

ISSN 1016-9954



info

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Nr. 53 · Juni 1999 · Deutsche Ausgabe

Internationale
Alpenschutz-
kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Deutschland
Frankreich
Italien
Liechtenstein
Österreich
Schweiz
Slowenien



Katastrophen Raumplanung

www.cipra.org

Lehren aus Katastrophen

Liebe Leserin, Lieber Leser

Im vergangenen Winter rückten die Alpen gleich zweimal ins gleissende Scheinwerferlicht der Medien. Die Lawinnenniedergänge in der zweiten Februarhälfte und der Brand im Mont-Blanc-Tunnel im März gaben Anlass zu dramatischen Schlagzeilen und Berichten. Die Fragen nach den Ursachen und insbesondere nach den Konsequenzen blieben meistens ausgeklammert.



Foto CIPRA

■ Die Verantwortlichen in den Gemeinden und Regionen müssen bereit sein, «unpopuläre» Entscheidungen zu fällen, beispielsweise Bauland in gefährdeten Gebieten zurückzuzonen, Baubewilligungen zu verweigern, Verkehrsverbindungen vorsorglich zu sperren, frühzeitig Evakuierungen anzuordnen.

■ Für alle Orte im Alpenraum sind Gefahrenkarten zu erstellen bzw. wo sie bestehen, fortlaufend den neuesten Erkenntnissen anzupassen. In besonders gefährdeten Gebieten dürfen grundsätzlich keine (Wohn)bauten erstellt werden.

■ Die Sicherheitsdienste wie Warndienste, Krisenstäbe und Rettungsdienste sind mit ausreichenden Mitteln und mit klaren Kompetenzen auszustatten.

Noch eine Bemerkung zum Lastwagenunfall im Mont-Blanc-Tunnel: Das schreckliche Ereignis unterstreicht nachdrücklich, wie wichtig und nötig eine konsequente Umsetzung der Alpenkonvention wäre. Diese setzt sich nämlich unter anderem zum Ziel, die Risiken und Schäden des inneralpineren und alpenquerenden Verkehrs zu senken, insbesondere durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Dazu braucht es ein griffiges Verkehrsprotokoll und noch mehr den politischen Willen, den alpenquerenden Lastwagenverkehr rasch und drastisch einzuschränken.

Andreas Weissen
Präsident CIPRA-International

Welche Lehren können aus dem Leid und den Schäden der «ausserordentlichen Ereignisse» gezogen werden? Nachstehend ein paar Gedanken zu den Naturgefahren:

■ Die topographischen, meteorologischen und klimatischen Besonderheiten machen den Alpenraum anfällig für plötzliche, verheerende Schadenereignisse. Diese Erkenntnis kann nicht oft genug in Erinnerung gerufen werden.

Editorial

INHALT



VERKEHR

4 CIPRA-Workshop von Brig:
Ping-Pong zwischen Politik und Wissenschaft

5 CIPRA-Forderungen für Verkehrsprotokoll

6 Road Pricing: Höhere Gebühren in sensiblen Regionen?
Das Verkehrsabkommen Schweiz – EU gefährdet den Alpenschutz

ALPENKONVENTION

7 Streitbeilegungsverfahren: Erstes Treffen
Neues Verkehrsprotokoll: Erstes Treffen



AKTUELL

8 Symbolischer Schock im Mont Blanc-Tunnel
Die Position der CIPRA für eine nachhaltige Energiezukunft

9 Feuer in den Alpen

INTERNET

10 Was alles auf www.cipra.org zu finden ist

JAHRESFACHTAGUNG

11 Jung sein – alt werden im Alpenraum
Zukunftsperspektiven und Generationendialog

RAUMPLANUNG

12 Lawinkatastrophen Februar 1999:
Was haben wir gelernt?

13 Gefahrenzonen im Alpenraum – Ein Überblick

14 Gefahrenzonenpläne – Paznauntal
Weisser Tod im Wallis

AKTUELL

15 Direktvermarktung:
Das Schwerpunktthema der Sommerakademie 1999
Euromontana-Netzwerk «Berglandwirtschaft»

WEISSBUCH / SCHWARZE LISTE

16 Nachhaltige Zukunft an den Toren der Naturparks
Öffnung der Forst- und Landwirtschaftsstrassen für Autos in Friaul

PUBLIKATIONEN

17 Grossflächige Schutzgebiete im Alpenraum
Nachbarn in den Alpen – Sprachliche Minderheiten im italienischen Alpenbogen

AGENDA

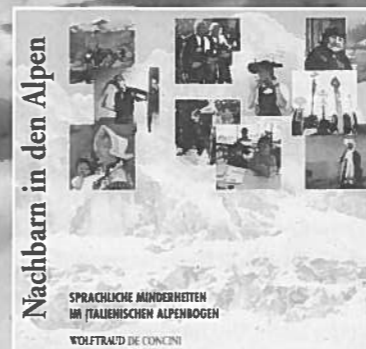
18 CIPRA-Agenda

AGENDA/STELLUNGNAHME

19 Trinkwasserversorgung Wien

AKTUELL

20 Strommarkt-Liberalisierung auch in Italien
Zwei neue Mitglieder bei CIPRA Italien
Skigebietserschliessungen



CIPRA-Workshop von Brig:

Ping-Pong zwischen Politik und Wissenschaft

Die Alpen als besonders sensible Region bilden ein ökologisches Frühwarnsystem, das die Grenzen einer weiteren Expansion im Verkehrsbereich aufzeigt. Gesucht ist eine Verkehrspolitik, die regionale Verschiedenheiten respektiert und gleichzeitig Wege aus der Wachstums- und Beschleunigungsdynamik unserer Gesellschaft aufzeigt. Im Bereich der Umweltqualitätsziele ist sich die Forschung nicht immer einig. Mehr zu diesem Thema ist auf Internet (www.cipra.org) und im nächsten CIPRA-Info zu erfahren. Gezeigt hat der Workshop, dass die vorhandenen Grundlagen ausreichen, um politische Entscheidungen für einen verträglichen Verkehr in den Alpen zu treffen. Es ist nur der Mut, der fehlt.

Red. – Bevor eine Politik, ein Massnahmenplan oder ein Programm formuliert werden können, muss Klarheit über das zu erreichende Ziel geschaffen werden. In den Alpen ist seit bald 10 Jahren die Zielfrage ganz klar beantwortet. Es geht um eine Senkung der Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpiner und alpenquerenden Verkehrs (Art.2, Absatz 2, lit.j Alpenkonvention).

Kriterien und Indikatoren: Uneinige Wissenschaft

Die Wissenschaft sollte die wesentlichen Schritte des politischen Entscheidungsprozesses unterstützen. Dabei sind Kriterien und Indikatoren entscheidende Hilfsmittel, derer sich die WissenschaftlerInnen bedienen. Während «Kriterien» Merkmale eines Ist- oder Soll-Zustandes oder eines transformatorischen Eingriffs sind, werden unter «Indikatoren» Grössen verstanden, die dem Kriterium zugeordnet und messbar sind. «Qualitätsziele» und «Handlungsziele» sind die Entsprechungen von «Kriterium» und «Indikator» im Bewertungsschritt.

Nur mit Kriterien und Indikatoren kann das Konzept der Nachhaltigkeit konkretisiert und operationalisiert werden. Während auf allgemeiner Ebene schnell ein Konsens darüber erzielt werden kann, welche Kriterien und Indikatoren relevant sind, gehen die Meinungen mit steigendem Konkretisierungsgrad immer mehr auseinander.

Die Alpenkonvention hat ein ganz klares Qualitätsziel vorgesehen: die Belastungen und Risiken sollen für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich sein, unabhängig davon, ob man sich in einem Verkehrskorridor oder sonst irgendwo befindet.

Besonders sensible Regionen: eine Definition

In einem Papier der Tiroler Landesregierung werden für die Sensibilität bezogen auf den alpenquerenden Transitverkehr folgende Kriterien angegeben:

- Beschränkter Lebensraum für den Menschen
- Hoher Verkehrsflächenanteil im Dauer-siedlungsraum
- Meteorologisch-topografische Besonderheiten
- Sensible Ökosysteme
- Schutzfunktion der Bergwälder

Die letzten beiden Punkte weisen auf die spezielle Empfindlichkeit der schützenden Bergwälder bezüglich des zu erwartenden globalen Klimawandels hin. Für die Festlegung von Belastungsobergrenzen bei Lärm und Luftbelastung zum Beispiel in Alpentälern müssen deren meteorologisch-topografische Besonderheiten berücksichtigt werden. Der Alpenraum soll in seiner Ganzheit als besonders sensible Region betrachtet werden.

Grenzwerte: der Mut für die Festlegung fehlt

In den verschiedenen Forschungsprojekten werden für gleiche Indikatoren verschiedene Grenzwerte vorgeschlagen. Die WissenschaftlerInnen sind sich grundsätzlich nicht einig. Noch komplizierter wird es, wenn es um Grenzwerte für besonders sensible Gebiete geht. Hier ist die Politik gefordert, ihre Verantwortung wahrzunehmen, um die Lebensqualität der BewohnerInnen zu sichern. Die Chance, die Alpen als Modellregion im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu gestalten, soll jetzt gepackt werden. Der Verkehr muss in diesem Prozess eine zentrale Rolle spielen; die Alpenkonvention kann dabei ein nützliches Instrument sein, wenn dies politisch gewünscht ist. Daran hapert es noch.

Massnahmen

Gemäss den Ausführungen von Tom Howes, Mitautor des Weissbuches der EU, in Brig ist das Problem der Verzerrung des Wettbewerbes zwischen EU-Mitgliedsstaaten und zwischen Transportmitteln bei der EU erkannt. Die Alpenkonvention hätte diesbezüglich schon ein «Massnahmenpaket» bereit: Sie fordert eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität. Es fehlt noch die Umsetzung. Die Erwartungen der Alpenbevölkerung werden nicht ernst genommen. Ihre Geduld hat Grenzen.

CIPRA-Forderungen für Verkehrsprotokoll

Nach der Tagung in Brig (Artikel gegenüber) hat die CIPRA die Beiträge der hochkarätigen Experten in ihre Forderungen für die Neuformulierung des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention einfließen lassen.

Red. – Die CIPRA hat bereits 1996 einen eigenen Protokollentwurf in die laufende Diskussion eingebracht (CIPRA-Info Nr. 41/1996). Die von der 5. Alpenkonferenz im Oktober 1998 beschlossene Neuverhandlung des Verkehrsprotokolls bietet nochmals die Möglichkeit, den festgefahrenen Prozess zu deblockieren. Die Tatsache, dass erst im Herbst 1999 – also ein Jahr nach der 5. Alpenkonferenz – die nächste Sitzung des Ständigen Ausschusses unter Schweizer Vorsitz stattfinden wird und die flankierend zur Neuverhandlung des Verkehrsprotokolls beschlossene Ad-hoc-Arbeitsgruppe «Bergspezifische Umweltqualitätsziele» noch nicht einmal ihre konstituierende Sitzung abgehalten hat, sind allerdings keine Rahmenbedingungen, die an einen erfolgreichen Abschluss des Verkehrsprotokolls und an eine ernsthafte Umsetzung der Alpenkonvention glauben lassen.

Protokoll ohne Mehrwert inakzeptabel

Die CIPRA wird einen neuen Verkehrsprotokollentwurf ohne Mehrwert im Vergleich zu anderen bestehenden internationalen Vereinbarungen nicht unterstützen können. Deshalb muss dieser der grundsätzlichen Zielsetzung des Art. 2 Abs. 2 lit. j der Rahmenkonvention Rechnung tragen (s. Kasten). Der gesamte Alpenraum im Anwendungsbereich der Alpenkonvention muss künftig als besonders sensibler Raum mit entsprechenden Handlungsoptionen gelten. Die CIPRA spricht sich für ein Moratorium aus, welches gewährleistet, dass keine Strasseninfrastrukturprojekte genehmigt und errichtet werden dürfen, ehe dieses Verkehrsprotokoll mit Mehrwert für die Alpen in Kraft getreten ist. Zu viele Hoffnungen sind seitens der vielen Mitgliedsorganisationen von CIPRA auf die Alpenkonvention mit ihren Kern-Zielsetzungen zentriert. Das Verkehrsprotokoll wird von der betroffenen Bevölkerung daran gemessen werden, ob

- keine neuen hochrangigen Strassen, die den alpenquerenden Verkehr merklich erhöhen, bzw. Lückenschlüsse und Umfahrungen, welche in Summe merklich mehr alpenquerenden Verkehr entlang einer Route anziehen, errichtet werden;
- ob entlang der belasteten Transitrouten möglichst rasch durch entsprechende Massnahmen merkliche

Entlastungen für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erzielt werden.

Es scheint jedoch, dass die Diskussion über neue Strasseninfrastrukturprojekte nicht mehr geführt werden soll, obschon die zwei Wiener Expertentreffen von 1998 aus welchen Gründen auch immer inhaltlich nicht einmal zu Ende geführt worden sind. Bis heute liegt die als Ergebnis der beiden Wiener Expertentreffen in Aussicht gestellte Übersichtskarte über die im Sinne der Alpenkonvention problembehafteten Strassenneubauprojekte noch immer nicht vor.

Verknüpfung mit Raumordnungs- und Regionalpolitik

Es müssen unter allen Umständen Punkte in ein neues Verkehrsprotokoll aufgenommen werden, welche die EU und Vertragspartner zu raumordnungs- und regionalpolitischen Politikoptionen verpflichten, um die Entlastung von Verkehrskorridoren durch Verlagerung und Reduktion des Verkehrs zu erreichen. Dabei muss es unter allen Umständen zu einer Verquickung des laufenden Europäischen Raumentwicklungsprozesses mit der Verkehrspolitik zum Zwecke der Verkehrsvermeidung und Verkehrsentslastung kommen.

Zusammenfassend erhebt die CIPRA unter anderem folgende Forderungen an ein Protokoll Verkehr im Rahmen der Alpenkonvention:

- Eine Verquickung des laufenden Europäischen Raumentwicklungsprozesses mit der Verkehrspolitik zum Zwecke der Verkehrsvermeidung und Verkehrsentslastung ist unentbehrlich und macht erforderlich:
 - Eine Standortpolitik zur Verringerung der Abhängigkeit vom Privatauto sowie die Förderung multimodaler Verkehrssysteme;
 - Die Entkoppelung von Strassengüterverkehr und Wirtschaftsaktivität als wichtige Aufgabe der Raumplanung auf allen Ebenen;
- Die Verringerung des Strassenverkehrsaufkommens auf den Verkehrskorridoren, beispielsweise durch Strassenbenützungsgebühren, Anrechnung der Umweltkosten des Strassenverkehrs (national z.B. sektorale Nachtfahrverbote), höhere Gebühren in besonders sensiblen Gebieten (= Anwendungsbereich der Alpenkonvention), usw. – das heisst, die Ausschöpfung aller Möglichkeiten sowohl aufgrund der nationalen Gesetzgebung als auch international geltender Bestimmungen.
- Das Prinzip der kürzesten Wege ist für den Güterverkehr durch entsprechende Steuerungen (Kosten, Regionalpolitik, ...) durchzusetzen.

Rahmenkonvention

Art. 2: Allgemeine Verpflichtungen, Absatz 2: Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Zieles werden die Vertragsparteien geeignete Massnahmen insbesondere auf folgenden Gebieten ergreifen:

j) Verkehr – mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpiner und alpenquerenden Verkehrs auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität.

Foto: A. Götz



Die Bahn hat Vorrang

Das Verkehrsabkommen Schweiz – EU gefährdet den Alpenschutz

Mit dem Abschluss des bilateralen Landverkehrsabkommens öffnet die Schweiz der EU die Schleusen für die 40-Tonnen-Lastwagen, zunächst im Kontingent, ab dem Jahr 2005 ohne Einschränkungen. Trotz der neuen Schwerverkehrsabgabe droht so der schweizerische Alpenraum unter die Transiträder zu geraten.

Bisher galt die Schweiz als wichtiger Vorreiter einer ökologischen Verkehrspolitik in Europa. In keinem anderen Alpenland werden anteilmässig so viele Güter auf der Schiene transportiert (72% des alpenquerenden Verkehrs in der Schweiz gegenüber 36% in Österreich im Jahr 1997). Zudem hat das Schweizer Volk im letzten Jahr die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe beschlossen: Jeder Lastwagen, der auf dem Schweizer Strassennetz ver-



Foto: O. Seehauser

kehrt, kann in Zukunft pro Tonne und Kilometer mit maximal 0.03 CHF belastet werden.

Das Landverkehrsabkommen, das im Rahmen der bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU ausgehandelt und am 1. Dezember 1998 unterzeichnet wurde, schraubt nun allerdings die Abgabe nach unten. Statt 0.03 CHF dürfen pro Tonnenkilometer nur mehr 0.0275 CHF erhoben werden. Zudem kann die maximale Höhe erst ab dem Jahr 2007 voll angelastet werden. Schliesslich fällt in der Schweiz die bisherige Gewichtslimite von 28 Tonnen. Sobald das Abkommen in Kraft tritt, dürfen neu 40-Tonnen-LKWs durch die Schweiz fahren, zunächst im Kontingent, ab 2005 ohne zahlenmässige Beschränkung.

Offizielle Prognosen gehen davon aus, dass die Zahl der alpenquerenden LKWs bis 2005 von heute 1,1 auf 1,5 bis 1,8 Millionen pro Jahr ansteigen wird. Diese Lastwagenflut steht in krassem Widerspruch zum Alpenschutzartikel («Alpen-Initiative») in der Schweizer Bundesverfassung. Dieser verlangt bekanntlich die vollständige Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene bis im Jahr 2004.

Zur Zeit werden in der Schweiz sogenannte flankierende Massnahmen diskutiert, mit denen die negativen Auswirkungen des Abkommens abgefedert werden sollen. Das Bahnangebot soll in Preis, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit attraktiver werden, um möglichst viele Güter von der Strasse weg auf die Schiene zu bringen.

Andreas Weissen
Präsident CIPRA-International

Road Pricing: Höhere Gebühren in sensiblen Regionen?

Das Plenum des Europäischen Parlaments hat im April seinen Bericht über das Weissbuch «Faire Preise für Infrastrukturbenutzung» verabschiedet.

Red. – Der von der sozialistischen Abgeordneten Schmidbauer in enger Zusammenarbeit mit den Grünen erarbeitete Bericht stellt eine sehr gute Grundlage für eine möglichst rasche Umsetzung des Weissbuches dar und enthält u.a. folgenden für die Alpen sehr wichtigen Passus: «9. weist darauf hin, dass auf Grund regionaler Gegebenheiten und der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung die Kostenrechnungen sich nach der Fahrtstrecke, dem Schadstoffausstoss

des Verkehrsmittels (Leistungsabhängigkeit), dem Zeitpunkt der Fahrt und dem benutzten Verkehrsmittel richten sollte und in sensiblen Regionen höhere Gebühren erhoben werden können;»

Der Ball liegt nun bei der Europäischen Kommission, bei der in erster Linie darauf gepocht werden muss, dass der im Weissbuch vorgeschlagene Umsetzungszeitplan eingehalten wird. Im Ministerrat wird entscheidend sein, ob Finnland bereit ist, die Debatte über das Weissbuch während der finnischen Präsidentschaft zwischen Juli und Dezember 1999 auf die Tagesordnung zu setzen.

Streitbeilegungsverfahren: Erstes Treffen

Red. – Am 24./25. März 1999 trafen sich die Delegationen der Alpenstaaten und der NGOs in Wien zur Erarbeitung eines Verfahrens zur Beilegung von Streitigkeiten im Rahmen der Alpenkonvention. Auf einen entsprechenden Artikel war seinerzeit bei der Formulierung der Alpenkonvention verzichtet worden. Ein kleiner und regional überschaubarer Vertrag wie die Alpenkonvention sollte nicht von einem umfangreichen Streitbeilegungsverfahren beherrscht sein, hiess es damals. Angesichts des Stillstandes der Verhandlungen beim Verkehrsprotokoll wurde an der 5. Alpenkonferenz vom 16. Oktober 1998 beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzusetzen. Sie sollte ein Verfahren für alle Streitigkeiten, also nicht nur im Bereich des Verkehrsprotokolls, ausarbeiten.

Österreich als Vorsitzland der Arbeitsgruppe hat im Hinblick auf diese erste Sitzung einen Vorschlag für ein Verfahren vorgelegt. Dieser wurde in Wien besprochen.

Die Arbeitsgruppe schlägt vor, einen kurzen Artikel in die Alpenkonvention einzufügen, der ein Streitbeilegungsverfahren erwähnt. Das konkrete Verfahren soll dann in einem Anhang geregelt werden.

Erstaunen und Unverständnis löste ein Antrag der Schweizer Delegation aus. Sie wollte darauf verzichten, konkrete Projekte der Beurteilung durch ein Schiedsgericht zu unterwerfen. Die Schweiz befürchtet Überschneidungsprobleme mit der sogenannten Espoo-Konvention. Die anderen Delegationen waren sich einig, dass die ganze Arbeitsgruppe keinen Sinn machen würde, wenn die Staaten am Schluss nicht konkrete Projekte vor ein Schiedsgericht bringen könnten. Eine Formulierung im Sinne der Schweiz würde in der Tat die Bemühungen der Arbeitsgruppe überflüssig machen und den Beschluss der UmweltministerInnen vom letzten Oktober wieder umkrempeln. Das Problem wurde vertagt.

Die nächste Sitzung findet am 9./10. Juni '99 in Wien statt.

Bald Ratifizierung in Italien?

Am 28. Januar 1999 hat die Schweiz die Alpenkonvention ratifiziert und ist damit (nach Ablauf der vorgeschriebenen drei Monate) am 28. April offiziell Vertragsstaat der Alpenkonvention geworden. Am 27. Mai hat die Abgeordnetenkammer in Rom der Ratifizierung der Alpenkonvention durch Italien ebenfalls zugestimmt. Nun muss das Gesetz zurück an den Senat, der eine Ratifizierung bereits 1997 beschlossen hatte. Dies ist nötig, weil die Abgeordnetenkammer Änderungen an der Vorlage des Senats vorgenommen hatte. Nun ist zu hoffen, dass der Senat bis zu seinem Entscheid nicht so viel Zeit verstreichen lässt, wie dies die Abgeordnetenkammer getan hat.

Neues Verkehrsprotokoll: Erstes Treffen

Red. – Am 16./17. März 1999 trafen sich die Delegationen der Alpenstaaten und der NGOs in Triesenberg (FL) zur Neuausarbeitung eines Verkehrsprotokolls für die Alpenkonvention. Dieses Mandat hatten sie von der Konferenz der UmweltministerInnen der Alpenstaaten am 16. Oktober 1998 in Bled, Slowenien, («5. Alpenkonferenz») erhalten. Die Arbeitsgruppe soll einen Ausweg aus der Sackgasse finden, in welcher sich die Verhandlungen zum Verkehrsprotokoll zur Zeit befinden.

Ziel dieser ersten Sitzung war es, mit einem Brainstorming-ähnlichen Prozess herauszufinden, was vom letzten Protokollentwurf (1995) noch aktuell ist und was in einem neuen Protokoll anders sein soll. Alle Anwesenden waren sich darüber einig, dass der Gedanke der Kostenwahrheit sehr wichtig ist. Allerdings wurde der Grundsatz von einigen Vertretern gleich wieder relativiert. Bei vereinzelt Delega-

tionen war der Tenor auszumachen, dass konkrete Massnahmen beispielsweise zur Reduzierung des Verkehrs nicht ins Verkehrsprotokoll gehörten.

Der CIPRA-Beobachter wurde an der Sitzung den Verdacht nicht los, dass manche Staaten nun um jeden Preis ein Verkehrsprotokoll haben wollen, unabhängig davon, was drin steht. Aus Sicht der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA macht ein Verkehrsprotokoll allerdings nur einen Sinn, wenn es dazu führt, die konkrete Situation der Bewohnerinnen und Bewohner der Alpen zu verbessern. Diesbezügliche Forderungen finden sich auf Seite 5 dieses CIPRA-Infos.

Als nächstes wird der Vorsitzende der Arbeitsgruppe, Dr. Felix Näscher (FL) innert zweier Monate einen Protokollentwurf vorlegen, der dann an einer nächsten Sitzung (30. 6. – 1. 7. 99) besprochen wird.



Symbolischer Schock im Mont-Blanc-Tunnel

Politik und Wirtschaft haben Jahrzehnte lang einseitig auf das Pferd «Strassentransport» gesetzt und damit hohe Sozial- und Umweltkosten in Kauf genommen. Ihr Weltbild gerät nach der Tragödie im Mont-Blanc-Tunnel vom vergangenen 24. März ins Wanken.



Foto: Alpeninitiative

Red. – Die Betreibergesellschaft des Mont-Blanc-Tunnels erwirtschaftet bei einem Umsatz von 700 Mio. FF jährlich 100 Mio. FF Reingewinn. Auf der italienischen Seite erhält das Aostatal 90% der Zollgebühren auf den Transitgütern. Diese stellen die wichtigste Einnahmequelle dieser Region dar. Darum ist es nicht weiter verwunderlich, dass man sich hier am Tunnel festhält, statt Wege der Verkehrsverminderung zu suchen. Von 1966 bis 1997 hat sich die Anzahl der LKW-Durchfahrten um das 16-fache erhöht, während sich gleichzeitig die Anzahl der Personentransporte «nur» verdoppelt hat. Als ob man es hier mit Naturgesetzen zu tun hätte, sieht man in Brüssel voraus, dass sich die Frachtmenge zwischen Frankreich und Italien von 1996 bis 2010 nochmals verdoppeln wird.

Als Folge des Unfalls im Mont Blanc-Tunnel verzeichnete der Fréjus-Tunnel eine Zunahme des Verkehrs um 71%. Sehr schnell bat «Rom» die Schweiz, sie möge den 40-Tönnern die Durchfahrt durch die Tunnels und

über die Pässe in der Schweiz erlauben. Das Schweizer Verkehrsministerium lehnte allerdings ab und verwies auf die freien Bahnkapazitäten. Italien hat auch Österreich gebeten, die freie Durchfahrt einer grösseren Anzahl von LKWs zu erlauben.

Der französische Transportminister, J. C. Gaysot, hat ebenfalls bekräftigt, dass er innerhalb der nächsten zehn Jahre die Anzahl der Gütertransporte auf der Schiene per Huckepack-System verdoppeln möchte. Selbst der Bau einer «Schiene-Autobahn» zwischen Lyon und Turin wird geprüft, deren Kosten auf rund 7.6 Mrd. EURO innerhalb 10 bis 15 Jahren geschätzt werden. Christian Garnier, Verkehrs-Verantwortlicher bei «France Nature Environnement» nimmt den guten Willen des Ministers zur Kenntnis, fragt sich aber, ob die «Beton-Kultur» der Strassenbaudirektion dem Minister nicht Hindernisse in den Weg legen werde.

Bekanntlich würde allein die Modernisierung der bestehenden Eisenbahnlinien rasch zu einer Verdreifachung der Kapazitäten im alpenquerenden Güterverkehr führen. Angesichts der knappen öffentlichen Mittel und der Dringlichkeit des Themas sind entschiedene und schnelle Schritte in diese Richtung nötig.

Die Position der CIPRA für eine nachhaltige Energiezukunft

Beim Treffen ihrer GeschäftsführerInnen im vergangenen Februar hat die CIPRA klare Forderungen in drei Schlüsselbereichen für die alpine Energiezukunft aufgestellt: Die Verminderung des Energiekonsums und der Emissionen, der Schutz der Gewässer sowie der Ausstieg aus der Atomenergie.



Foto: Grimselverein

Grosse Energieprojekte wie das Pumpspeicherwerk von Grimsel gehören nicht zu einer nachhaltigen Energiezukunft

Red. – Die Alpen können ihre Rolle als Wasserschloss und als Trinkwasserreservoir Europas nur dann weiterhin erfüllen, wenn die Interessen der AlpenbewohnerInnen und deren Umwelt mitberücksichtigt werden. Indem man die Verluste mindert und die Energiesysteme neusten Standards anpasst, ist es möglich, den Energiekonsum innerhalb der nächsten zehn Jahre zu halbieren, ohne dabei die Lebensqualität einzuschränken.

Um eine effektive und langfristige Abnahme der CO₂-Emissionen zu garantieren, müssen die Ausweitung der Produktion mit erneuerbaren Ressourcen und die Einführung der Kostenwahrheit, insbesondere durch Internalisierung der externen Kosten, als Schlüssel-

elemente in eine aktive Umweltpolitik (Stichwort «Ökologische Steuerreform») integriert werden.

Im übrigen führt kein Weg daran vorbei, die wenigen noch intakten alpinen Gewässer in ihrem jetzigen Zustand zu erhalten und die Fließgewässer, welche bereits zur Wasserkraftgewinnung genutzt werden, aufzuwerten. (Die Bereitstellung von Restwassermengen, die an die ökologischen Bedürfnisse angepasst sind, sowie die Einführung eines Labels für «Ökostrom» sind unterstützenswerte Ansätze.) Da mit dem Atommüll nachfolgenden Generationen Lasten und Risiken aufgebürdet werden, deren Auswirkungen heute nicht absehbar sind, ist die Atomenergie nicht mit dem Grundsatz der Nachhaltigkeit in den Alpen vereinbar. Dies um so mehr, da die Alpen aufgrund der komplizierten geologischen Verhältnisse als Standort für Atomlagen vollkommen ungeeignet sind.

Das vollständige CIPRA-Positionspapier ist auf Internet (www.cipra.org) einsehbar.

Am 14. August 1999 brennen die traditionellen Mahnfeuer im Alpenraum

Am 14. August brennen wiederum im ganzen Alpenraum von Slowenien bis Nizza unzählige Mahn- und Widerstandsfeuer. Äplerinnen und Äpler, Umweltorganisationen und solidarisierte Einzelkämpfer protestieren mit einer Lichtkette gegen die fortschreitende Zerstörung des Alpenraums.

Zum neunten Mal in Folge – wie immer am zweiten Samstag im August – sind auch dieses Jahr wieder «Feuer in den Alpen» angesagt. 1991 gründeten Gina und Urs Chiara, Rita Huwiler und Andreas Weissen, Hilar Eggel, Sabina Ruff, Kaspar Schuler und Daniel Zumbrunn den Verein Feuer in den Alpen.

Alte Tradition aufgenommen

Die Idee, Feuer als Zeichen drohender Gefahr abzubrennen, hat in den Alpen eine jahrhundertalte Tradition. Dessen erinnerten sich die InitiantInnen mit grossem Erfolg: auf Antrieb brannten im August 1991 hunderte von Feuern im gesamten europäischen Alpenraum als Zeichen des Widerstandes. Und Jahr für Jahr wiederholten Äplerinnen und Äpler, Solidaritäts- und Umweltbewegungen die so erfolgreiche Aktion: nämlich mittels dem völkerverbindenden Feuer sich Mut zu machen im aufreibenden Kampf gegen die Auswüchse eines kranken Wirtschaftswachstums auf Kosten der Alpen. Als Stichworte sind hier Transitverkehr, Alpeninitiative, Berglandwirtschaft, sanfter Tourismus, Pumpspeicherseen und andere aufzuführen.

Erlebnis Feuer in den Alpen

Jedes dieser Alpenfeuer ist für die Teilnehmenden ein einmaliges Erlebnis: Holzsammeln, auf eine Anhöhe tragen, das Feuer entfachen, feiern, zusammensein

und gemeinsam mit Fackeln nach Hause gehen. Oder einfach unter den Sternen des Sommerhimmels in der Ferne die ausglühenden Feuer von Gleichgesinnten betrachten, eine nicht mehr weg zu denkende Tradition.

Feuer in den Alpen in den Medien

Die Medienresonanz war immer hervorragend: mit Feuer in den Alpen konnten die InitiantInnen viele wichtige Anliegen des Alpenschutzes unterstützen, wie zum Beispiel die Alpeninitiative, die Rettung des Val Madris, die Schwerverkehrsabgabe. Dabei wurde auch das Verständnis für die täglichen Probleme der Bergbevölkerung in der Landwirtschaft, im Tourismus oder als Transitgebiet gefördert. Trotz der guten Resonanz und trotz Tiefstbudget hat die Aktion mit finanziellen Sorgen zu kämpfen. Für 1999 liegen praktisch keine Zusagen für finanzielle Unterstützung vor.

Die Feueridee soll weiterleben!

Trotzdem: Am Samstag, den 14. August geht es wieder feurig zu und her. Äplerinnen und Äpler, Solidaritäts- und Umweltbewegungen sollen möglichst viele Höhenfeuer anzünden! Alle, die ein persönliches Zeichen der Solidarität mit den Alpenbewohnerinnen und Alpenbewohnern setzen möchten, sind aufgerufen, an der Aktion teilzunehmen. Die Mitteilung an die untenstehende Adresse ermöglicht es den OrganisatorInnen, den Medien ein möglichst umfassendes Bild über die vielen Mahnfeuer zu vermitteln. Wer ein Feuer organisiert, bei einem Feuer mitmachen möchte oder die Aktion sonst unterstützen will – zum Beispiel mit einer Spende – soll sich deshalb bitte beim Organisationskomitee melden.

Peter Anderegg, Presseverantwortlicher und Koordinator Feuer in den Alpen



Feuer in den Alpen: Gletscherweib als Zeichen des Widerstandes



Das Fest beginnt schon mit den Vorbereitungen

Wir sind dabei und machen am 14. August ein Höhenfeuer:

Name, Vorname	TEL
Organisation	FAX
Strasse	Ort des Feuers
PLZ, Ort	Protest gegen:

Einsenden an:
Feuer in den Alpen,
Peter Anderegg,
Turenmattenstrasse 6,
CH-3860 Meiringen,
Tel: 0041 33 971 12 54
Fax: 0041 33 971 12 45

Konto:
27840.03 Raiffeisenbank
Meiringen, 30-13929-4

Was alles auf www.cipra.org zu finden ist...

Schon einmal einen Blick auf die Webseite www.cipra.org geworfen? Schon entdeckt, was auf den 300 Seiten pro Alpensprache angeboten wird? Ja? Letztes Jahr? Letzten Monat? Oder letzte Woche? Nun ja, es ist sehr wahrscheinlich, dass Sie schon heute wieder etwas Neues finden. Und was? Diese Mal helfen wir Ihnen, «uns» zu entdecken, das nächste Mal probieren Sie es einfach selbst aus!

Red. – Seit der Version vom vergangenen Oktober, mit der wir in neuem Kleid in die Internetwelt eingetreten sind, ist die CIPRA-Webseite www.cipra.org um einiges umfangreicher geworden. Auch für die Zukunft mangelt es nicht an Ideen und Projekten. In einem kurzen Querschnitt durch die verschiedenen Rubriken möchten wir Ihnen zeigen, was Sie dort alles finden können.

Agenda

In unserer Agenda versuchen wir, Veranstaltungen und Ereignisse aus dem ganzen Alpenbogen anzukündigen. Ausserdem ist eine Suchmaschine für die Suche nach Land, Datum und Thema vorgesehen. Bereits vorhanden ist ein Formular, in dem Sie uns Veranstaltungen zur Veröffentlichung mitteilen können. Bis jetzt wurde dieses Angebot jedoch wenig genutzt.

Aktuell

Hier finden Sie Informationen über Workshops und Fachtagungen der CIPRA sowie über die Sommerakademie und die Anmelde-möglichkeiten. In der Rubrik «Aktuell» publizieren wir die Agenda, die jeweils aktuelle Nummer des CIPRA-Infos und die Kurznachrichten, die unsere AbonnentInnen mittlerweile regelmässig zugeschickt bekommen. Ausserdem haben wir eine neue Seite geschaffen: «Neu im Web», damit wir Sie über Änderungen im Web informieren können. Zur Zeit finden Sie dort u. a. das Weissbuch der EU «Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrs-Infrastrukturgebühren in der EU», das bis jetzt übrigens nicht einmal auf der Webseite der EU selbst veröffentlicht ist!

Aktivitäten

Unter dieser Rubrik werden die Aktivitäten der CIPRA kurz vorgestellt. Dabei handelt es sich im speziellen um die Sommerakademie, den Alpenreport, den Aktionsplan zur Umsetzung der Alpenkonvention und das Projekt «Weissbuch/Schwarze Liste», wo positive und negative Fallbeispiele im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung dokumentiert sind.

CIPRA / Adressen

Wenn Sie uns besser kennenlernen wollen, vielleicht sogar persönlich, dann bleibt Ihnen nichts anderes

übrig, als einmal unter der Rubrik «CIPRA» zu surfen. Hier präsentieren sich das CIPRA-Team sowie die nationalen und regionalen Vertretungen. Ausserdem finden Sie dort die Adressen der Vertretungen, ihre Mitgliedsorganisationen und die Statuten der Internationalen Alpenschutzkommission.

Publikationen

Die Publikationen der CIPRA umfassen das CIPRA-Info, die Kleinen Schriften, die Grossen Schriften (Tagungsbände der Jahresfachtagungen), den Alpenreport sowie die CD-ROM «Labeling». Alle Publikationen können online bestellt werden. Das CIPRA-Info ist ab Nummer 48/März 1998 fast vollständig veröffentlicht.

Positionen und Resolutionen

Die CIPRA vertritt klare Positionen, und sie hat zahlreiche Resolutionen zur Umsetzung der Alpenkonvention verabschiedet, die Sie in dieser Rubrik finden. Die zwei kürzlich verabschiedeten Resolutionen befassen sich mit der nachhaltigen Energiezukunft der Alpen und Wintersportgrossveranstaltungen.

Links

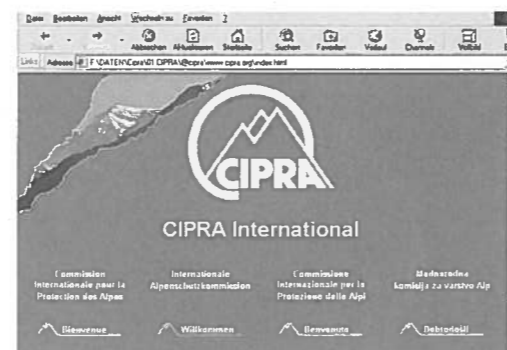
Eine umfangreiche Linkliste ist hier nach den wichtigsten Themen der Alpenkonvention aufgelistet.

Alpen

Zur Zeit finden Sie hier einige allgemeine Informationen über die Alpen. Wir beabsichtigen, hier auch Auszüge aus dem 1. Alpenreport zu veröffentlichen sowie einige statistische Daten zu den Themen Verkehr, Natur und Landschaft sowie Tourismus.

Alpenkonvention

Diese Rubrik enthält die vollständigen Texte der Alpenkonvention und der Protokolle, eine Übersicht über den Stand der Unterzeichnung und Ratifizierung in den verschiedenen Alpenländern und die Stellung der CIPRA zur Alpenkonvention. In Kürze wird der Rahmentext der Alpenkonvention auch in Englisch verfügbar sein.



CIPRA-Jahresfachtagung 28.–30. Oktober 1999

Kloster Benediktbeuern, Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen, Bayern

Jung sein – alt werden im Alpenraum

Zukunftsperspektiven und Generationendialog

Stellen die Alpen als Lebensraum eine Zukunftsperspektive für die Jugend dieser europäischen Grossregion dar? Motiviert das sensible Ökosystem Alpen die ältere Bevölkerung zum Abwandern oder ist es attraktiver Alterssitz für die europäische Stadtbevölkerung? Welches ist die besondere Funktion der Alpen für Entwicklungsperspektiven in Europa?

Diese Fragen sollen im Rahmen der von CIPRA Deutschland organisierten Jahresfachtagung 1999 im Dialog mit BürgerInnen, Verbänden, SoziologInnen und KommunalpolitikernInnen aus real betroffenen Regionen diskutiert werden.

Die aktuelle Entwicklung im Alpenraum ist gekennzeichnet durch völlig unterschiedlich ablaufende Wanderungsströme. Starkes Bevölkerungswachstum durch Verstädterung und Tourismus vor allem in gut erreichbaren tiefen Tallagen steht starker Entvölkerung in Gebieten mit steilem Relief, grosser Höhenlage oder schlechter Erreichbarkeit gegenüber. Es gibt Regionen, in denen nur noch vereinzelt ältere oder gar keine Menschen mehr leben, wie insbesondere im südwest-alpinen Bereich. Andere Regionen in den Nord- und Ostalpen dagegen lösen eine hohe Faszination als Ruhe- und Alterssitz aus und verursachen damit nicht unproblematische Bevölkerungswanderungen. Die so entstehenden räumlichen Disparitäten führen zu gravierenden ökologischen Problemen durch Über- und Unternutzung und verhindern eine nachhaltige Gesamtentwicklung der Alpen.

Nur wenn der Lebensraum Alpen seiner Bevölkerung – und hier insbesondere der jungen Generation – eine echte Lebensraum- und Arbeitsplatzperspektive geben wird, kann sich auch die kulturelle Virtualität auf der Basis einer wirtschaftlichen Prosperität entwickeln und damit eine nachhaltige Entwicklung im Alpenraum sichergestellt werden.

Nachdem in der Alpenkonvention Bevölkerung und Kultur in Artikel 2 der Rahmenkonvention angesprochen werden, sich dieser Themenbereich aber in der Diskussion bisher nicht dokumentieren konnte, möchte die CIPRA ein Signal setzen, um auch die soziale Komponente der Nachhaltigkeit in das öffent-

liche Bewusstsein zu heben und auf die Sensibilität des Lebensraumes Alpen aufmerksam zu machen. Erkannte Trends sozialer Instabilität sollen aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten zur Erhaltung und Förderung der kulturellen und gesellschaftlichen Eigenständigkeit der im Alpenraum ansässigen Bevölkerung und zur Sicherstellung ihrer Lebensgrundlagen erarbeitet werden. Anhand von Vorträgen und Podiumsdiskussionen unter Miteinbeziehung des Publikums sollen Perspektiven einer dauerhaft umweltgerechten Zukunftspolitik für die Alpen und für den Dialog zwischen den Generationen in den Alpen realisiert werden. Exkursionen bieten die Möglichkeit, vor Ort einen Einblick in die Thematik zu gewinnen.

Die Ergebnisse der Tagung sollen die Grundlage für neue Impulse der Alpenkonvention liefern und als konkrete Vorschläge für die Erarbeitung eines Protokolls «Bevölkerung und Kultur» dienen.

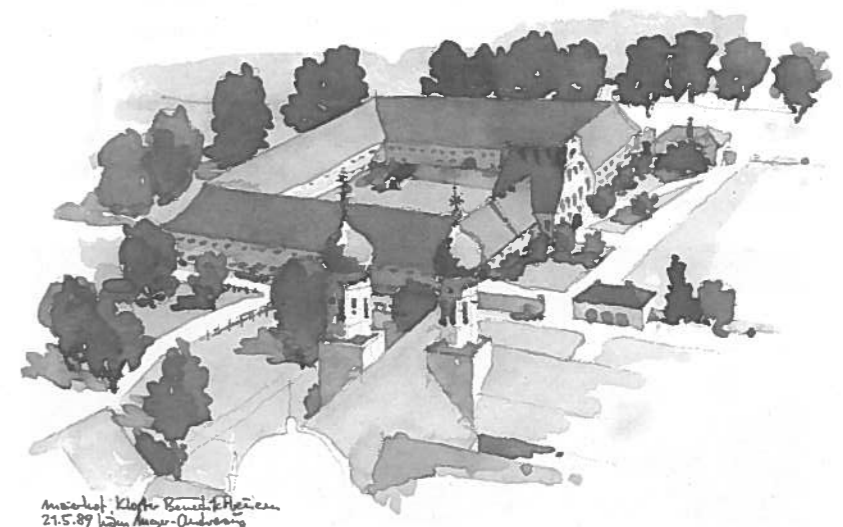
Barbara Hallensleben

Geschäftsführerin CIPRA Deutschland

Programm und Anmeldung siehe beiliegender Prospekt. Das aktualisierte Programm ist abrufbar im Internet unter: www.cipra.org

Informationen bei:
CIPRA-Deutschland, Waltherstrasse 29
D-80337 München, Tel.: 0049-89-54 42 78 50,
Fax: 0049-89-54 42 78 99 oder bei
CIPRA-International Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan
Tel.: 00423-237 40 30, Fax: 00423-237 40 31
cipra@cipra.org, www.cipra.org

Zentrum für Umwelt
und Kultur im Kloster
Benediktbeuern,
Veranstaltungsort der
Jahresfachtagung



Ministerial-Kloster Benediktbeuern
21.5.89 Jürgen Meyer-Quaden

Lawinenkatastrophen Februar 1999

Was haben wir gelernt?

Die Naturereignisse, die im vergangenen Februar grosse Teile der Alpen, vor allem in der Schweiz und in Österreich, heimgesucht haben, haben die europäische Presse wochenlang auf Trab gehalten. Nun ist der Frühling da, und es ist Zeit, eine Schadensbilanz zu machen und Gedanken über mögliche Konsequenzen anzustellen. Fest steht, dass die rechtzeitige Evakuierung von Menschen aus Gefahrenzonen das Schlimmste verhindert hat, wobei Verbesserungen in der Organisation noch möglich sind. Fest steht aber auch, dass die Alpen eine strengere Raumordnungspolitik brauchen.

Red. – Die Geschichte zeigt, dass die gravierenden Ereignisse dieses Winters in einigen Regionen absoluten Ausnahmecharakter hatten. Sie lehrt uns auch, dass Katastrophen oft zu einem Wandel im Bewusstsein der PolitikerInnen geführt haben. So haben die Lawinen des Winters 1950/51 in der Schweiz dazu geführt, dass 1965 im Forstgesetz Gefahrenzonenpläne für Lawinen vorgeschrieben wurden. In Frankreich wurde 1970 als Folge einer Unglückslawine von Val d'Isère mit 39 Toten die Ausarbeitung einer Karte mit Gefahrenzonen in den Alpen beschlossen. Der Lawinenwinter 1965/66 führte in Österreich 1976 zu einer Verordnung über die Ausarbeitung von Gefahrenzonenplänen.

Irrationales Risikobewusstsein

Auf Grund der geographischen Gegebenheiten haben Naturereignisse in den Alpen für die betroffenen Menschen oft katastrophale Auswirkungen. Ob solchen Naturkatastrophen wird in einer grossen Öffentlichkeit viel Aufhebens gemacht. Vielleicht weil sie den menschlichen Wahn von der absoluten Kontrolle über die Natur relativieren. Hier fällt es dem Menschen schwer, seine Machtlosigkeit zu akzeptieren. In anderen Bereichen nimmt unsere Gesellschaft viel grössere und teurere Risiken stillschweigend hin. So sterben in der EU jedes Jahr nahezu 50 000 Menschen bei Verkehrsunfällen. Hinter jedem Todesfall, ob auf der Strasse oder in einer Lawine, steckt ein menschliches Drama – aber diese Dramen haben im öffentlichen Bewusstsein, in den Medien und in der Politik nicht das gleiche Gewicht.

Obergoms
Februar 1999



Foto: A. Weissen

Strategien zur Risikoverminderung

Um die Risiken und Schäden von Lawinen zu verhindern oder zu mindern, werden verschiedene Strategien mit unterschiedlicher Wirkung und unterschiedlichen Kosten gewählt. Keine kann absolute Sicherheit bringen. Die publikumswirksame Frage in gewissen Medien, ob menschliches Leben in den Alpen überhaupt noch möglich und wünschbar sei, ist ebenso deplaziert wie der Ruf nach der absoluten Sicherheit. Doch obwohl es diese absolute Sicherheit nie geben wird, müssen die Behörden alles unternehmen, um grösstmöglichen Schutz zu gewährleisten.

Die Entwicklung der Bauzonen in den letzten Jahrzehnten zeigt, dass die menschlichen Aktivitäten in den Alpen immer mehr Platz beanspruchen. Oft führt der Druck aus Wirtschaft, Tourismus und Bevölkerung dazu, dass die Behörden Bauten in Gefahrenzonen bewilligen. Der Raumplanung kommt beim Schutz von Bevölkerung und Gästen eine enorme Bedeutung zu. Die Zonenplanung muss strenger werden. Wenn Gebäude von einer Lawine weggeblasen werden, die an diesem Ort dreihundert Jahre lang unbeschadet standen, so führt uns dies vor Augen, dass es eine absolute Sicherheit nie geben wird. Gleichzeitig können wir daraus ableiten, dass eine lasche Zonenplanung mit Sicherheit in die Katastrophe führt.

Vorsorge ist der billigste Schutz

Die Möglichkeiten zur Prävention bestehen darin, dass die Zonenplanung in Gefahrenzonen unter keinen Umständen Neubauten zulässt und dass für bestehende Gebäude in solchen Zonen Evakuierungspläne erstellt werden. Dafür sind eine intelligente Organisation sowie ausgefeilte meteorologische Systeme erforderlich. Diesen Winter hat das Lawinenforschungsinstitut Weissfluhjoch in Davos erstmals drei Tage im voraus feststellen können, dass die höchste Gefahrenstufe eintreten wird. So konnten frühzeitig Massnahmen wie Strassensperrungen und Evakuierungen in die Wege geleitet werden. Die Katastrophe von Evolène konnte dadurch allerdings nicht verhindert werden.

Fest steht, dass wir trotz dem Verbot von Bauten in Gefahrenzonen und verschiedenen anderen Vorsorgemassnahmen die Gefährdung der Menschen vermindern können, dass die «absolute Sicherheit» jedoch als Produkt des menschlichen Machbarkeitswahns immer eine Illusion bleiben wird.

Gefahrenzonen im Alpenraum – ein Überblick

Red. – Die Probleme stellen sich nicht nur national, sondern auch international. Die CIPRA hat schon 1992 gefordert, dass in allen Alpengemeinden Gefahrenzonenpläne auszuarbeiten sind, in denen diejenigen Gebiete rechtsverbindlich darzustellen sind, die durch (...) Lawinen bedroht sind. In diesen Gefahrenzonen sind neue technische Erschliessungen und Bebauungen aus Sicherheitsgründen generell zu vermeiden (CIPRA-Positionen, Schwangau/D)

Eine ähnliche Forderung findet sich auch im Artikel 9 des Protokolls «Raumplanung und nachhaltige Entwicklung». Die verschiedenen Alpenländer sind leider sehr unterschiedlich weit mit der Erarbeitung der gesetzlichen Grundlagen und der Verankerung der Gefahrenzonen in der nationalen Gesetzgebung. Nachfolgend ein Überblick.

Schweiz

Die Gefahrenhandhabung ist im Raumplanungsgesetz (1979) verankert. Bund, Kantone und Gemeinden sind grundsätzlich dazu verpflichtet, bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten auf die natürlichen Gegebenheiten zu achten. Damit sind auch die Naturgefahren gemeint. Die Gefahrenbeurteilung und -bewertung werden auf zwei Ebenen erarbeitet:

- Richtplanung: die Kantone stellen in ihren Richtplänen fest, welche Gebiete durch Naturgefahren oder schädliche Entwicklungen erheblich bedroht sind (für die Behörden verbindlich, alle 10 Jahre aktualisiert).

- Nutzplanung: für jedermann verbindlich. Die Kompetenz der Gemeinden ist zentral. Sie sind dafür zuständig, einen Nutzungsplan inklusive Gefahrenkarte zu erarbeiten.

Liechtenstein

Es besteht kein Raumplanungsgesetz. Die Gefahrenkarte wird als raumplanerisches Instrument betrachtet und ist im Waldgesetz vorgeschrieben. Das Land schreibt vor, dass Anrissgebiete von Lawinen (...) sowie Gebiete, welche durch andere Naturereignisse gefährdet sind, (...) in den Zonenplänen der Gemeinden als Gefahrenzonen zu kennzeichnen sind. Gemäss Waldverordnung ist die Regierung zuständig, die Grundlagen für den Schutz vor Naturereignissen zu erarbeiten (Gefahrenkarten). Diese werden durch die Gemeinden übernommen und gekennzeichnet.

Frankreich

Die Gefahrenpläne sind im Gesetz betreffend Waldbrandschutz und Vorsorge bei voraussehbaren Naturrisiken (1987) verankert. Gestützt auf dieses Gesetz wurde die Rechtsverordnung (1995) über die Pläne

für die Vorsorge bei voraussehbaren Naturrisiken verabschiedet. Der Staat ist zuständig für die Erarbeitung und die Umsetzung der Pläne. Der Präfekt bestimmt dann, welches Amt für die Erarbeitung der Pläne zuständig ist. Nach einem Anhörungsverfahren und einer Konsultation der betroffenen Gemeinden tritt der Plan durch eine Verordnung des Präfektes in Kraft. Er gilt dann als allgemeinverbindlich.

Österreich

Das Forstgesetz von 1975 bildet die gesetzliche Grundlage für die Gefahrenzonenplanung in Österreich. Die Ausführungen wurden in der Verordnung über Gefahrenzonenpläne (1976) erläutert. Der Gefahrenzonenplan wird nach dem (Bundes-) Forstrecht vom regional zuständigen forsttechnischen Dienst der Wildbach- und Lawinenverbauung erstellt. Er enthält die wildbach- und lawinengefährdeten Bereiche und deren Gefährdungsgrad (rote oder gelbe Zonen) sowie die für Schutzmassnahmen erforderlichen Flächen.

Die Gefahrenzonenpläne besitzen zwar keine unmittelbare Rechtswirksamkeit für die örtliche Raumordnung, finden aber zunehmend Berücksichtigung in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung, teilweise durch eine Verpflichtung dazu in den Programmen der überörtlichen Raumordnung.

Italien

Die gesetzliche Grundlage für die Kartierung der Risikozonen ist das Staatsgesetz Nr. 183 vom 18. Mai 1989, «Bestimmungen für die organisatorische und funktionelle Neuordnung des Bodenschutzes». Die Regionen, die für die Umsetzung dieses Gesetzes zuständig sind, arbeiten daran.

In Südtirol sind noch keine Gefahrenzonenpläne vorhanden. Aktuell werden solche Pläne in 3 Testgemeinden erarbeitet. Verfügbar ist für Südtirol ein Lawinenkataster, in welchem historisch bekannte Katastrophenlawinen verzeichnet sind (in Überarbeitung).

Slowenien

Aktuell gibt es keine Lawinenzonenpläne. Für Neubauten schreibt das Raumplanungsgesetz als Bedingung für die Baubewilligung vor, jeweils ein Gutachten bezüglich Naturgefahren einzuholen. Ende 1999 soll das Parlament über ein Gesetz zum Schutz gegen Naturgefahren und anderen Gefahren entscheiden.

Deutschland

Es gibt keinen rechtlichen Rahmen für die Durchführung einer Gefahrenzonenplanung.

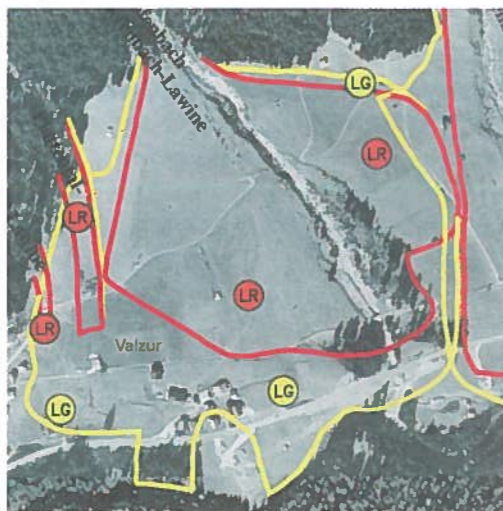


Obergoms
Februar 1999

Gefahrenzonenpläne – Paznauntal

Die rote Zone umfasst jene Flächen, die durch Lawinen derart gefährdet sind, dass ihre ständige Benützung für Siedlungs- und Verkehrszwecke wegen der Schadenswirkungen des Lawineneignisses oder der Häufigkeit der Gefährdung nicht oder nur mit verhältnismässig hohem Aufwand möglich ist. In dieser Zone sind Neubauten unzulässig.

Die gelbe Zone umfasst alle übrigen durch Lawinen gefährdeten Flächen, deren ständige Benützung für Siedlungs- und Verkehrszwecke infolge dieser Gefährdung beeinträchtigt ist. Sie können daher nur unter bestimmten Auflagen bebaut werden.



Im Katastrophenwinter 1999 im Tiroler Paznauntal wurde die bestehende Zoneneinteilung durch eine Extremsituation mehrfach völlig über den Haufen geworfen. In Galtür kamen durch das Elementarereignis 31 Menschen in der gelben und im nicht als gefährdet ausgewiesenen Bauland unter einer Lawine ums Leben. Im Weiler Valzur / Gemeinde Ischgl ereilte in der gelben Zone (siehe Abb.) 7 Menschen der Tod. Die Gebäude von Valzur werden nicht mehr an derselben Stelle, sondern in sicherem Gelände neu

errichtet. In Galtür kommt es endlich zu umfangreichen Verbauungsmaßnahmen.

Konsequenterweise ist deshalb zu hinterfragen, ob die Gefahrenzonen im Spannungsfeld zwischen der räumlichen Bewertung des Gefahrenausmaßes und den örtlichen Siedlungsinteressen nicht überarbeitet werden müssen. Ebenso sind die Katastrophenpläne der wachsenden Dynamik der pulsierenden alpinen Tourismuszentren hinsichtlich Information, Aufklärung und Handlungsfähigkeit für allfällig nötige Evakuierungen anzupassen. Jede Tourismusgemeinde und -region wird sich zudem die Frage nach der Tragfähigkeit stellen müssen, ob in den engen Alpentälern die weitere räumliche Expansion und Ankurbelung des touristischen Wachstumskreisels noch verantwortbar sind.

Im Falle von Galtür und Valzur ist auch anzufügen, dass nicht Skipisten und Seilbahntrassen die Lawinenkatastrophen auslösten. Die alpine Realität verlangt nach differenzierteren Betrachtungsweisen als die meist schon automatisierten ausseralpinen Kassandrurufe.

Peter Hasslacher, 2. Vizepräsident der CIPRA International

Weisser Tod im Wallis

13 Todesopfer forderten die Lawinnenniedergänge des Winters 1999 im Wallis, Dutzende von Häusern wurden zerstört oder beschädigt, Zehntausende Kubikmeter Wald weggefeht. Im Lötschental, im Goms und in Evolène türmen sich unmittelbar neben den Wohnhäusern noch immer meterhohe Schneemassen. Die Schneeschmelze und die Aufräumarbeiten werden bis weit in den Sommer hinein andauern.



Obergoms
Februar 1999

Foto: A. Weissen

Nie seit Menschengedenken – die Klimaforscher verweisen auf das Jahr 1566 – hat es in den Alpen in so kurzer Zeit so viel geschneit wie in den letzten Februartagen 1999. Die Folgen waren verheerend: Unzählige Lawinen donnerten zu Tale, verschütteten Strassen und Bahnverbindungen und drangen bis in die Wohngebiete vor. Zahlreiche Dörfer und Bergtäler blieben zehn Tage und mehr von der Umwelt abgeschnitten. Vielerorts brach die Stromversorgung zusammen, und legte die Heizungen und alle Elektrogeräte lahm.

Dank Lawinenwarndiensten und Rettungsdiensten konnten Hunderte von Menschen rechtzeitig in Sicherheit gebracht werden. Beispielsweise in Naters, wo die Gratlawine über vierzig Gebäude

zerstörte. Oder in der Stadt Brig-Glis, wo ein ganzes Quartier mit vierhundert Personen evakuiert werden musste.

Einzig in einem Weiler bei Evolène wurde die Gefahr unterschätzt, obwohl die Gebäude gemäss der Gefahrenkarte in der roten und blauen Zone (höchster und zweithöchster Gefährdungsgrad) eingetragen waren. 12 Personen starben in den Schneemassen. Seit Jahrzehnten waren an der Stelle keine grösseren Lawinen mehr niedergelassen. Der Mensch vergisst schnell...

In den nächsten paar Jahren werden die Warnungen der Lawinenfachleute wohl wieder ernster genommen. Auch wird es den Behörden leichter fallen, das gesetzliche Bauverbot in den roten Zonen durchzusetzen. Im Wallis, wo 770 Quadratmeter Bauland pro Kopf der Bevölkerung zur Verfügung steht (im Schweizer Durchschnitt 350 Quadratmeter) müsste es auch möglich sein, gefährdetere Gebiete endlich in Landwirtschaftsgebiet zurückzuzonen.

Andreas Weissen
Präsident CIPRA-International

Das Schwerpunktthema der Sommerakademie 1999

Direktvermarktung

Die zweite Sommerakademie «Brennpunkt Alpen» findet vom 2. bis 20. August (Basislehrgang) und vom 6. September bis 1. Oktober 1999 (Projektteil) in Liechtenstein statt. Das zweitägige Einführungsseminar (12./13. August) und der vierwöchige Projektteil befassen sich mit dem Schwerpunktthema «Direktvermarktung als Instrument für eine nachhaltige Entwicklung in den Alpen».

Red. – Die Direktvermarktung bringt für Bergregionen viele Vorteile. Die Verarbeitung vor Ort sowie der Direktverkauf von Landwirtschafts- bzw. Handwerksprodukten ermöglichen es, die Wertschöpfung in der Region zu optimieren. Den ProduzentInnen verbleiben die Gewinne aus dem Verkauf, welche sonst auf zahlreiche Zwischenhändler in der Handelskette aufgeteilt werden müssten. «Echtheit» und Qualität rechtfertigen leicht höhere Preise und sind wichtige Marketing-Argumente. Die höheren Erlöse begünstigen Investitionen, die die Regionalwirtschaft fördern und periphere Arbeitsplätze erhalten können. Höhere Gewinne tragen zum Erhalt der Berglandwirtschaft und der traditionellen Kulturlandschaft bei. Ökologische Vorteile der Direktvermarktung ergeben sich aus einer verkürzten Verarbeitungskette und aus kürzeren Transportwegen.

EUROMONTANA-Netzwerk «Berglandwirtschaft»

Das Netzwerk «Berglandwirtschaft» wurde vor eineinhalb Jahren auf Initiative der EUROMONTANA gegründet. Ziel ist es, einen Beitrag zur Umsetzung des Protokolls Berglandwirtschaft der Alpenkonvention auf der Ebene von 14 Mikroregionen im Alpenraum zu leisten.

Mit dieser Initiative werden Antworten auf folgende Fragen gesucht: Können Initiativen oder Projekte auf lokaler Ebene einen Beitrag zur nachhaltigen Nutzung leisten, und tragen sie dazu bei, die Existenz der betroffenen Bauern zu sichern? Fördert die heutige Agrarpolitik in der Schweiz oder der EU solche Initiativen oder werden sie eher behindert? Das Netzwerk soll auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Alpenraum fördern und Vorschläge für eine Verbesserung der Agrarpolitik erarbeiten.

Die Direktvermarktung versteht sich nicht nur als Ausschluss des Zwischenhandels im Verkauf, sondern im weitesten Sinn als «Mehrwertschöpfung». Wichtig in diesem Zusammenhang sind auf regionaler Ebene organisierte touristische Angebote, die lokale Angebote nutzen (lokale Akteure, natürliche Ressourcen, einheimische Produkte) und deren Erträge zugunsten der Region auch in der Region bleiben. Ein anderes Beispiel ist das Bauwesen, in dem Baumaterialien aus der Region vermarktet werden. Dadurch werden lokale Handwerksbetriebe gefördert und regionale Wirtschaftskreisläufe unterstützt.

Die Vorteile der Direktvermarktung scheinen vielfältig, sie sind jedoch nicht selbstverständlich. Damit die Direktvermarktung effizient funktioniert, sind gewisse Bedingungen struktureller, rechtlicher, institutioneller, finanzieller und organisatorischer Natur notwendig. Im Rahmen des Seminars und konkreter im Projektteil der Sommerakademie wird von den praktischen Aspekten, Vorteilen, Mängeln, Möglichkeiten, Grenzen und Bedingungen der Direktvermarktung die Rede sein.

Dieses Jahr wird die Sommerakademie simultan in deutsch und französisch übersetzt. Bei Redaktionschluss waren noch einige Plätze frei. Das Anmeldeformular und das aktuelle Programm finden Sie auf unserer Website: www.cipra.org



Verkauf von regionalen Produkten im Dorfgeschäft

Foto: C. Mütterlin

Fallbeispiel Weissbuch

Nachhaltige Zukunft an den Toren der Naturparks



Office de Tourisme de Chambéry, Geissert

Die Stadt Chambéry

Red. – «Die Kräfte vereinigen, um die Stadt langfristig bewohnbar und das Land langfristig bewohnt zu machen» lautet seit etwa zehn Jahren das Ziel der Stadt Chambéry/F und der umliegenden Gemeinden. Die Gemeinden in der Umgebung der Naturparks «Massif des Bauges» und «Massif de la Chartreuse» zählen etwa 400 000 EinwohnerInnen. Die Stadt Chambéry ist ein wichtiger Knotenpunkt in dieser Region. Mit einer weitgehenden Zusammenarbeit zwischen Mitarbeitern der Parks und Stadtplanern wird eine Zusammengehen von städtischem und ländlichem Leben angestrebt. Die entstehenden Synergien sollen genutzt werden, um die kulturhistorischen, ländlichen und städtischen Reichtümer in Wert zu setzen und gegen den übermässigen Besuch sensibler Gebiete anzukämpfen. Dazu gehört auch die Verbesserung der Nahversorgung der Dörfer mit Dienstleistungen sowie mit nachhaltigen Wirtschaftsaktivitäten.

Die Stadt hat 1998 die Stelle eines Projektverantwortlichen geschaffen und im Einvernehmen mit den Park-

gemeinden 15 Aktionspläne erarbeitet. Diese Pläne betreffen verschiedene Bereiche wie beispielsweise integrative Raumplanung, Tourismus, Kommunikation oder die Inwertsetzung erneuerbarer natürlicher Ressourcen (z.B. Holz). Dank der guten Qualität der Vorschläge und der durchgeführten Projekte wurde die Stadt im Rahmen eines Wettbewerbs «Agenda 21» ausgezeichnet, welchen das französische Umweltministerium 1997 ausgeschrieben hatte. Diese dynamische Form des Zusammengehens von Stadt und Land in Chambéry könnte für andere Alpentäler eine Vorbildfunktion haben.

Im Artikel 9 des Protokolls «Raumplanung und nachhaltige Entwicklung» der Alpenkonvention verpflichten sich die Vertragsparteien dazu, «Massnahmen, welche die Zusammenarbeit zwischen Tourismus, Land- und Forstwirtschaft sowie Handwerk... verstärken» zu ergreifen (Absatz 1, Buchstabe c), und sie verpflichten sich zur «Erhaltung und Wiederherstellung der ökologisch und kulturell besonders wertvollen Gebiete» (Absatz 2, Buchstabe c).

Fallbeispiel Schwarze Liste

Öffnung der Forst- und Landwirtschaftsstrassen für Autos in Friaul

Red. – Forst- und Landwirtschaftsstrassen in der Region Julisch-Friaul-Venezien, auf denen bisher das Befahren nur Anrainern und Bewirtschaftern gestattet war, dürfen künftig von praktisch allen benutzt werden, die mit dem Auto zu Almen und Berghütten (oder zur Jagd, zum Pilze sammeln oder zum Wandern) fahren möchten. Eine Änderung des regionalen Wirtschaftsgesetzes erlaubt das Befahren von Forst- und Landwirtschaftsstrassen allen Verkehrsmitteln, die für die Zufahrt zu Almen benutzt werden, für den öffentlichen Verkehr und für alle Liegenschaften, welche zu wirtschaftlichen Aktivitäten verwendet werden. Damit soll nach Aussage des Initiators der Gesetzesänderung, Regionalrat Petris, die Entwicklung des Handels mit Käse- und Molkereiprodukten gefördert und die Berglandwirtschaft belebt werden. Sinnvoller wäre es, landwirtschaftliche Qualitätsprodukte zu schützen und zu promoten sowie bessere Bedingungen für die Direktvermarktung zu schaffen, mit Ernte-, Verarbeitungs- und Verkaufszentralen die Zusammenarbeit unter den Landwirten zu fördern und die Verwendung lokaler Landwirtschaftsproduk-

te im Tourismusbereich anzuregen. Stattdessen hat man eine wilde Deregulierung des motorisierten Verkehrs durchgezogen. Dies wird den Druck auf die alpine Umwelt mit Störungen für Mensch und Tier zur Folge haben und nicht zu unterschätzende Sicherheitsprobleme mit sich bringen.

In Artikel 9 des Protokolls «Raumplanung und nachhaltige Entwicklung» der Alpenkonvention verpflichten sich die Vertragsparteien dazu, «Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und gegebenenfalls zur Einschränkung des motorisierten Verkehrs» durchzuführen. (Absatz 5, Buchstabe d).

Artikel 10 des Protokolls «Naturschutz und Landschaftspflege» der Alpenkonvention hält fest: «Die Vertragsparteien bemühen sich im gesamten Alpenraum unter Mitberücksichtigung der Interessen der ansässigen Bevölkerung um die Verringerung von Belastungen und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Sie wirken darauf hin, dass alle raumbedeutsamen Nutzungen natur- und landschaftsschonend erfolgen. (...).(Absatz 1)

Praktisch alle können jetzt im Friaul mit ihrem Auto so hoch nach oben fahren

Grossflächige Schutzgebiete im Alpenraum

Die neueste Publikation der EURAK – Fachbereich Alpine Umwelt – analysiert die Schutzgebietspolitik der Alpenstaaten und die bestehenden grossflächigen Schutzgebiete (> 100 ha) im Alpenraum.

Red. – Die Alpen sind ein vielgestaltiger Naturraum. Unverzichtbares Ziel für die Entwicklung im Alpenraum muss es sein, die aussergewöhnliche Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten, von Natur- und Kulturlandschaften für unsere Nachwelt zu sichern. Den Schutzgebieten kommt dabei eine zentrale Rolle zu.

In dieser Studie werden die recht unterschiedlichen Schutzgebietspolitiken der Alpenstaaten sowie die bestehenden grossflächigen Schutzgebiete (> 100 ha) im Alpenraum einer detaillierten Analyse unterzogen. Ein systematischer Vergleich der alpinen Naturwerte mit der naturräumlichen Ausstattung in den vorhandenen Schutzgebieten zeigt die inhaltlichen und geo-

grafischen Defizite der bisherigen Schutzgebietsausweisung auf.

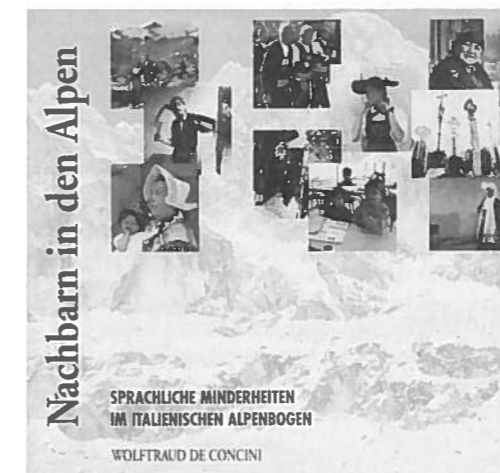
Aus diesen Erkenntnissen lassen sich Anforderungen an zukünftige Schutzgebiete sowie Hinweise über zukünftige Strategien im grossflächigen Naturschutz ableiten und somit wird diese erste alpenweite Übersicht über die grossflächigen Schutzgebiete der Alpen zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel für die Schutzgebietsplanung der Zukunft. Zusammenfassungen in Italienisch, Französisch und Englisch machen das Buch für den ganzen Alpenraum nutzbar.

Grossflächige Schutzgebiete im Alpenraum – Daten, Fakten, Hintergründe. Europäische Akademie Bozen – Fachbereich Alpine Umwelt: Mario F. Broggi, Rudolf Staub, Flavio V. Ruffini. 1999. Blackwell Wissenschafts-Verlag. 241 Seiten mit 93 teilweise farbigen Abbildungen und 46 Tabellen. ISBN 3-8263-3215-6



Im Rahmen des schweizerischen Nationalen Forschungsprogramms 31 «Klimaänderungen und Naturkatastrophen» sind zwei interessante Publikationen zum Verhalten der Bevölkerung bei Lawinengefahr erschienen – leider nur in französischer Sprache: P. Schoeneich, M.-C. Busset-Henchoz: *Les Ormonans et les Leysenous face aux risques naturels, Rapport final PNR 31, 1998, ISBN 3 7281 23714, Ed. vldff*
A. Revaz-Herold, L. Bridel, S. Dulex-Putallaz: *Représentation du risque d'avalanches et comportements sociaux dans deux communes valaisannes, Rapport de travail PNR 31, 1998, ISBN 3 7281 2589X, Ed. vldff*

Nachbarn in den Alpen – Sprachliche Minderheiten im italienischen Alpenbogen



Red. – Dieses Buch mit einer Vielzahl von Schwarz-Weiss Bildillustrationen ist ein äusserst gut gelungener Versuch, die zehn sprachlichen und ethnischen Minderheiten, die heute zwischen den Seealpen im Westen und den Julischen Alpen im Osten beheimatet sind, zu porträtieren. Die Publikation «Nachbarn in den Alpen» beleuchtet das Leben der Okzitaner, Frankoprovenzalen, Walsler, Südtiroler, Ladinier, der Fersentaler oder auch «Möcheni» genannt, der Zimbern

sowie der Deutschen in Venetien und im Friaul, der Friauler und der Slowenen. Das Buch möchte auf die Problematik der ethnischen und sprachlichen Minderheiten aufmerksam machen, die eine eigene Sprache sprechen, eigene Sitten, Bräuche und Traditionen haben. In «Nachbarn in den Alpen» kommen VertreterInnen der verschiedenen Minderheiten zu Wort. Es handelt sich dabei um mehr als eine Million Menschen, deren kulturelles Erbe ein Teil der alpinen Kultur ist, deren Fortbestehen für die benachbarten Gesellschaft von grosser Bedeutung ist. Die immer engagiertere Suche nach der eigenen kulturellen Identität ist in den letzten Jahren bei den Minderheiten immer häufiger geworden, die Erhaltung eigener Bräuche wird immer bewusster gelebt. Das Buch zeigt, dass man sich dieser Zusammenhänge bewusst ist und dass die Publikation ein Thema von grosser Aktualität behandelt. Die Publikation ist in italienisch («Gli altri delle Alpi – Minoranze linguistiche dell'arco alpino italiano») und in deutsch erschienen.

Nachbarn in den Alpen – Sprachliche Minderheiten im italienischen Alpenbogen von Wolftraud de Concini, Verlag Bündner Monatsblatt, Chur 1998. 198 Seiten mit slw-Abbildungen, ISBN 3-905241-88-9.

CIPRA-Agenda

6.99 – 9.99

Bildungsurlaub in den Alpen

Ziel eines solchen Bildungsurlaubes in den Alpen ist das Erkennen der ökologischen und kulturellen Besonderheiten im alpinen Raum. Die aktuellen Entwicklungen und Probleme werden in verschiedenen Themenbereichen vertieft: Die Wissensvermittlung erfolgt durch Exkursionen und Diskussionen mit regionalen ExpertInnen und BürgerInnen.

Information: Lisbeth Wollweber, Hauptstrasse 18, D-54472 Hochscheid, Tel.: 0049-6536-94 12 54, lisbeth.wollweber@t-online.de

22.6. · Wien

Jahresfachtagung der CIPRA-Österreich zum Thema: «Auswirkungen der Agenda 2000 auf die Alpen»

Information: CIPRA Österreich, c/o ÖGNU Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien, Tel.: 0043-1-40 113-34/36, Fax: 0043-1-40 113-50, cipra@oegnu.or.at

28.6. – 29.6. · Bern

Nachhaltige Entwicklung – Konzepte und Umsetzung

Weiterbildung in Ökologie an der Universität Bern
Information: Weiterbildung in Ökologie – Koordinationsstelle Umweltwissenschaften, Chemin du Musée 8, CH-1700 Fribourg, Tel.: 0041-26-300 73 42, Fax: 0041-26-300 97 28, gerhard.schneider@unifr.ch, http://www.unifr.ch/enviro

29.6. – 30.6. · Gap-Charance

Kolloquium «Alpenflora»

Information: Netzwerk Alpiner Schutzgebiete, Parc national des Ecrins – c/o LAMA, 17, rue Maurice Gignoux, F-38031 Grenoble, Tel.: 0033-476-63 59 46, Fax: 0033-476-63 58 77, pguido@iga.ujf-grenoble.fr oder ebrancaz@iga.ujf-grenoble.fr, http://alparc.ujf-grenoble.fr/

15.7. – 16.7. · Augsburg

Das Lechtal: Gestern-Heute-Morgen Entwicklung einer Flusslandschaft von der Frühgeschichte bis zur künftigen Gestaltung

Fachtagung der Bayerischen Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege
Information: Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege, Seethalerstrasse 6, D-83410 Laufen/Salzach, Tel.: 0049-8682-8 96 30, Fax: 0049-8682-89 63 17, Naturschutzakademie@t-online.de

2.8. – 20.8. · Schaan

Sommerakademie «Brennpunkt Alpen» (Basismodul)

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

14.8.

Feuer in den Alpen

Als Zeichen des Widerstandes gegen die fortschreitende Zerstörung des Alpenraumes werden im gesamten Alpenbogen zwischen Wien und Nizza wiederum Mahnfeuer angezündet.

Information: Feuer in den Alpen, Peter Anderegg, Turenmatenstrasse 6, CH-3860 Meiringen, Tel.: 0041-33 971 12 54, Fax: 0041-33-971 12 45

12.8. – 13.8. · Schaan

Seminar «Direktvermarktung als Instrument einer nachhaltigen Entwicklung in den Alpen»

innerhalb der Sommerakademie «Brennpunkt Alpen»
Information: CIPRA International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel.: 00423-237 40 30, Fax: 00423-237 40 31, cipra@cipra.org, http://www.cipra.org

23.8. – 27.8. · Davos

Symposium «Gebirgsökosysteme»

Information: Eidgenössische Forschungsanstalt für Schnee und Lawinen, Werner Frey, Flüelastrasse 11, CH-7260 Davos Dorf, Tel.: 0041-81-4170 111, Fax: 0041-81-4170 110, frey@slf.ch

30.8. – 31.8. · Liechtenstein · Workshop «Natura 2000»

Information: Netzwerk Alpiner Schutzgebiete, Parc national des Ecrins – c/o LAMA, 17, rue Maurice Gignoux, F-38031 Grenoble, Tel.: 0033-476-63 59 46, Fax: 0033-476-63 58 77, pguido@iga.ujf-grenoble.fr oder ebrancaz@iga.ujf-grenoble.fr, http://alparc.ujf-grenoble.fr/

2.9. – 3.9. · Biel · Naturschutz im Wald heute

Schweizerische Ausbildungsstätte für Natur- und Umweltschutz (sanu)
Information: Schweizerische Ausbildungsstätte für Natur- und Umweltschutz (sanu), Postfach 3126, 2500-Biel 3, Tel.: 0041-32-322 14 33, Fax: 0041-32-322 13 20, sanu@diel.eunet.ch, http://www.ambios.ch/sanu

7.9. – 8.9. · Regionaler Naturpark Vercors

Kolloquium «Almwesen»

Information: Netzwerk Alpiner Schutzgebiete, Parc national des Ecrins – c/o LAMA, 17, rue Maurice Gignoux, F-38031 Grenoble, Tel.: 0033-476-63 59 46, Fax: 0033-476-63 58 77, pguido@iga.ujf-grenoble.fr oder ebrancaz@iga.ujf-grenoble.fr, http://alparc.ujf-grenoble.fr/

6.9. – 1.10. · Schaan

Sommerakademie «Brennpunkt Alpen»

Schwerpunktlehrgang zum Thema «Direktvermarktung als Instrument einer nachhaltigen Entwicklung in den Alpen»
Information: CIPRA International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel.: 00423-237 40 30, Fax: 00423-237 40 31, cipra@cipra.org, http://www.cipra.org

29.9. – 2.10. · Nationalpark Hohe Tauern, Rauris

Workshop «Steinadler, Bartgeier, Gänsegeier»

Information: Netzwerk Alpiner Schutzgebiete, Parc national des Ecrins – c/o LAMA, 17, rue Maurice Gignoux, F-38031 Grenoble, Tel.: 0033-476-63 59 46, Fax: 0033-476-63 58 77, pguido@iga.ujf-grenoble.fr oder ebrancaz@iga.ujf-grenoble.fr, http://alparc.ujf-grenoble.fr/

2.10. – 2.10.

Internationaler Aktionstag der Initiative Transport Europe, ITE

Betroffene BürgerInnen und Umweltorganisationen veranstalten im gesamten Alpenraum plakative Aktionen gegen den Transitverkehr

Information: ITE Initiative Transport Europe c/o Alpen-Initiative, Postfach 29, CH-3900 Brig, Tel.: 0041 27 924 22 26, Fax: 0041 27 924 43 05, alpite@rhone.ch, http://www.ite-euro.com/ITE

28.10. – 30.10. · Benediktbeuern

CIPRA Jahresfachtagung «Jung sein, alt werden in den Alpen. Zukunftsperspektiven und Generationendialog»

Information: CIPRA-Deutschland, Waltherstrasse 29, D-80337 München, Tel.: 0049-89-54 42 78 50, Fax: 0049-89-54 42 78 99
CIPRA International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel.: 00423-237 40 30, Fax: 00423-237 40 31, cipra@cipra.org, http://www.cipra.org

1.10. – 31.10. · Brandberg

Symposium «Steile Wiesen – Schmale Wege»

Verein Ruhegebietsbetreuung Zillertaler Hauptkamm
«Allianz in den Alpen» – das kleine bergbäuerlich geprägte Tiroler Brandberg ist Netzwerkgemeinde. Im Rahmen des Leitbildprozesses wurde als ein wesentliches Ziel die Erhaltung und Förderung der alpinen Kulturlandschaft formuliert. Als objektive Bewertungsbasis für Massnahmen des Vertragsnaturschutzes wird 1998/99 in Brandberg eine Kulturlandschaftskartierung durchgeführt. Zum Abschluss dieses Projekts findet ein Symposium mit der Zielsetzung, Wege und Lösungen zur Erhaltung und Weiterentwicklung extremer alpiner Kulturlandschaften zu diskutieren. Ab Mai 1999 ist das detaillierte Tagungsprogramm erhältlich. Das Symposium ist viersprachig.

Information: Verein Ruhegebietsbetreuung Zillertaler Hauptkamm, Josef Ascher, A-6290 Mayrhofen 307, zillertal.hauptkamm@alpenverein.at

14.1.99 – 31.10.00 · Alpenraum

Ausstellung «Schöne neue Alpen – eine Ortsbesichtigung»

Die Ausstellung ist eine fotografische Bestandsaufnahme der Alpen und thematisiert die Gratwanderung zwischen Alpenwirklichkeit und Alpenmythos, zwischen gefährdeter Kulturlandschaft und unberührter Wildnis, zwischen Stadt und Land, zwischen Bergeinsamkeit und Industriezivilisation, zwischen Kult und Kommerz. Sie zeigt die Alpen zwischen Verstädterung und Entsiedelung, sie dokumentiert die Entwicklungen und Folgen von Verkehr, Energiepolitik und Tou-

rismus, sie berichtet vom Widerstand gegen die Zerstörung der Alpen und präsentiert neue Konzepte und Modellbeispiele für die Zukunft.

Diese Ausstellung ist auf Wanderschaft quer durch den Alpenbogen. InteressentInnen, die die Ausstellung auch in ihre Gemeinde bringen möchten, können sich bei folgender Adresse informieren: Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., Frohschammerstrasse 14, D-80807 München, Tel.: 0049-89-359 85 86, Fax: 0049 89-359 66 22.

Vorläufige Termine:

Zeitraum	Ort	Adresse
10.07.99–25.07.99	Wien (A)	Rathaus
01.08.99–22.08.99	Schlanders (I)	Kulturhaus Karl-Schönherr
27.08.99–12.09.99	Bruneck (I)	Michael- Pacher-Haus
16.09.99–12.10.99	Zürich (CH)	Uni Zürich, Lichthof
14.10.99–31.12.99 (SAN)	Luzern (CH)	Gletschergarten
12.03.00–02.04.00	Leutkirch (D)	Realschule Leutkirch
03.04.00–30.04.00	Kempten (D)	
01.05.00–31.05.00	Miesbach (D)	
01.06.00–18.06.00	Bayrischzell (D)	Altes Kloster, Pfarrzentrum

Schöne Neue Alpen auch auf Italienisch

Ab dem Ausstellungstermin Schlanders (1. August 1999) wird eine italienische Übersetzung der Ausstellungstexte zur Verfügung stehen.

Anmerkung zu CIPRA-Info 52 Trinkwasserversorgung Wien

Im CIPRA-Info 52, März 1999, Seite 9 (Kasten) berichtete die CIPRA über die Trinkwasserversorgung der Stadt Wien mit Quellwasser aus der Steiermark. Das Magistrat der Stadt Wien, MA 31 – Wasserwerke, hat uns freundlicherweise darauf hingewiesen, dass der Artikel «falsche oder unvollständige Informationen» enthalte. So stimmten die Zahlen über die Zunahme des Wasserbedarfs der Stadt Wien nicht. Ausserdem sei das angegebene Baujahr 1837 der ersten in Frage stehenden Wasserleitung falsch, richtig sei 1873. Weiter betont die MA 31, dass die Wiener Wasserwerke mit der Nitratverschmutzung des steierischen Grundwassers nichts zu tun haben, sondern im Gegenteil alles tue, um das Wasser sauber zu halten (Düngemittelverbot etc.).

Weiter betont die MA 31, wenn die CIPRA schreibe, die Steiermark fühle sich ihres Wassers «beraubt» (wobei der Ausdruck auch im Artikel in Anführungsstrichen stand), so könne von Raub keine Rede sein. Die Quellschutzgebiete seien seinerzeit rechtmässig von der Stadt Wien erworben worden. Zur Behauptung im CIPRA-Info, 1993 habe Wien beabsichtigt, das Wasser aus der Steiermark in Flaschen zu verkaufen, hält die MA 31 fest: «Wiener Trinkwasser wird bis heute nicht in Flaschen verkauft.» Dies hingegen hat die CIPRA auch nicht behauptet.

Strommarkt-Liberalisierung auch in Italien

Foto: © Ges. für ökolog. Forschung München

Entsprechend den Vorgaben der Europäischen Union hat auch Italien ein entsprechendes Gesetz erlassen (sogenannter «Bersani-Erlass»). Leider beinhaltet der Erlass keine einzige Vorschrift, welche zur Einsparung von Energie und zu Verbrauchsreduktionen ermutigt. Es gibt jedoch eine Vorschrift, die – in Anlehnung an eine Resolution der CIPRA von 1996 – zu einer Verbesserung der Gewässerqualität beitragen soll. Es handelt sich um den Artikel 12, in welchem vorgesehen ist, dass die abgelaufenen Konzessionen für grosse Wasserleitungen dahin gehend geändert werden müssen, dass minimale Abflussmengen in den Flussbetten nicht unterschritten werden dürfen. Bleibt zu hoffen, dass diese Vorschrift zu einer konstanten Überwachung der betroffenen Fließgewässer führt, damit der Vorschrift konkrete Taten folgen.

Francesco Pastorelli
Geschäftsführer CIPRA-Italia

Skigebietserschliessungen

Im CIPRA-Info 52, März 1999, Seite 5 war eine Karte mit «Neuen Skigebietserschliessungen – geplant oder im Gespräch» abgedruckt. Unten rechts war klein zu lesen: «Diese Karte erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit». Verschiedene Reaktionen haben diese Bemerkung bestätigt. Während uns beispielsweise aus Österreich und Südtirol sehr viele Projekte gemeldet wurden, war dies in anderen Ländern und Regionen weniger der Fall. Wir werden in einer zweiten Runde die Karte vervollständigen. Eine aktuelle Karte wird im Internet sowie im CIPRA-Info vom nächsten Winter veröffentlicht werden.

Zwei neue Mitglieder für CIPRA Italien

An der Jahresversammlung 1999 wurden die Beitrittserklärungen des Parco delle Orobie Valtelinesi (Veltliner Teil der Bergamasker Alpen) und des WWF

Italien zur CIPRA Italien ratifiziert. Mit dem Beitritt des WWF sind nun alle grossen italienischen Umweltschutzorganisationen Mitglied bei CIPRA-Italien.



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

Impressum Mitteilungen der CIPRA – Erscheint 4mal jährlich – Redaktion (Red): Andreas Götz, Michel Revaz, Christophe Mütterlein, Birgit Reutz, Alma Sartoris, Thomas Terzer CIPRA-International – weitere AutorInnen: Peter Anderegg, Barbara Hallensleben, Peter Hasslacher, Francesco Pastorelli, Andreas Weissen, Jörg Wyder – Übersetzungen: Jürgen Deuble, Andreas Götz, Carlo Gubetti, Zdenka Hafner-Čelan, Fabienne Juillard, Birgit Reutz, Carla Toscana, Maša Valentincič – Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht – Gedruckt auf Altpapier – Deutsche, französische, italienische und slowenische Ausgabe – Gesamtauflage: 11.400 Stück – Druck: Gutenberg AG, Schaan/FL

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

Nationale Vertretungen

CIPRA-Österreich, c/o ÖGNU, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien
Tel.: 0043-1-40 113-34/36, Fax: 0043-1-40 113-50, e-mail: cipra@oegnu.or.at

CIPRA-Schweiz, c/o Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel
Tel.: 0041-61-317 92 42, Fax: 0041-61-317 92 66, e-mail: mbehrens@pronatura.ch

CIPRA-Deutschland, Waltherstrasse 29, D-80337 München,
Tel.: 0049-89-54 42 78 50, Fax: 0049-89-54 42 78 99

CIPRA-France, c/o Mountain Wilderness, 38 rue du Dauphiné, F-38180 Seyssins,
Tel.: 0033-476-84 54 42, Fax: 0033-476-84 54 44, e-mail: cipra.france@wanadoo.fr

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan
Tel.: 00423-232 52 62, Fax: 00423-237 40 31, e-mail: lgu@lgu.li

CIPRA-Italia, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Torino
Tel.: 0039-011-54 86 26, Fax: 0039-011-53 41 20, e-mail: pronto@arpnet.it

CIPRA-Slovenija, Regionalni center za okolje, Slovenska cesta 5, SI-1000 Ljubljana

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, e-mail: natur@dnet.it

Weggezogen: Rachsendarlist abgelaufen A démenagé Déjà de réexpédition expéré Traslocato Termine di spedizione scaduto	Adresse ungesichert insuffisante indirizzo insufficiente	Un- bekannt Inconnu Scono- scuto	Nicht abgeholt Non réci. Non ritirato	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto
--	--	--	---	---	---------------------------------