

ISSN 1016-9954



Nr. 72 · Mai 2004 · 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



Die Städte der Alpen

Liebe Leserin, lieber Leser,

Seit der Romantik sind die Alpen eine beliebte Projektionsfläche urbaner Wünsche. Alles, was den Städten zu fehlen scheint, beispielsweise Natur und Natürlichkeit, wird den Bergen und den Berglern angedichtet. Da passt die Tatsache, dass heute zwei Drittel der Bevölkerung des Alpenraums in städtischen Agglomerationen leben, denkbar schlecht ins agro-pastorale Bild.



© Andreas Weissen

bot an Arbeitsplätzen oder die oftmals rigide soziale Kontrolle in dörflichen Gemeinschaften. Die "Stadt" wird bei vielen zum Synonym für "Freiheit" und "Erfolg". Auch die Bergbevölkerung hat ihre Sehnsüchte: Seit der Industrialisierung sind die Städte eine beliebte Projektionsfläche ländlicher Wünsche.

Die Städte in den Alpen sind zum grössten Teil kleine Städte, oft historische Marktflecken, Verwaltungs- und Bildungszentren. Den Alpenstädten geht es ähnlich wie den übrigen Kleinstädten in Europa: Sie drohen zu blossen Anhängseln der Metropolen zu verkommen, wenn sie nicht ein eigenständiges Profil behalten bzw. zurückgewinnen und voll auf die Karte der Nachhaltigkeit setzen.

Nun sind Alpenstädte keine isolierten Gebilde, sondern seit jeher eng mit ihrem Umland verbunden. Sie haben ein ökonomisches Interesse daran, die Ressourcen des ländlichen Raums (Qualitätsprodukte, Freizeitattraktivität der Kultur- und Naturlandschaft) zu vermarkten. Je vitaler sich der ländliche Raum zeigt, desto grösser wird das Wertschöpfungspotenzial der ganzen Region, auch das der Stadt. Starke Stadt-Umland-Kooperationen sind deshalb ein grundlegender Schlüsselfaktor für eine nachhaltige Entwicklung im Alpenraum. Hier gibt es viel zu tun.

Auch könnten die Alpenstädte zu Botschafterinnen und Interessenvertreterinnen der Alpenregion in Europa und in der Welt werden. Voraussetzung dafür ist jedoch eine Vernetzung der Alpenstädte untereinander. Ansätze dazu bestehen in der "Arbeitsgemeinschaft der Alpenstädte" und im Netzwerk "Alpenstadt des Jahres".

Andreas Weissen
Präsident CIPRA-International

Editorial

Die rasante Verstädterung der Alpenränder und der Haupttäler wird meistens ausgeblendet, so auch in der Alpenkonvention und ihren Protokollen.

Nach wie vor konzentrieren sich die meisten sozio-ökonomischen Abhandlungen zu den Alpen auf den Strukturwandel im ländlichen Raum. Dabei verbirgt sich hinter dem Fachbegriff "Strukturwandel" zum grössten Teil der Wegzug der Menschen aus den Bergdörfern und aus den entlegenen Tälern in die Städte. Für den Exodus gibt es viele Gründe, beispielsweise das fehlende oder wenig attraktive Ange-

INHALT



Die Städte der Alpen

- 4 Geschichte der Alpenstädte
- 5 Haben die Städte in den Alpen eine gemeinsame Identität?
- 6 Städtewachstum auf knappem Raum - wie eng ist der Rahmen für die Alpenstädte?
- 7 Die ländlichen Regionen in den Alpen - ein Central Park für die Alpenstädte?
- 8 Die Alpenstädte hängen von der Mobilität ab - im Guten wie im Schlechten

Nationale CIPRA-Vertretungen

- 9 Vernetzung der Grünräume in Städten
- 9 Städtenetzwerke in den Alpen

Weissbuch/Schwarze Liste

- 10 Projekte und Herausforderungen bei CIPRA-Slowenien
- 11 Programm zur Regionalentwicklung in der Agglomeration Ljubljana/SI
- 11 Ausweitung des Flugbetriebs in Bozen/I

News

- 12 "Alpenwoche": vier alpenweit tätige Organisationen ziehen an einem Strang

Geschichte der Alpenstädte

Die Entstehung und Entwicklung von Alpenstädten ist wie bei Städten ausserhalb des Alpenraums vor allem auf soziopolitische Faktoren zurückzuführen. Die Intensivierung der Landwirtschaft und die Entwicklung der Transportmöglichkeiten spielten jedoch im Alpenraum eine besonders wichtige Rolle.



© CIPRA

Red. Die Besonderheit einer Alpen- im Gegensatz zu einer anderen Stadt besteht darin, dass sie sich im Alpenraum befindet und somit meist von Bergen umgeben ist. Diese Tatsache wird aber erst in neuerer Zeit wahrgenommen. In Beschreibungen und auf Bildern des 17. und 18. Jahrhunderts werden die Berge kaum erwähnt oder dargestellt. Auf dem Statistischen Kongress 1860 in London wurde die Vereinbarung getroffen, dass alle Siedlungen mit mehr als 2'000 Einwohnern in Zukunft als Städte gelten. Heute ist die Spannweite dieser Untergrenze sehr gross; während in Dänemark eine Siedlung mit 200 Einwohnern bereits als Stadt gilt, liegt dieser Wert in Japan bei 50'000. In Frankreich und Deutschland gelten je nach Region 2'000 Einwohner als Untergrenze, in Italien und der Schweiz 10'000.

Im 16. Jahrhundert existierte bei einer Untergrenze von 5'000 Einwohnern die erste Stadt im Alpenraum. Zwischen 1700 und 1800 stieg diese Zahl von sieben auf neun, zwischen 1870 und 1900 von 20 auf 42. Wie der Staatstheoretiker Giovanni Botero 1588 schrieb, entstehen Menschenansammlungen aus der Suche nach Schutz vor verschiedenen Gefahren, wie sie zum Beispiel in unwirtlichen Gegenden oder während kriegerischen Epochen existieren. Im Alpenraum spielt auch der begrenzte zur Verfügung stehende Raum eine wichtige Rolle. Grössere Siedlungen entstehen vor allem in den Tälern, da dort sowohl mehr Platz vorhanden als auch die Landwirtschaft weniger beschwerlich ist.

Bedeutung der Landwirtschaft

Das Hinterland hatte eine grosse Bedeutung für die Versorgung der sich entwickelnden Städte mit Lebensmitteln. Die Höhenlage einer Stadt und ihrer Umgebung war deshalb entscheidend für deren Entwicklung. Durch die zunehmende Höhe und die damit kürzer werdende Vegetationszeit war die Landwirtschaft im Gebirge eingeschränkt, was der Entwicklung von Städten Grenzen setzte. Grössere Städte auch in höheren Lagen konnten sich deshalb erst nach einer Intensivierung der Landwirtschaft entwickeln. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts befand sich die höchst-

gelegene Stadt in den Alpen auf 700 m ü.M., am Ende des Jahrhunderts auf 1600 m ü.M. Je dichter die Bevölkerung und je intensiver die Landwirtschaft waren, desto grösser war das Potenzial für städtisches Wachstum.

Einfluss von soziopolitischen Faktoren

Häufig wird davon ausgegangen, dass sich Städte in den Alpen vor allem entlang von wichtigen Verkehrsachsen entwickelten. Der transalpine Verkehr war aber für die Entwicklung von Alpenstädten nicht allein entscheidend. Dies wird durch die Tatsache bestätigt, dass in den schweizerischen Berggebieten über lange Zeit keine Siedlung den Schwellenwert für eine Stadt erreichte. Wären vom Transitverkehr die vermuteten starken Wachstumsimpulse ausgegangen, so hätten entlang der bekannten Verkehrsachsen grössere Agglomerationen entstehen sollen.

Eine viel wichtigere Rolle beim Wachstum von Städten spielte die Entwicklung von Staat und Gesellschaft. Die Konzentration der territorialen Eliten und der Machtmittel im Rahmen der Staatsbildung waren entscheidende Faktoren für die Entwicklung von Städten. Dabei gingen die frühen Impulse häufig vom Adel aus. Städte waren Zentren staatlicher und religiöser Macht. Auch die Transportmöglichkeiten beeinflussten die Stadtentwicklung. Im 16. und 17. Jahrhundert war der Schiffsverkehr auf Flüssen und Kanälen ein wichtiges Mittel zur urbanen Versorgung, während um 1850 die ersten Eisenbahnlinien aufkamen. Die Auswirkungen dieser Entwicklung werden im Artikel über die Alpenstädte und die Mobilität genauer beschrieben.

Heute beruht die Funktion einer Stadt im Alpenraum vor allem auf ihrer Vernetzung mit dem Umland. Sie hat eine wichtige Zentrumsfunktion als Verbreiterin von Ideen, Innovationen und Kulturgut. Ihre Abhängigkeit ist gering, da die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln durch die vielfältigen Transportmöglichkeiten einfach sichergestellt werden kann.

Literatur: Jon Mathieu (1998): Geschichte der Alpen 1500-1900 - Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft. Böhlau Verlag Wien-Köln-Weimar.

Zeichen der Staatsmacht: historisch und modern.

Am 29. Juni findet in Chambéry/F ein internationales Treffen zum Thema "La cité dans la montagne" statt. Weitere Informationen dazu sind unter <http://www.montanea.org> zu finden.

Die französische Ausgabe Nr. 24 der Zeitschrift L'Alpe ist ebenfalls dem Thema Gebirgsstädte gewidmet und enthält weitere interessante Beiträge zu dieser Thematik.

Haben die Städte in den Alpen eine gemeinsame Identität?

Haben die Städte in den Alpen so viel gemeinsam, dass man von einer gemeinsamen Identität sprechen kann? Steht diese Identität in Verbindung zu ihrer Lage im Gebirge, werden sie durch diese definiert und kann man daher also von einer Alpenidentität sprechen?

Die Beantwortung dieser Fragen ist durchaus nicht einfach. Erstens ist "Stadt" eine uneinheitliche Kategorie, die sowohl Marktflächen mit 2000 Einwohnerinnen als auch Hauptstädte ganzer Regionen umfasst. Ausserdem bedingt der städtische Charakter an sich bereits eine gewisse Distanz von den Bergen: Gute Erreichbarkeit und die Möglichkeit der Entwicklung von Industrie, Dienstleistungen oder Siedlungsgebieten sind in Höhenlagen kaum gegeben. Soziologisch gesehen ist auch bekannt, dass das städtische Leben per Definition zu einer geringeren Bindung an den Wohnort führt und durch anonymere Beziehungen gekennzeichnet ist. Urbanität und Alpinität passen nicht wirklich gut zusammen, auch dann nicht, wenn man der klassischen Gegenüberstellung des heilbringenden Gebirges und der korruptierten städtischen Zivilisation nicht beipflichtet!

Vielfältige Beziehungen zum Gebirge

Die Vielfalt der Städte findet ihren Niederschlag in sehr unterschiedlichen Beziehungen zum Gebirge. Die Alpenstädte haben keine gemeinsame Identität; vielmehr hat jede Alpenstadt ihre eigene Identität, und die mannigfaltige Geschichte und Geographie der einzelnen Städte führt diesbezüglich zu einer grossen Vielfalt. Einige von ihnen erfüllen eine Dienstleistungsfunktion für die ländliche Bevölkerung. Andere haben sich entlang der Verkehrswege und durch die Kontrolle des Zugangs zum Berggebiet entwickelt. Auch im Stadtbild spiegelt sich keine gemeinsame Alpenkultur wider. Das Erscheinungsbild der Städte ist von Turin bis Innsbruck oder Trient Zeichen der Zugehörigkeit zu einem politischen und sozialen Gebiet, zu Regionen gleicher Geschichte oder Kultur. Gebirgsbedingte Merkmale existieren zwar, sind aber wenig ausgeprägt und es gibt daher kein gemeinsames, grenzüberschreitendes Stadtbild.

Städtische und alpine Identität: ein zeitgenössisches Phänomen

Das heisst aber nicht, dass wir die Idee einer städtischen und alpinen Identität verwerfen. Eine solche Identität erscheint uns aber eher ein zeitgenössisches und im Aufbau begriffenes Phänomen zu sein und nicht so sehr ein geschichtliches oder naturräumlich bedingtes. Derzeit entsteht eine neue Beziehung zwischen der Stadt und dem Gebirge, die auf Werten aufbaut, die den meisten westlichen Ländern gemein sind. So entsteht nun eine alpine Identität, an der zahlreiche Städte des Alpenbo-

gens teilhaben. Es mag paradox erscheinen, dass dies genau zu jenem Zeitpunkt geschieht, in dem die Entwicklung der Städte immer weniger von ihren regionalen Ressourcen abhängt.

Woher rührt diese neue Form der alpinen Identität und wodurch ist sie gekennzeichnet? Es ist wichtig, einen Hauptgrund für ihre Existenz in Erinnerung zu rufen: Die Städte am Fuss der Gebirge und in den Tälern sind mittlerweile nicht mehr auf die niedrigen Lagen beschränkt. Durch mehr oder weniger "naturnahe" Siedlungs- oder Freizeitgebiete haben sie sich bis in grosse Höhen ausgedehnt. Daraus resultiert eine Gebirgs-Stadt, die zwar nicht zwangsläufig ein durchgehendes Stadtgefüge aufweist, aber Räume umfasst, deren Wirtschaft und Bevölkerung in die Stadt integriert und städtischen Charakters sind. Diese Stadt ist somit allein durch ihre Ausdehnung zur Gebirgsstadt geworden. Man mag dieses Phänomen beurteilen, wie man will, fest steht, dass es dazu führt, dass die Bevölkerung oder ihre politische Vertretung sich mit den Bergen beschäftigt. Risiken, Standorteinschränkungen, Freizeit- oder Bildungspraktiken und Verkehr kann man nicht durch eine getrennte Behandlung von Stadt und Gebirge angehen, sie beinhalten immer beide Faktoren.

Konkretisierung von Bild und Ideologie

Schon allein das Ineinandergreifen von Stadt und Gebirge stellt für die Städte einen Mehrwert dar. Die Städte unterscheiden sich aufgrund der positiv besetzten Werte Urbanität und Natur von anderen Orten. Die Alpenstadt wird also zu dem, was sie ist, weil sie das Bild einer in der Natur oder Region verwurzelten Stadt wachruft.

Dies führt zu neuen Verbindungen, der Schaffung grenzüberschreitender Netzwerke und einer Strukturierung der Alpenstädte, die so eine Einheit bilden. Diese Identität muss aber noch konkrete Züge annehmen. Bild und Ideologie müssen konkretisiert werden. Die Alpenstädte haben sich ausgedehnt und können sich auf ein positives Bild stützen. Wenn daher die Alpenstädte für eine bestimmte Art der Entwicklung stehen und eine konkrete Antwort auf die Utopie des Ausgleiches von Stadt und Umland liefern - was durchaus möglich ist - , dann können sie auch zu einem Bestandteil einer alpinen Realität werden.

Marie-Christine Fourny-Kober, Institut für Geographie - Universität Joseph-Fourier in Grenoble

© Grenoble Communication



Ineinandergreifen von Stadt und Gebirge: Herausforderungen für die weitere Entwicklung.

Städtewachstum auf knappem Raum - wie eng ist der Rahmen für die Alpenstädte?



© Manfred Perlik

Das Hochhaus der Stadtwerke Innsbruck/A von 1926. Städte in den Alpen beschränken sich nicht auf das Goldene Dachl, Laubengänge und Tourismus.

Die jüngste Agglomeration der Schweiz ist, seit 2003, St. Moritz. Zusammen mit den sieben Agglomerationsgemeinden hat St. Moritz 15'157 Einwohner. Ist St. Moritz eine Stadt? Nach den üblichen Kriterien kaum: Die Ausdehnung entspricht der Fläche von Bern, das mehr als 20mal grösser ist. Die Bevölkerungsdichte beträgt 30 Einwohner/km², Zürich und Basel haben 1000/km². Bedeutet das ein Problem für die Region? Vorderhand nicht. Sie ist wirtschaftlich erfolgreich und neben Davos die einzige Region in den Schweizer Alpen, die keine Berggebietsförderung erhält. Ausschlaggebend für die Einteilung war, dass hier das Verhältnis zwischen Wohnbevölkerung und Touristen ins Gegenteil verkehrt ist, so dass St. Moritz kaum offizielle Stadtgrösse erreichen kann, obwohl es städtisch ist. St. Moritz ist ein Sonderfall: Sowohl in Bezug auf seine besonders geringe Grösse, als auch in Bezug auf sein Exportprodukt, den Luxustourismus, den es erfolgreich vor Ort verkaufen kann.

Neben den aussenorientierten Funktionen haben Städte auch die innenorientierte Funktion eines Markt- und Verwaltungszentrums für das nahe Umland und die eigene Bevölkerung. In den Alpentälern oder an ihrem Ausgang entstanden daher schon früh viele kleine Städte. Durch die Kleinräumigkeit des Gebirges, die schwierige Verkehrserschliessung und das geringe Bevölkerungswachstum blieb ihr Wachstum sowohl aus Markt- als auch aus Flächengründen begrenzt.

Veränderungen zuungunsten der Klein- und Mittelstädte

Heute, wo Erreichbarkeitsbarrieren durch Untertunnelungen wegfallen und es technisch möglich ist, fast jeden Berghang zu bebauen, wäre denkbar, dass sich die wirtschaftlichen und politischen Entscheidungszentren im Berggebiet ansiedeln. Aktuell sind es jedoch nicht mehr die Versorgungsmärkte, die die funktionale Grösse einer Stadt begründen, sondern die Arbeitsmärkte. Der wirtschaftliche Strukturwandel erzeugt immer spezialisiertere Dienstleistungen. Diese Branchen sind auf einen immer beschleunigteren Austausch von Wissen und Dienstleistungen angewiesen. Hier sind metropolitane Regionen grundsätzlich im Vorteil, weil die Zahl der Kommunikationsmöglichkeiten ungleich grösser ist als in Kleinstädten.

Eine grundlegende Veränderung ist nicht nur deshalb nicht zu erwarten, weil dies die Metropolregionen verhindern würden, sondern auch, weil ökologische Ziele an Bedeutung gewonnen haben. Das Flächenangebot

ist aufgrund von Naturgefahren eingeschränkt. Flächenausdehnung kollidiert häufig mit dem Landschaftsschutz. Bauliche Verdichtung widerspricht oft dem Investoreninteresse. Genauso problematisch ist allerdings auch die Funktionstrennung, d.h. im konkreten Fall eine Nutzung der Alpenstädte ausschliesslich für Wohnen und Freizeit. Treibendes Element ist hier ja gerade die Möglichkeit, mehr Fläche zur Verfügung zu haben.

Was also bleibt als Perspektive für die Alpenstädte?

Alpenstädte haben nur dann eine Zukunft, wenn sie erstens über ein besiedeltes Umland verfügen, für das sie gesellschaftliche Aufgaben erfüllen. Zweitens sind Städte per Definition aussenorientiert und gewinnen darüber einen Teil ihrer Identität, ihrer Attraktivität und städtischen Infrastruktur.

Kleinstädte, d.h. auch die Alpenstädte, haben dennoch nur eine begrenzte Möglichkeit, aussenorientierte Produktion zu betreiben. St. Moritz ist sowohl Ausnahme als auch Normalfall: Ausnahme, weil für dieses Tourismussegment nur eine kleine Zahl von Orten in Frage kommt. Normalfall, weil selbst der Luxustourismus keine hohe regionale Wertschöpfung zulässt. In vielen Fällen, etwa beim Bau von Themenparks, sind Lasten und Nutzen noch viel ungünstiger verteilt.

Ihre gesellschaftliche Funktion und Legitimität haben die Alpenstädte daher nur so lange, wie sie beide Funktionen, die nach aussen gerichtete "Netzwerkfunktion" als auch die nach innen gerichtete "Versorgungsfunktion" wahrnehmen. Weil sich die heutige Bevölkerungsverteilung und die Ausdifferenzierung der Wirtschaftsbranchen kaum grundlegend verändern dürften, ist die Möglichkeit zur Aussenorientierung stark eingeschränkt. Das bedeutet gleichzeitig, dass das öffentliche Interesse innerhalb und ausserhalb der Alpen an diesen Städten gross genug sein muss, um darin eine erhaltenswerte Qualität zu sehen und bei deren Unterhaltung finanziell mitzuhelfen. Dies beinhaltet eine Sichtweise, die Regionalkultur, lokale Sozialbeziehungen, bauliche Strukturen und Nutzungsvielfalt genauso hoch bewertet wie die traditionelle Hochkultur, den klassischen Umweltschutz oder den Wunsch nach hoher Biodiversität.

*Manfred Perlik, WSL, Programm "Landschaft im Ballungsraum", CH-8903 Birmensdorf,
manfred.perlik@wsl.ch;
EPFL, LADYT, CH-1015 Lausanne*



© Manfred Perlik

Die Metallverarbeitung der Firma Voestalpine in Bruck an der Mur/A.

Die ländlichen Regionen in den Alpen - ein Central Park für die Alpenstädte?

Die CIPRA hat Bernard Debarbieux die Frage gestellt, ob die ländlichen Regionen der Alpen sich derzeit in einen Central Park für die Alpenstädte verwandeln. Bei genauerer Betrachtung sei diese These nicht abwegig, war seine Antwort.

Der Central Park ist ein berühmter Park im Herzen von New York. Er wurde ab 1857 von F. Olmsted am damaligen Stadtrand gestaltet. Dieser liess sich von den englischen Landschaftstheorien inspirieren und wollte dem einfachen Volk eine Landschaft zur Verfügung stellen, die zwar stark verändert war, aber doch ein sehr harmonisches Abbild der Natur darstellte. Der künstlerische Erfolg dieses Parks und sein grosser Anklang beim Volk bewegten zahlreiche nordamerikanische Städte dazu, dem Landschaftsplaner ähnliche Aufträge zu erteilen. Bis zu diesem Punkt blieb das Modell sehr städtisch und war sehr künstlerisch geprägt. Diese Parks hatten also nur wenig mit irgendeiner Naturregion in den Bergen gemeinsam.

Die Berge als Kunstobjekt

Schon nach kurzer Zeit begann man sich aber über landschaftsgestaltende Massnahmen in den Gebirgen der USA in Anlehnung an diese Parks Gedanken zu machen. Im Jahr 1864 schlug die New York Times vor, das Adirondacks Massiv in einen "Central Park for the World" zu verwandeln. Dieses Massiv im Norden des Staates New York war sehr dünn besiedelt und es gab dort nur sehr wenige wirtschaftliche Aktivitäten - einige Bergwerke und Holzeinschläge. Im Jahr 1910 erklärte der Staat New York die Adirondacks zum staatlichen Naturpark (state park): die Bergbauaktivitäten und die forstlichen Nutzungen wurden eingestellt und die kleinen Zentren verwandelten sich in bescheidene Tourismusorte. In der Zwischenzeit war in Kalifornien im Hochtal des Yosemite der allererste US-Naturpark geschaffen worden. F. Olmsted, der sich hier zum erstenmal an die Planung eines Gebietes ausserhalb von städtischen Parks wagte, wurde mit der touristischen und landschaftlichen Gestaltung betraut. Das Resultat ist bekannt: dieser Park, der 1890 in einen Nationalpark umgewandelt wurde, ist sowohl ein Tourismusmagnet als auch eine Naturschutzzone und jegliche landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzung sind aus ihm verbannt.

Haben die Alpenlandschaften irgend etwas mit dem ursprünglichen Central Park oder einem seiner Ableger in den Bergen gemeinsam? Auf den ersten Blick: Nein. In den Alpen gibt es keine so radikalen und umfassenden Schutzmassnahmen, keine landschaftsgestaltenden Massnahmen. Dafür herrscht reges Leben in Stadt und Land und niemand hat bislang versucht, dem durch Vorschriften wirklich Einhalt zu gebieten oder einen Wandel einzuleiten. Wenn die Alpenlandschaften in einen Central Park verwandelt werden sollten, dann würde das schliesslich nicht vorrangig zum Wohl der Bevölkerung der Alpenstädte geschehen, da diese zu klein ist, um eine so grosse Fläche nutzen zu können. Ein alpiner Cen-

tral Park wäre angemessen für die Stadtbevölkerung von ganz Europa, "ein Central Park für Europa", um das New Yorker Tagblatt zu paraphrasieren. Dies wäre nicht sehr weit vom "Playground of Europe", dem Tummelplatz Europas, entfernt, den Leslie Stephen vor mehr als einem Jahrhundert prophezeit hat.

Nur sehr schwach ausgeprägte Ergänzung von Stadt und Land in den Alpen

Bei genauerer Betrachtung ist es die Hypothese aber durchaus wert, etwas näher geprüft zu werden. Welche Funktion haben die Alpenstädte für die sie umgebenden ländlichen Regionen? Die Dienstleistungsfunktion für die umgebende Landbevölkerung, die die Existenz der meisten dieser Städte bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts rechtfertigte, spielt heute im Vergleich zur Industrie-, Verkehrs- und Verwaltungsfunktion nur noch eine untergeordnete Rolle. Die Alpenstädte haben seit langem nichts mehr mit der produktiven Funktion der sie umgebenden ländlichen Regionen zu tun. Der Tourismus selbst, den man mit Mühe den ländlichen Aktivitäten zuordnet, basiert auf einem Zufluss von Personen, Dienstleistungen und Waren, die nicht hauptsächlich die Alpenstädte betreffen - eine Ausnahme bilden nur die grössten unter ihnen und jene, die wirklich das Potential haben als regionale Hauptstädte zu fungieren. Traditionelle Städte werden manchmal sogar von den Haupttourismusorten wie Davos oder Chamonix konkurrenziert, wenn diese mit einer breiten Palette von Dienstleistungen ausgestattet sind. All das trägt zu einer allgemeinen Trägheit der Alpenstädte bei, die seit einem Jahrhundert im Vergleich zu den grossen Metropolen am Fuss des Alpenbogens im Durchschnitt nur bescheidene Wachstumsraten aufweisen. Was bleibt unter diesen Bedingungen von den Beziehungen zwischen Stadt und Land in den Alpen - abgesehen von den gegenseitigen Ergänzungen im Produktionssystem, die wie wir gesehen haben, nur mehr sehr schwach ausgebildet sind? Der Ansturm auf ländliche Siedlungsgebiete, der sich in den Pendelströmen niederschlägt; die Freizeitbeschäftigungen in der Umgebung der Städte, die zu einem spektakulären Anstieg der Strassenverkehrsströme führt; einige kurze Kreisläufe beim Verkauf von landwirtschaftlichen Produkten. Im Endeffekt sind wir nicht sehr weit von der Beziehung entfernt, die zwischen den Pseudo-Central Parks der amerikanischen Gebirge und den sie umgebenden Grossstädten besteht. Es handelt sich ganz einfach um eine unterschiedliche Grössenordnung.

Bernard Debarbieux, Professor an der Universität Genf, Fachbereich Geographie, bernard.debarbieux@geo.unige.ch

© Bernard Debarbieux



Idyllisches Bild der Alpenlandschaft und Hochhalten der Traditionen.

© Bernard Debarbieux



Wenn sich die Symbole von Tourismus- und Landwirtschaft vermischen.

Die Alpenstädte hängen von der Mobilität ab - im Guten wie im Schlechten

Die Funktionen der Alpenstädte haben sich im Laufe der Geschichte verändert. Sie waren regionale Zentren, fungierten aber auch als Haltepunkte der Routen über die transalpinen Pässe und als kulturelle und wirtschaftliche Mittlerinnen der Zentralstaaten. Ihre Abhängigkeit von ausseralpinen Zentren hat sich im Laufe der Geschichte erhöht. Dieses Phänomen ist mit der Entwicklung der Mobilität verbunden.



© Gian Paolo Torricelli

Der Bahnhof von Bellinzona im Jahr 1875.

Die Städte in den Alpen verdanken ihre Existenz der Mobilität. Im 16. Jahrhundert waren Brig, Briançon, Bellinzona oder Chiavenna bereits Städte, obwohl sie nur 3000 oder 4000 Einwohner hatten. Aufgrund der langen Transportwege befanden sich dort Gerichte, Kirchen und regionale Märkte. In den Städten ging man zu Fuss und sie waren im allgemeinen sehr dicht bebaut und durch die Stadtmauern oder landschaftliche Hindernisse begrenzt. Diese Kleinstädte erfüllten einige Funktionen als Zentralräume, konnten aber ihre Lage entlang der transalpinen Verkehrswege nutzen, indem sie Dienstleistungen auf dem regionalen Verkehrsnetz der Wege über die Pässe anboten. Einige der Städte wurden so zu bedeutenden Zentren für den Verkehr zwischen der Poebene und dem Rhonetal oder dem Schweizer Mittelland. Sie entwickelten privilegierte Beziehungen mit den ausserhalb der Alpen gelegenen Hauptstädten, wo ein Grossteil der lokalen Produktion (Käse, Fleisch, Vieh) verkauft und gegen Salz, Getreide, Gewürze eingetauscht wurde und wo die Kreisläufe der saisonalen Emigration organisiert wurden.

Alpenquerende Strassenachsen als Machtinstrument

Die erste grosse Veränderung erfolgte zwischen dem Ende des 18. und dem Beginn des 19. Jahrhunderts mit dem Fall des Ancien Régime (französischer Absolutismus) und der Ablösung der Wege durch Passstrassen. Die Strassen erfüllten von Anfang an militärische Zwecke und wurden zum Hauptinstrument der Beherrschung des Staatsgebietes der Nationalstaaten, u.a. indem sie durch Befestigungsanlagen und Kontrolle der Verkehrsflüsse die Staatsgrenze markierten. Sie ermöglichten es ausserdem, in den Alpen Waren und Konsumprodukte zu verbreiten, denen das lokale Handwerk und die lokale Viehzucht langfristig nicht standhalten konnten. Der Kreis der Entwicklung der Alpenstädte - die manchmal zu nichts mehr als einem abgelegenen Garnisonssitz geworden waren - schien sich zu schliessen. Gleichzeitig sind in den Alpen im 19. Jahrhundert nie dagewesene Migrationswellen zu beobachten.

Die Strasse und die Eisenbahn - treibende Kräfte des "Fortschritts"

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hat die Entwicklung der Eisenbahn aber zu einer neuen Zuwanderung in die Alpen geführt und die Verstädterung angekurbelt. Die Eisenbahn war neben der Wasserkraft die Trägerin der Industrialisierung der Alpentäler und ermöglichte die Entwicklung des Tourismus im Hochgebirge. Die Städte wurden nun zu industriellen Agglomerationen, die sich entlang von Bahnlinien erstreckten, so

z.B. in Modane, Domodossola oder Chiasso.

Die Nachkriegszeit war die Zeit des Massentourismus: In den Alpen wurde in Immobilien und die Entwicklung des Hochgebirges investiert - es wurden auch diesbezügliche Spekulationen getätigt - und neue Zufahrtsstrassen zu den Tourismusorten gebaut. In wenigen Jahren wurde der parallel zum allgemeinen Verkehrswachstum anwachsende Autoverkehr zum dominierenden Verkehrsmittel und die letzte Phase der Verstädterung des Alpenraumes basierte auf diesem Verkehrsmittel. Anders lassen sich die unkontrollierte Zersiedelung, die mittlerweile in verschiedenen Talböden wie dem Wallis oder dem Veltlin geschehen ist oder die zahlreichen städtischen Siedlungen auf den Hügeln und Hängen der voralpinen Seen nicht erklären.

Die Mobilität, ein Staufaktor

Die Alpenbevölkerung ist heute vorwiegend städtisch. Die Alpen verfügen aber nur noch über wenige Industriebetriebe und nehmen auch nicht mehr ihre frühere zentrale Rolle im Verkehrsnetz ein. Sie befinden sich vielmehr in einem Abhängigkeitsverhältnis. Es gibt nur wenige Städte, deren Autonomie durch die Nutzung lokaler Ressourcen sichergestellt ist. Die Alpenstädte sind vom Verkehr gekennzeichnet und verfügen über gute Verbindungen zu den grossen Agglomerationen des Vorlandes. Es besteht die Tendenz, dass sie zu Wohnvierteln oder manchmal auch zu auf Managements- und Koordinationsdienstleistungen spezialisierten Agglomerationen werden, die direkt von einem nationalen Zentrum abhängen. Der Autoverkehr nimmt in fast allen Agglomerationen eine zentrale Stellung ein, ist aber gleichzeitig die grösste Quelle von Umweltbelastungen und Gesundheitsschäden, wodurch die Lebensqualität in den alpinen Regionen stark beeinträchtigt wird. So queren nicht nur täglich 4 Millionen LKW, die eines Tages wohl oder übel auf die Bahn verlagert werden müssen, die Alpen im Transitverkehr. Es gibt v.a. auch den Binnenverkehr, den Quell- und Zielverkehr der Agglomerationen der Alpenregionen, die den Hauptteil der externen Kosten in Bezug auf Luftverschmutzung, Lärm, Stau und Unterhalt von Infrastrukturen verursachen. Der Agglomerationsverkehr stellt eine der Hauptherausforderungen der alpinen Raumplanung im 21. Jahrhundert dar.

Gian Paolo Torricelli, Abteilung für Städtebau, Verwaltung des Kantons Tessins, CH-6501 Bellinzona, gian-paolo.torricelli@ti.ch



© Gian Paolo Torricelli

Streusiedlungen als Folge der Möglichkeiten der individuellen Mobilität (Cadenazzo, Magadino-Ebene).

Vernetzung der Grünräume in Städten

Red. Die Alpenstädte sind auf ganz andere Weise mit der Natur konfrontiert als die Städte in den grossen Ebenen. Der Horizont der Alpenstädte setzt sich aus den sie umgebenden Gipfeln zusammen und ist somit ein ständiges Zeichen der Konfrontation von Urbanität und Natur.

Die Stadt ist der Inbegriff der Künstlichkeit, auf die der Raum in seiner anthropogenen Funktion reduziert ist: Siedlungsgebiet, Handels- und Industrieraum, Verkehrsweg. Man kann den städtischen Raum als Negierung der Natur, als Parodie des Kampfs gegen letztere interpretieren. Wenn eine Fläche nicht bebaut ist, dann wird sie nicht als Oase der Natur, sondern als Bodenreserve für eine zukünftige Ausweitung angesehen. Nicht einmal die öffentlichen Parks bilden hier eine Ausnahme. Ihr Fortbestand steht in vielen Städten zur Diskussion. So z.B. in Grenoble, wo ein bewaldeter öffentlicher Park der Stadt derzeit den Anwendungen der Behörden geopfert wird, welche dort trotz einer sehr starken Mobilisierung der Bevölkerung und der NGOs ein Stadium und einen Parkplatz errichten wollen.

Dabei durchläuft der Städtebau seit einigen Jahrzehn-

ten eine Entwicklungsphase, in der versucht wird, das Konzept des "Grüngürtels" um die Agglomerationen mit der Schaffung eines Netzwerkes von Naturräumen innerhalb der bebauten Flächen zu kombinieren. Genauso wie in ländlichen Gebieten ökologische Korridore zwischen Naturräumen von besonderem Interesse errichtet werden, beginnen die Städte Grünkorridore zu entwickeln, mit denen z.B. ein Fluss oder ein Strom mit dem Grüngürtel um das bebauten Gebiet verbunden wird. Diese Einladung an die Natur, die Schranken des ihr zugewiesenen Raumes zu sprengen, kann als Zeichen des Akzeptierens einer Kombination von Urbanität und Natur oder als Konfrontation der Urbanität mit der Natur interpretiert werden. Diese grossen oder kleinen Naturräume, die in das städtische Netz integriert sind, haben keine direkte ökonomische Funktion, können aber zu Identitätsträgern werden, die es der Stadtbevölkerung ermöglichen, in ihrer unmittelbaren Nähe das zu finden, was sie normalerweise in periurbanen oder ländlichen Räumen suchen. Diese Räume werden mehr und mehr zu einem unabdingbaren Element der Funktionsfähigkeit von Städten.

© CIPRA



Brachflächen als Teil der Stadtrealität.

Städtenetzwerke in den Alpen

Red. Im Alpenraum gibt es zwei Netzwerke, in denen Städte zusammenarbeiten, die Arbeitsgemeinschaft Alpenstädte und die Interessengemeinschaft Alpenstadt des Jahres.

In der 1988 gegründeten Arbeitsgemeinschaft Alpenstädte sind über 20 Städte aus dem gesamten Alpenraum zusammengeschlossen. Zur Zeit ist die Arbeitsgemeinschaft Alpenstädte vor allem in den Bereichen Bevölkerung und Kultur, Sport und Tourismus aktiv. Für die Winter-Universiade in Innsbruck/A und für die Olympischen Winterspiele 2006 in Torino/I organisiert die Arbeitsgemeinschaft die Beteiligung von Jugendlichen der Mitgliedsstädte an der Durchführung der Aktivitäten. Im Kulturbereich unterstützt die Arbeitsgemeinschaft den Aufbau eines Museums-Netzwerks aller Mitgliedsstädte. Eine andere Arbeitsgruppe untersucht die Möglichkeit, im Rahmen der Internationalen Börse für Bergtourismus in Trento Anfang Oktober 2004 eine "Internationale Börse für Tourismus in Alpenstädten" auszurichten. Schliesslich ist die Arbeitsgemeinschaft an der Planung und Organisation einer Studie über den Bezug der Jugendlichen zum Berggebiet in Zusammenarbeit mit Universitäten aus den Mitgliedsstädten beteiligt.

Die Initiative der "Alpenstadt des Jahres" entstand 1997 in Villach/A aus der Motivation heraus, nachhaltige Modelle zu entwickeln, welche die Naturlandschaft, die wirtschaftliche Tätigkeit und das städtische Leben in den Alpen in Einklang bringen. Eines der Hauptanliegen war es, die Alpenkonvention in die Praxis umzusetzen und Politiker wie Bürger für die nachhaltige Entwicklung ihres Lebensraumes zu sensibilisieren.

Seit 1997 wurden 7 Städte von einer internationalen Jury ausgewählt und mit dem Titel "Alpenstadt des Jahres" ausgezeichnet. Alle ehemaligen Alpenstädte des Jahres haben sich in einer 2003 gegründeten Interessengemeinschaft (IG) zusammengeschlossen. Die Tätigkeitsschwerpunkte der IG "Alpenstadt des Jahres" sind die begleitende Unterstützung der jeweiligen "Alpenstadt des Jahres" bei der Entwicklung von Projekten und der Programmgestaltung sowie die Informations- und Bildungsarbeit über die Zielsetzungen der Alpenkonvention. Weiterhin sollen der Informationsaustausch unter den "Alpenstädten des Jahres" gefördert sowie Kooperationsprojekte entwickelt und ausgebaut werden.

Info: www.cittalpi.net, www.alpenstaedte.org



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

Die CIPRA ist eine Art Netzwerk von nationalen Vertretungen. In allen Alpenstaaten funktionieren die Vertretungen auf ihre Weise. Um diese Vielfalt besser zu verstehen, werden wir in dieser Ausgabe des CIPRA-Infos und in den nächsten die nationalen Vertretungen der CIPRA vorstellen.

Projekte und Herausforderungen bei CIPRA-Slowenien



© CIPRA, CIPRA-Slowenien

Das Team von CIPRA-Slowenien.

Red. CIPRA-Slowenien ist ein kleines Team bestehend aus Leuten, die ein Interesse daran haben, durch verschiedene Aktivitäten, Projekte, Kampagnen und Forschungsziele im Bereich Alpenschutz zu erreichen. Als Nichtregierungsorganisation (NGO) ist CIPRA-Slowenien auch bestrebt, die öffentliche Meinung zu beeinflussen und die Öffentlichkeit für wichtige Fragen, die Umweltschutz und Entwicklung in den Alpen betreffen, zu sensibilisieren.

Heute arbeiten bei CIPRA-Slowenien vier Personen, die ein Arbeitspensum von 150 % erledigen, wovon nur etwa 10 % bezahlt sind. Jernej Strith ist Präsident, Matej Ogrin Geschäftsführer, Dusan Prasnikar fachlicher Mitarbeiter und Mateja Pirc Praktikantin. Zur Zeit ist das Büro von CIPRA-Slowenien nur sechs Stunden pro Woche geöffnet. Es befindet sich am Forstwissenschaftlichen Institut Sloweniens, Vecna pot 2, Ljubljana.

Einsatz für den Regionalpark Kamnisko-Savinjske Alpe

Das grösste und schwierigste Projekt ist die Etablierung des Regionalparks Kamnisko-Savinjske Alpe. CIPRA-Slowenien ist zusammen mit dem Landschaftspark Logarska d.o.o. Koordinator und versucht die verschiedenen Interessen von Gemeinden, Vereinen, Verbänden und der Lokalbevölkerung in Einklang zu bringen. So hat CIPRA-Slowenien mit Logarska d.o.o. im letzten Jahr eine SWOT-Analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats) unter den verschiedenen Interessengruppen (Landwirten, Bergsteigern, Tourismusbeauftragten) durchgeführt, um einen gemeinsamen Nenner zu finden. CIPRA-Slowenien erstellte auch eine Übersichtskarte mit allen Schutzkategorien, die im Parkgebiet bereits existieren. Dieses Jahr soll weiter daran gearbeitet werden,

die Lokalbevölkerung und die Gemeinden von den Vorteilen der Parkgründung zu überzeugen.

Ein weiteres grosses Projekt, das erst am Anfang steht, ist die Kampagne für eine nachhaltige Verkehrspolitik in Slowenien. Obwohl die Zunahme des Verkehrs auf den slowenischen Strassen jeden Tag ersichtlich ist, hat noch keine Partei oder NGO diese Thematik aufgegriffen. CIPRA-Slowenien will diese Probleme aufzeigen und mit andern Lokalinitiativen und allen, die mitarbeiten möchten, Lösungsstrategien für eine "sanfte Mobilität" entwickeln.

Weitere Projekte finden zum Beispiel im Bildungsbereich statt, in Zusammenarbeit mit dem WWF. Auch die Kampagne für die Alpenkonvention war erfolgreich: Slowenien hat im November 2003 alle Protokolle der Alpenkonvention ratifiziert.

Finanzielle Probleme bei NGOs

CIPRA-Slowenien hat wie alle NGOs in Slowenien grosse finanzielle Probleme. Deshalb sind mehr Ideen als Möglichkeiten vorhanden. Trotzdem können mit Hilfe verschiedener Organisationen (z.B. Gozdarski Institut Slovenije, Oikos d.o.o., ZRC-SAZU) und dank des grossen Enthusiasmus der Mitarbeiter einige der Ideen realisiert und der Alpenschutz vorangetrieben werden.

Zusammenarbeit hat Priorität

CIPRA-Slowenien will eine stabile, bekannte NGO im Alpenschutz in Slowenien werden. Ziel ist es, die Mitgliederzahl von heute etwa 50 auf mehr als 500 zu erhöhen. Es soll eine Plattform für im Alpenschutz engagierte Personen etabliert werden. Die Zusammenarbeit mit anderen NGOs in Slowenien und mit den Gemeinden hat auch in Zukunft Priorität.

1977 wurde CIPRA-Slowenien gegründet. Die ersten Jahre lag die Geschäftsführung beim Bund der Urbanisten Sloweniens, danach beim Triglav-Nationalpark. Seit 1998 ist CIPRA-Slowenien eine NGO. Diese Struktur hat aber nicht die gewünschten Ergebnisse gebracht, weil nur wenige Gründungsmitglieder ihre jährlichen Verpflichtungen erfüllt haben und CIPRA-Slowenien ihre Ziele nicht erreichen konnte. Deshalb wurde im Januar 2004 ein Verein gegründet, bei dem auch Einzelpersonen Mitglied werden und an Umweltschutz-Projekten mitarbeiten, aktuelle Informationen zur Verfügung stellen und ihre Vorschläge mitteilen können. So möchte CIPRA-Slowenien allmählich eine breite Basis von Experten und anderen Personen erreichen, die ein Interesse daran haben, im Alpenschutzbereich zu arbeiten.

Fallbeispiel Weissbuch

Programm zur Regionalentwicklung in der Agglomeration Ljubljana/SI

Red. Aus Anlass der Aufnahme in die EU wurde in Slowenien ein Programm zur Regionalentwicklung gestartet, koordiniert von der Regional Development Agency of the Ljubljana Urban Region (RRA LUR). Damit soll die Lebensqualität in der Region verbessert und auf eine nachhaltige Zukunft hingewirkt werden. Es sind 48 Projekte in verschiedenen Bereichen geplant. Das grösste Projekt ist die Entwicklung eines Systems des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Ljubljana.

Die ständige Zunahme des Individualverkehrs ist eines der grössten Probleme in der Region von Ljubljana. Um die Akzeptanz und Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu steigern, muss dieser schnell, bequem und umweltfreundlich sein. Deshalb ist der Bau von Tramlinien geplant. Ausserhalb der Stadt wird auf existierenden Eisenbahnlinien und innerhalb auf neuen Gleisen entlang der Strassen gefahren. Mit einem einheitlichen Ticket- und Preis-System und der Einführung eines Takt-Fahrplans wird die Benutzerfreundlichkeit garantiert. Ziel ist, dass mindestens 80% der Bevölkerung in der Region Zugang zu

öffentlichen Verkehrsmitteln mit einer Frequenz von mindestens 30 Minuten haben.

Die ersten Schritte des Programms sind bereits verwirklicht und Machbarkeitsstudien durchgeführt. Die erste Tramlinie wird von Kamnik, ganz im Norden von Slowenien, nach Dolgi most, südlich von Ljubljana, führen. Die Finanzierung soll durch die beteiligten Gemeinden, durch EU-Mittel und durch eine Benzinsteuergewährleistung werden. Bereits 2002 unterschrieben die Gemeinden einen Finanzierungsvertrag für die Periode 2002 - 2006. Für das ganze Programm wird mit Kosten von etwa 173 Millionen Euro gerechnet.

Info: www.rralur.si, www.tramvaj.com

© CIPRA-Slovenija



Auch die slowenische Alpenregion wird durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.

Protokoll Verkehr, Art. 9: Zur nachhaltigen Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Erholungs- und Freizeitaktivität des Alpenraumes verpflichten sich die Vertragsparteien, die Einrichtung und den Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern.

Fallbeispiel Schwarze Liste

Ausweitung des Flugbetriebs in Bozen/I

Red. Der Flughafen Bozen war schon öfters Anlass für Streitigkeiten. So hat die Südtiroler Landesregierung 1997 eine Umstrukturierung des Flughafens beschlossen, gegen die drei Einsprüche eingereicht wurden. Im Jahr 2000 wurde vom Verwaltungsgericht Bozen bestätigt, dass die Ausbaupläne einer Umweltverträglichkeitsprüfung hätten unterzogen werden müssen.

Ein neuer Stein des Anstosses ist die Forderung des Präsidenten der Fluggesellschaft Air Alps, dass die Brennerautobahn-Gesellschaft den Flugbetrieb querfinanzieren soll. Dies obwohl die Südtiroler Landesregierung in einer Informationsbroschüre an die Bevölkerung im Mai 1997 versprochen hatte, dass die Wirtschaftlichkeit aufgrund von Daten über Flugplätze vergleichbarer Grössenordnung gegeben und die Rentabilität gewährleistet sei. In der genannten Broschüre wurde zudem versprochen, dass pro Tag nicht mehr als fünf Linienflüge durchgeführt werden sollen und sämtliche Start- und Landezeiten zwischen 6.00 und 22.00 Uhr liegen werden. Ab dem 26. April finden jedoch gemäss Fahrplan der Fluggesellschaft Air Alps sechs Flüge täglich statt und die Ankunft des

letzten Flugs von Rom in Bozen ist um 22.30 Uhr. Auch das Versprechen, dass die Erweiterung auf dem bestehenden Areal geschehe, wird nicht eingehalten. Gemäss einem Schreiben vom Dezember 2003 des damaligen Verkehrslandesrats ist der Ankauf eines Grundstücks erforderlich.

Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol wehrt sich zusammen mit dem WWF, Italia Nostra und Anwohnern gegen diese Ausweitung des Flugbetriebs und protestiert gegen die Nichteinhaltung der von der Südtiroler Landesregierung gemachten Versprechen.

Info: www.umwelt.bz.it/frame_presse.htm

© CIPRA



Mit der Ausweitung will Bozen sechs Flüge pro Tag ermöglichen.

Protokoll Verkehr, Art. 12 (2): Die Vertragsparteien verpflichten sich, das öffentliche Verkehrssystem von den alpennahen Flughäfen in die verschiedenen Alpenregionen zu verbessern, um in der Lage zu sein, die Verkehrsnachfrage zu befriedigen, ohne dadurch die Belastung der Umwelt zu erhöhen. In diesem Zusammenhang begrenzen die Vertragsparteien soweit wie möglich den Neubau von Flughäfen und den erheblichen Ausbau von bestehenden Flughäfen im Alpenraum.

"Alpenwoche": vier alpenweit tätige Organisationen ziehen an einem Strang



© Kranjska Jazna

In der Umgebung von Kranjska Gora werden Exkursionen stattfinden.

Red. Dieses Jahr organisieren die Internationale Alpenschutzkommission (CIPRA), das Internationale Wissenschaftliche Komitee für Alpenforschung (ISCAR), das Gemeindeforschungsnetzwerk "Allianz in den Alpen" und das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete (Alparc) eine gemeinsame Konferenz in Form einer "Alpenwoche". Sie findet vom 22.-25. September in Kranjska Gora/SI statt. Das Thema dazu lautet: "Die Alpen der kommenden Generation - Von Prognosen zum Handeln".

Diese gemeinsame Veranstaltung vier grosser Organisationen - einer NGO, der Wissenschaft, von Gemeinden und Schutzgebieten - zeigt, dass die Akteure der Alpen eng miteinander vernetzt sind und gemeinsam an der nachhaltigen Entwicklung arbeiten. Die Alpenwoche erlaubt es dem Zielpublikum dieser Organisationen, sich an einem einzigen Ort zu treffen.

Die thematische Gliederung der Alpenwoche ermöglicht einen multidisziplinären Zugang. Im ersten Modul werden die allgemeinen Zukunftsaussichten

des Alpenraumes und das Management der natürlichen Ressourcen im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung unter dem Blickwinkel der Biodiversität und des Managements der Wasserressourcen behandelt. Die Hauptthemen des zweiten Moduls sind das Natur- und Kulturerbe der Landschaften im Alpenraum. Im dritten Modul werden wirtschaftliche Aspekte des Tourismus und der Regionalentwicklung im Zusammenhang mit der Osterweiterung der EU behandelt. Im letzten Modul wird die Aufmerksamkeit der Teilnehmenden auf die soziokulturellen Fragen des Alpenraums gerichtet.

Neben dem Hauptprogramm werden zahlreiche Workshops angeboten, in denen laufende und zukünftige Projekte aus Forschung und Umsetzung vorgestellt und diskutiert werden können. Die Alpenwoche findet ihren Abschluss in sechs thematischen Exkursionen.

Weitere Informationen finden Sie unter www.alpweek.org.



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.): Andreas Götz, Michel Revaz, Aurelia Ullrich, Sarina Eisenring - CIPRA-International - weitere AutorInnen: Andreas Weissen, Marie-Christine Fourny-Kober, Manfred Perlik, Bernard Debarbieux, Gian Paolo Torricelli - Übersetzungen: Fabienne Juillard, Marcella Morandini, Nataša Leskovic Uršič, Renate Zauer - Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht - Gedruckt auf Altpapier - Deutsche, französische, italienische und slowenische Ausgabe - Layout: Felix Hahn, Sarina Eisenring - Gesamtauflage: 11.000 Stück - Druck: Gutenberg AG, Schaan/FL - Titelbild: Ralph Feiner, Chur

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel. 00423 237 40 30, Fax: 00423 237 40 31, cipra@cipra.org, www.cipra.org, 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, 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

CIPRA-Italia, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino, Tel.: 0039 011 54 86 26, Fax: 0039 011 503 155, 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, 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, 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

CIPRA-Slovenija, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tel.: 00386 1 200 78 00 (int. 209), cipra@gozdis.si, 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, www.umwelt.bz.it

Förderndes Mitglied:

Niederlandse Milieu Groep Alpen (NMGA), Keucheniusshof 15, NL-5631 NG Eindhoven, Tel.: 0031 40 281 47 84, nmga@bergsport.com, www.nmga.bergsport.com

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552, melden.
Zutreffendes durchkreuzen - Marquer ce qui convient.
Porre una crocetta secondo il caso

Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A démenagé: Délai de réexpédition expiré Passato il termine di ripedizione scaduto	Adresse insuffisante indirizzo insufficiente	Ungenügend Inconnu Sconosciuto	Nicht abgeholt Non reçu Non ritirato	Annahme verweigert Refusé Respiro	Gestorben Décédé Deceduto
--	--	--------------------------------------	--	---	---------------------------------