

ISSN 1016-9954

# CIPRA *info*

Nr. 77 · September 2005 · 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



## Eisenbahntunnels statt Verkehrspolitik?

## Liebe Leserin, lieber Leser

Was wird von einem öffentlichen Verwalter verlangt? Dass er sich wie ein «guter Familienvater» verhält. Auf ein kontinuierliches Anwachsen des Transitverkehrs in den Alpen reagiert man mit dem Vorschlag, neue Eisenbahninfrastrukturen zu errichten, die – wenn alles gut geht – in den nächsten 20 Jahren realisierbar sind. Für denselben Zeitraum ist ein Anwachsen des Verkehrs um 40 bis 60 % vorgesehen, wo schon

- Warum verlagert man nicht alles, was möglich ist, auf die Schiffe? Die Schiffe sind aus energetischer Sicht das weitaus leistungsfähigste Transportmittel.
- Warum versteift man sich darauf, die Transportkosten niedrig zu halten? Wir sind schwer davon zu überzeugen, dass die Sozialisierung der Transportkosten positive Effekte auf die europäische Wirtschaft hat.



© CIPRA

Wir haben gute Gründe zu glauben, dass eine erhebliche Abschwächung der aktuellen Probleme im Laufe von zwei, drei Jahren erreichbar sei - und mit geringen Investitionskosten. Und wir haben nichts aus der Luft geholt: Es sind Vorkehrungen, die bekannt sind, und die von allen verständigen Personen mit einem minimalen Sachwissen geteilt werden, wenn sie auch nicht alle auf lange Sicht als ausreichend erachten. Auch sind wir nicht so hochmütig zu behaupten, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen definitiv sein müssen. Daher sind wir auch nicht von vornherein gegen jegliche Hypothese bezüglich Basistunnels, oder gegen neue Eisenbahntransversalen. Wir wollen aber, dass man mit Vernunft vorgeht, dass heute das Möglichste getan wird. In fünf Jahren dann, wenn die Projektierungen der neuen Transversalen abgeschlossen sein werden, können wir noch rechtzeitig entscheiden, ob sie wirklich realisiert werden müssen oder nicht. Wenn wir aber nur dastehen und einfach zuschauen, während der Verkehr von Tag zu Tag anwächst, müssen wir notgedrungen alle Projekte, die wir in der Schublade haben, realisieren und vielleicht noch viele andere mehr. Dass aber dann niemand es wagt, eine solche Entwicklung als unausweichliches Schicksal hinzustellen; es wird einfach eine schuldhaftige Unfähigkeit sein, ein Problem in den Griff zu bekommen.

Ihr Helmut Moroder  
Vize-Präsident CIPRA-International

# Editorial

heute die von der EU festgelegten Grenzwerte der Luftverschmutzung überstiegen werden und die Autobahnen einem Kollaps nahe sind. Indem eine Lösung des Problems auf 20 Jahre verschoben wird, erklärt die Politik ausdrücklich die eigene Unfähigkeit, oder vielleicht den Unwillen, das Problem ernsthaft anzugehen.

Was erwarten wir uns hingegen in dieser Situation von einem «guten Familienvater»? Dass er alles in seinen Kräften Stehende und in der kürzesten Zeit Mögliche unternimmt, um das Schlimmste zu vermeiden. Und als Leidtragende dieser Situation möchten wir ihn fragen:

- Warum werden nicht die Kapazitäten der bestehenden Eisenbahnen bestmöglich ausgenutzt? Heute werden sie nur weniger als ein Drittel ihrer effektiven Kapazität genutzt.

# INHALT



● **Eisenbahntunnels statt Verkehrspolitik?**

- 4 Wachstum ohne Ende?
- 5 EU: Verkehrswachstum als Devise
- 6 Basistunnel-Projekte: Viele Pläne – viele Fragezeichen
- 7 Wohin mit dem Verkehr?

**Meinung**

- 8 Italien-Frankreich: Ist der neue Basistunnel eine Notwendigkeit?
- 9 Brennerbasistunnel: geht es auch ohne?
- 10 Die Vervielfachung der Kapazitäten ist ohne neue Basistunnels möglich

11 Der Verkehr umschifft die Alpen

11 Kein Anstieg des Güterverkehrs Frankreich-Italien

**Weissbuch/ Schwarze Liste**

12 Optimale Nutzung bestehender Infrastrukturen auf der Achse München-Verona

12 Rollende Landstrasse in Österreich: Zusammenbruch

● **Zukunft in den Alpen**

13 Startschuss für die Sammlung des «Alpenwissens»

● **climalp**

14 Alpenweite Umsetzung der Erkenntnisse aus dem Projekt climalp

**Nationale Cibra-Vertretungen**

15 CIPRA-Frankreich, der «French Touch» der nachhaltigen Entwicklung im Alpenraum

**News**

16 Jahresfachtagung

**Korrigenda:**

In der letzten Ausgabe des CIPRA-Info gab es zwei Fehler. Auf S. 4, erster Absatz, sollte es heissen, dass bis 2025 300 GW fehlen (nicht 30 GW). Auf Seite 5 im Kasten muss es heissen: 1MWh = 1000 kWh, 1 kW = 1000 W.

# Wachstum ohne Ende?

**Seit dem zweiten Weltkrieg kommen die Alpen immer mehr unter die Räder. Auch neue Basistunnel werden das Problem längerfristig nicht lösen, wenn es nicht an der Wurzel angepackt wird.**



© CIPRA

**Die Alpen haben ein Verkehrsproblem.**

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die frühere Ost-West-Richtung der Wirtschaftsbeziehungen auf die Nord-Süd-Achse umgepolt. Gleichzeitig brach das Erdöl- und Autozeitalter an. Die Wirtschaftsbeziehungen wurden durch den Bau des gemeinsamen Europas intensiviert, die wachsende Arbeitsteilung erforderte immer mehr Transporte. Die zunehmende Freizeit liess einen jährlich wachsenden Strom sonnenhungriger Menschen in den Süden und in die Berge pilgern. Damit kamen die Alpen auf der ganzen Länge unter die Räder. Die Alpenländer förderten diese Entwicklung durch den Bau neuer und wintersicherer Autobahnen. Auf der andern Seite wurden die schon mehr als hundertjährigen Alpenbahnen vernachlässigt.

## Massives Verkehrswachstum

Die Folge war ein massives Wachstum des Verkehrs, seiner Emissionen und Sicherheitsrisiken. So verdoppelte sich der Güterverkehr auf dem inneren Alpenbogen (Mont Cenis/Fréjus bis Brenner) allein im Zeitraum von 1980 bis 2003 von 50 auf 104 Millionen Nettotonnen. 1970 war die Strasse mit 6 Millionen Tonnen gegenüber der Schiene mit 22 Mio. Tonnen noch unbedeutend. Doch 1982 überholte die Strasse die Schiene definitiv. Das Wachstum findet heute auf beiden Verkehrsträgern statt. Der Modal-Split, also die Verteilung des Verkehrs auf Strasse und Schiene, ist jedoch in den betroffenen Ländern immer noch sehr unterschiedlich: In Österreich und Frankreich werden drei Viertel der Güter auf der Strasse transportiert, in der Schweiz erfolgen immer noch zwei Drittel der alpenquerenden Warentransporte auf der Schiene. Der Anteil des Transit- oder Fernverkehrs am Gesamtvolumen nimmt zu.

Im Personenverkehr war das Wachstum zwar geringer als beim Güterverkehr. Aber auch hier fand eine markante Abwanderung auf die Strasse statt, die bei den Bahnen sogar absolute Verluste an Passagieraufkommen verursachte. Im Verhältnis zu den neuen Autobahnen sind die Reisezeiten auf der Schiene für die eiligen Menschen offenbar zu lang.

1995 prognostizierte das St. Galler Zentrum für Zukunftsforschung für die Zeit von 1993 bis 2015 nochmals eine Verdoppelung des alpenquerenden Güterverkehrs zwischen Mt. Cenis/Fréjus und Brenner auf 125 bis 168 Mio. Jahrestonnen. RappTrans und progtrans haben diese Erwartungen mindestens für

die Schweiz etwas heruntergeschraubt und erwarten «... dass das Personenverkehrsaufkommen ... von 2000 bis 2020 um ca. 20% und das Güterverkehrsaufkommen um rund 40% zulegen werden.»

## Neue alte Tunnelprojekte

Schon in den Vierziger Jahren wurde über Basistunnelprojekte für die alpenquerenden Eisenbahnen nachgedacht. Aber erst die Realisierung der Hochgeschwindigkeitsbahnen im übrigen Europa führte zu einer Konkretisierung der Ideen. Realisiert ist aber heute noch keines der Projekte. Als erstes wird 2007 der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb gehen. Der Gotthardbasistunnel, der seit einigen Jahren im Bau ist, wird voraussichtlich 2015 folgen. Für den Brennerbasistunnel und Lyon-Turin, die beide noch nicht in Angriff genommen sind, wird offiziell das gleiche Jahr genannt, was allerdings kaum realistisch scheint. Zwischenzeitlich wurden bestehende Bahnen streckenweise ausgebaut und Tunnelprofile für den Transport von LKW ausgeweitet.

Die neuen Basistunnels werden mehr Schienenkapazitäten schaffen, die möglichen Geschwindigkeiten verdoppeln und wegen Vermeidung der Steigungen einen rationelleren Betrieb ermöglichen. Während in der Schweiz die Basistunnels primär mit dem Güterverkehr begründet wurden, stand beim Lyon-Turin-Projekt ursprünglich der schnelle Personenverkehr im Vordergrund. Der zentrale Alpenraum wird unterfahren, aber tendenziell auch von der Eisenbahn abgehängt, droht doch den alten Scheitellinien die Stilllegung.

## Verkehrsbegrenzung ist nötig

Die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist durch neue Infrastrukturen allein nicht gewährleistet. Dazu braucht es wirksame Lenkungsinstrumente. Erfolg verspricht die vom Schweizer Verkehrsminister unterstützte Idee einer Alpentransitbörse, die marktwirtschaftlich funktioniert, aber die Zielerreichung nicht dem Markt überlässt. Da aber auch die Schiene zur Beeinträchtigung des Alpenraums beiträgt, ist das Problem längerfristig nur durch eine Begrenzung des Verkehrswachstums in den Griff zu bekommen. Dabei greift auch die von der Alpenkonvention propagierte Verlagerungspolitik zu kurz.

*Alf Arnold, Alpen-Initiative*



© CIPRA

**Leere auf der Schiene – Garantieren neue Infrastrukturen die Verlagerung der Güterverkehrs weg von der Strasse?**

# EU: Verkehrswachstum als Devise

**Das Hinterfragen der Zunahme des Güterverkehrs steht nicht zur Debatte. Der Mythos der Koppelung von Verkehrswachstum und Wirtschaftswachstum wird sich bestimmt noch lange halten. Vor diesem Hintergrund versucht die EU, die notwendigen Instrumente zu schaffen, um die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf andere, sozialere und umweltfreundlichere Verkehrsträger zu ermöglichen.**

Red. Die Verkehrspolitik der EU hat nicht den Zweck, den Güterverkehr in Europa intelligenter zu machen, sondern ihn zu erleichtern. Diese Vorgangsweise steht im Widerspruch zum Artikel 7 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention, wo zu lesen ist, dass die Vertragsparteien, unter ihnen die EU, sich verpflichten, eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs umzusetzen, welche die Reduktionspotentiale im Verkehrsaufkommen erschliesst und nutzt.

## Die Strasse ist zu billig und die Schiene zu wenig effizient

Um in Europa ein wirtschaftliches, umweltfreundliches und sozial verträgliches Verkehrssystem umzusetzen, muss jeder Verkehrsträger die tatsächlichen Kosten tragen, die er verursacht und effizient organisiert sein. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene kann nur unter diesen Voraussetzungen funktionieren.

Heute liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Güterzuges durch Europa bei 18 km/h. Einer der Gründe für diese Langsamkeit ist die mangelnde Interoperabilität an den Grenzen. Diese Ineffizienz hat in Kombination mit den Kostenvorteilen, von denen der Strassenverkehr profitiert, zu einem dramatischen Rückgang des Schienengüterverkehrs geführt. Heute werden 8% der Güter mit der Bahn befördert, während es 1970 noch 27% waren. Zum Vergleich: in den USA werden 40% der Güter auf die Bahn verladen.

## Ein integrierter europäischer Eisenbahnraum bis 2007

Der Güterverkehr über die Alpen überschreitet Landesgrenzen, was zu einer Verlangsamung der Verkehrsströme führt. Das zweite Bahnpaket mit dem Titel «Zu einem integrierten Eisenbahnraum», das am 23. Januar 2002 von der Kommission verabschiedet wurde, betrifft also die transalpinen Strecken. Zweck dieses Massnahmenpakets sind die Verbesserung des Zugangs zum Eisenbahnnetz für den Güterverkehr und die Interoperabilität im Netz. Der Rat und das Europäische Parlament haben die Frist für die Liberalisierung des Zugangs zum Eisenbahnnetz auf 2007 fixiert.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, Bahnunternehmen und internationalen Konsortien, bestimmten

öffentlichen Behörden, Transportunternehmen, Transitspediteuren und Unternehmen im Kombiverkehr Lizenzen zu gewähren, die auf EU-Ebene anerkannt werden. Die Umsetzung der Sicherheitsnormen wird von der 2005 gegründeten Europäischen Eisenbahngesellschaft gewährleistet.

## Die Einführung einer europäischen Schwerverkehrsabgabe dauert zu lang

Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene wird nicht funktionieren, wenn dem Strassenverkehr keine Abgaben auferlegt werden. Die Schweiz hat 2002 die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA eingeführt und ist nun so etwas wie ein Versuchslabor für die Einführung eines solchen Instruments und seiner Auswirkungen. Die Langsamkeit der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Besteuerung des Schwerverkehrs hat zur unkoordinierten Einführung von Abgabensystemen in verschiedenen Mitgliedsländern in den Alpen geführt, zum Beispiel 2004 in Österreich für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und 2005 in Deutschland für Fahrzeuge über 12 Tonnen.

Der EU-Richtlinienvorschlag zur Einhebung von Abgaben für die Benutzung bestimmter Infrastrukturen durch Schwerverfahrzeuge aus dem Jahr 2003 ist immer noch Gegenstand von heftigen Diskussionen. Er beruht auf einem allgemeinen Grundsatz, nach dem die Einnahmen aus Maut und Strassenbenutzungsgebühren zur Erhaltung dieser Infrastrukturen verwendet werden müssen, sowie zu Gunsten des gesamten Verkehrssektors, unter Berücksichtigung einer ausgeglichener Entwicklung der Verkehrsnetze.

Der Richtlinienvorschlag sieht für die Mitgliedstaaten die Möglichkeit vor, in besonders sensiblen Regionen die Strassenmaut zu erhöhen, besonders in Berggebieten (Alpen, Pyrenäen). Diese zusätzlichen Einnahmen können für die Verbesserung der bestehenden Verkehrsträger und die Entwicklung von alternativen Verkehrsträgern auf der gleichen Strecke verwendet werden. Die Basistunnels am Brenner und am Fréjus könnten von solchen Finanzierungsquellen profitieren.



© DR AG

**Mangelnde Interoperabilität, z.B. unterschiedliche Stromsysteme, bremsen den Gütertransport auf der Schiene.**



© Toll Collect

**Noch gibt es keine einheitliche LKW-Maut in der EU.**

# Basistunnel-Projekte: Viele Pläne – viele Fragezeichen

**In der Schweiz wird der Eisenbahnbasistunnel durch den Lötschberg bereits im Jahr 2007 eröffnet, der Gotthard-Tunnel frühestens acht Jahre später. Diese Projekte sind nur der Auftakt zu einem Reigen von Bahn-Grossprojekten.**



© AlpTransit Gotthard AG

**Bei den NEAT Tunnels sind die Arbeiten voll im Gang. Bei Brenner, Lyon-Turin und Semmering wird auf das «go» gewartet.**

Red. Die Basistunnels sind ein brisantes Thema. In der Schweiz und in der EU finden Verhandlungen über Vorankommen, Finanzierung und Prioritäten statt. In der EU wurden im Juli 2005 Koordinatoren für die TEN-V Projekte (Transeuropäisches Netzwerk – Verkehr) ernannt, welche Verhandlungen und Beschlüsse vorantreiben, zwischenstaatlich vermitteln und jährliche Berichte zum Stand der Projekte veröffentlichen sollen.

## Schweiz geht mit NEAT voran

Die NEAT (Neue Eisenbahn Alpentransversale) beinhaltet mehrere Projekte: Von Frutigen nach Raron erreicht der Lötschberg-Basistunnel eine Länge von 34,7 km. Die Arbeiten verlaufen planmäßig, der Durchbruch wurde am 28. April 2005 gefeiert, die Inbetriebnahme im Jahr 2007 ist wahrscheinlich. Die Projektkosten belaufen sich auf 2,7 Mrd. Euro. Von Erstfeld nach Bodio erreicht der Gotthard-Basistunnel eine Länge von 57 km. Eine geologische Störzone verhindert momentan den Vortrieb in der Weströhre und kann die planmäßige Fertigstellung bis 2015 (ursprünglich: 2012) gefährden. Mit Mehrkosten von 1,1 Mrd. Euro für Sicherheit, Technik, etc. werden die Projekt-Gesamtkosten zur Zeit mit 5,2 Mrd. Euro veranschlagt.

Der 15,4 km lange Ceneri-Basistunnel von Camorina nach Vezia bildet den Süd-Zulauf für den Gotthard-Basistunnel. Die Gesamtkosten werden auf 1,3 Mrd. Euro veranschlagt. Im Herbst soll mit den Vorarbeiten begonnen werden, 2007 mit dem Bau der zwei Einspurrohren. Mit einer Inbetriebnahme ist frühestens 2016 zu rechnen.

Der Bau des Zimmerberg Basistunnels von Nidelbad bis Zug als Nord-Zulauf für den Gotthard-Basistunnel wurde bis auf weiteres zurückgestellt. In einer Kapazitätsanalyse wird das Vorhaben untersucht und spätestens 2008 dem schweizerischen Parlament zur Prüfung vorgelegt. Die Schätzungen für die Gesamtkosten der NEAT-Projekte wurden von 10,2 auf 13 Mrd. Euro erhöht. Neben einer Neuordnung der FINÖV Fonds (Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs) müssen bis spätestens 2007 neue Kredite bewilligt werden.

## Basistunnel durch den Brenner: «EU-Priorität 1»

Der 56 km lange Basistunnel von Innsbruck/A nach Franzensfeste/I mit der EU-Priorität 1 soll frühestens

2015 fertig gestellt sein. Der Baubeginn für den ca. 430 Mio. Euro teuren Probestollen ist für 2006 vorgesehen. Die Kostenschätzungen für den Tunnel selbst liegen momentan zwischen 5,4 Mrd. und 15 Mrd. Euro. Der Finanzierungsanteil der EU ist abhängig von den Budgetverhandlungen für 2007-2013, die erst 2006 konkret werden.

Der Süd-Zulauf von Verona nach Fransensfeste wird voraussichtlich bis Ende 2006 fertig, der erste Abschnitt des Nord-Zulaufes (Baumkirchen-Kundl/Radfeld) 2011. Für den 2. Teil des Nord-Zulaufs erwartet man Ende 2005 eine Aktualisierung der Machbarkeitsstudie von 1993. Die Gesamtkosten der Zulaufstrecken werden mit 12 Mrd. Euro veranschlagt.

## Höchste Priorität für Lyon-Turin

Der Basistunnel Lyon-Turin besteht aus zwei Teilen: ein 52 km langer Tunnel auf der Strecke Saint-Jeand-Maurienne/F-Susa/I und ein 12 km langer Tunnel zwischen Susa/I und Bussoleno/I. Von der EU-Kommission wurde dem Projekt ebenfalls höchste Priorität zugewiesen. 2007 sollen die Vorstudien zum Projekt abgeschlossen sein und es soll entschieden werden, ob gebaut wird. Die Vorarbeiten sind bis 2009 vorgesehen, die Fertigstellung bis 2020. Für erstere werden aktuell 555 Mio. Euro veranschlagt. Die Gesamtkostenschätzung von 12,5 Mrd. Euro für den Basistunnel wird im «Rapport de l'audit sur les infrastructures» (Red. Pascale Pilard) als viel zu niedrig bewertet. Die Finanzierung ist offen und hängt unter anderem von den Budgetverhandlungen 2006 der EU ab.

## Auch Semmering-Tunnel noch ungewiss

Bis 2008 sollen Details zum Projekt «Semmering Tunnel neu» vorliegen. Von Gloggnitz nach Mürzzuschlag soll der Tunnel eine Länge von 30 km erreichen. Ein Baubeginn 2010 und die Fertigstellung 2016, wie von den Österreichischen Bundesbahnen vorgesehen, ist laut Experten utopisch. Kostenvorschläge belaufen sich auf 1,25 Mrd. Euro. Für die Finanzierung steht – wie bei Brenner und Lyon-Turin – das Public-Private-Partnership-Modell zur Diskussion. Ob gebaut wird steht nicht fest, nach wie vor stehen Alternativen zur Diskussion.



© AlpTransit Gotthard AG

**Streckenverlauf der NEAT Hauptprojekte – Gotthard u. Lötschberg**

# Wohin mit dem Verkehr?

**Der Verkehr in den Alpen verlagert sich, allerdings nicht, wie in der Alpenkonvention angestrebt: Derzeit wandert Fracht von der Bahn auf die Strasse. Kostenvorteile spielen eine Rolle, aber auch Schwächen in der Organisation des Bahnverkehrs.**

Derzeit findet allerdings in den Alpen eine Verlagerung auf die Straße statt. Am Brenner ging die von der Bahn beförderte Nettofracht von 11,01 Mio t im Jahr 2001 auf 9,9 Mio t im Jahr 2004 zurück. Zugleich stieg die Strassen-Tonnage von 2003 auf 2004 um fast 20%. Die Zahl der Schwer-LKW hat seit 1998 um 50% und allein von 2003 auf 2004 um 22% zugenommen. Ursachen sind der Wegfall des Ökopunktesystems und der bilateralen Kontingente mit den EU-Beitrittsstaaten sowie die Senkung der Brennermaut nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH). Auch am Gotthard fand durch günstigere Rahmenbedingungen 2004 ein Fünftel des Zuwachses auf der Straße statt.

## Verlagerung durch Kosten

Kleine Änderungen im Kostenprofil können deutliche Verlagerungen bewirken. Da der LKW-Verkehr etwa fünfmal stärker als der gesamte Straßenverkehr zunimmt, ist eine massive Verbesserung bei der Kostenwahrheit (Kostenanlastung nach dem Verursacherprinzip) nötig. Derzeit trägt der LKW beispielsweise in Österreich nur 32% seiner Kosten, fast 400 Euro pro Jahr pro Kopf gehen zu Lasten der Allgemeinheit. Der Transport von Gütern mit dem LKW kommt die Steuerzahler fast viermal so teuer wie der per Bahn (pro tkm 0,19 statt 0,05 Euro). Das Missverhältnis beginnt bei kleinen Dingen, wie der Bemannung des gesamten Schienennetzes – auch der Nebenstrecken – mit einem jährlich steigenden «Infrastrukturbenutzungsentgelt», während LKW auf den Landstrassen gratis fahren (mit Ausnahme der Schweiz). Zudem hat die LKW-Maut den EU-Regeln entsprechend nur die Infrastrukturkosten im Blick. In Österreich ist die LKW-Maut zudem nicht einmal indiziert. Alleine die durch mangelnde Kontrolle erleichterte systematische Missachtung der Sicherheits- und Sozialvorschriften senkt zudem die LKW-Transportkosten um ein Drittel.

## Kostenwahrheit

Die Schweizer leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) deckt die Hälfte der externen LKW-Kosten ab, hat bisher aber gerade einen Trendbruch und keine nachhaltige Verlagerung erzielt. Es muss also, um eine flächendeckende konkrete Verlagerung zu erzielen, deutlich mehr als die Hälfte der Kosten internalisiert werden. Die fahrleistungsabhängige LKW-Maut in Österreich, die an der Obergrenze dessen angesiedelt ist, was die Europäische Union in Ihrer

Rahmengesetzgebung zulässt, hat den Verkehr auf den Autobahnen nicht reduziert. Das zeigt: Mit der Wegekostenrichtlinie kann die EU das, was sie in Weiss- und Grünbüchern hinsichtlich der Verkehrsverlagerung angekündigt hat, nicht umsetzen.

## Schnellere Züge durch bessere Abstimmung

Es gibt allerdings auch nichtmonetäre Pfade zur Verlagerung: Neben Kosten sind gerade für Güterkunden Zeit und Zuverlässigkeit für die Verkehrsmittelwahl zentral. Transporte auf der Schiene können aber z.B. auf der Brennerachse zeitlich bei weitem nicht mit dem LKW mithalten, allerdings nicht wegen mangelnder Kapazität, sondern infolge betrieblicher Schwächen (und systematischer Regelverletzungen beim Strassentransport). Neben der technischen «Interoperabilität» und Harmonisierung lautet das Zauberwort Logistik – also organisatorische Optimierung, nicht der Bau neuer großer Tunnel. Neue Studien im Zusammenhang mit dem geplanten Brennerbasistunnel zeigen, dass derartige Projekte der Verlagerung eher im Weg stehen: Sie sind durch die enormen Bau- und Betriebskosten schwarze Löcher für öffentliche Gelder. Würde der Betrieb nicht subventioniert, so müssten die Kosten einer Brennerquerung auf der Straße verzehnfacht werden, um die Tunnelnutzung zu erzwingen.

Derzeit verspricht die Politik der verkehrsgeplagten Bevölkerung Linderung durch realitätsfremde Projekte wie Riesentunnels oder eine EU-«Verlagerungsrichtlinie». Richtiger wäre es, im Alpenraum wie in Brüssel endlich konkrete Maßnahmen und Eingriffe im eigenen Wirkungsbereich auf Basis der Alpenkonvention setzen. Dass Maßnahmen zur Verlagerung auch im EU-Rechtsrahmen zulässig sind, wurde erst kürzlich im Urteil zum Sektoralen LKW-Fahrverbot im Tiroler Inntal vom EuGH außer Streit gestellt.

*Reinhard Gschöpf,  
Grüner Klub im Parlament, Wien/Österreich*



© DB AG  
**Immer weniger Güter werden mit der Bahn über den Brenner transportiert.**

**Ausser in der Schweiz zahlen LKW nur auf den Autobahnen Maut, nicht auf den Landstrassen.**

Diese Doppelseite verfolgt das Ziel, gegensätzliche Meinungen über den Sinn neuer Bahntunnels durch die Alpen aufzuzeigen. Es handelt um neue Eisenbahninfrastrukturen nur dann sinnvoll sind, wenn die Verlagerungspolitik auf die Schiene konkret umgesetzt wird und wenn

## Italien-Frankreich: Ist der neue Basistunnel eine Notwendigkeit?



**Die Warenströme wachsen an. Es ist sinnvoll, sie auf die Schiene zu lenken.**

In diesem Artikel geht es nicht darum, die Nachfrage und ihre Rechtfertigung zu zerpfücken, die gleichzeitig von sozialen, ökologischen und natürlich auch wirtschaftlichen Bedingungen abhängt. Vergessen wir jedoch nicht, dass unser Entwicklungsmodell basierend auf dem Streben nach den geringsten Kosten eine Vielzahl an Verkehrsströmen schafft, deren globale Effizienz und sozialer Nutzen zumindest anzuzweifeln sind.

### Vernachlässigung des globalen sozialen Nutzens

Der Ansatz eines globalen sozialen Nutzens wird heute vernachlässigt und verschwiegen. Ein grosser Teil der Warenströme hängt einzig mit dem unterschiedlichen Lohnniveau in Produktions- und Verbrauchsregionen zusammen. In den nächsten vierzig Jahren könnten wegen des starken Anstiegs des Ölpreises und des Rückgangs der weltweiten Reserven ganz andere Überlegungen zum Tragen kommen. Trotzdem sind bestimmte Austauschaktivitäten von Personen und Waren notwendig und für die menschliche Gemeinschaft nützlich. Deshalb sollen Verkehr und Verkehrsmittel optimiert werden, um das Wohl künftiger Generationen zu sichern.

Für den internationalen Warenverkehr reichen die Prognosen für die Nordalpen je nach verwendetem Wirtschaftsmodell und politischem Willen zur Einschränkung der Verkehrsnachfrage vom Gleichbleiben bis zu einer Verdoppelung der aktuellen Nachfrage in den nächsten zwanzig Jahren.

### Wahrscheinlichkeit einer Sättigung der bestehenden Linien

Zur Zeit queren jährlich 35 bis 40 Mio. Tonnen die französischen Nordalpen, mehr als 80% auf der Strasse. Langfristig ist eine Reduktion des Langstrecken-Warenverkehrs notwendig. Aber man muss vernünftigerweise annehmen, dass mittelfristig die Tendenz einer Steigerung des Ost-West-Verkehrs die politisch gelenkte Eindämmung der Nord-Süd-Warenströme ausgleichen wird.

Wenn nicht eine dramatische Wende eintritt, wird die historische Bahnlinie am Mont-Cenis nach der Anpassung der bestehenden Tunnels auf die B1-Spur bei 20 Mio. Tonnen gesättigt sein. Heute werden bereits 8 bis 10 Mio. Tonnen befördert. Ein neuer Basistunnel wird also für den internationalen Warenverkehr notwendig sein. Der Bau sollte so bald wie möglich

beginnen, um in 15 Jahren operativ zu sein. Er muss im Bereich Umweltschutz und Schonung der Anrainer beispielgebend sein und zu einem merklichen Rückgang der gesamten Umweltschäden durch Strasse und Schiene führen. Das mittelfristige Ziel ist nicht, auf die Reaktion auf eine eventuelle Zunahme des Warenverkehrs (eine Position, die von einigen institutionellen Verfechtern des Projekts vertreten wird), sondern weitgehende Umstellung auf ein anderes Transportmittel und eine Lösung ohne Schwerfahrzeuge anzustreben.

Die aktuellen Belastungen durch den Strassenverkehr sind für Anrainer und Umwelt unerträglich. Unsere Bestrebungen wollen also nicht die Entwicklung des Strassenverkehrs stoppen, sondern die Nutzung auf das absolut notwendige Mindestmass reduzieren, also auf den Verteilerverkehr für die Nahversorgung. Diese neue Politik muss alle Destinationen umfassen, angefangen bei den grossen internationalen Strecken im Alpen- und Pyrenäentransit. Die Projekte sind ausserdem nicht in Konkurrenz zueinander, sondern komplementär: Weder der Basistunnel am Fréjus noch der am Brenner sollen allein umgesetzt werden, sondern die Gesamtheit der Verbindungen, die eine tatsächliche Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ermöglichen.

### Neue Finanzierungsquellen

Für die Finanzierung der Infrastrukturen wurde bereits ein effizientes Mittel aufgrund einer Entscheidung des Schweizer Volkes eingesetzt: die «Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe» (LSVA). Diese ermöglicht die Schaffung eines neuen Gleichgewichts zwischen den tatsächlichen Kosten der Verkehrsmittel und gleichzeitig die Finanzierung der Bahninvestitionen. Für die Schweiz, ein kleines Land mit 7,3 Mio. Einwohnern, liegt der Ertrag schon bei einer Milliarde Euro, aber der Widerstand der Wirtschaft und das Fehlen des politischen Willens verhindern bislang die Umsetzung auf europäischer Ebene.

Dabei müssten wir dringend unsere selbstmörderische Verkehrspolitik ändern. Anstatt immer noch Bahnlinien zu verwenden, die vor einem Jahrhundert gebaut wurden, sollten wir endlich die für das nächste Jahrhundert bauen.

*Benoît Leclair, Regionalrat, Mitglied der Verkehrskommission.*

# Pro Tunnel

Es handelt um die persönlichen Meinungen der Autoren, nicht um die Meinung der CIPRA. Die CIPRA vertritt die Meinung, dass wird und wenn nach Ausschöpfen aller Verlagerungspotenziale zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene benötigt werden.

## Brennerbasistunnel: geht es auch ohne?

Es ist schwierig, als Umweltschützer gegen Eisenbahnprojekte zu argumentieren, weil man sich damit der Kritik aussetzt, gegen die überzeugende Strategie «Verkehr von der Straße auf die Schiene» zu arbeiten. Ich teile die Meinung der Befürworter, dass die Verkehrsbelastung mit der heutigen Verkehrspolitik ohne Brennerbasistunnel in Zukunft noch schlimmer sein wird als heute. Aber das ist nicht das Thema! Wir sind heute schon einer unerträglichen Verkehrsbelastung ausgesetzt und es ist unser Recht, von der Politik eine Lösung zu fordern, die unsere Gesundheit garantiert.

### Änderung der europäischen Verkehrspolitik

Wenn die EU nicht bereit ist, den freien Warenverkehr und die Mobilität der Personen aus Umweltgründen neu zu organisieren, wird die Investition in neue Eisenbahn-Infrastrukturen wenig Sinn machen, weil die Verlagerung auf die Schiene nicht funktionieren wird. Dieses Argument wird auch von den Befürwortern des Brennerbasistunnels anerkannt, aber trotzdem will niemand das heisse Eisen «freier Warenverkehr» in die Hand nehmen.

Ich bin der Meinung, dass wir unser Territorium erst dann für ein neues Riesenbauwerk zur Verfügung stellen sollten, wenn die EU den Transitverkehr über eine bestimmte Streckenlänge verbindlich auf die Schiene zwingt. Der freie Warenverkehr – zumindest im sensiblen Alpenraum – muss in einen umweltverträglichen Warenverkehr umgewandelt werden. Und dies ist machbar!

### Ziele nicht überzeugend

Für mich nicht überzeugend ist die Zielsetzung dieses Projektes. Man will in den nächsten 20 Jahren den Warentransport über den Brennerpass von 40 Mio. auf 80 Mio. Tonnen und den Personentransport von 19 Mio. auf 37 Mio. Personen pro Jahr steigern.<sup>1</sup> Und weil dieses Wachstum über die derzeitige Autobahn und über die alte Brennerbahn nicht garantiert werden kann, muss eine neue Brennerbahn gebaut werden.

Die Frage, ob wir uns das aus ökologischer Sicht (CO<sub>2</sub>- und Energieproblematik!) leisten können oder wollen, stellt sich niemand. Die Politik scheint Wachstum als ein Naturgesetz zu sehen und vermeidet es, an die Grenzen des Wachstums zu denken.

### Projekt ein Geisterprojekt?

Der Brennerbasistunnel wird uns als einzige Alternative zur Bewältigung des wachsenden Verkehrs schmackhaft gemacht, gleichzeitig wissen Europa und die Betreiberstaaten Italien und Österreich (Deutschland scheint nicht besonders interessiert zu sein) nicht, wie das Projekt finanziert werden soll. Und weil kein Geld vorhanden ist, spart man an den Zulaufstrecken. Nur 25% der südlichen Zulaufstrecken werden zeitgleich mit dem Brennerbasistunnel fertiggestellt. Die Betreiber rechtfertigen dies damit, dass eine zügige Auslastung der Gesamtkapazität sowieso nicht zu erwarten sei.

Da eine zusätzliche Lärmbelastung durch die neue Brennerbahn in unseren bis Verona engen Tälern nicht hingenommen werden kann, werden die Zulaufstrecken vorwiegend unterirdisch verlaufen müssen. Den Personentransport über Hunderte von Kilometern von München bis Verona unter der Erde zu führen, erscheint aber mehr als fragwürdig. Ganz abgesehen davon, dass ein Mischverkehr (Waren und Personen) mit verschiedenen Geschwindigkeiten und Sicherheitsanforderungen ungünstig ist.

### Weniger ist mehr!

Wenn wir weiterhin an die Wachstumslogik glauben, könnte der Brennerbasistunnel vielleicht sogar befürwortet werden. Dies wäre aber schon bei den heutigen transportierten Mengen zynisch, geschweige denn nach Eintreten des prognostizierten Wachstums. Weil es aber sehr wahrscheinlich ist, dass uns die Globalisierung und die Natur – schneller als viele glauben – zu einer Änderung unseres Wirtschaftssystems zwingen werden, sollten wir versuchen, Verkehrsprobleme ohne weitere Grossprojekte zu lösen und mit Investitionen pfleglich umzugehen, um einen nachhaltigen Umbau unseres Wirtschaftssystems zu schaffen. Denn die Milliarden, die in diese Projekte investiert werden, fehlen für die Umsetzung einer wirklich nachhaltigen Verkehrspolitik.

Roman Zanon, Präsident CIPRA-Südtirol

<sup>1</sup> Quelle: Studie von Intraplan-Kessler von 1991 (mit Ajourstellung 1992); Studie von 2002 der GEIE BBT ausgeführt durch die PROGNOSE AG in Basel



# Contra Tunnel

# Die Vervielfachung der Kapazitäten ist ohne neue Basistunnels möglich

**Die Kapazitätserhöhung und bessere Auslastung des bestehenden Schienennetzes bietet eine kostengünstige Alternative zum Bau neuer Grossprojekte. Sie können in Kürze umgesetzt werden, wenn die politischen Rahmenbedingungen gesetzt werden.**



© AlpTransit Gotthard AG

**Der neue Gotthard-Tunnel: Auslastung garantiert?**

Durch die Alpen führen heute fünf wichtige zweigleisige Eisenbahnlinien – Mont Cenis, Simplon, Gotthard, Brenner und Tarvis. Insgesamt wurden darauf im Jahre 2003 43,4 Millionen Nettotonnen (Mio Nt) befördert. Das sind rund 34% des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs auf Strasse und Schiene im selben Alpenbogenabschnitt (128 Mio Nt)\*\*.

## Grosser Effekt mit geringen Investitionen

Auf einer zweigleisigen Eisenbahnlinie, ausgestattet mit moderner Technologie, können ohne Weiteres 150 Zugpaare, d.h. 300 Züge pro Tag verkehren. Diese Anzahl kann noch erhöht werden, je gleichmässiger die Geschwindigkeit der einzelnen Züge ist. Geht man davon aus, dass etwa 80 Züge dem Personenverkehr dienen, so bleiben 220 Züge pro Tag für den Güterverkehr. Bei einer durchschnittlichen Anhängelast von 900 Nt/Zug und bei 300 Arbeitstagen pro Jahr ergibt sich eine jährliche Beförderungskapazität von 59,4 Mio Nt. Es wäre bereits ein ausgezeichnetes aber durchaus realistisches Ergebnis, wenn man die Hälfte dieser Kapazität erreichen würde, d.h. 30 Mio Nt/Jahr für jeden der fünf Übergänge.

Das Haupthindernis bei der Erreichung dieses Ziel liegt nicht in den ungenügenden Gleisen der Hauptstrecken; es sind viel mehr die Netzknoten anzupas-

sen, die Terminals auszubauen und die Logistik zu modernisieren. Ebenso ist der Fuhrpark mit Mehrstromloks und im allgemeinen mit neuem Rollmaterial aufzustocken. Die untenstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die derzeitigen beförderten Gütermengen mit der Bahn auf den fünf wichtigsten Alpentransversalen, die mögliche Beförderungsmenge sowie den derzeitigen Auslastungsgrad. Im Durchschnitt wird die Beförderungskapazität nur zu knapp 30% ausgenutzt.

## Vervielfachung der Kapazitäten schnell realisierbar

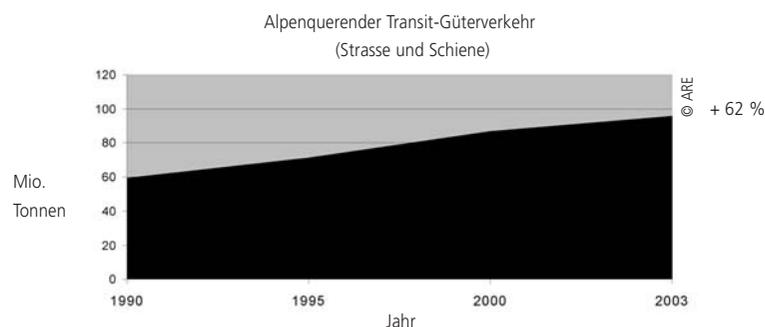
Würden alle fünf Eisenbahntransversalen durch den Alpenbogen gut genützt so würde die Transportkapazität bei 150 Mio Nt pro Jahr liegen, das entspricht mehr als einer Vervielfachung der heute beförderten Tonnage. Und es wäre mehr als heute insgesamt auf Strasse und Schiene über den inneren Alpenbogen rollen (128 Mio Nt zwischen Mont Cenis und Tarvis). Die dafür notwendigen Investitionen und Zeiten wären unvergleichbar geringer als jene für den Bau neuer Alpentransversalen.

*Helmut Moroder,  
Vize-Präsident CIPRA-International*



© Railion

**Railion und SNCF Fret kooperieren und überqueren die deutsch-französische Grenze seit Anfang 2005 ohne Verzögerungen.**



Vergleich zwischen den tatsächlich beförderten Gütermengen auf der Eisenbahn mit den theoretischen Kapazitäten der einzelnen Linien\*

	Fréjus	Simplon/L.	Gotthard	Brenner	Tarvis	Gesamt
2003 beförderte Gütermengen in Mio Nt**	7,8	5,6	14,3	10,7	5	43,3
Realistisch erreichbare Kapazität der Linie in Mio Nt	30	30	30	30	30	150
Heutige Auslastung	26%	19%	48%	36%	17%	29%

\* Nicht berücksichtigt wurden die Grenzübergänge Ventimiglia und Villa Opicina

\*\* Quelle: www.are.admin.ch

## Der Verkehr umschifft die Alpen

**Der Frachttransport per Schiff über relativ kurze Strecken – das Short Sea Shipping – hat Wachstumspotenzial und kann so die Strassen entlasten. Eine neue Schifffahrtslinie umgeht schon von Frankreich nach Italien die Alpen.**

Red. Intermodale Güterverkehrssysteme wie das Short Sea Shipping werden zunehmend interessant, je prekärer die Situation auf den Strassen wird. Zudem können sie eine gute Ökobilanz vorweisen: ein LKW bewegt mit einem Liter Treibstoff 50 Tonnen einen Kilometer weit, der Zug 97 Tonnen, das Schiff 127 Tonnen. Seit 2003 gibt es gezielte Förderung von der EU. Das Programm Marco Polo (2003-2013) ist mit insgesamt 840 Mio Euro ausgestattet und explizit darauf ausgerichtet, Strassengüterverkehr auf das Wasser und die Schiene zu verlagern, indem bestehende Infrastrukturen besser genutzt werden. Die Europäische Kommission stellt in einem Papier zu Marco Polo II fest: «[...]Man braucht mit der Implementierung besserer Transportsysteme nicht zu warten, bis die notwendigen Maßnahmen in der Netzinfrastruktur in großem Umfang erfolgt sind.»

### LKW auf das Schiff

Ein Beispiel hierfür ist die neue Linie von GLD Lines zwischen Frankreich und Italien. Drei Mal pro Woche fährt die Eurostar Valencia mit bis zu 400 Passagieren und 150 Lastwagen hin und zurück. Die Fahrt von Toulon nach Civitavecchia dauert 15 Stunden und kostet 450 Euro für Fahrzeug, Fahrer und zwei Mahlzeiten. Für die Fahrer und Logistikunternehmer liegt der Vorteil vor allem darin, dass die Ruhezeiten besser eingehalten werden können und der Weg über das Schiff billiger ist als durch den Fréjus-Tunnel in den Alpen. Dort beträgt alleine die Tunnel-Maut 200 Euro, hinzu kommen die Kosten für den Treibstoff. Der französische Staat unterstützt den Service mit 1 Mio Euro, vom italienischen erhalten die Transporteure 100 Euro pro Überfahrt. Weiterhin hofft GLD Lines auf 3 Mio Euro EU-Zuschuss.



LKW beim Ausschiffen von der Eurostar Valencia

## Kein Anstieg des Güterverkehrs Frankreich-Italien

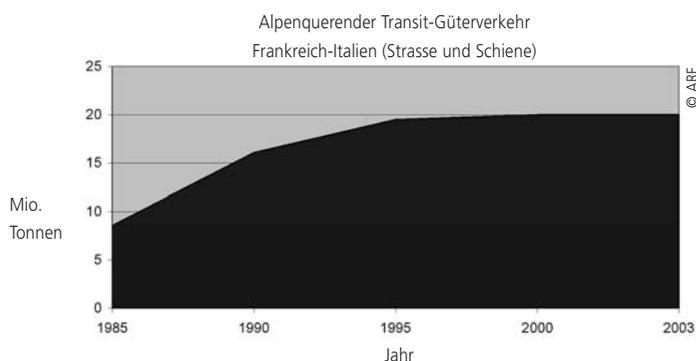
Der Menge der durch die Alpen transportierten Güter wächst enorm, vor allem auf der Strasse. Diese Zunahme verteilt sich allerdings nicht gleichmässig auf alle Alpenübergänge. Die Daten von Alpinfo (www.are.admin.ch) sprechen eine deutliche Sprache: Schwindel erregend ist der Zuwachs in den Beziehungen mit Osteuropa und auf den Nord-Südachsen, wo im letzten Jahrzehnt auch die zunehmende Ankunft von Gütern aus Fernost in den europäischen Häfen zu einer starken Zunahme des Güterverkehrs durch die Alpen geführt hat.

Auf den Verbindungen zwischen Italien und Frankreich hingegen sind die entsprechenden Zahlen seit Jahren gleich bleibend. Und der Schienengütertransport durch den Mont-Cenis liegt weiterhin deutlich unter den Kapazitäten dieser Bahnlinie. Im Westen der Alpen gibt es keine neuen aufstrebenden Märkte und viele Transporte werden auf Schiffen durchgeführt. Die Gesamtmenge der zwischen Frankreich und Italien auf Strasse und Schiene transportierten Güter hat zwischen 1985 und 1995 ständig zugenommen (siehe Grafik). Seit 1995 ist jedoch eine Stagnation festzustellen. Deshalb ist der Entscheid für eine neue Eisenbahnverbindung unverstänlich.

Gleichzeitig verursacht der Güterverkehr durch die Westalpen auf der Strasse schwerwiegende Sicherheitsprobleme, wie die Tunnelunfälle im Mont Blanc

und Fréjus zeigen. Dies erfordert eine drastische Reduktion des Strassengüterverkehrs, was durch die volle Auslastung der bestehenden Eisenbahnlinien unverzüglich zu erreichen ist, jedoch eine gemeinsame Anstrengung Frankreichs, Italiens und der Schweiz zur Aufwertung der Eisenbahnverbindungen voraussetzt. Die Eisenbahnlinien Mont-Cenis, Simplon-Lötschberg und Gotthard können als ein umfassendes Transportsystem funktionieren, wenn die erforderlichen Anschlüsse im Norden und Süden der Alpen geschaffen werden. Damit würden die wirklichen Mobilitätshindernisse beseitigt werden, die nicht in den Alpen liegen, sondern vielmehr in den verstopften Knoten der Metropolen.

*Damiano Di Simine, Präsident CIPRA-Italien*



Kein Anstieg der transportierten Güter, aber Proteste im Val Susa gegen den neuen Bahntunnel.

Fallbeispiel Weissbuch

## Optimale Nutzung bestehender Infrastruktur auf der Achse München-Verona



© Rail Traction Company

**Dank der Zweistrom-Lokomotive werden an Grenzübergängen Wartezeiten eingespart.**

Red. Auf der Achse München-Verona bietet die Rail Traction Company (RTC) zusammen mit der Münchner Privatbahn Lokomotion grenzüberschreitenden Güterverkehr im autobahnfreien Bereich an. Die angebotenen Schienentransaktionsleistungen sind die Antwort auf die enorme Nachfrage des Marktes nach neuen Transaktionsmöglichkeiten. Bereits in der Pilotphase des Projektes konnten zusätzliche Zugverbindungen aufgenommen werden und die erste Verbindung im alpenquerenden kombinierten Verkehr mit durchgehend privater Traktion bietet nun 300

Züge monatlich mit einer Pünktlichkeit von 85 Prozent an. Hohe Qualitätsstandards können zum einen durch fünf neue Zweistrom-Lokomotiven ermöglicht werden, welche eine einfache Abwicklung bei der Nutzung des italienischen und österreichisch-deutschen Netzes garantieren. Zum anderen werden die Qualitätsstandards durch die vollständige Überwachung der Züge mittels Satellit ermöglicht

Für die Stahlindustrie wurde beispielsweise eine umfassende Logistiklösung entwickelt und so kann RTC gemeinsam mit Lokomotion durch den Kombiverkehr erhebliche Vorteile (geringere Kosten, Zeiterparnisse, einfache Abwicklung, Tracing, etc.) für ihre Kunden realisieren.

Eine jährlich um mehr als 20% steigende Transaktionsrate der RTC beweist, dass die Bahn gegenüber der Strasse an Wettbewerbsvorteilen gewinnen kann und es sich für immer mehr Unternehmen rentiert, die innovativen Angebote auf der Schiene zu nutzen.

### Alpenkonvention, Protokoll Verkehr: Artikel 10 (1-b)

Um die besondere Eignung der Eisenbahn für die Bewältigung des Verkehrs über lange Distanzen sowie ihr Netz für die wirtschaftliche und touristische Erschließung der Alpenregion besser auszunutzen, unterstützen die Vertragsparteien, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten, [...] die weitere betriebliche Optimierung sowie Modernisierung der Eisenbahn, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.

Fallbeispiel Schwarze Liste

## Rollende Landstrasse in Österreich: Zusammenbruch



© Rail Cargo Austria AG

**Die Rollende Landstrasse rollt nicht mehr.**

Red. Bei der Rollenden Landstrasse werden LKW auf speziellen Niederflurwaggons transportiert. Sie ist für Österreich als traditionellem Transitland von grosser Bedeutung. Nach einer steigenden Nachfrage in den letzten Jahren führten verschiedene Änderungen der Rahmenbedingungen des Güterverkehrs mit Jahresbeginn 2004 sowie die EU-Erweiterung mit 1. Mai 2004 erstmals zu einer drastischen Reduktion der RoLa-Verbindungen.

Vor allem das ersatzlose Auslaufen des Ökopunktesystems für Transit-LKW zeigte gravierende Auswirkungen. Frächter und Frächterinnen, die aufgrund ihrer stark emittierenden Flotte zuvor die Rollende Landstrasse nutzten – allen voran jene aus Griechenland –

gingen im Jahr 2004 fast vollständig als RoLa-KundInnen verloren. Auch viele Frächter und Frächterinnen aus Osteuropa profitieren nunmehr von der günstigeren Kostenstruktur, wenn sie auf der Strasse bleiben. Die Linie Sopron/HU-Wels/AT wurde aufgrund des starken Nachfragerückgangs bereits eingestellt. Im Bundesland Tirol, auf das rund 70% aller Ökopunktfahrten durch Österreich entfielen, kam es auf der Brennerlinie zu einer Reduktion von 18 Zugpaaren der ÖKOMBI pro Tag im Jahr 2003 auf nur 7 ÖKOMBI-Zugpaare pro Tag im Jahr 2005. Die Firma Bertani verkehrte 2003 noch mit 4 Zugpaaren über den Brenner. Diese sind 2005 komplett weggefallen. Die Verlagerung von der Rollenden Landstrasse, die generelle Verkehrszunahme sowie routenmässige Verlagerungen vom Tauern infolge der LKW-Mauterhöhung auf dieser Strecke und aus der Schweiz, wo mit 1.1.2005 die Schwerverkehrsabgabe für LKW über 3.5 Tonnen um 50% erhöht wurde, führten zu einer drastischen Erhöhung des Strassengüterverkehrs auf dem Brenner. Bereits in den ersten drei Monaten dieses Jahres betrug die Zunahme des Güterschwerverkehrs auf dem Brenner 7% gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres.

### Alpenkonvention, Protokoll Verkehr: Artikel 10 (1-c)

[...] die Vertragsparteien [unterstützen] [...] Massnahmen mit dem Ziel, insbesondere den Gütertransport über längere Distanzen auf die Eisenbahn zu verlagern und die Tarifierung der Verkehrsinfrastrukturen stärker zu harmonisieren.

# Startschuss für die Sammlung des «Alpenwissens»

**Ein Hauptziel des CIPRA-Projekts «Zukunft in den Alpen» ist die Sammlung und Verknüpfung des aktuellen Know-hows über nachhaltige Entwicklung im gesamten Alpenraum. Am 6. und 7. Juli trafen sich 33 Fachleute aus sieben Alpenländern in Chur, um den Projektteil «alpKnowhow» zu lancieren.**

Am Churer Projekt-Workshop nahmen Wirtschafts- und SozialwissenschaftlerInnen, Verkehrs-, Landwirtschafts- und Tourismusfachleute teil. Sie alle sind Mitglieder jener sechs international zusammengesetzten Teams, die in den nächsten neun Monaten Forschungs- und Praxiswissen zur «Zukunft in den Alpen» zusammentragen und Antworten auf die Projektfragen finden sollen (siehe Kasten).

## Ein gemeinsames Projektverständnis entwickeln

Der Workshop diente zunächst dem Kennenlernen, sind die Teams doch bunt gemischt aus Fachleuten, aber auch Vertreterinnen und Vertretern der nationalen CIPRAs aus Frankreich, Italien, Slowenien, Österreich, Deutschland, Liechtenstein und der Schweiz. Ziel war es, dass die PartnerInnen ein gemeinsames Projektverständnis entwickeln und offene Fragen geklärt werden. Deshalb war der Workshop der gegenseitigen Information sowie der Präsentation der verschiedenen Projektteile und der bereits erarbeiteten Grundlagen gewidmet.

## Teamwork für eine nachhaltige Zukunft der Alpen

Die sechs Themenkreise werden nun in gemischten Teams von drei bis fünf Fachleuten bearbeitet, von denen jedeR einen anderen Hintergrund mitbringt. Das hat seinen guten Grund: nachhaltige Entwicklung

in den Alpen kann es nur geben, wenn aktuelles Wissen aus Forschung und Praxis zusammen kommt. ForscherInnen und PraktikerInnen müssen ihre Kenntnisse austauschen und die gesammelte Information vor ihrem jeweiligen Erfahrungshintergrund neu interpretieren können.

Die Teams sammeln nun bis zum Herbst die besten Good Practice-Beispiele und die wichtigsten Publikationen zu den Themen «Regionale Wertschöpfung», «Soziale Handlungsfähigkeit», «Schutzgebiete», «Mobilität», «Neue Formen der Entscheidungsfindung» und «Auswirkungen und Weiterentwicklung von Politiken und Instrumenten». Die nationalen CIPRAs leisten dabei Schützenhilfe und vermitteln Kontakte. Der so entstandene Wissensfundus dient den Gruppen als Grundlage, um die Fragen von «Zukunft in den Alpen» zu beantworten. Gefragt sind auch Vorschläge, wie die erhaltene Information aufbereitet und weiter verbreitet werden kann. Diese zweite Phase der Wissenssynthese dauert bis ins Frühjahr 2006. Bis dahin sind mindestens drei weitere Workshops vorgesehen.

*Christa Mutter, Karin Hindenlang*



**Sammeln das Alpenwissen: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops.**

## «Zukunft in den Alpen» will Antworten auf sechs Fragen finden

1. Wie kann das eigene Potenzial zur Schaffung von Produkt- und Dienstleistungsketten mit hoher regionaler Wertschöpfung erfolgreich genutzt werden?
2. Was veranlasst Menschen, abgesehen von wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, in den Alpen zu bleiben oder in die Alpen zu ziehen? Wie kann die soziale Handlungsfähigkeit von Individuen und Gemeinschaften gefestigt werden?
3. Unter welchen Bedingungen dienen grosse Schutzgebiete der nachhaltigen Entwicklung und dem Schutz der natürlichen Vielfalt?
4. Wie hängen Mobilität und strukturelle Raumentwicklung zusammen? Welche Lösungen gibt es für den stark wachsenden Freizeit-, Tourismus- und Pendlerverkehr?
5. Welche neuen Formen der Entscheidungsfindung sind Erfolg versprechend, wenn es darum geht, Raumnutzungsansprüche auszuhandeln und dabei auf eine nachhaltige Entwicklung zu achten?
6. Welche Auswirkungen haben Politiken und Instrumente auf die zukünftige räumliche Entwicklung? Wie können diese Politiken und Instrumente angepasst werden, damit sie mehr zur nachhaltigen Entwicklung beitragen? Wie kann man Politikevaluierungs- und Forschungsprozesse verbessern, damit sich die Kluft zwischen wissenschaftlichen Empfehlungen und praktischer Umsetzung verkleinert?

# Alpenweite Umsetzung der Erkenntnisse aus dem Projekt climalp

Seit Anfang 2004 läuft bei der CIPRA das Projekt climalp. Auf Grundlage der Ergebnisse vom letzten Jahr startete die CIPRA 2005 eine auf zwei Jahre angelegte Informationskampagne. Diese soll einem breiten Personenkreis in den Alpen bewusst machen, dass Niedrigstenergiehäuser aus regionalem Holz das Klima schützen und die Regionalwirtschaft ankurbeln. Die CIPRA will mit dieser Kampagne einen Beitrag zum Klimaschutz, zur nachhaltigen Entwicklung im Alpenraum und zur Umsetzung der Alpenkonvention und deren Protokolle «Bergwald» und «Energie» leisten.



© CIPRA

So unterschiedlich können Niedrigenergiehäuser aussehen: Beispiele aus Wolfurt/A...

Red. Im Rahmen von climalp hat die CIPRA 2004 das Thema «Energieeffiziente Häuser aus regionalem Holz im Alpenraum» aufgearbeitet. Die Resultate liegen viersprachig in einem rund 100seitigen Bericht sowie in Form einer Homepage ([www.climalp.info](http://www.climalp.info)) vor. Eine Abschlusspräsentation des Projekts vor überregionalem Publikum zeigte das grosse Interesse der angesprochenen Öffentlichkeit und motivierte die CIPRA, die Verbreitung und Umsetzung dieses Wissens im Alpenraum weiter voranzutreiben. Dabei kommt der Arbeit der nationalen CIPRA-Vertretungen in sieben Alpenländern eine zentrale Rolle zu.

## Regional unterschiedliche Ausgangslagen

Bewusstsein über und Wissen zur Niedrigstenergiebauweise finden sich in erster Linie im deutschsprachigen Raum. Weniger bekannt sind diese Bauweise und auch die Zusammenhänge mit der Holzwerterschöpfungskette im französisch-, italienisch- und slowenischsprachigen Alpenraum. Sowohl ArchitektInnen wie auch Bauwillige kennen oft die sich hier bietenden Potenziale nicht, obwohl sich in allen Regionen zumindest vereinzelt interessante Bauten im Niedrigenergiebereich finden. Auch in der Politik sind die Vorteile einer Förderung entsprechender Bauten und Sanierungen nicht immer erkannt.

Gerade bei der öffentlichen Hand sind die Handlungsmöglichkeiten gross. Zum einen kann sie in den Bauvorschriften Grundlagen zur Berücksichtigung der Niedrigenergiebauweise schaffen, zum andern verfügt sie in der Subventionspolitik über effiziente Möglichkeiten. Nicht zu vernachlässigen ist auch die Rolle der öffentlichen Hand als Bauherrin.

© CIPRA



...und Kehlegg/A

## Allgemeine Sensibilisierung ...

In den nächsten eineinhalb Jahren soll die Öffentlichkeit mit einer Ausstellung, Exkursionen und Vorträgen für das Thema sensibilisiert werden. Zentral ist dabei die Informations- und Projektarbeit in den einzelnen Alpenländern. Die jeweiligen nationalen Projektverantwortlichen fungieren als Informations-Multiplikatoren. Sie identifizieren die zur Zeit im gesamten Alpenbogen die wichtigsten AkteureInnen wie Forschungsinstitutionen, ArchitektInnen, Ämter, wichtige AkteureInnen aus der Waldwirtschaft, der Holz- und Baubranche etc. Mit diesen werden Kontakte aufgebaut und Kooperationen für Referate und Arbeiten in Gemeinden vereinbart.

Insgesamt sind im Verlauf der Projektdauer rund 30 Veranstaltungen mit einem ausgesuchten Publikum zwischen Wien und Nizza vorgesehen. Zusätzlich zu Vermittlung und Austausch von Wissen sollen diese Veranstaltungen Architekten, PlanerInnen und Holzbaufachleute zu einer weiteren Zusammenarbeit animieren. So können auch neue nationale Netzwerke mit Kontakten zu internationalen WissensträgerInnen entstehen.

## ... und konkrete Projekte

Die Veranstaltungen sind zudem auch wichtig für das Initiieren von Projekten in Gemeinden. In jedem der sieben Staaten, in denen es nationale CIPRA-Vertretungen gibt, sollen mindestens drei Niedrigstenergieprojekte in Holzbauweise (Neubau oder Sanierung) angestossen werden, welche als Musterprojekte für Exkursionen und Medienarbeit verwendet werden können. Interessierten Gemeinden soll eine Hilfestellung in der Vermittlung von Fachleuten und Know-how geboten werden.

Exkursionen zu solchen neuen oder bereits bestehenden Good-Practice-Bauten kommt schliesslich eine wichtige Rolle bei der Vermittlung von Wissen im Niedrigenergiebereich zu. Dargestellt werden dabei auch die Aspekte der regionalen Wertschöpfung durch die konsequente Stärkung der Holzketten. Die Vernetzung der Akteure vom Wald bis zur Baubranche ist eine Herausforderung, bei der bestehende Erfahrungen von grosser Hilfe sein können.

# CIPRA-Frankreich, der «French Touch» der nachhaltigen Entwicklung im Alpenraum

Die Vorstellungsrunde der nationalen Vertretungen der CIPRA geht weiter, dieses Mal in Grenoble/F, am Sitz von CIPRA-Frankreich. Der Verein wurde in den Achtziger Jahren gegründet und durchlief Zeiten mit mehr oder weniger intensiven Aktivitäten, abhängig von den Schwankungen im Engagement von Ehrenamtlichen, von der Finanzierung und von der Zahl der fest Angestellten.

Heute besteht das wichtigste Ziel darin, die Position von CIPRA-Frankreich als erstem Ansprechpartner in Sachen Alpenkonvention und nachhaltige Entwicklung in den (französischen) Alpen zu festigen.

## CIPRA-Frankreich für und mit ihren Mitgliedsorganisationen

Als Dachorganisation ist CIPRA-Frankreich in der besonderen Situation, dass zu ihren dreizehn Mitgliedsorganisationen nicht nur Vereine, sondern auch Nationalparks und regionale Naturparks zählen. Auch wenn die Positionen der Einen und der Anderen manchmal entgegengesetzt sind, so bedeutet diese Mischung doch eine grosse Bereicherung, die noch besser genutzt werden sollte. CIPRA-Frankreich sieht sich als Ort der Begegnung zwischen diesen unterschiedlichen Bereichen, als Anlaufstelle für Information und Auseinandersetzung, aber auch als Organisation, die Stellung bezieht und vernetzt, um die Aktionen der einzelnen Mitglieder zu unterstützen.

## Der nationale Stützpunkt von CIPRA-International

Die zweite Säule der Arbeit von CIPRA-Frankreich ist ihre enge Verbindung mit CIPRA-International. Es gibt zahlreiche Austauschaktivitäten; CIPRA-Frankreich stützt sich auf die Erfahrung und das Netzwerk der internationalen Plattform und bereichert gleichzeitig die Arbeit von CIPRA-International durch die französischen Erfahrungen und Kontakte. In den nächsten Jahren hofft CIPRA-Frankreich, die Beteiligung Frankreichs an zahlreichen Aktionen in der alpinen Zusammenarbeit (z.B. beim «Alpenreport», bei der «Allianz in den Alpen», ...) zu verbessern.

Die aktive Beteiligung von CIPRA-Frankreich an Projekten, die von CIPRA-International koordiniert werden, verstärkt darüber hinaus die Beziehungen mit

dem gesamten Netzwerk der nationalen Vertretungen. So ist CIPRA-Frankreich die nationale Anlaufstelle für das Projekt «Zukunft in den Alpen» und für die climalp-Informationskampagne.

## Informations-Stützpunkt zur Alpenkonvention

Die Verstärkung der Position von CIPRA-Frankreich als Informations-Stützpunkt zur Alpenkonvention ist ein besonders wichtiges Ziel zu einem Zeitpunkt, da nach der Ratifizierung der Protokolle durch Frankreich nun die Umsetzung ansteht. In Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Umwelt und Nachhaltige Entwicklung und anderen in diesem Bereich aktiven Gremien organisiert CIPRA-Frankreich Informations- und Weiterbildungsveranstaltungen (Konferenzen, Seminare, Ausstellungen, Publikationen) zum Thema Alpenkonvention. Die Förderung des Fachwissens über die rechtliche Umsetzung der Alpenkonvention wird zu einer wichtigen Aufgabe, die CIPRA-Frankreich in Zusammenarbeit mit Juristen aus verschiedenen Organisationen zu bewältigen hofft.

## Eine Fülle von Perspektiven für die nächsten Jahre

An Ideen für Projekte und Zusammenarbeitsaktivitäten fehlt es für die nächsten Jahre nicht. Erwähnt sei nur die Absicht, die französischen Gemeinden zu ermutigen, sich am Gemeindeforum «Allianz in den Alpen» zu beteiligen; oder die Perspektiven für eine Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Umwelt und Nachhaltige Entwicklung im Rahmen der französischen Präsidentschaft der Alpenkonvention (2007-2008). In diesem Zeitraum sollten zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt und Publikationen herausgegeben werden, um die Alpenkonvention in der Bevölkerung besser bekannt zu machen. Darüber hinaus wird die Jahresfachtagung der CIPRA (eventuell als Alpenwoche gemeinsam mit anderen alpinen Netzwerken) 2008 in Frankreich stattfinden; je nach der Grösse der Veranstaltung wird CIPRA-Frankreich schon ab 2006 mit ihrer Organisation beschäftigt sein.

CIPRA-France, MNEI, 5 place Bir Hakeim, F - 38000 Grenoble. Tel./Fax. : + 33 (0)4 76 48 17 46, E-mail : [cipra-france@wanadoo.fr](mailto:cipra-france@wanadoo.fr)



© CIPRA  
Präsident Patrick le Vaguerese.



© CIPRA-Frankreich  
Projektleiterin Claire Simon.

## Die Mitglieder von CIPRA-Frankreich:

Association Dauphinoise pour l'Aménagement de la Montagne (ADAM), Association nationale pour la protection des Eaux et rivières (ANPER TOS), Fédération Française des Clubs d'Alpinisme et de Montagne (FF CAM), Fédération Française de Montagne et d'Escalade (FFME), Fédération Française de Randonnée Pédestre (FFRP), Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA), Fédération Française Union Touristique des Amis de la Nature (FF UTAN), Mountain Wilderness France, Parc National du Mercantour, Parc National de la Vanoise, Parc National des Ecrins, Parc Naturel Régional de la Chartreuse.

## CIPRA-Jahresfachtagung 2006: Klimawandel

**Der Klimawandel ist für Medien und Politik ein Thema geworden. In Entscheidungen von Politik und Wirtschaft spielt er häufig keine Rolle. Die CIPRA und das Interreg III B-Projekt «DynaIp» bringen diese Defizite am 18. - 20. Mai 2006 in Bad Hindelang/D aufs Tapet.**



© Gesellschaft für Ökologische Forschung

**Die Gletscher verschwinden: der Gurgler Ferner in den Ötztaler Alpen/A, 1925 und 2003.**

Red. In Bergregionen wie den Alpen machen sich die Auswirkungen des Klimawandels schneller und heftiger als anderswo bemerkbar. Neue Studien belegen klar, dass extreme Naturereignisse sich häufen werden. Die Ausdehnung der Siedlungen in den Tälern, die Erweiterung von Bauzonen und die immer dichteren Verkehrs- und Tourismusinfrastrukturen führen deshalb zu erhöhten Risiken, Investitionen in den Wintersport könnten sich mittelfristig als Fehlinvestitionen herausstellen.

Wie sollen Politik und Wirtschaft darauf reagieren? Gemeinden stehen unter Entwicklungs- und Wachstumsdruck und haben nicht immer die geeigneten Instrumente zur Verfügung, um die mittel- und langfristigen Risiken abzuschätzen und die richtigen Massnahmen zu treffen, TourismusanbieterInnen verschliessen oft die Augen vor der Realität.

Die Antwort auf den globalen Klimawandel ist nicht nur über weltweite Abkommen wie das Kyoto-Protokoll zu finden, sondern auch über lokales Handeln. Die Tagung will zeigen, welche Anpassungsstrategien auf regionaler und lokaler Ebenen schon umgesetzt

sind. GemeindevertreterInnen, Fachleute aus Regionalentwicklung und Regionalwirtschaft, NGO-SpezialistInnen und NaturgefahrenexpertInnen werden ihr Wissen austauschen. Das Vorsorgeprinzip geht alle an. Es werden deshalb auch Projekte zur Prävention und Ursachenbekämpfung gezeigt, die effizient, ökonomisch, sozial und ökologisch sinnvoll zu einer Verminderung des CO<sub>2</sub>-Austosses führen.

Erstmals widmet sich die CIPRA mit einer Tagung zentral dem Thema Klimawandel. Gemeinsam mit DynaIp, einem vom Gemeindenetzwerk «Allianz in den Alpen» initiierten INTERREG III B-Projekt, organisiert CIPRA-Deutschland für den 18. - 20. Mai 2006 in Bad Hindelang/D die CIPRA-Jahresfachtagung 2006. Dieser Anlass wird auch einen inhaltlichen Beitrag zum CIPRA-Projekt «Zukunft in den Alpen» liefern.

Im Rahmen von DynaIp beschäftigen sich 52 Partner unter anderem mit der Thematik Raumplanung. Die Gemeinden und Regionen, die sich am Projekt beteiligen, sind gleichzeitig Wissensträgerinnen und Nutzerinnen von Erkenntnissen zum Klimawandel und seinen Auswirkungen.



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, Stefanie Fuchs, Tanja Galehr, Felix Hahn, Karin Hindenlang, Elke Schimmel, Claire Simon – CIPRA-International – weitere AutorInnen: Alf Arnold, Reinhard Gschöpf, Benoît Leclair, Helmut Moroder, Christa Mutter, Damiano di Simine, Roman Zanon – Übersetzungen: Fabienne Juillard, Nataša Leskovic Uršič, Carlo Gubetti – Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht – Gedruckt auf Altpapier – Deutsche, französische, italienische und slowenische Ausgabe – Layout: Stefanie Fuchs, Tanja Galehr – Gesamtauflage: 11.000 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**, 5, Place Bir Hakeim, 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, c/o Pro Natura**, 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,  
[info@cipra.at](mailto:info@cipra.at), [www.cipra.at](http://www.cipra.at)

**CIPRA-Schweiz**, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich  
Tel.: 0041 44 431 27 30, Fax: 0041 44 430 19 33, [cipra@cipra.ch](mailto:cipra@cipra.ch), [www.cipra.ch](http://www.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.cipra.si](http://www.cipra.si)

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

Adressrichtlinien nach A1, Nr. 552, melden.  
Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient.  
Porre una crocette secondo il caso

Weggezogen: Nachsendefrist A démanagé: Dipl de réexpédition expiré Traslocato Termine di ripedizione scaduto	Un- genügend insuffisante insufficiente	Un- bekannt Inconnu Sconosciuto	Nicht- abgeholt Non rec. Non ritirato	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------	------------------------------------------	------------------------------------------------	---------------------------------------------	---------------------------------