
Schwarze Liste**

● **Alpenkonvention**



● **Diverses**

**News**

- 4 Freie Fahrt für die Alpenkonvention?!
- 5 Das Verkehrsprotokoll im Vergleich mit dem Weissbuch der EU  
Stand der rechtlichen Implementierung der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle
- 6 Die Implementierung des Verkehrsprotokolls - Ein steiniger Weg  
Entwurf für eine EU-Wegekostenrichtlinie
- 7 Das Verkehrsprotokoll als Handbuch für eine moderne Verkehrspolitik in den Alpen
- 8 Die Umsetzung der Alpenkonvention aus der Sicht der NGOs
- 9 CIPRA-Resolution zur Umsetzung des Verkehrsprotokolls
- 10 Die Umsetzung der Alpenkonvention aus rechtlicher Sicht
- 11 Die Umsetzung der Alpenkonvention: Eine internationale Herausforderung!  
Die Arbeitsgruppe Verkehr
- 12 Zukunft des alpenquerenden Verkehrs aus Schweizer Sicht  
Frankreich und das Verkehrsprotokoll - Wo stehen wir?
- 13 Umsetzung des Verkehrsprotokolls in Österreich  
Das Verkehrsprotokoll aus deutscher Sicht
- 14 «Alpen 2005»: Ein niederländisches Mobilitätskonzept  
«Bodan-Rail 2020»: Vernetzung von Schienenpersonenverkehr auf regionaler Ebene
- 15 MOGOMA® - Eine Karte des sanften Tourismus macht ihren Weg in Frankreich  
«Zu Fuss zwischen den Wolken»-Touristische Mobilität innerhalb des Nationalparks Gran Paradiso/I
- 16 Bürgerinitiativen setzen sich für das Verkehrsprotokoll ein  
«Absiedeln ist keine Alternative!»
- 17 Werfenweng: «Sanfte Mobilität - Autofreier Tourismus»  
Zederhaus: Kein Ende des Transitverkehrs
- 18 Bevölkerung und Kultur: Beteiligung der betroffenen Akteure erforderlich  
Wasserprotokoll vertagt
- 19 CIPRA-International verabschiedet Resolution zur Ski-WM 2005 im Veltlin/I  
Startschuss für Interreg IIIB-Projekt Dynalp  
IG Alpenstadt des Jahres beauftragt CIPRA mit Geschäftsführung
- 20 Neuer Vorsitzender bei CIPRA-Südtirol  
CIPRA Sommerakademie 2004: Noch grössere Praxisorientierung

**Experten aus Politik und Wissenschaft und Vertreterinnen von Nichtregierungs-Organisationen und Bürgerinitiativen haben sich bei der diesjährigen Jahresfachtagung von CIPRA-International in Salzburg/A mit der Transitproblematik auseinandergesetzt. Nach dem Einstiegsreferat von Norbert Weixlbaumer, der als Präsident von CIPRA Österreich die Tagung eröffnete, finden Sie auf den folgenden Seiten einige Referate in ihrer Kurzform. Sämtliche Tagungsbeiträge in ihrer vollständigen Fassung werden demnächst veröffentlicht .**

## Freie Fahrt für die Alpenkonvention?!...



© CIPRA

**Norbert Weixlbaumer, Präsident von CIPRA Österreich, hielt die Eröffnungsrede**

...ist der bewusst fragende Appell dieser Tagung. Er stellt einerseits die breite Phalanx der Akteure der Alpenkonvention in den Mittelpunkt, andererseits ist er explizit an all jene gerichtet, die ihren Beitrag zur Ratifizierung und Implementierung noch nicht geleistet haben.

Würde die politische Energie, welche die freie Fahrt für den suizidalen Strassenverkehr ermöglicht, nur zur Hälfte in das Leben der Alpenkonvention fließen, man bräuchte das Fragezeichen hinter dem Tagungsmotto nicht. Es bliebe allein ein engagierter, freudiger Appell! Ein allzu regelloser und von uns allen subventionierter, nichtnachhaltiger, als Globalisierungsfundament verstandener Verkehr, hat zum einen eine Alpenkonvention erst notwendig gemacht. Zum anderen behindert er sie heute über die politische Ebene der Nicht-Ratifizierer- und Nicht-Implementierer-Staaten bzw. des Staatenverbundes EU. Verkehr ist - im Sinne einer zwiespältigen Metapher - der Motor der Alpenkonvention. Seine Bedeutung, Problematik und Zukunft sollen stellvertretend für andere Protokollthemen der Alpenkonvention an dieser Tagung im Brennpunkt stehen.

Freie Fahrt für die Alpenkonvention und den Verkehr?! Mit dieser gesellschaftspolitisch ambivalenten Vorgabe hat die Alpenkonvention inmitten der entscheidenden Implementierungsphase eine neuerliche Bewährungsprobe vor sich. Die Positionen scheinen verfahren: Auf der einen Seite lassen Globalisierungsprozesse im bestehenden Bezugsrahmen kein nachhaltiges Verkehren zu. Auf der anderen Seite: eine Konvention ohne effektiv geregelte (da noch nicht implementiert) und gelebte Nachhaltigkeit kann ihrem integrativen Ziel einer zukunftsorientierten Alpenpolitik nicht gerecht werden. Weshalb mit allem Nachdruck die Umsetzung der Alpenkonvention als vorwärtsgerichteter Bezugsrahmen für die Alpenpolitik einzufordern ist.

Geht also die Reise a) als massvolle freie Fahrt in Richtung innovative Nachhaltigkeitsstrategie, die den vielfältigen Gesellschaften des Alpenraums Platz bietet,

oder b) als massloses Drüberfahren in Richtung kollektive Suizidalität, die einer monotonen Gesellschaft zu einer kurzfristigen nichtnachhaltigen Scheinblüte verhilft?

Das Tagungsziel liegt in der offensiven Transparentmachung dieses Spannungsfeldes, welches die Alpenkonvention v.a. auf der überregionalen Handlungsbühne zur Nagelprobe werden lässt: Ist Nachhaltigkeit auf dieser Ebene und jenseits von unzähligen Bekenntnissen überhaupt umsetzbar? Regierungsorganisationen, zivilgesellschaftlich organisierte Gruppen, spezielle Fachkreise und Betroffene werden dazu ihre Beiträge liefern. Zukunftsweisende Ideen werden vorgestellt, der legislative Rahmen und das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention beleuchtet. Die Zukunft des Transit- und inneralpinen Verkehrs kommt aus internationaler und lokaler Perspektive auf den Prüfstand. Die Fragen der Betroffenen nichtnachhaltiger Verkehrspolitik sind dabei zentral. Ist etwa Davonlaufen eine Option - Abwanderung, lanciert als «End-Of-Pipe-Lösung» zwischen Verzweiflung, Zumutung und Ausweg? Die Tagung setzt sich in ihrem zweiten exkursions- und aktionsorientierten Teil mit Konkretem, vor Ort zum Brennpunkt Verkehr Wahrnehmbarem, auseinander. Ausgehend vom lokalen Schauplatz steht hier der grenzüberschreitende Aspekt von Verkehr und Alpenkonvention im Mittelpunkt.

*Norbert Weixlbaumer, Präsident CIPRA Österreich*



© CIPRA

**Eröffnung der Jahresfachtagung vor mehr als 120 Teilnehmern**

# Das Verkehrsprotokoll im Vergleich mit dem Weissbuch der EU

Für Österreich ist es ein wichtiges Anliegen, dass die EU die Anregungen der Alpenkonvention und der dazugehörenden Protokolle aufnimmt und sich aktiv an deren Umsetzung beteiligt. Diese Forderung ist durchaus realistisch, wie an Hand eines Vergleiches des Verkehrsprotokolls mit dem Weissbuch der europäischen Verkehrspolitik deutlich wird.

## Ziele

Das wichtigste Ziel des Verkehrsprotokolls ist es, die Belastungen und Risiken des Verkehrs auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen erträglich ist. Diese Forderung deckt sich mit der wichtigsten Leitlinie des Weissbuches der EU, die die Einbindung des Verkehrs «in eine auf Dauer tragbare Entwicklung» als notwendig erachtet. Aus beiden Dokumenten spricht also das Bewusstsein, dass zukünftige Verkehrsentwicklungen keine Bedrohung mehr darstellen dürfen.

## Umsetzungsstrategien

Auch hier zeigen das Verkehrsprotokoll und das Weissbuch eine weitgehende Einigkeit darüber, dass ein integrierter Ansatz notwendig ist. Massnahmen

zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs - vor allem des kombinierten Verkehrs - auch durch zusätzliche Infrastrukturen müssen Hand in Hand gehen mit tariflichen Massnahmen für den Strassenverkehr zur Einführung der Kostenwahrheit.

## Neubau von Verkehrsachsen

Selbst im einzigen Bereich, in dem das Verkehrsprotokoll über das Weissbuch der EU hinausgeht, nämlich beim Verzicht auf den Bau neuer hochrangiger Strassen für den alpenquerenden Verkehr, ergibt sich kein Widerspruch mit der Politik der EU, da auch in den TEN-Leitlinien keine neuen Achsen vorgesehen sind.

Es wäre ein grosser Fortschritt, wenn in Zukunft die Umsetzung der Verkehrspolitik der EU - wie sie im Weissbuch dargestellt wurde - und des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention durch die EU und die Alpenstaaten gemeinsam erfolgen würden.

*Erwin Kastberger, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Österreich)*



**Erwin Kastberger wünscht sich eine stärkere Beteiligung der EU am Umsetzungsprozess.**

## Stand der rechtlichen Implementierung der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle

(Stand: 1. Dezember 2003). Datum der Hinterlegung und des Inkrafttretens auf [www.cipra.org](http://www.cipra.org)

		A	CH	D	F	FL	I	MC	Slo	EU
Rahmenkonvention	Ratifizierung	08.02.94	28.01.99	05.12.94	15.01.96	28.07.94	14.10.99	22.12.98	22.03.95	26.02.96
Protokolle:										
Verkehr	Unterzeichnung	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	06.08.02	
	Ratifizierung	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Raumplanung und nachhaltige Entwicklung	Unterzeichnung	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratifizierung	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Berglandwirtschaft	Unterzeichnung	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratifizierung	10.07.02		12.07.02	15.11.02	18.04.02			28.11.03	
Naturschutz und Landschaftspflege	Unterzeichnung	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratifizierung	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Bergwald	Unterzeichnung	31.10.00	16.10.98	27.02.96	27.02.96	16.10.98	27.02.96	27.02.96	27.02.96	27.02.96
	Ratifizierung	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Tourismus	Unterzeichnung	31.10.00	16.10.98	16.10.98	02.12.98	16.10.98	08.02.01	16.10.98	16.10.98	
	Ratifizierung	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Bodenschutz	Unterzeichnung	31.10.00	16.10.98	16.10.98	02.12.98	16.10.98	31.10.00	16.10.98	16.10.98	
	Ratifizierung	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Energie	Unterzeichnung	31.10.00	31.10.00	16.10.98	02.12.98	08.04.02	08.02.01		16.10.98	
	Ratifizierung	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Beilegung von Streitigkeiten	Unterzeichnung	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	06.08.02	
	Ratifizierung	10.07.02		12.07.02	15.11.02	18.04.02			28.11.03	
Monacoprotokoll	Unterzeichnung	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratifizierung	08.07.97	28.01.99	22.12.98	13.04.95	16.03.95		26.01.95	22.05.95	14.01.98

## Die Implementierung des Verkehrsprotokolls – Ein steiniger Weg



© CIPRA

**Gerold Glantschnig sieht in der Alpenkonvention einen wichtigen Mosaikstein für die Lösung von Verkehrsproblemen.**

Die Alpenkonvention verfolgt das Ziel, durch bereichs- und grenzübergreifende Massnahmen eine Verknüpfung der ökologischen und ökonomischen Interessen zu schaffen. Die Schwierigkeit dieses Ziels zeigt sich am deutlichsten im Verkehrsbereich, weil hier auch massive Interessengegensätze zwischen inner- und ausseralpiner Bevölkerung sichtbar werden. Die in der Rahmenkonvention festgelegten Zielvorgaben haben im Zuge der Ausarbeitung des Verkehrsprotokolls massive Diskrepanzen in ihrem Verständnis unter den Alpenstaaten offen gelegt. Österreich hat als Folge der angestrebten Belastungssenkung daraus auch ein Verbot neuer alpenquerender Transitrouten abgeleitet. Da andere Vertragsstaaten, wie z.B. die Schweiz, daraus keine so weitreichenden Folgewirkungen ableiten wollten, folgte eine mehrjährige

Lähmung der Verkehrsentslastungsinitiativen im Alpenbereich. Zwischenzeitlich konnte aber das Verkehrsprotokoll unterzeichnet werden, das sich nicht nur auf das Verbot neuer Transitachsen beschränkt, sondern auch Belastungssenkungen auf bestehenden Transitrouten mit einbezieht. Um Belastungssenkungen zu erreichen eröffnet die Alpenkonvention auch die Möglichkeit der Erlassung weitergehender nationaler Regelungen, soweit sie mit dem Prinzip des freien Warenverkehrs vereinbar sind. Die Alpenkonvention bildet damit durchaus einen wichtigen Mosaikstein in den Bemühungen um Eindämmung der Transitverkehrsbelastung der Alpen.

*Gerold Glantschnig, Amt der Kärntner Landesregierung (Österreich)*

### Entwurf für eine EU-Wegekostenrichtlinie

Red. Die EU-Kommission hat am 29.08.2003 einen Änderungsvorschlag für die sogenannte «Eurovignetten-Richtlinie» von 1999 vorgelegt. Ziel der neuen Richtlinie soll es sein, eine kilometerabhängige Schwerverkehrsabgabe zur Internalisierung der Umweltkosten einzuführen. In seiner jetzigen Fassung wird der Entwurf diesem Anspruch jedoch nicht gerecht, da wesentliche Faktoren nicht oder unzureichend berücksichtigt wurden. Vor allem folgende Punkte sind zu kritisieren:

#### Geltungsbereich:

Die Richtlinie soll nur auf Strassen des Transeuropäischen Netzes (TEN) Anwendung finden, andere Strassen können nur auf Antrag bei der EU-Kommission mit aufgenommen werden. Gerade in den Alpen fallen aber ganze Talschaften und viele Alpenpässe nicht in diese Kategorie, wodurch eine Abgabenerhebung in diesen sowieso schon überlasteten Gebieten erschwert bis unmöglich gemacht wird.

#### Einrechnung von externen Kosten:

Bei der Berechnung der Mauthöhe werden nur Kosten für Bau, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes, Infrastrukturkosten für Massnahmen zur Verringerung von Lärmbelastigungen sowie bestimmte Unfallkosten berücksichtigt. Die Einbeziehung von Umwelt-, Gesundheits- und Gebäudekosten ist nicht vorgesehen, so dass von einer umfassenden Kostenwahrheit nicht die Rede sein kann.

#### Verwendung der Einnahmen:

Die Richtlinie sieht vor, die Einnahmen fast ausschliesslich zur Instandhaltung und zum «ausgewogenen Ausbau» der betreffenden Verkehrswege zu verwenden. Die Finanzierung von Vorsorge- und Reparaturmassnahmen der durch den Verkehr verursachten Gesundheits- und Umweltkosten sowie die Förderung des Schienenverkehrs sind nicht vorgesehen.

*Die Stellungnahme von CIPRA-International zur neuen Wegekostenrichtlinie finden Sie unter [www.cipra.org](http://www.cipra.org) (Rubrik «Cipra Positionen»). Den Entwurf der Richtlinie finden Sie unter [www.europa.eu.int/eurllex/de/com/availability/de\\_availability\\_number\\_2003\\_09.html](http://www.europa.eu.int/eurllex/de/com/availability/de_availability_number_2003_09.html)*

**Die Kosten der Verkehrsauswirkungen auf Gesundheit und Umwelt soll derjenige tragen, der sie verursacht!**



© CIPRA

# Das Verkehrsprotokoll als Handbuch für eine moderne Verkehrspolitik in den Alpen

**Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention ist ein hervorragendes Instrument, welches auf kommunaler, regionaler, staatlicher und europäischer Ebene für die Mobilitätsplanung eingesetzt werden kann. Es ist eine Messlatte, um Maßnahmen im Verkehrsbereich, im Siedlungsbereich, in der Tourismusentwicklung und allgemein in der Wirtschaftsentwicklung eines Raumes zu bewerten. Obwohl das Verkehrsprotokoll für den Alpenraum bestimmt ist, hat es Allgemeingültigkeit. Dank seiner besonderen ökologischen Sensibilität kann der Alpenraum jedoch eine Vorreiterrolle für ganz Europa spielen.**

Das Verkehrsprotokoll ist mehr als ein Handbuch: es sind darin sehr klare Verpflichtungen enthalten, denen sich die Vertragsparteien nicht entziehen können.

Es beinhaltet nicht fertige Lösungen für alle Probleme, gibt aber den Rahmen an, innerhalb welchem man sich bewegen kann, um das Ziel der Senkung von verkehrsbedingten Belastungen und Risiken zu erreichen. Bestimmte Optionen sind nicht mehr möglich: z.B. kann der alpenquerende Verkehr nicht mehr durch den Bau neuer hochrangiger Strassen bewältigt werden. Dies schließt also die banale Lösung aus und zwingt zum komplexen Lösungsansatz, welcher nur durch genaue Analyse der Systemwirkung zwischen allen beteiligten Akteuren erarbeitet werden kann.

Deshalb ist die Verpflichtung der Vertragsparteien, regelmäßig über die getroffenen Maßnahmen und dessen Wirksamkeit Bericht zu erstatten sowie die Einführung von Umweltqualitätszielen, Standards und Indikatoren besonders wichtig. Die Karten müssen also auf den Tisch gelegt werden, kein Land

wird seine Situation beschönigen oder verstecken können. Aber noch wichtiger: die Bevölkerung ist informiert, weiss Bescheid über die Qualität ihrer Umwelt und über die Wirkung der Massnahmen. Würde dies auch auf regionaler und kommunaler Ebene eingeführt (Art. 3 sieht es vor), könnte endlich eine seriöse, auf guten Daten basierende Raum- und Mobilitätsplanung erfolgen. Jeder Bürgermeister und Regionalpolitiker wäre gut beraten, wenn er das Verkehrsprotokoll als Leitschema auch für lokalbezogene Maßnahmen verwenden würde.

Dank der Umweltschutzorganisationen verfügen wir heute über zwei wichtige Staatsverträge (das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention und das Kyoto-Protokoll), dessen konsequente Umsetzung eine eindeutige Wende in der Verkehrspolitik bewirken würde.

Realistisch ist leider anzunehmen, dass ohne massiven Druck von Seiten der Umweltorganisationen die Umsetzung nur sehr träge voranschreiten wird. Dies, obwohl sich die Staaten dazu verpflichtet haben.

*Helmuth Moroder, Vize-Präsident CIPRA-International*



**Helmut Moroder:**  
«Das Verkehrsprotokoll ein hervorragendes Instrument für die Mobilitätsplanung!»

Im Verkehrsprotokoll sind nur wenige Artikel, die technische Massnahmen beinhalten, die auf staatlicher Ebene durchgeführt werden müssen. Es handelt sich um den Artikel 10 «Eisenbahn- und Schiffsverkehr», Artikel 11, «Straßenverkehr» (al. 1 «Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr»), Artikel 14 «Kostenwahrheit» und teilweise Artikel 12 «Luftverkehr».

Alle anderen Artikel, die mit Umsetzungsaktivitäten verknüpft sind, können direkt auf regionaler und kommunaler Ebene realisiert werden.

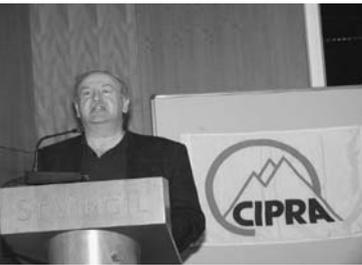
Die Protokolltexte sind unter [www.cipra.org](http://www.cipra.org) zu lesen (Rubrik «Alpenkonvention»)

**Das Verkehrsprotokoll sollte auch auf Gemeindeebene das Leitmotiv sein.**



# Die Umsetzung der Alpenkonvention aus der Sicht der NGOs

**Die Entwicklung der Alpenkonvention ähnelt einer Sisyphusarbeit. Kaum ist ein Berg mühsam überwunden, taucht schon der nächste auf. Wir stehen jetzt vor dem wohl grössten Berg, der Umsetzung.**



**Peter Hasslacher fordert, die Protokollbestimmungen in der behördlichen Praxis umzusetzen.**

Die Geschwindigkeiten der Umsetzung dürfen alpenweit nicht allzu sehr differieren und einzelne Vertragsparteien nicht in eine Oppositionsrolle zum Ratifizierungsprozess der Durchführungsprotokolle schlüpfen. Sie sind in Deutschland, Liechtenstein und Österreich in Kraft, in Frankreich und Monaco erst ein Teil von ihnen. In Slowenien wurden kürzlich alle Durchführungsprotokolle dem Parlament zur Ratifizierung vorgelegt. In der Schweiz und Italien hingegen ist nicht absehbar, ob und wann wie viele Protokolle ratifiziert werden.

## Engagement der NGOs ist weiterhin gefragt

Weitere Verzögerungen bei der Ratifizierung würden in den «Vorreiter-Staaten» sehr bald bezüglich möglicher Wettbewerbsverzerrungen und Standortnachteile den Ruf nach der Bremse oder sogar nach dem Ausstieg erschallen lassen. Deshalb muss es die Aufgabe der NGOs bleiben, besonders jener mit Beobachterstatus bei der Alpenkonvention, die fehlenden Ratifizierungen mit aller Kraft einzumahnen. Kritisch wird es, wenn sich die Erwartungen nicht erfüllen. Es darf aber nicht so weit kommen, dass die Alpen-NGOs in ihrem Engagement für die Alpenkonvention nachlassen. Das sind sie ihren Mitgliedern in den Vereinen schuldig! Denn die Alpenkonvention ist derzeit eine der ganz wenigen Möglichkeiten einer (Kurs-)Korrektur für die Probleme des Alpenraumes.

## Kernziele der Umsetzung festlegen!

Aus NGO-Sicht ist es jetzt notwendig, dass sich die Vertragsparteien möglichst rasch auf konkrete Kernziele der Umsetzung einigen. Die Bemühungen, Forderungen und fachlichen Inputs dazu sind nicht neu. Es sei an den Vorschlag der CIPRA für einen «Aktionsplan zur Umsetzung der Alpenkonvention» erinnert, der letztlich in die anlässlich der VI. Alpenkonferenz 2000 beschlossenen Leitsätze für die Umsetzung mündeten. Jetzt geht die Suche nach einem mehrjährigen Arbeitsplan los. Er soll die

verschiedenen Vorstellungen der Vertragsparteien strukturieren und sich Sachthemen widmen. Die Festlegung eines Arbeitsplanes, von Umsetzungsprioritäten und die Weiterentwicklung der laufenden Umsetzungsaktivitäten soll aber nicht den Blick davor verstellen, dass die Protokollbestimmungen nun in den Staaten, in denen sie in Kraft sind, in der täglichen Arbeit umzusetzen sind, von den rechtsanwendenden Vollzugsorganen und Behörden, durch Aufträge für Gesetzesanpassungen oder als Argumentations-, Auslegungs- und Begründungshilfe im Rahmen von Programmen, Plänen, usw.

## Keine Zeit mehr für Nebensächlichkeiten

Beobachter wie CIPRA oder CAA (Club Arc Alpin), haben dabei erstmals bei einer Konvention die Möglichkeit, in einem Überprüfungsausschuss mitzuwirken, wo es um Berichtspflichten und die Behandlung von Fällen vermuteter Nichteinhaltung von Protokollbestimmungen gehen wird. Für diese rechtliche Implementierung der Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention werden sich sowohl die NGOs als auch die Vertragsparteien inhaltlich und organisatorisch rüsten müssen.

Wir haben in vielen Bereichen nicht mehr die Zeit, um über Nebensächlichkeiten zu diskutieren. Es geht jetzt um die harte Bühne der Umsetzung, damit die Alpenkonvention dem hohen Anspruch gerecht wird, in einem repräsentativen Teilraum Europas den Alpen die richtige Balance zwischen Ökonomie, sozialen Bedürfnissen und Ökologie zu finden.

*Peter Hasslacher, Leiter Abteilung Raumplanung-Naturschutz, Österreichischer Alpenverein*



**Für die überlasteten Alpentäler ist eine rasche Umsetzung des Verkehrsprotokolls der einzige Hoffnungsschimmer.**

# CIPRA-Resolution zur Umsetzung des Verkehrsprotokolls

**Verabschiedet von der Delegiertenversammlung der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA am 23. Oktober 2003 in Salzburg/Österreich**

Die Alpenkonvention, welche am 7. November 1991 unterzeichnet wurde, hält als Ziel fest, »Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpiner und alpenquerenden Verkehrs auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Pflanzen und Tiere sowie deren Lebensräume erträglich ist« (Art. 2 Abs. 2, lit. j).

Wir, Vertreterinnen und Vertreter der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA, einer nichtstaatlichen Dachorganisation, die über 100 Organisationen und Institutionen aus sieben Alpenländern vertritt, haben uns mehr als ein Jahrzehnt lang für die Schaffung eines Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention eingesetzt, welches der Bevölkerung im Alpenraum einen Mehrwert bringt. Wir stehen zum Verkehrsprotokoll, welches am 31. Oktober 2000 an der 6. Alpenkonferenz in Luzern/Schweiz unterzeichnet wurde und zwei Jahre später in Kraft getreten ist, nachdem es von Liechtenstein, Deutschland und Österreich ratifiziert wurde.

Wir erwarten aber nicht nur, dass die übrigen Vertragsstaaten der Alpenkonvention und die EU, welche das Verkehrsprotokoll noch nicht einmal unterzeichnet hat, das Protokoll rasch ratifizieren. Wir fordern die Staaten vielmehr dazu auf, sich darüber hinaus unverzüglich an die Umsetzung dieses für den Alpenraum wichtigen Vertragswerkes machen.

Der CIPRA-Vorstand

Andreas Weissen  
Präsident

Helmuth Moroder  
1. Vizepräsident

Katharina Lins  
2. Vizepräsidentin

Josef Biedermann  
Schatzmeister

Wir fordern, dass geeignete Massnahmen zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffbelastung für die Bevölkerung entlang der hochrangigen Verkehrswege in den Alpen und der Transitstrecken durch die Alpen (Bahn und Strasse) getroffen bzw. gefördert werden. Die Priorisierung der Bahn ist in die Planung aufzunehmen und konsequent voranzutreiben. Weiter fordern wir die Einführung von Instrumenten zur Umsetzung der Kostenwahrheit im Strassenverkehr, welche durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in allen Alpenländern schnell und wirkungsvoll eingeführt werden kann. Bis zu deren Einführung kann auf allen grossen Verkehrsachsen, die noch nicht LSVA-pflichtig sind, eine Maut erhoben werden. Die Kostenwahrheit ist nicht nur im Transitverkehr, sondern auch im inneralpiner Verkehr zu verwirklichen, und zwar nicht nur für LKWs, sondern auch für den motorisierten Privatverkehr. Das Verkehrsprotokoll bietet die Vorgaben für ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen.

Wir fordern deshalb die Vertragspartner der Alpenkonvention dazu auf, diese Massnahmen gemeinsam zu ergreifen, gemeinsam Daten zum Zustand der Alpen und insbesondere auch zum Bereich Verkehr zu erheben und mit einem gemeinsamen Monitoring die Effizienz und Effektivität der ergriffenen Massnahmen ständig zu kontrollieren.



**Die VertreterInnen der CIPRA-Organisationen verabschieden die Resolution zur Umsetzung des Verkehrsprotokolls.**

Die Resolution zum Thema Verkehr wurde im Rahmen einer Pressekonferenz am 23. Oktober 2003 in Salzburg veröffentlicht.

Weitere Resolutionen und Stellennahmen der CIPRA finden Sie unter [www.cipra.org](http://www.cipra.org) (Rubrik «CIPRA-Positionen»)

# Die Umsetzung der Alpenkonvention aus rechtlicher Sicht

**Umsetzung der Alpenkonvention (AK) bedeutet die Verwirklichung der Konvention und ihrer Protokolle auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene durch Anwendung und Auslegung seitens der nationalen Behörden und Gerichte sowie durch Anpassung der nationalen Rechtsvorschriften mittels gesetzgeberischer Massnahmen. Bei der juristischen Umsetzung der AK sind drei Ebenen betroffen: die völkerrechtliche, die europarechtliche und die des nationalen Rechts.**



**Werner Schroeder fordert, dass sich Behörden und Gerichte mit der Alpenkonvention auseinandersetzen**

## Völkerrechtliche Regeln über die Umsetzung der Alpenkonvention

Die AK ist ein verbindlicher völkerrechtlicher Vertrag, enthält jedoch nur allgemeine Verpflichtungen. Die Festlegung konkreter völkerrechtlicher Rechte und Pflichten bleibt den Protokollen überlassen, die selbständige völkerrechtliche Verträge darstellen. Protokollbestimmungen sind nur «self-executing», wenn sie klar definiert sind. Enthalten sie z.B. nur eine Pflicht zur «Berücksichtigung» von Umweltschutzkriterien im Rahmen der nationalen Politik, dann sind sie wie die AK nicht «self-executing».

## Wirkung der Alpenkonvention im österreichischen Recht

AK und Protokolle wurden nach Art. 50 B-VG als einfache Bundesgesetze in das österreichische Recht übernommen. Jedoch wurde die AK selbst mit einem «Erfüllungsvorbehalt» transformiert, wodurch klar gestellt ist, dass sie durch Erlass von Gesetzen zu erfüllen und ihre Anwendung durch Gerichte und Behörden ausgeschlossen ist. Gleichwohl ist sie Bestandteil des österreichischen Rechts und deshalb im Rahmen von Abwägungsprozessen zu berücksichtigen. Die Protokolle hingegen wurden ohne Vorbehalt transformiert, was eine Vermutung für ihre unmittelbare Anwendbarkeit auslöst. Kollisionen der Protokolle mit österreichischen Gesetzen sind nach den allgemeinen Grundsätzen zu lösen (die spezielle Bestimmung geht der allgemeineren vor, die neuere der älteren etc.).

## EG-rechtliche Probleme bei der Umsetzung der Alpenkonvention

Die EG hat die Rahmenkonvention und drei Protokolle unterzeichnet, die Protokolle jedoch nicht ratifiziert. Beschliesst der Rat die Annahme der AK und der Protokolle, werden diese als «Gemeinschaftsabkommen» für die EG-Organen und für die Mitgliedstaaten verbindlich.

Die AK entfaltet jedoch bereits jetzt gemeinschaftsrechtliche Wirkungen: Sie kann bei der Abwägung

von Umweltschutz und freiem Warenverkehr berücksichtigt werden, wie im Streit über die Haftung der Republik Österreich bezüglich der Brennerblockade angedeutet wurde.

## Beispiele für die Berücksichtigung der Protokolle bei der Anwendung des österreichischen Rechts

Die Bewilligung einer Seilbahn im Zillertal wurde von der zuständigen Naturschutzbehörde unter Hinweis auf Art. 14 Abs. 1 Protokoll Bodenschutz abgelehnt. Bewilligungen von Schipisten in Wäldern mit Schutzfunktionen sind nur in «Ausnahmefällen» und bei Durchführung von Ausgleichsmassnahmen zu erteilen, in «labilen Gebieten» dürfen sie überhaupt nicht erteilt werden. Diese Vorschrift könnte sogar direkt als gesetzliches Verbot angewendet werden. Die Tiroler Behörden lassen sie jedoch zumindest in die Abwägung des nationalen Umweltrechts einfließen (z.B. in den Begriff der «Interessen des Naturschutzes» nach § 27 Tiroler Naturschutzgesetz). Mit derselben Argumentation wurde der Antrag eines Seilbahn-Unternehmens, Skitouristen mit Pistenraupen in ein Tal der Silvretta zu transportieren, von der Naturschutzbehörde II. Instanz unter Berufung auf Art. 6 Abs. 3 des Tourismusprotokolls im Juni 2003 abgelehnt.

## Schlussbetrachtung

Von Kritikern wird befürchtet, die Protokolle seien so vielschichtig, dass gegenüber jeder staatlichen Massnahme behauptet werden kann, eine Verpflichtung aus der AK werde verletzt. Dies kann verhindert werden, wenn sich die Behörden und Gerichte mit der AK auseinandersetzen.

*Werner Schroeder, Universität Innsbruck (Österreich)*



**Die Umsetzung der Alpenkonvention ist möglich, wenn Naturschutzbehörden die Protokolle bei ihren Entscheidungen direkt anwenden!**

## Die Umsetzung der Alpenkonvention: Eine internationale Herausforderung!

Per Definition ist die Umsetzung der Alpenkonvention (AK) international. Die grössten und dringlichsten Herausforderungen dabei sind die folgenden:

*Zuallererst einmal die Ratifizierung der Protokolle.* Die Vertragsparteien, die bislang noch nicht ratifiziert haben, sind entweder in Grundsatzfragen gefangen (Italien, Schweiz, Europäische Union) oder räumen der Alpenkonvention auf der parlamentarischen Tagesordnung keine hohe Priorität ein (Frankreich). Das Ständige Sekretariat wird die Vertragsparteien, wenn sie es wünschen, aktiv bei den nächstfolgenden Schritten unterstützen.

*Die zweite Herausforderung ist die Kommunikation: um den Ratifizierungsprozess zu beschleunigen, muss der Bekanntheitsgrad der AK unter den Akteuren erhöht werden.* Leider ist die Öffentlichkeitsarbeit lange Zeit vernachlässigt worden. Man muss diesen Punkt schnellstmöglich in Angriff nehmen und damit den motivierten Kräften signalisieren, dass es Zeit ist, zu handeln.

*Die dritte Herausforderung liegt darin, für die ausführenden Organe der AK einen langfristigen Aktionsplan zu entwickeln.* Der mehrjährige Arbeitsplan des Ständigen Ausschusses ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung. In ihm sind unter

Berücksichtigung der verschiedenen Anwendungsbereiche der AK die Prioritäten festgelegt.

*Die vierte Herausforderung stellt sich im Bereich der grenzübergreifenden Zusammenarbeit.* Die AK stützt sich auf zahlreiche Beobachter unterschiedlichster Organisationen, die sich grenzübergreifend engagieren. Daher hat der Ständige Ausschuss beispielsweise im Zusammenhang mit der Umsetzung des Protokolls «Naturschutz und Landschaftspflege» das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete um Unterstützung gebeten. Das Netzwerk soll Vorschläge für die langfristige Erhaltung der biologischen Vielfalt ausarbeiten. *Die fünfte Herausforderung schliesslich besteht darin, sich für eine nachhaltige Entwicklung in anderen Bergregionen der Welt einzusetzen.* Bei der 7. Alpenkonferenz haben sich die Minister in einer Deklaration dafür ausgesprochen, die in den Alpen gemachten Erfahrungen mit anderen Berggebieten auszutauschen. Sie folgen damit der Idee einer «Internationale Partnerschaft für die nachhaltige Entwicklung in Berggebieten», die beim UN-Gipfel in Johannesburg lanciert wurde. Ein erster Erfahrungsaustausch fand beim Weltgipfel der Berggebiete in Bishek statt.

*Noël Lebel, Generalsekretär ad interim, Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention (Österreich)*



**Noël Lebel sieht fünf vorrangige Handlungsfelder bei der Umsetzung der Alpenkonvention.**

## Die Arbeitsgruppe Verkehr

Im Auftrag der Alpenkonferenz hat der Ständige Ausschuss eine Arbeitsgruppe Verkehr (AG Verkehr) unter dem Vorsitz von Frankreich eingerichtet, um die Umsetzung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention sicherzustellen.

2002 hat die AG Verkehr von der Alpenkonferenz in Meran das Mandat erteilt bekommen, mit der Analyse und dem Sammeln von Informationen zu beginnen. Dabei sollen vor allem die bereits umgesetzten nationalen Massnahmen zur Erfüllung der Zielsetzungen des Verkehrsprotokolls zusammengetragen werden. Hierzu wird im Rahmen des Alpenbeobachtungs- und Informationssystems ABIS eine gemeinsame Informationsplattform für den Alpenverkehr eingerichtet.

Für die nächsten beiden Jahre hat der Ständige Ausschuss im Oktober 2003 die folgenden Arbeitsschwerpunkte der AG Verkehr bewilligt:

- Erstellung einer Synthese aus den vorhandenen

Daten zur langfristigen Verkehrsentwicklung in den Alpen und deren Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit.

- Zur allgemeinen Funktionsweise des Verkehrssystems in den Alpen sollen die Schwerpunkte beim inneralpinen Verkehr und der Verbindung zwischen den Stationen, im kombinierten bzw. nichtkombinierten Güterverkehr sowie bei den grossen alpenquerenden Eisenbahnkorridoren liegen.

- Eine enge Zusammenarbeit mit der AG Umweltqualitätsziele soll den sachgemässen Umgang mit den Indikatoren im Verkehrsbereich, die nahezu 1/3 der Indikatoren ausmachen, sicherstellen.

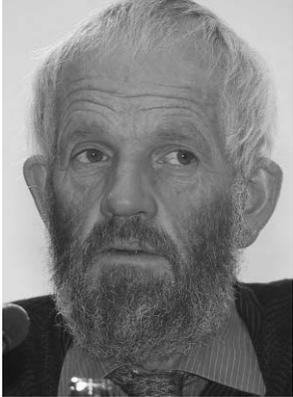
- Das Thema der Wegekosten in den Alpen wird Gegenstand eines speziellen Massnahmenkataloges sein.

*Marie-Line Meaux, Präsidentin der Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention (Frankreich)*



**Marie-Line Meaux stellt den Arbeitsplan der AG Verkehr vor.**

## Zukunft des alpenquerenden Verkehrs aus Schweizer Sicht



© CIPRA

**Ueli Balmer stellt klar, dass es in der Verkehrspolitik keine Insel-lösungen geben kann.**

Mit Annahme der Volksinitiative zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr hat die schweizer Bevölkerung ein klares Zeichen gesetzt. Als Folge davon soll die Zahl der Fahrten schwerer Strassengüterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen auf jährlich 650'000, d.h. die Hälfte des heutigen Wertes, vermindert werden. Gleichzeitig werden Neu- und Ausbau von alpenquerenden Transitstrassen grundsätzlich untersagt. Diese Bestimmung ist restriktiver als die entsprechenden Ausführungen in Art. 11 des Verkehrsprotokolls.

### **Verkehrsverlagerung auf die Schiene als höchste Priorität**

Als Folge der Annahme der Alpenschutzinitiative und anderer Volksentscheide hat die Schweiz eine spezifische Güterverkehrspolitik entwickelt, welche darauf abzielt, das gesetzte Ziel durch Verlagerung auf die Schiene zu erreichen. Dies soll durch Setzen entsprechender Anreize ohne Zwangsmassnahmen erfolgen. Die Politik zur Erreichung der angestrebten Verlagerung beruht im wesentlichen auf drei Pfeilern: die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSWA, der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, die Bahnreform. Zudem wurde eine Reihe flankierender Massnahmen beschlossen (Schwerverkehrskontrollen, Trassenpreissubventionen etc.). Obwohl stark von der Transitverkehrspolitik geprägt, beeinflussen die ergriffenen Massnahmen den gesamten

schweizerischen Güterverkehr. Die LSWA ist am 1.1.2001 in Kraft getreten, die Bahnreform wird schrittweise umgesetzt, der erste der beiden Basistunnel voraussichtlich 2007 eröffnet.

### **Teilziel erreicht, Endziel noch nicht in Sicht**

Als Folge der ergriffenen Massnahmen, z.T. wohl auch aufgrund der schwachen Konjunktur, hat sich die Zahl alpenquerender Strassengüterfahrzeuge stabilisiert. Damit wurde das erste Teilziel erreicht. Noch deutlicher waren die Auswirkungen im gesamtschweizerischen Verkehr, wo ein deutlicher Rückgang der entsprechenden Fahrleistung festgestellt werden konnte. Dieser ist primär auf Effizienzsteigerungen im Strassentransportgewerbe zurückzuführen, die Verkehrsleistung der Schiene blieb praktisch konstant. Mit der vorgesehen Erhöhung der LSWA im Jahr 2005 und der anschliessenden Eröffnung des Lötschbergbasistunnels werden die Voraussetzungen für eine zunehmende Verlagerung auf die Schiene weiter verbessert. Ohne deutliche Verbesserung der Qualität des Schienenangebots im internationalen Verkehr (Stichwort Zuverlässigkeit) dürfte das ambitionöse Ziel einer Halbierung des Strassengüterverkehrs auf den Transitachsen indessen nur schwer zu erreichen sein.

*Ueli Balmer, Bundesamt für Raumentwicklung (Schweiz)*



© E. Coslado

**Elsa Coslado hinterfragt die französische Verkehrspolitik.**

## Frankreich und das Verkehrsprotokoll – Wo stehen wir?

Leider muss man feststellen, dass das Verkehrsprotokoll in Frankreich bislang keinen festen Platz in der Verkehrspolitik hat. Woran kann man das festmachen? Zum einen nimmt in Frankreich der Strassenverkehr beim alpenquerenden Verkehr den weitaus grössten Anteil ein: 78% erfolgen auf der Strasse und nur 22% per Bahn (Österreich: 72% Strasse und 28% Bahn; Schweiz: 30% Strasse und 70% Bahn). Zum andern ist man weit davon entfernt, die grossen Strassenprojekte in Frage zu stellen. So soll beispielsweise der Ausbau der Autobahn A 51 zwischen Grenoble und Sisteron eine Entlastung des LKW-Korridors im Rhone-Tal bringen. Auch das

Eisenbahnprojekt Lyon-Turin, das einzige nachhaltige französische Verkehrskonzept in den Alpen, basiert auf dem Dogma des ansteigenden Güterverkehrs. Wenn dieses Projekt in 20 Jahren realisiert ist, werden in Frankreich immer noch genauso viele Güter im alpenquerenden Verkehr auf der Strasse transportiert. Die Erhöhung der Lebensqualität und der Schutz der Ökosysteme, die als Ziele in der Präambel des Verkehrsprotokolls festgeschrieben sind, können mit solch einer Verkehrspolitik nicht erreicht werden.

*Elsa Coslado, France Nature Environnement (Französischer Dachverband der Naturschutzorganisationen)*

## Umsetzung des Verkehrsprotokolls in Österreich

In Österreich erarbeitet derzeit das Österreichische Nationale Komitee, ein innerstaatliches Gremium, das sich aus Vertretern der Ministerien, der Bundesländer, der NGOs und der Sozialpartner zusammensetzt, an einem Umsetzungskatalog für alle acht Durchführungsprotokolle. Für den Verkehrsbereich wurden bereits erste Umsetzungsprojekte in Angriff genommen.

Zum einen ist dies die länderübergreifende OECD-Fallstudie «Environmentally Sustainable Transport - EST». Dabei wird erstmals vom erwünschten Ziel eines nachhaltig umweltverträglichen Verkehrs für 2030 ausgegangen. Dieses Zukunftsbild wird durch Kriterien wie Klimaschutz, Luftqualität, Lärm und Flächenverbrauch beschrieben. In einem zweiten Schritt werden die zur Erreichung erforderlichen Strategien und Maßnahmen sowie deren ökonomische und soziale Effekte analysiert. Die Ergebnisse zeigen, dass ein nachhaltig umweltverträglicher

Verkehr in einem längerfristigen Zeitraum erreicht werden könnte, wenn Maßnahmen, insbesondere aus den Bereichen neuer Antriebstechnologien und Mobilitätsmanagement, zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage kombiniert angewandt werden.

Zum anderen läuft seit 1998 das Projekt «Sanfte Mobilität - Autofreier Tourismus» in Kooperation mit den Ministerien für Verkehr, Innovation und Technologie sowie Wirtschaft und Arbeit, dem Land Salzburg und den Modellgemeinden Werfenweng und Bad Hofgastein. Das Modellvorhaben setzt umwelt-, verkehrs-, tourismus-, technologie- aber auch regionalpolitische Ziele um und zeigt erfolversprechende, nachhaltige Wege für den österreichischen Tourismus auf.

*Ewald Galle, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Österreich)*



**Ewald Galle berichtet von ersten Umsetzungsprojekten in Österreich.**

## Das Verkehrsprotokoll aus deutscher Sicht

Ziel der Verkehrspolitik ist es, die Mobilität von Menschen und Gütern umweltverträglich zu sichern. Die Rahmenbedingungen müssen so gestaltet werden, dass ein Höchstmaß an Aktivitäten mit möglichst wenig Verkehr verbunden ist. Dazu gehören einerseits Anstrengungen zur Vermeidung von Verkehr, andererseits aber auch Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Binnenschiff.

Wie setzt Deutschland das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention um? Wir werden in erster Linie im Rahmen von internationalen Vereinbarungen intensiv mitarbeiten, einschliesslich der Übernahme erheblicher finanzieller Verpflichtungen. So im «Aktionsplan Brenner 2005», in dem sich der österreichische, der italienische und der deutsche Verkehrsminister auf ein Programm geeinigt haben, das zum Ziel hat, das Aufkommen im kombinierten Verkehr auf der Brennerachse bis zum Jahr 2005 um mindestens 50% zu steigern. Eine ähnliche Vereinbarung gibt es

auch zwischen Deutschland und der Schweiz zur NEAT. Hier wird Deutschland sicherstellen, dass die Zulaufstrecken mit hinreichender Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen.

Ausserdem beteiligt sich Deutschland an dem Interreg III B-Projekt «Alp-Rail», das den alpenquerenden Verkehr als Vernetzung von Aktivitätsräumen in den Blick nimmt, einer gemeinsamen Erklärung zur Verlagerung der Güter auf die Schiene - wenn auch primär unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit in Tunneln, sowie an einem «Memorandum of Understanding» mit Italien, der Schweiz und den Niederlanden zur Entwicklung konkurrenzfähiger Bahnangebote für die Eisenbahnachse Niederlande - Ruhrgebiet nach Italien durch die Schweiz.

*Ernst A. Marburger, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Deutschland)*



**Ernst Marburger: «Wir werden in erster Linie im Rahmen von internationalen Vereinbarungen intensiv mitarbeiten.»**

## «Alpen 2005»: Ein niederländisches Mobilitätskonzept



© CIPRA

**Mit dem Zug in den Urlaub...**

Jährlich reisen über zwei Millionen Niederländer in die Alpen, fast 80% von ihnen mit dem Auto. Es ist zur Zeit noch keine Selbstverständlichkeit, bei Urlaubsreisen die Prinzipien der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Um die Niederländer zu einem nachhaltigen Urlaubsverhalten zu motivieren und dadurch die enormen Umweltbelastungen zu verringern, wurde die Niederländische Alpenplattform NAP ins Leben gerufen.

Seit Anfang der 90er Jahre führt die NAP - ein Zusammenschluss von vier niederländischen Organisationen (Tourismusverband, Skiverein, Bergsportverein und Umweltgruppe Alpen) - eine Informationskampagne durch. Derzeit konzentriert sich die Arbeit der NAP auf die Reiseveranstalter. Mit dem Projekt «Alpen 2005» soll für den Verbraucher ein zusammenhängendes Paket umweltfreundlicher und

nachhaltiger Formen des Alpentourismus entwickelt und angeboten werden. Die gesamte Tourismuskette sowohl in den Niederlanden als auch im jeweiligen Urlaubsland ist am Projekt beteiligt.

Teilprojekte von «Alpen 2005» sind «Alpen online» - eine Datenbank mit ökologisch relevanten Informationen über Reiseziele, Unterkünfte und Aktivitäten in den Alpen und «New mobility international» mit dessen Hilfe das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel für niederländische Touristen attraktiver werden soll. Weiterhin arbeitet NAP gemeinsam mit Reiseveranstaltern daran, «grüne Arrangements» zusammenzustellen - zwei grosse niederländische Reiseveranstalter bieten bereits im kommenden Sommer «grüne Alpenarrangements» an.

*Joop Spijker, Präsident der Niederländischen Umweltgruppe Alpen - NMGA*

## «Bodan-Rail 2020»: Vernetzung von Schienenpersonenverkehr auf regionaler Ebene

Das Konzept Bodan-Rail 2020 ist ein Verkehrskonzept für den Schienenpersonenverkehr, das Grundlagen für eine internationale Verkehrsplanung im Grossraum Bodensee mit insgesamt 4,5 Mio. Einwohnern bietet. Zudem beinhaltet das Konzept eine detaillierte Aufschlüsselung der Maßnahmen zu einer Verbesserung von Verkehrsangeboten im Schienenpersonenverkehr. Das Projekt wurde im Rahmen von Interreg II durchgeführt.

Das Projekt hat den Großraum Bodensee erstmals grenzüberschreitend als einheitlichen Planungsraum für Verkehrsvorhaben betrachtet. Als Zielsetzung galt es, den Schienenpersonenverkehr so zu verbessern, dass diesem Raum künftig eine für die Anforderungen von Bevölkerung und Wirtschaft optimale Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht.

Das Netzplanmodell Bodan-Rail 2020 zeichnet sich durch ein Schnellzugsystem zwischen den großen Städten, ein System von Umsteigebahnhöfen zum

Anschluss der ländlichen Gebiete an die grossräumigen Linien sowie einen konsequenten integralen Taktfahrplan aus.

Die grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen der Bahnen könnten bis 2020 auf 820 Mio. Personenkilometer nahezu verdoppelt sowie Fahrzeiten deutlich verkürzt werden, sofern nötige Optimierungen des Gleisnetzes durchgeführt werden. Zuwächse im Individualverkehr könnten dadurch stark aufgenommen werden. Die Kosten liegen mit ca. 2 bis 2,5 Mio. Euro relativ niedrig, ihre Wirkung zur Sicherstellung der Versorgung in der Fläche ist aber umso höher einzuschätzen.

*Mehr Infos unter [www.bodan-rail.net](http://www.bodan-rail.net)*

*Stefan Köhler, Verbandsdirektor des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben und Präsident von CIPRA-Deutschland*



© CIPRA

**...und vor Ort mobil mit den öffentlichen Verkehrsmitteln!**

## MOGOMA® – Eine Karte des sanften Tourismus macht ihren Weg in Frankreich

In Anbetracht zunehmender Freizeitaktivitäten gewinnen Raumplanung und Besucherlenkung in Naturräumen für die Gebietskörperschaften immer mehr an Bedeutung. Verankert in die lokalen Gegebenheiten müssen diese Aktionen dabei drei Ziele erreichen: die Förderung individuellen Entfaltungsmöglichkeiten in Naherholungsgebieten, den langfristigen Schutz von natürlichen Ressourcen, der Umwelt und des kulturellen Erbes sowie die ökonomische Stärkung des touristischen Sektors.

Mit den Karten von MOGOMA® wird ein Netz von «sanften Wanderwegen» präsentiert, die eine neue Darstellungsart der öffentlichen Infrastruktur bieten. Bei der Erstellung der Karten wurden die Vorgaben des PDIPR (Gebietsplan für die Wander- und Spazierwege in Frankreich) berücksichtigt, der von den Départements erstellt wird, die auch für die Pflege der

Wanderwege verantwortlich sind. Die Kartenführer von MOGOMA® stellen auf einem Dokument neben den heimatkundlichen und kulturellen Schätzen die touristischen Höhepunkte (Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte, lokale Kulturbesonderheiten) des Gebietes dar. Darüber hinaus werden praktische Informationen und Tipps zu allen Formen der sanften Mobilität gegeben.

Die Kartenführer stehen bislang für 11 französische Départements zur Verfügung. Sie wurden von ARCHITECTURE & TERRITOIRE in Grenoble und dem graphischen Büro CNOSSOS realisiert.

*Mehr Infos bei:*

*at.grenoble@architecture-territoire.com*

*Pierre Moreau, ARCHITECTURE & TERRITOIRE,  
Grenoble (Frankreich)*



## «Zu Fuss zwischen den Wolken» – Touristische Mobilität innerhalb des Nationalparks Gran Paradiso/I

Die von Wasserläufen und Feuchtgebieten geprägte Hochebene des Nivolet liegt zwischen 2400 und 2600 m Höhe im Nationalpark Gran Paradiso/I und stellt ein artenreiches und sensibles Ökosystem dar, das besonders in den Sommermonaten eine grosse Zahl an Besuchern anzieht. Dies bringt hohe Belastungen für die dortige Flora und Fauna mit sich, nicht zuletzt aufgrund des Zugangs über eine Asphaltstrasse, die seit den 50er Jahren auf der piemontesischen Seite des Parks auf die Hochebene führt.

Im Sommer 2003 wurde der Verkehr reguliert, indem die letzten 6 km der Strasse an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 18 Uhr für den motorisierten Privatverkehr gesperrt wurden. Als Alternative hat man Parkplätze eingerichtet, von denen aus man per Shuttlebus die Hochebene erreichen kann. Die Busse sind mit 48 Plätzen ausgestattet und verkehren alle 20 Minuten; eine Fahrkarte kostet 1,30 Euro für Hin- und Rück-

fahrt. Die Akzeptanz der neuen Regelung hat sich als sehr hoch erwiesen. An den sieben Pilottagen im Juli und August 2003 wurden ca. 2'800 Passagiere befördert, eine Befragung von Nutzern des Shuttle-service hat eine 95%-ige Zustimmung zur neuen Verkehrsregelung erbracht.

Derzeit erarbeitet die Nationalparkverwaltung auf Grund der gemachten Erfahrungen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden ein integriertes Konzept für einen zukunftsfähigen Tourismus.

*Mehr Infos unter: [www.pngp.it/ita/Area/nivolet.htm](http://www.pngp.it/ita/Area/nivolet.htm)*

*Francesco Pastorelli, CIPRA-Italien*



## Bürgerinitiativen setzen sich für das Verkehrsprotokoll ein

Bei der Jahresfachtagung in Salzburg kamen auch drei Initiativen zu Wort, die sich auf unterschiedlicher Ebene für die Umsetzung des Verkehrsprotokolls engagieren.



© CIPRA

Red. In Österreich setzt sich die Bürgerinitiative **Transitforum Austria (tFA)** für eine Verringerung der Transitbelastung im Alpenraum ein. Sie organisiert Informationskampagnen, Demonstrationen und Strassenblockaden, um die Bevölkerung zu mobilisieren, sich aktiv für die Erhaltung ihres Lebensraumes einzusetzen und Druck auf die Politik auszuüben. Die Ortsgruppe Zederhaus informierte die Tagungsteilnehmer während der Exkursion über die Belastungssituation an der Tauernautobahn. Fritz Gurgiser, Obmann vom tFA forderte bei der anschließenden Podiumsdiskussion, das Transitproblem dort zu lösen, wo es entsteht und nicht dort, wo es unwiederbringliche dauerhafte und nachhaltige Schäden bringt. *Nähere Informationen unter [www.transitforum.at](http://www.transitforum.at).*

Die Schweizer **Alpen-Initiative**, die 1994 die Aufnahme des Alpenschutzartikels in die Schweizerische Bundesverfassung erwirkte, setzt sich auf politischer Ebene dafür ein, dass der Bund konkrete Schritte für die Verlagerung des Ferngüterverkehrs auf die Schiene unternimmt. Ihr Präsident Fabio Pedrina stellte bei der Tagung eine der Initiativen des Vereins vor: Die

Alpentransitbörse. Über sie soll eine im voraus fixierte Zahl von Alpentransitrechten per Internet versteigert werden. Diese Zahl wird in Anbetracht einer technischen Dosierung (Unfallsicherheit) und einer umweltbedingten Dosierung (Schutz des alpinen Ökosystems und der Wohnbevölkerung) festgelegt. Neben der Vermeidung von Verkehrstaus könnte damit eine Reduktion des Schwerverkehrs mit marktwirtschaftlichen Mitteln effizient erreicht werden. *Nähere Informationen unter [www.alpeninitiative.ch](http://www.alpeninitiative.ch).*

Das interregionale Forum für Nachhaltige Entwicklung **TRANSFORM** setzt sich für die grenzüberschreitende Umsetzung der Alpenkonvention in der Region Alpenrhein (Österreich/Liechtenstein/Schweiz) ein. Der österreichische Vorsitzende Andreas Postner forderte in seinem Vortrag eine stärkere Einbeziehung von ökonomischen Aspekten in die zukünftige Verkehrspolitik. So zeigte er beispielsweise auf, dass für die im Rheintal geplanten und schuldenfinanzierten Strasseninfrastrukturprojekte mit einem Tilgungszeitraum von ca. 50 Jahren gerechnet wird. Zu diesem Zeitpunkt werden nach wissenschaftlichen Analysen jedoch auch die fossilen Treibstoffvorräte erschöpft sein. Es erfolgt also eine Investition für eine Verkehrstechnologie, die gar keine Zukunft hat! *Nähere Informationen bei Andreas Postner ([archipost@aon.at](mailto:archipost@aon.at)).*



© Lungauer Nachrichten

Auf dem Podium stellten sich VertreterInnen aus Frankreich, Österreich und Deutschland den Fragen aus dem Publikum

## «Absiedeln ist keine Alternative!»

### Abschlussveranstaltung der Jahresfachtagung in Zederhaus

Red. Der praktische Teil der Jahresfachtagung führte die Teilnehmer auch nach Zederhaus/A, einer kleinen Gemeinde, die direkt an der Tauernautobahn liegt. Bei der abschliessenden Podiumsdiskussion wurde die prekäre Situation der Gemeinde deutlich. Als am 21.07.1975 das erste Auto auf dem neuen Abschnitt der A 10 von den Bürgern bejubelt wurde, konnten sie sich nicht vorstellen, dass sie einmal mit einem «Dämon» zu tun haben werden, der sich kaum noch bändigen lässt. Die Belastungen durch Lärm und Luftverschmutzung schlagen sich in einer steigenden Zahl an Krebserkrankungen und fallenden Grundstücks-

preisen nieder. Dennoch wollen sich die Zederhauser nicht vertreiben lassen, wie in der sehr emotional geführten Diskussion deutlich wurde. Bürgermeister Alfred Pfeifenberger forderte von den politischen Verantwortlichen, endlich eindeutig Stellung zu beziehen und die dringend erforderlichen Lärmschutzmassnahmen in Angriff zu nehmen.

Die Diskussion zwischen den betroffenen Bürgern und den Fachleuten des Podiums zeigte klar, dass es höchste Zeit ist, mit der Umsetzung des Verkehrsprotokolls zu beginnen. Die Belastungsgrenzen für die Anrainergemeinden sind längst überschritten!

Fallbeispiel Weissbuch

## Werfenweng: «Sanfte Mobilität – Autofreier Tourismus»

Red. Die Förderung eines autofreien und nachhaltigen Tourismus ist das Hauptanliegen der Salzburger Gemeinde Werfenweng/A. Der Ort hat 280 Einwohner und befindet sich auf 900 m Seehöhe; Tourismus und Landwirtschaft sind die Haupterwerbsquellen der Bevölkerung.

Urlaubsgästen, die mit der Bahn anreisen oder den Autoschlüssel abgeben, werden im Rahmen des «Sanft Mobil-Angebots» SAMO umweltfreundliche Fortbewegungsmittel gratis zur Verfügung gestellt: Ein privater Taxifahrer bringt zum Beispiel Gäste innerhalb des Ortes kostenlos von A nach B, Elektroautos, Fahrräder und Pferdekutschen können ausgeliehen werden. Eine weitere Einrichtung ist das «Werfenweng-Shuttle», es befördert Gäste und Einheimi-

sche überland und holt die Gäste bei Bedarf kostenlos vom Bahnhof ab.

### Projektergebnisse

Im Jahr 2000 wurden 1'123 «SAMO-Schlüssel» verteilt, 2002 waren es über 3.000. Das sind ca. 10% aller Urlaubsgäste des Ortes. Das SAMO Angebot macht auch die Anreise mit der Bahn attraktiv: 1999 reisten 12% der Gäste mit der Bahn an, 2002 bereits 25%.

### Ort auf dem Weg zur Eigenenergie

Mit einem Windgenerator und Photovoltaikanlagen wird vor Ort Energie erzeugt. Bei allen Aktivitäten wird darauf geachtet, dass die benötigten Rohstoffe wenn möglich aus der Region kommen.

Nähere Infos: [www.mobilito.at](http://www.mobilito.at)



© Mobilito

**«Biga» war ein antiker Wagen, der von zwei Pferden gezogen wurde, heute handelt es sich um einen elektrisch betriebenen Roller.**

Protokoll Verkehr, Art. 3 (2): In Übereinstimmung mit den geltenden nationalen und internationalen Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich verpflichten sich die Vertragsparteien zur Entwicklung von nationalen, regionalen und lokalen Zielvorgaben, Strategien und Maßnahmen, die den unterschiedlichen naturräumlichen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Gegebenheiten sowie den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung tragen.

Fallbeispiel Schwarze Liste

## Zederhaus: Kein Ende des Transitverkehrs

Red. Die 1'260 Einwohner zählende Gemeinde Zederhaus/A liegt in einem engen Tal am Fusse der Niederen Tauern, in dem vor rund 30 Jahren die Tauernautobahn (A 10) gebaut wurde.

Im Norden des über 1'000m Seehöhe liegenden Zederhaustals liegt der Tauerntunnel, dessen Abluft in das bestehende Landschaftsschutzgebiet ausgeblasen wird. Durch eine vor allem auf Kostenminimierung ausgerichtete Trassenführung liegen viele Wohnhäuser in Zederhaus nur wenige Meter von der Autobahn entfernt, entsprechend hoch sind die Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner. Hinzu kommen die Auswirkungen auf Fauna und Flora, sowie auf Boden, Luft und Wasser. Die Folgen für den vorwiegend durch kleinstrukturierte Landwirtschaft und Tourismus geprägten Ort sind dramatisch. Die mangelnden Beschäftigungsmöglich-

keiten haben zu einer Pendlerquote von ca. 70% und zu einem fortschreitenden Trend zur Abwanderung geführt. Die mit dem Autobahnbau verknüpften Versprechungen und Hoffnungen haben sich nicht erfüllt, im Gegenteil hat der Verkehr gerade auf die Tourismuswirtschaft fatale Auswirkungen.

An Spitzentagen passieren ca. 40'000 Kraftfahrzeuge das Zederhaustal, darunter ein rapide anwachsender Anteil an Schwerverkehr. Aufgrund der Überlastung der Brennerautobahn soll zunehmend Verkehr auf die Tauernroute verlagert werden. Der geplante Bau der zweiten Röhre des Tauerntunnels wird die Situation noch verschärfen, weil damit eine Schleuse geöffnet wird. Die Aussichten sind daher kaum ermutigend: Für 2020 werden bis zu 15'500 Lkw täglich bzw. ein Lkw alle 6 Sekunden prognostiziert.



© CIPRA

**Ist der Bau der zweiten Röhre noch abzuwenden?**

Protokoll Verkehr, Art. 3 (1): 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 (...) d) aufgrund der besonderen Topographie der Alpen verstärkte Maßnahmen zur Lärmbekämpfung zu ergreifen.

Art. 11: Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.

## Bevölkerung und Kultur: Beteiligung der betroffenen Akteure erforderlich



**Wie sieht eine zeitgemässe Berücksichtigung der kulturellen Identität innerhalb der Alpenkonvention aus?**

**Die Thematik «Bevölkerung und Kultur» ist in der Alpenkonvention von besonderer Bedeutung. Eine Arbeitsgruppe beschäftigt sich derzeit mit der Frage, in welcher Form der Themenbereich abgedeckt werden kann und welche Inhalte erforderlich sind.**

Red. Die Arbeitsgruppe «Bevölkerung und Kultur» (AG) hat von der Alpenkonferenz das Mandat erhalten, ein konzeptionelles Modell mit den möglichen Inhalten zu skizzieren. Sie soll ausserdem die politischen und juristischen Instrumentarien aufzeigen.

### **Der Entwicklungsprozess ist ausschlaggebend**

Die CIPRA bedauert sehr, dass die EU, Frankreich, Liechtenstein und Monaco nicht an der letzten Sitzung der AG teilgenommen haben. Bei den sehr sensiblen Fragen, die die Thematik Bevölkerung und Kultur betreffen, ist es gerade in einer kulturell differenzierten Region wie den Alpen zwingend erforderlich, dass sich alle Partner an der Diskussion beteiligen. Ein Protokoll «Bevölkerung und Kultur», das nicht alle kulturellen Regionen integriert und das nicht unter der Beteiligung aller Mitgliedstaaten formuliert wird, würde die Glaubwürdigkeit der

Alpenkonvention in Frage stellen. Die Beteiligung aller Mitgliedstaaten am Entwicklungsprozess des Protokolls würde sich dagegen positiv auf den Bekanntheitsgrad der Alpenkonvention auswirken. Es wäre dadurch auch die Identifikation der Akteure mit den Inhalten gewährleistet, was für die spätere Umsetzung unabdingbar ist.

### **Aufruf an die Akteure, sich aktiv am Entwicklungsprozess zu beteiligen**

Der italienische Vorsitz hat im Hinblick auf das 2. Treffen der AG eine Übersichtstabelle zusammengestellt auf der die Themenschwerpunkte, Ziele und Massnahmen aufgeführt, die bislang von den Vertragsparteien und Beobachtern vorgeschlagen wurden. Die CIPRA stellt diese Übersicht auf ihren Internetseiten unter [www.cipra.org](http://www.cipra.org) zur Verfügung. Um den Akteuren die Möglichkeit zu geben, sich dazu zu äussern und sich aktiv an der Gestaltung des Protokolls zu beteiligen, ist auch ein Formular online gestellt, das jedem Interessierten erlaubt, seine Meinung einzubringen.

Anregungen und Vorschläge können auch direkt an das Alpenkonventionsbüro gerichtet werden ([lebel.sekretariat@alpenkonvention.org](mailto:lebel.sekretariat@alpenkonvention.org)).

## Wasserprotokoll vertagt

**Der «Ständige Ausschuss der Alpenkonferenz» hat nicht definitiv entschieden, ob die Alpenkonvention ein Wasserprotokoll erhalten soll. Nach 12 Jahren Alpenkonvention verfügt diese immer noch nicht über ein Durchführungsprotokoll zum Thema Wasser.**

Red. Im Sommer 2003 hat die CIPRA nach intensiven Vorarbeiten in Zusammenarbeit mit den CIPRA-Mitgliedsorganisationen selbst einen Vorschlag für ein Wasserprotokoll der Alpenkonvention erarbeitet. Es handelt sich dabei um einen vollständig ausformulierten Text in allen vier Alpenkonventionssprachen, in welchem die dringendsten Probleme aufgelistet werden, die von der Alpenkonvention behandelt werden müssten. Es geht dabei um Dinge wie die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser von hoher Qualität, um den Schutz des Trinkwassers vor Verunreinigung, um die Erhaltung und Verbesserung

von aquatischen Lebensräumen, aber auch um sehr alpenspezifische Themen wie den Gletscherschutz und die Problematik künstlicher Beschneidung zu Zeiten von Wasserknappheit.

Einige Vertragsparteien haben sich an der Sitzung grundsätzlich gegen ein neues Protokoll gewandt. Andere waren skeptisch, ob ein Protokoll Wasser einen Mehrwert gegenüber bestehenden Rechtstexten wie z.B. der Wasser-Rahmenrichtlinie der EU bringt. Das Thema wird an der nächsten Sitzung des Ständigen Ausschusses der Alpenkonferenz vom 25. - 27. Februar 2004 in Innsbruck noch einmal besprochen. Die CIPRA wird dann noch einmal auf die Notwendigkeit von alpenspezifischen Regelungen hinweisen und auf die Ausarbeitung eines solchen Instrumentes pochen.

Den Protokollvorschlag der CIPRA finden Sie unter [www.cipra.org](http://www.cipra.org) (Rubrik «Alpenkonvention, CIPRA-Stellungnahmen»)



## CIPRA-International verabschiedet Resolution zur Ski-WM 2005 im Veltlin/I

Red. Die Delegiertenversammlung der internationalen Alpenschutzkommission CIPRA verabschiedete am 23. Oktober 2003 in Salzburg/A eine Resolution zur Weltmeisterschaft 2005 im Veltlin/I und verlangt darin vom internationalen Skiverband FIS die Beachtung seiner Umweltrichtlinien.

Veranlassung waren die Vorbereitungen zu den Skiweltmeisterschaften in Bormio/I und Santa Caterina

Valfurva/I, die gravierende Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft haben. Nach Meinung von CIPRA-International hätten diese Eingriffe, die innerhalb des Nationalparks Stifserjoch/I vorgenommen wurden, vermieden werden können und müssen.

*Die Resolution als pdf finden Sie unter [www.cipra.org](http://www.cipra.org) (Rubrik «CIPRA-Positionen»)*

## Startschuss für Interreg IIB-Projekt Dynalp

Red. Mit einem Kickoff-Meeting am 3. Oktober in Bobbio Pellice/I ist das Projekt «Dynalp» (dynamic rural alpine space) gestartet. Im Mittelpunkt von Dynalp steht die Inwertsetzung von Kultur und Landschaft für Marketing und Tourismus im Alpenraum. Das Gemeindeforum «Allianz in den Alpen» hat das Interreg IIB-Projekt ins Leben gerufen.

An Dynalp beteiligen sich 54 Gemeinden aus dem Alpenraum. Die meisten sind Mitglied des Gemeindeforums. Das Projekt hat eine Laufzeit von drei

Jahren und ein Budget von 2,1 Millionen Euro. Die Dynalp-Partner führen Projekte zur Umsetzung eines oder mehrerer der vier Alpenkonventionsprotokolle Tourismus, Naturschutz und Landschaftspflege, Berglandwirtschaft sowie Nachhaltige Entwicklung und Raumplanung durch. Ein effizienter Wissens- und Erfahrungsaustausch über sprachliche und kulturelle Grenzen hinweg ist eines der Ziele von Dynalp.

*Info: [www.dynalp.org](http://www.dynalp.org)*



## IG Alpenstadt beauftragt CIPRA mit Geschäftsführung

**Die bisherigen «Alpenstädte des Jahres» haben sich im März diesen Jahres zu einer Interessengemeinschaft (IG) zusammengeschlossen. CIPRA-International wurde mit der Geschäftsführung der IG beauftragt. Eine ähnliche Funktion übt die CIPRA bereits bei der Betreuung des Gemeindeforums Allianz in den Alpen aus.**

Red. Der Titel «Alpenstadt des Jahres» zeichnet eine Alpenstadt für ihr besonderes Engagement bei der Umsetzung der Alpenkonvention aus. Die «Alpenstädte des Jahres» verpflichten sich, besondere Akzente zur Schaffung alpiner Identität, zur Verbesserung der Beziehungen zum Umland und zum Ausbau der alpenweiten Zusammenarbeit zu leisten. Wichtig ist dabei die aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Einbezug der Jugend.

### **Bisherige Titelträger**

Der Titel wird alljährlich von einer Jury, zusammengesetzt aus Vertretern der alpenweit tätigen Organisationen ARGE Alpenstädte, Pro Vita Alpina und CIPRA-International, verliehen. Seit 1997 erhielten - in der

Reihenfolge der Titelvergabe - Villach/A, Belluno/I, Maribor/SI, Bad Reichenhall/D, Gap/F und Herisau/CH die Auszeichnung. Am 28. November wurde der Titel von Herisau an Trento/I, Alpenstadt des Jahres 2004, übergeben.

### **Alpenstädte online**

Die CIPRA hat eine fünf-sprachige Website für die IG Alpenstadt des Jahres erstellt und unter [www.alpenstaedte.org](http://www.alpenstaedte.org) online gestellt. Neben Informationen über die IG selbst (Organisationsform, Ziele, Vertragliches), über die Titelträger und deren Projekte bietet die Website Hinweise auf Veranstaltungen, News und Publikationen zum Thema Alpenstädte. Ein grosser Teil dieser Informationen stammt aus einer regelmässig aktualisierten Datenbank.



Ville des Alpes de l'Année  
Alpenstadt des Jahres  
Città alpina dell'anno  
Alpsko mesto leta

## Neuer Vorsitzender bei CIPRA-Südtirol



© CIPRA

**Roman Zanon**  
ist neuer Vorsitzender  
von CIPRA-Südtirol.

Red. Seit dem 4. September 2003 ist der 56jährige Brixner Roman Zanon neuer Vorsitzender des Südtiroler Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz und damit auch von CIPRA-Südtirol.

Zanon will als neuer Vorsitzender insbesondere Lösungen im überbordenden Verkehr durch die Alpentäler finden, sich für einen höheren Stellenwert des Klimabündnisses einsetzen und all denen eine Hilfestellung bieten, die sich lokal für den Umweltschutz einsetzen.

Zanon folgt nach einer einjährigen Übergangsfrist auf Kuno Schraffl, welcher von 1984 bis 1989 und dann von 1995 bis 2002 Vorsitzender des Dachverbandes war. Die CIPRA dankt Kuno Schraffl für seine wertvolle Arbeit und heisst Roman Zanon in der CIPRA-Familie herzlich willkommen.

## CIPRA Sommerakademie 2004: Noch grössere Praxisorientierung

Red. Die 7. Sommerakademie der CIPRA «Brennpunkt Alpen» wird vom 16. August bis 3. September 2004 in den Räumlichkeiten der Technischen Fachhochschule Liechtenstein in Vaduz stattfinden. Während der dreiwöchigen Akademie sollen theoretische und praktische Aspekte miteinander kombiniert werden. Der bereits bewährte interdisziplinäre und internationale Ansatz wird durch einen Projektteil ergänzt, in welchem die Teilnehmer die Möglichkeit haben, ihr neu erworbenes Wissen direkt anzuwenden. Für den Projektteil wurde eine Modellregion im Rheintal ausgewählt. Die praktischen Arbeiten werden durch die Referenten fachlich begleitet. Die Organisation der Sommerakademie 2004 erfolgt in Zusammenarbeit mit der Fachabteilung «Architektur» der Fachhochschule Liechtenstein. Das detaillierte Programm wird im Januar 2004 unter [www.cipra.org](http://www.cipra.org) veröffentlicht.



Die Aage V. Jensen Charity Foundation, Vaduz (FL), fördert die Herausgabe dieses CIPRA-Infos mit einem finanziellen Beitrag.

## IMPRESSUM

### Mitteilungen der CIPRA

Erscheint 4mal jährlich

Redaktion (Red.): A. Götz, M. Revaz, A. Ullrich, N. Sperzel, M. Hausmaninger - CIPRA-International - weitere AutorInnen: A. Weissen, N. Weixlbaumer, E. Kastberger, G. Glantschnig, H. Moroder, P. Hasslacher, W. Schröder, N. Lebel, M.-L. Meaux, U. Balmer, E. Costado, E. Galle, E. A. Marburger, J. Spijker, S. Köhler, P. Moreau, F. Pastorelli - Übersetzungen: F. Juillard, C. Gubetti, N. Leskovic Uršič - Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht - Gedruckt auf Altpapier - Deutsche, französische, italienische und slowenische Ausgabe - Layout: P. Beyrer, N. Sperzel, S. Kah - Gesamtauflage: 12.000 Stück - Druck: Gutenberg AG, Schaan/FL

**CIPRA-International**, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan,  
Tel.: 00423 237 40 30, Fax: 00423 237 40 31, [cipra@cipra.org](mailto:cipra@cipra.org), [www.cipra.org](http://www.cipra.org), [www.alpmedia.net](http://www.alpmedia.net)

#### Nationale Vertretungen:

**CIPRA-Deutschland**, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu,  
Tel.: 0049 831 52 09 501, Fax: 0049 831 18 024, [info@cipra.de](mailto:info@cipra.de), [www.cipra.de](http://www.cipra.de)

**CIPRA-France**, 36, rue Nicolas Chorier, F-38000 Grenoble  
Tel.: 0033 476 48 17 46, Fax: 0033 476 48 17 46, [cipra.france@wanadoo.fr](mailto:cipra.france@wanadoo.fr)

**CIPRA-Italia**, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino  
Tel.: 0039 011 54 86 26, Fax: 0039 011 503 155, [cipra@arpnet.it](mailto:cipra@arpnet.it)

**CIPRA-Liechtenstein**, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan  
Tel.: 00423 232 52 62, Fax: 00423 237 40 31, [info@lgu.li](mailto:info@lgu.li), [www.lgu.li](http://www.lgu.li)

**CIPRA-Österreich**, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien  
Tel.: 0043 1 401 13 36, Fax: 0043 1 401 13 50,  
[cipra@umweltdachverband.at](mailto:cipra@umweltdachverband.at), [www.umweltdachverband.at/cipra](http://www.umweltdachverband.at/cipra)

**CIPRA-Schweiz**, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich  
Tel.: 0041 1 431 27 30, Fax: 0041 1 430 19 33, [cipra@cipra.ch](mailto:cipra@cipra.ch)

**CIPRA-Slovenija**, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tel.: 00386 1 200 78 00 (int. 209),  
[cipra@gozdis.si](mailto:cipra@gozdis.si), [www.zrc-sazu.si/cipra/](http://www.zrc-sazu.si/cipra/)

#### Regionale Vertretung:

**CIPRA-Südtirol**, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen  
Tel.: 0039 0471 97 37 00, Fax: 0039 0471 97 67 55, [info@umwelt.bz.it](mailto:info@umwelt.bz.it); [www.umwelt.bz.it](http://www.umwelt.bz.it)

#### Förderndes Mitglied:

**Niederlande Milieu Groep Alpen (NMGa)**, Keuchenushof 15, NL-5631 NG Eindhoven,  
Tel.: 0031 40 281 47 84, [nmgaa@bergsport.com](mailto:nmgaa@bergsport.com), [www.nmgaa.bergsport.com](http://www.nmgaa.bergsport.com)

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552 melden.

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient Porre una crocette secondo il caso	Gezochten Discardé Descartado
Adressen unrichtig Incorrette insufficiente	Arreghes veneggiat Refusé Respinto
Adressen unrichtig Incorrette insufficiente	Nicht abgehoht Non rec. Non ritirato
Adressen unrichtig Incorrette insufficiente	Un- bekannt Inconnu Scono- scuto
Adressen unrichtig Incorrette insufficiente	Weggezogen Nachsendung A démanagé Delai de réexpédition expiré Traslocati Termine di rispedizione scaduto