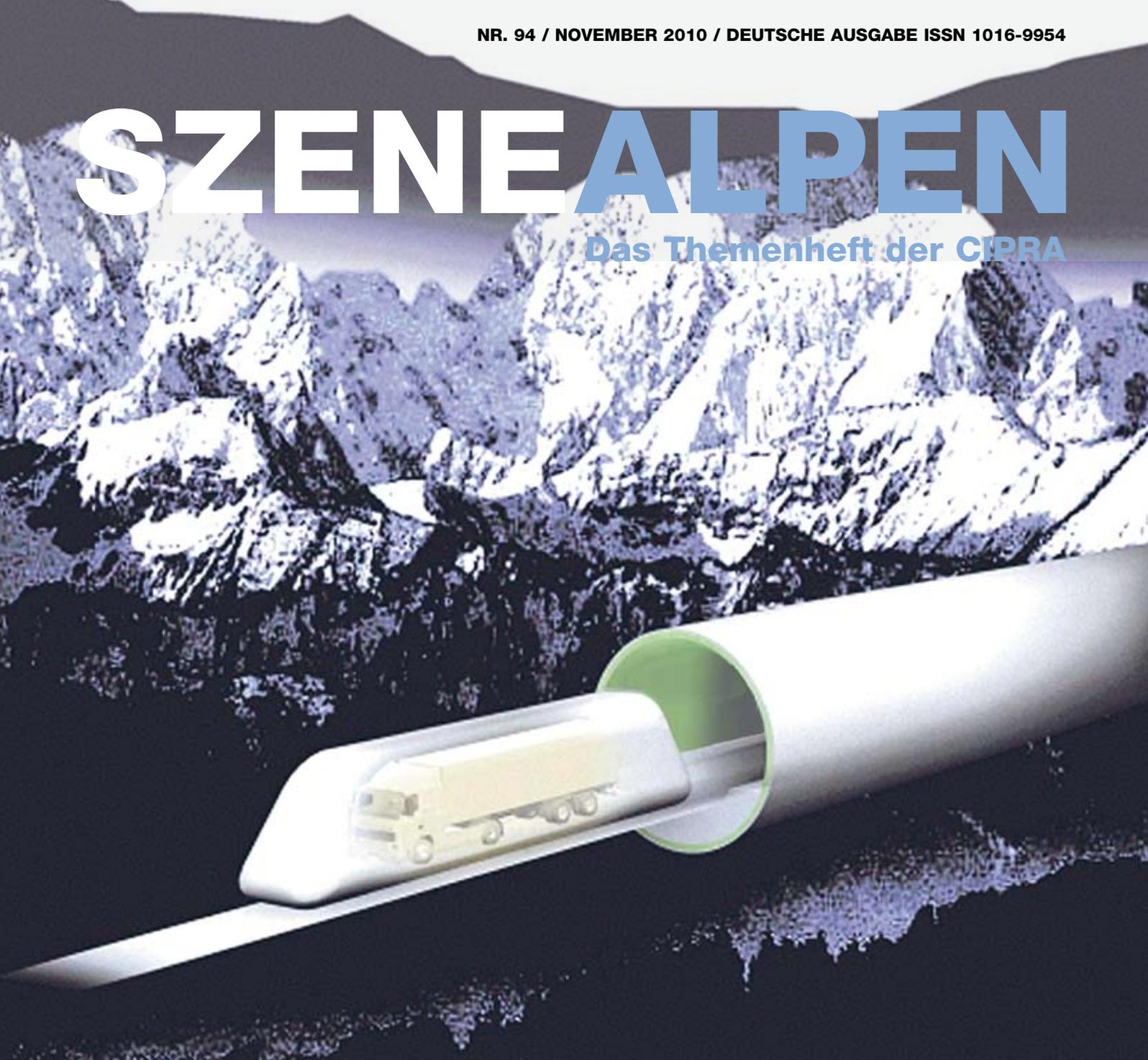


SZENEALPEN

Das Themenheft der CIPRA



Megaprojekte: Geld oder Leben?

Welchen Zwecken Grossprojekte in den Alpen dienen

Inhalt

Editorial Seite 3

Das Gesicht der Alpen

Laurent Chappis: «Wir müssen uns an die Berge anpassen» Seite 4

Mut zu Mega – aber auf der richtigen Spur

«Gross denken» ist wichtiger als «gross bauen» Seite 5

Der Sündenfall des Musterschülers

S 36 / S 37: Österreichs verkehrspolitische Selbstdemontage Seite 7

Mögliche Auswege aus dem Tunnel

Von der Strasse auf die Schiene Seite 10

Panorama

Megaprojekte in Zahlen Seite 12

Aufbruch in Andermatt?

Touristische Grossprojekte bringen Arbeitsplätze – und neue Abhängigkeiten Seite 14

Die Ruinen von Turin

Berggebiete zahlen Zeche für Olympische Winterspiele Seite 16

«Langsamer werden, damit das Gehirn nachkommt»

Im Gespräch mit Hermann Knoflacher Seite 18

Seitenblick

Energieautarke Regionen sind im Trend Seite 21

Dies & Das Seite 22

Punkt

Alpenschutz: Nur «big» ist «beautiful» Seite 23

Vorschau Seite 24

«SzeneAlpen – Das Themenheft der CIPRA» erscheint zwei Mal jährlich. Die Publikation kann kostenlos unter www.cipra.org/de/abo bestellt werden.



Mögliche Auswege aus dem Tunnel
Warum es für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene keine Tunnels, sondern «Software» wie die Alpentransitbörse braucht. Seite 10



«Langsamer werden, damit das Gehirn nachkommt»

Der Verkehrsexperte Hermann Knoflacher im Gespräch über das Virus Auto, den Bauwahn und die Interessen der Banken. Seite 18



Energieautarke Regionen

Wie erneuerbare Energien nicht nur das Klima schützen, sondern auch die regionale Wirtschaft ankurbeln. Eine Vorschau auf das CIPRA-compact «Energieautarke Regionen». Seite 21

Titelbild: TALPINO ÖKO TRANS
© Michael Prachensky

DIE CIPRA, EINE VIELFÄLTIGE UND VIELGESTALTIGE ORGANISATION

Die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA ist eine nichtstaatliche Dachorganisation mit nationalen Vertretungen in allen sieben Alpenländern, die über 100 Verbände und Organisationen vertritt. Sie arbeitet für eine nachhaltige Entwicklung in den Alpen und setzt sich für die Erhaltung des Natur- und Kulturerbes, der regionalen Vielfalt und für Lösungen grenzüberschreitender Probleme im Alpenraum ein.

IMPRESSUM

Publikation der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA / Erscheint zweimal jährlich in deutscher, französischer, italienischer und slowenischer Sprache
Herausgeberin: **CIPRA International**
Redaktion: Barbara Wülser, Andreas Götz / AutorInnen: Toni Aschwanden, Nicolas Gattlen, Matthias Göschke, Andreas Götz, Patrick Le Vaguerèse, Katharina Lins, Philipp Maurer, Alexandre Mignotte, Pierre Moreau, Helmut Moroder, Matej Ogrin, Francesco Pastorelli, Madeleine Rohrer / Übersetzungen: Franca Elegante, Nataša Leskovic-Uršič, Marianne Maier, Violaine Simon / Korrektorat: Marie Billel (fr), Mateja Pirč (sl), Serena Rauzi (it), Madeleine Rohrer (de).
Grafisches Konzept: Atelier Silvia Ruppen, Vaduz
Layout: Madeleine Rohrer
Druck: Gutenberg AG, Schaan/FL
Gesamtauflage: 14'100 Stück
Ein Nachdruck der Beiträge in diesem Heft ist auf Anfrage und unter Quellenangabe gestattet.
Belegexemplar erwünscht.
Abonnemente: SzeneAlpen kann kostenlos bezogen werden bei **CIPRA International**
international@cipra.org, www.cipra.org
Tel. 00423 237 53 53, Fax 00423 237 53 54
Im Bletscha 22, FL-9494 Schaan

NATIONALE VERTRETUNGEN

CIPRA Österreich c/o Umweltdachverband
Strozgasse 10/7-9, A-1080 Wien
Tel. 0043 1 401 13 36, Fax 0043 1 401 13 50
oesterreich@cipra.org, www.cipra.org/at
CIPRA Schweiz Postfach 22, CH-3800 Interlaken
Tel. 0041 33 822 55 82, Fax 0041 33 822 55 89
schweiz@cipra.org, www.cipra.org/ch
CIPRA Deutschland Heinrichgasse 8
D-87435 Kempten / Allgäu
Tel. 0049 831 52 09 501, Fax 0049 831 18 024
info@cipra.de, www.cipra.de
CIPRA France 5 Place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble
Tel. 0033 476 42 87 06, Fax 0033 476 42 87 06
france@cipra.org, www.cipra.org/fr
CIPRA Liechtenstein c/o LGU
Im Bletscha 22, FL-9494 Schaan
Tel. 00423 232 52 62, Fax 00423 237 40 31
liechtenstein@cipra.org, www.cipra.org/li
CIPRA Italia c/o Pro Natura
Via Pastrengo 13, I-10128 Torino
Tel. 0039 011 54 86 26, Fax 0039 011 503 155
italia@cipra.org, www.cipra.org/it
CIPRA Slovenija Trubarjeva 50, SI-1000 Ljubljana
Tel. 00386 59 071 322, Fax 00386 59 071 321
slovenija@cipra.org, www.cipra.org/sl

REGIONALE VERTRETUNG

CIPRA Südtirol / Alto Adige c/o Dachv. für Natur- und Umweltschutz
Kornplatz 10, I-39100 Bozen / Bolzano
Tel. 0039 0471 97 37 00, Fax 0039 0471 97 67 55
info@umwelt.bz.it, www.umwelt.bz.it

FÖRDERNDES MITGLIED

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



Liebe Leserin, lieber Leser,

in den Alpen wird fleissig geplant und gebaut: Von Frankreich bis Slowenien sollen viele Millionen Euro in Grossprojekte investiert werden. Praktisch überall wird auch Kritik daran laut – wegen Umweltfolgen, falscher Prioritäten, sozialer Unausgewogenheit.

In diesem Heft werden einige dieser Projekte analysiert. Vier Jahre nach den Olympischen Winterspielen 2006 in Turin etwa zeigt sich, dass die kleinen Berggemeinden kaum von den riesigen Investitionen profitieren. Sie bleiben vielmehr mit überdimensionierten Anlagen zurück, die kaum genutzt werden und alleine für die Instandhaltung sehr viel Geld verschlingen.

Auch Strassen- und Schienenprojekte binden enorme Mittel, besonders Tunnelbauten. Ob sie zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen, ist jedoch fraglich. Pierre Moreau und Toni Aschwanden untersuchen die grossen Bahntunnel-Projekte, und Matthias Göschke beschreibt die Auseinandersetzungen um ein Schnellstrassenprojekt im Süden Österreichs.

Ist «small» also immer «beautiful» und sind grosse Projekte immer böse? Natürlich nicht. Grosse Projekte haben aber grosse Auswirkungen. Und das Risiko, grosse Fehler zu machen, steigt. Auch die Langzeitfolgen werden bei grossen Projekten viel schwerwiegender sein, und allzu oft bemerkt man das erst hinterher.

Zudem steigt mit der Grösse auch der politische und wirtschaftliche Druck auf die Umsetzung eines Projektes. Wo viel Geld im Spiel ist, wächst die Versuchung, sich zu bereichern. Der Verkehrsplaner Hermann Knoflacher weist im Interview in gewohnt deutlicher Weise darauf hin, dass die hohen Provisionen schon einmal Entscheidungen für Infrastrukturprojekte beeinflussen können.

CIPRA-Vizepräsident Helmut Moroder dagegen fordert mehr Mut für gute grosse Projekte, aber auch den scharfen Blick für die sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Folgen. Er zeigt an einigen Beispielen auf, dass auch sinnvolle Projekte oft nur mit grosser Anstrengung umgesetzt werden können.

Je mehr auf dem Spiel steht, umso wichtiger sind die Spielregeln. Je grösser ein Projekt, umso sorgfältiger müssen die direkten und indirekten Auswirkungen geprüft werden. Kosten – nicht nur monetäre – müssen gegen Nutzen abgewogen und alle berührten Interessen berücksichtigt werden. Je weitreichender die Entscheidungen für oder gegen solche Projekte sind, umso nachvollziehbarer und transparenter müssen die Entscheidungsprozesse ablaufen. Hier gibt es allerdings noch viel zu tun – auch die Planungs- und Entscheidungskultur im Alpenraum ist noch eine «Mega-baustelle».

K. Lins

Katharina Lins
Vize-Präsidentin CIPRA International

LAURENT CHAPPIS – CHAMBERY/F

«Wir müssen uns an die Berge anpassen»

Über Laurent Chappis, einen Baumeister, der in Courchevel den ersten französischen Retortenskiort plante und die Alpen für jedermann erfahrbar machen will. Das Megaprojekt des «Anarchitekten»: eine humanistische Vision der Berge.

Als Kind hatte man ihm gesagt, er sei zu kränklich und daher nicht für das Gebirge geschaffen. Laurent Chappis hat die Berge zum Inhalt seines Lebens gemacht und dabei immer wieder Grenzen überwunden, körperliche wie geistige. 1946 baute der Architekt im französischen Savoyen sein erstes Resort. Geplant in Kriegsgefangenschaft, gebaut auf der grünen Wiese, wurde «Courchevel 1850» zum Exempel für alpine Wintersportanlagen: Die Gebäude, angeordnet nach ihren Funktionen, sind in die Landschaft integriert und direkt von der Piste aus zugänglich.

Courchevel: kapitalistische Entgleisung

Laurent Chappis wollte ein Sport- und Erholungszentrum schaffen, das allen sozialen Schichten offen steht. Und er hatte einen Ort vor Augen, an dem die Weite und Ruhe der Berge erfahrbar werden – damit sich jeder Einzelne seiner Beziehung zur Welt bewusst wird. Meter für Meter schritt er das Gelände ab, berechnete akribisch die Zahl der Betten anhand eines Koeffizienten von Skifahrern pro Hektar und Naturerlebnis.

Aber «Courchevel 1850» entglitt ihm. Denn die französische Regierung wollte 1960 über das Raumplanungs- und Wirtschaftsprogramm «Plan Neige» die Alpen nach ökonomischen Kriterien touristisch erschliessen. Laurent Chappis stellt nun die Entwicklung von Courchevel in Frage, kritisiert die Verbauung der Berge und bemängelt, dass «das Kapital vor der Vernunft und der sozialen Verantwortung steht». «Der Mensch», sagt er, «muss sich an die Berge anpassen. Nicht umgekehrt». Mehrmals schlägt er Sponsoren die Tür zu, steigt aus Projekten aus, will keine Zugeständnisse und Kompromisse machen.

Erlebnis «humanistischer Berg»

Der «Anarchitekt» verfolgt sein eigenes Grossprojekt: eine humanistische und grenzüberschreitende Vision der Alpen. Humanistisch, weil die Alpen das am dichtesten besiedelte und ein äusserst touristisches Gebirge sind. Grenzüberschreitend, weil sie sieben verschiedene Länder und sieben verschiedene Kulturen vereinen. Laurent Chappis geht es um den Schutz dieses Lebensraums, aber auch darum, wie man ihn

für den Menschen erfahrbar machen kann. Denn der Mensch finde in den Bergen seine Selbstbesinnung und seinen Platz in der Welt. «Die ‚humanistischen‘ Berge befriedigen ein Bedürfnis des Menschen, sie schaffen aber im Gegensatz zu den ‚kapitalistischen‘ keines». Laurent Chappis denkt die Alpen als «Raum der Natur» mit Ruhezeiten und Orten der Kultur.

Laurent Chappis steht vor dem vollen Parlamentsaal in Savoyen. Manche würden ihm abraten, in seinem Alter noch solche Einladungen anzunehmen. Er aber will von seinen Bergen erzählen, die Karten zeigen, auf denen er mit bunten Stiften die physikalischen und sozio-kulturellen Eigenheiten des «europäischen Zentralmassivs» eingezeichnet hat. Chappis ist an diesem Morgen nicht 95 Jahre alt, sondern ein Student, der die sonst stille Konkretisierung seiner Vision öffentlich macht. ■

Alexandre Mignotte

Madeleine Rohrer

CIPRA Frankreich / International

Rebell und Visionär

Laurent Chappis, 1915 in Aix-les-Bains/F geboren, ist einer der Schöpfer des renommierten Skiresorts «Courchevel 1850» in den französischen Alpen. Der Architekt beeinflusste seit den 1950er Jahren die touristische Raumplanung in den Alpen. Weil er in seinen Projekten die wirtschaftliche Rentabilität der Ästhetik und dem Erlebnis Natur unterordnete, wurde Laurent Chappis von seinem Biografen «Anarchitekt» genannt. Anfang 2011 erscheint mit «Die europäischen Alpen» der letzte von sechs Bänden über seine Vision der «humanistischen Berge». Der 95-Jährige lebt heute in Chambéry. ■

© Jean-François Lyon-Caen

Vinschgerbahn in Südtirol/I © STA



«Gross denken» ist wichtiger als «gross bauen»

Mut zu Mega – aber auf der richtigen Spur

Sind Grossprojekte grundsätzlich schlecht? Nein, sagt Helmuth Moroder, sie müssen aber in ihren Folgen «gross» durchdacht werden. Der Vizepräsident von CIPRA International hat als Direktor der Vinschgerbahn in Südtirol/I selbst Erfahrungen mit einem Grossprojekt.

Wird ein «Grossprojekt» angekündigt, reagieren viele von uns alarmiert. Zu Recht. Allzuoft erleben wir, wie sich hinter Grösse vor allem Grössenwahn verbirgt. Um sich Denkmäler ihrer eigenen Bedeutsamkeit zu errichten, führen Politiker und Planer Autobahnen rücksichtslos durch Naturlandschaften, verbauen ganze Berge für den Skisport, betonieren überdimensionierte Sportanlagen ins Gelände, die später weder genutzt noch erhalten werden. «Gross» ist nicht der geistige Horizont, gross ist der Schaden, den solche Megaprojekte in der Landschaft anrichten. Und in unserem Bewusstsein. Denn als Folge solchen Grössenwahns stelle ich eine gewisse Ängstlichkeit fest, Neues zu wagen.

In einer Zeit, in der wir über den Zustand unseres Planeten viel mehr wissen als jemals zuvor, ist es gut, sich der Folgen des eigenen Tuns für Natur und Umwelt bewusst zu werden. Projekte im Allgemeinen und vor allem Grossprojekte sollten nur dann realisiert werden, wenn sie eine Verbesserung – im Sinne der Nachhaltigkeit – der derzeitigen Situation bewirken. Doch sollte diese Zukunftsvorsorge nicht in geistige Kleingärtnerie

ausarten. Mit drei Beispielen aus meiner Region Trentino-Südtirol möchte ich aufzeigen, dass Grossprojekte nicht an sich schlecht sind und unter welchen Bedingungen sie gelingen können.

Direkte Wertschöpfung

Im Jahr 2005 wurde nach fünfjähriger Bauarbeit die Vinschgerbahn mit moderner Technologie wieder in Betrieb gesetzt. Es handelt sich um eine 60 Kilometer lange, einspurige Regionalbahn in Südtirol, die 1990 stillgelegt wurde. Mit Investitionen von 130 Millionen Euro war das Vorhaben für Südtirol und für den Vinschgau – ein Tal mit 40'000 Einwohnern – ein Grossprojekt. Anfangs gab es denn auch heftige Diskussionen. Heute, fünf Jahre nach der Wiedereröffnung der Eisenbahn, stellt keiner mehr die Sinnhaftigkeit der Investition in Frage. Die Akzeptanz bei der einheimischen Bevölkerung und den Touristen ist enorm und hat die optimistischen Vorhersagen weit übertroffen. Jährlich übernachten 200'000 Schweizer Gäste mehr in Südtirol als vor dem Ausbau der Bahn. Touristik-

experten führen dies auf den Werbeeffekt der Vinschgerbahn zurück. Durchschnittlich gibt ein Schweizer Gast täglich 110 Euro aus, woraus sich ein Umsatz von 22 Millionen Euro jährlich ergibt. Davon fließen dem Land Südtirol rund acht Millionen Euro direkte und indirekte Steuern zu. Ein Grossprojekt, das sein Ziel, mehr Nachhaltigkeit, sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich und sozial, erreicht hat.

Weitwurf oder Blindgänger?

Die Geschichte zeigt: Ehrgeizige Vorhaben stossen zunächst auf Widerstand. Als zur Weltausstellung in Paris 1887 ein hoher Turm errichtet werden sollte, empörte sich die gesamte Kunst- und Literatenwelt der Metropole. Diese «tragische Strassenlaterne» sei eine Entehrung, dieser «düstere Fabrik-schornstein» eine Beleidigung fürs Auge, hiess es. Heute wäre Paris ohne Eiffelturm undenkbar. Oder als 1835 in Deutschland die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Führt verkehrte, warnte eine hochangesehene Kommission bayerischer Ärzte: «Die schnelle Bewegung muss bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des Delirium furiosum, erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser gräss-

lichen Gefahr trotzen, so muss der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblicke des schnell dahinfahrenden Dampfzuges genau derselben Gehirnkrankheit. Es ist daher notwendig, die Bahnstrecke auf beiden Seiten mit einem hohen, dichten Bretterzaun einzufassen.» Wohlgermerkt: Die Lokomotive «Adler» dampfte mit gemüthlichen 24 Stundenkilometern durchs Gelände. Das Neue irritiert. Es fügt sich nicht in die Dimensionen des Bekannten ein. Das fordert heraus. Wir sollten – trotz aller Irrungen und Wirrungen der Vergangenheit – den Mut zu «Think Big» nicht verlieren. Sondern das «grosse Denken» mit einem 360-Grad-Blick für die Folgen verbinden.

Menschen stehen im Zentrum

Die Provinz Trient, rund 500'000 Einwohner, hat ein Projekt vorgelegt, wonach das gesamte Land mit einem unterirdischen Eisenbahnnetz verbunden werden sollte. «Metroland» sollte gut drei Milliarden Euro kosten. Das Projekt zeigt zumindest die Bereitschaft der Entscheidungsträger, einen grossen Schritt zu machen. Nur die Gleisrichtung stimmt nicht. Es ist kaum vorstellbar, dass man die Fahrgäste dazu bewegen will, sich in einer schönen Alpenregion wie dem Trentino nur noch unterirdisch zu bewegen: Menschen als Maulwürfe. Zudem würden mit dem Metronetz nur die wichtigsten Ortschaften bedient, der ländliche Raum würde noch stärker abgehängt als jetzt schon. Mit dem Projekt hat die Landesregierung aber gezeigt, dass sie bereit ist für einen Paradigmenwechsel: Hat sie in der Vergangenheit nur im Strassenbau «gross» gedacht, will sie nun in den nächsten 20 Jahren sehr viel Geld für den Eisenbahnverkehr ausgeben. Sollte die Provinz Trient das unterirdische Metroland zu einem vernünftigen oberirdischen Eisenbahnnetz umdenken – wovon ich ausgehe –, so könnte dies eines der wichtigsten und kapitalintensivsten Grossprojekte im Alpenraum werden. Und eines, über das wir uns «megamässig» freuen können.

Ein drittes Beispiel. Die Stadt Bozen hat in März einen sehr ehrgeizigen Klimaplan genehmigt. Innerhalb der nächsten 20 Jahre sollen unter anderem sämtliche Gebäude energetisch saniert werden. Bozen wird eine riesige Baustelle werden. Die vorgesehenen Investitionen belaufen sich auf rund eine Milliarde Euro. Die Ausgaben werden durch die eingesparte Energie amortisiert. Das Vorhaben hat eine Dimension, bei dem sich die Menschen die Augen reiben – eine Art Eiffelturm der Klimapolitik. Wir sollten ihn willkommen heissen. Vielleicht kommen zukünftig Touristen nach Bozen, weil hier in jeder Hinsicht ein besonderes Klima herrscht?

Das gesamte «Projekt Nachhaltigkeit» ist ein grosser Wurf. Es fordert von uns den Mut, Fortschritt zu wagen. Aber nicht blind, sondern mit einem Blick für die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Folgen. Das ist die Grösse, die kommende Generationen von uns erwarten. ■

Helmuth Moroder
Vizepräsident CIPRA International

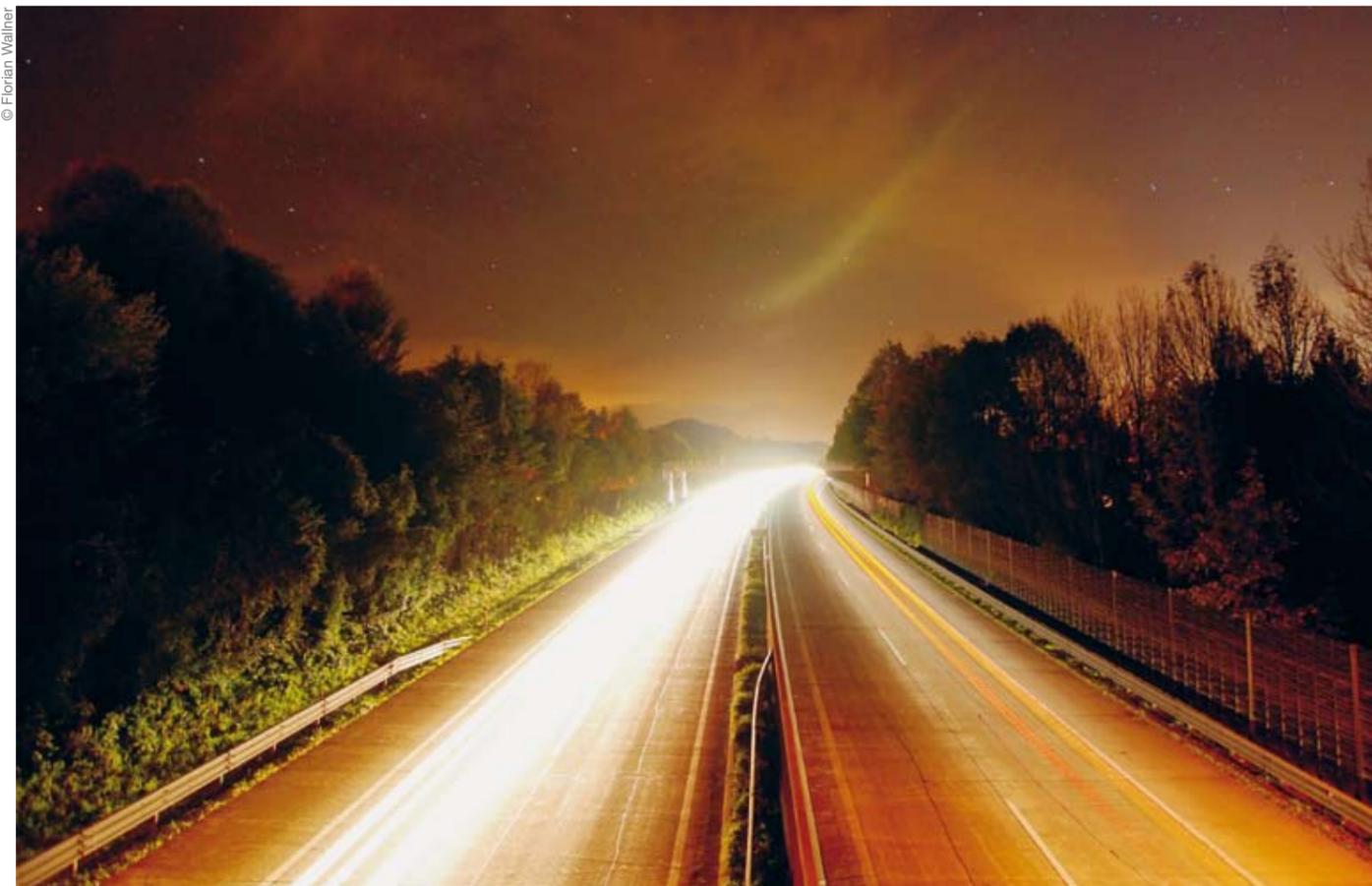
Menschen als Maulwürfe: Die Provinz Trient setzt auf ein grosses unterirdisches Bahnnetz.

S 36 / S 37: Österreichs verkehrspolitische Selbstdemontage

Der Sündenfall des Musterschülers

«Keine neuen Alpenautobahnen!» forderte Österreich einst. Nun legt das Alpenland mit der S 36 / S 37 selber ein Milliardenprojekt vor, das jeglicher verkehrspolitischen Vernunft widerspricht. Welche Interessen und Verflechtungen können hinter einem solchen Megaprojekt stehen?

© Florian Wallner



Bringt neuen Verkehr in die Alpen: Die geplante S 36 / S 37 schleust Verkehr von Wien bis Norditalien.

Erinnert sich noch jemand? Österreich war in den 1990er Jahren der hartnäckigste Verhandler, als es um das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention und dort um das Verbot des Baus neuer Alpenautobahnen ging. Vor allem Umweltorganisationen kritisierten diese starre Haltung mit dem Argument, die österreichische Blockade gefährde die übrigen Protokolle.

Die Auswirkungen der neuen alpenquerenden Verbindung wären gravierend.

Österreich gewann jedoch schliesslich den Verhandlungspoker und konnte das Autobahnbauverbot durchsetzen. Mit diesem Verbot sollten künftig Megastrassenprojekte im sensiblen Alpenraum ein für alle Mal ausgeschlossen werden.

Umso mehr erstaunt es, dass Österreich nun mit dem geplanten Bau der Verbindungsstrasse S 36 / S 37 mit einem Projekt aufwartet, das dieser Haltung diametral zuwiderläuft. Die S36/S37 ist ein aktuelles österreichisches Schnellstrassenprojekt, mit dem für rund 2,8 Milliarden Euro eine neue, durchgehend hochrangige Verbindung vom Wiener Raum durch die Alpen über den Semmering, das Mürztal und das Murtales nach Norditalien geschaffen werden soll. Die neue Verbindung wäre gegenüber der bestehenden über Graz um rund 30 Kilometer kürzer. Dadurch würde erheblich mehr Verkehr von anderen Strecken ausserhalb des Alpengebiets in die Alpen hinein verlagert – mithin das Gegenteil dessen geschehen, was das Verkehrsprotokoll ursprünglich bezweckte. Die Auswirkungen der neuen alpenquerenden Verbindung wären gravierend. Der Verkehr in der Region würde sich verdrei-, der Schwer-



© Bürgerinitiative Niederwölz / Kurt Lercher

Die geplante S 36 / S 37 verschlingt viel Natur- und Siedlungsraum.

verkehr gar vervierfachen. Für die S 36 / S 37 wird mit rund 6'700 Lastwagen pro 24 Stunden gerechnet. Das sind etwa zehn Prozent mehr als 2009 am Brenner. Eine wertvolle Naturparkregion würde unwiederbringlich zerstört. Das enge Mürz- und das Murtal würden zu einem «zweiten Inntal», wo es infolge der relativ engen Talverhältnisse und des Nord-Süd-Transits in den letzten 30 Jahren zu einer unerträglichen

Für das Projekt besteht kein verkehrspolitischer Bedarf.

Dauerbelastung der Menschen kam, und die Anrainer die in den 1960er Jahren geäußerte Zustimmung zu dem Projekt auf das Tiefste bereuen. Die Immissionen würden den vorhandenen sanften Tourismus dauerhaft beseitigen – und die österreichische Autobahn- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ASFINAG würde ein Defizit von rund 180 Millionen Euro pro Jahr erwirtschaften. Fest steht: Für das Projekt besteht kein verkehrspolitischer Bedarf.

Was kann verantwortliche Entscheidungsträger dazu bringen,

Der slowenische Fehltritt

Mehrere Hundert Millionen Euro sollten Slowenien verkehrsmässig ins 21. Jahrhundert katapultieren. Was mit dem Projekt «Dritte Entwicklungsachse» stattdessen gemacht wird, ist ein Rückschritt in allen Bereichen: Mit überdimensionierten Infrastrukturen wird der Strassenverkehr weiter angekurbelt. Anstatt die Ziele – die Gleichstellung der Regionen, von Stadt und Land sowie die Verknüpfung mit dem Ausland – zu verfolgen, wird das Zentrum Ljubljana gestärkt und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr behindert. Von nachhaltiger Verkehrspolitik kann keine Rede sein.

Der Fehltritt geschieht im nördlichen Teil der Dritten Entwicklungsachse. Der geplante Verlauf und die Dimensionen der

derartige Megaprojekte gegen jede Notwendigkeit, gegen jede Vernunft, gegen den klaren Wortlaut des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention und gegen den Willen der Bevölkerungsmehrheit zu forcieren? Eigentlich nichts, möchte man meinen. Dass es Organisationen gibt, die am Bau derartiger Megaprojekte verdienen, ist offenkundig. Wie weit deren Einfluss reicht, darüber kann spekuliert werden. Wenn ein Projekt von der breiten Öffentlichkeit als sinnlos und unwirtschaftlich eingeschätzt wird und weitgehend unerwünscht ist, dann hat aber auch solcher Einfluss seine Grenzen. Tatsächlich wird das Projekt von politischer Seite derzeit offenbar nur noch von der steirischen Verkehrslandesrätin Kristina Edlinger-Ploder forciert.

Wer profitiert?

Der Grund, warum die Verkehrslandesrätin den Bau der S 36 / S 37 vorantreibt, war in Medienberichten nachzulesen: Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Landesstrasse auf die Schnellstrasse erwartet Edlinger-Ploder eine Entlastung ihres Strassenbudgets. Landesstrassen müssen nämlich vom Land erhalten werden, während Schnellstrassen von der ASFINAG bezahlt werden. Schätzungen für das erste Teilstück von 22 Kilometern gehen von Einsparungen von jährlich rund 200'000 Euro für das Verkehrsressort aus. Gleichzeitig entstünde der ASFINAG, und damit letztlich durch Steuer- und Dividendenrückgang dem Alleinaktionär Bund, wegen der Kosten der Finanzierung, der Erhaltung und des Betriebs dieses Strassenstücks ein jährlicher Aufwand von rund 40 Millionen Euro – was aber dem Land Steiermark vollkommen egal ist. Schlimmer noch: Durch den Bau würde das Land Bundeszuschüsse von rund 1,1 Millionen Euro pro Jahr verlieren – was aber offenbar dem steirischen Verkehrsressort völlig gleichgültig ist, weil mit diesem Verlust nicht sein Verkehrsbudget, sondern nur ganz allgemein das Landesbudget belastet wird. Im Ergebnis heisst das: Damit das steiermärkische Verkehrsbudget um rund 200'000 Euro pro Jahr entlastet wird, nimmt man Verluste des Landes von rund 1,1 Millionen Euro und Verluste des Bundes von 40 Millionen Euro pro Jahr in Kauf.

Recht um jeden Preis?

Ob nun skandalös, dreist oder einfach gewitzt – das Vorgehen der Verkehrslandesrätin findet Unterstützung in einer jüngst

Strasse zeigen, dass nicht die Ortschaften Slovenj Gradec, Velenje und Celje miteinander verbunden werden, sondern dass die Anbindung von Slovenj Gradec und Velenje an Ljubljana gestärkt wird. Der Strassenverlauf ermöglicht zudem keine Anbindung des örtlichen Verkehrs und bringt keine Entlastung für die Hauptachse auf der Strecke Velenje-Celje. Auch wird die Errichtung eines hochwertigen Systems des öffentlichen Verkehrs verunmöglicht und das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention wird verletzt. ■

Matej Ogrin
Präsident CIPRA Slowenien

© Jean-Loup Bertez



900 Millionen Euro für 30 Minuten: Die Verkürzung der Reisezeit von Annecy nach Genf kommt die Autofahrer und die Allgemeinheit teuer zu stehen.

Annecy-Genf: Niederlage für nachhaltige Mobilität

Am 5. Dezember 2008 wurden 19 Kilometer neue Autobahn zwischen Annecy und Genf eröffnet – obwohl die beiden Städte bereits damals über eine andere Autobahn miteinander verbunden waren. Das Hauptargument für den Bau dieser Autobahnstrecke war die Verkürzung der Fahrtzeit mit dem Privatauto auf 30 Minuten. Zu den Baukosten von fast 900 Millionen Euro kommen die Auswirkungen auf die Landschaft und die CO₂-Emissionen hinzu. Allerdings wurde das prognostizierte Verkehrsaufkommen bisher nicht erreicht. Private Automobilisten bezahlen für die Benutzung dieses mautpflichtigen Autobahnabschnittes etwa sechs Mal mehr

als wenn sie mit der Bahn fahren. Deshalb ist anzunehmen, dass viele Grenzpendler – über 51'000 fahren täglich Richtung Genf – auf das eigene Auto verzichten würden, wenn es ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot gäbe. Bisher wurden jedoch keine nennenswerten Investitionen in die Bahninfrastruktur getätigt. In den letzten Jahren wurden sogar Verbindungen gestrichen. ■

Alexandre Mignotte
CIPRA Frankreich

ergangenen Entscheidung des österreichischen Verfassungsgerichtshofes (V 78/09): Dieser kommt mit beachtlicher Methodik – u.a. werden bestehende Gesetze einfach nicht angewandt – zu dem (vorläufigen) Ergebnis, dass die Schnellstrasse gebaut werden darf. Wenn jemand glauben sollte, es habe dabei eine Rolle gespielt, dass eine Richterin des Verfassungsgerichtshofes gleichzeitig Aufsichtsratspräsidentin der ASFINAG und ausserdem Gesellschafterin einer der grössten österreichischen Zementhersteller ist, der noch dazu drei Werke in unmittelbarer Nähe zu der geplanten Schnellstrasse hat, so ist das natürlich reine Spekulation, die durch nichts zu beweisen ist. Ebenso ist es eine unbeweisbare

Unterstellung, das Ergebnis der Entscheidung könnte etwas damit zu tun haben, dass jener Referent des Verfassungsgerichtshofes, der die Entscheidung im Entwurf vorbereitete, von der Partei von Verkehrslandesrätin Edlinger-Ploder nominiert worden war, die auch in Zukunft einen nicht gänzlich vernachlässigbaren Einfluss auf den weiteren Karriereverlauf des betreffenden Richters haben könnte. Dementsprechend distanziert sich der Autor von allen derartigen unbeweisbaren Vermutungen, Spekulationen und Unterstellungen. ■

Matthias Göschke
Rechtsanwalt, Wien

Von der Strasse auf die Schiene

Mögliche Auswege aus dem Tunnel

Die transalpine Verkehrspolitik beschränkt sich allzu oft auf die Infrastruktur. Aber Basistunnels alleine werden keine Wunder vollbringen. Für eine effektive Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sind andere Massnahmen notwendig.

Der Schwerverkehr nimmt ständig zu. Und damit auch die Belastung der Umwelt und der Menschen. Seit Jahren wird gefordert, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Doch der Prozess harzt. Wieso tun sich die Alpenländer und -regionen so schwer mit diesem Vorhaben?

Die Verkehrspolitik der Europäischen Union ist nicht wirklich eine Politik der Verkehrsverlagerung. Bei der Schaffung von transeuropäischen Güterverkehrskorridoren steht im Bahnbereich die Frage der Infrastruktur im Vordergrund. Hauptziel ist die Beseitigung von Engpässen. Die alpenquerenden Verbindungen sollen nun durch grosse Basistunnel-Projekte modernisiert werden. Trotz beträchtlicher Investitionen in die Infrastruktur ist der Anteil des Schienenverkehrs tendenziell rückläufig.

Verlagerung wird behindert

Die einzelnen Alpenländer und -regionen setzen sich für ihre jeweiligen Projekte ein, um zu verhindern, dass sie von den wichtigen Güterverkehrsachsen ausgeschlossen werden. Allerdings rückt die Fertigstellung der geplanten Projekte in immer weitere Ferne. Was bringen diese Projekte wirklich? Die französischen Region Rhône-Alpes zum Beispiel, die sich stark für den grenzüberschreitenden Tunnel zwischen Lyon und dem italienischen Turin einsetzt, konnte nicht verhindern, dass dieses Projekt immer weiter nach hinten verschoben wurde. Der Baubeginn und umso mehr die Fertigstellung sind nach wie vor ungewiss. Der Brenner-Basistunnel zwischen Österreich und Italien verzeichnet ähnliche Verzögerungen. Die Anrainerstaaten dieser Projekte zeigen nicht dieselbe Begeisterung für die Verkehrsverlagerung. Das Land Tirol, das unter dem zunehmenden internationalen Schwerverkehr auf der Brennerachse leidet, möchte den Strassenverkehr regulieren und auf die bestehende und derzeit nicht ausgelastete Eisenbahnlinie verlagern. Doch die EU und mehrere betroffene Staaten haben beim Europäischen Gerichtshof ein Verfahren gegen Österreich wegen «Behinderung des freien Verkehrs» eingeleitet.

Der dänische Experte für Infrastrukturfragen, Bent Flyvbjerg, hat 2003 mit seinem Team auf fünf Kontinenten Hunderte von Grossprojekten aller Art aus den vergangenen 70 Jahren untersucht. Die Forscher stellten fest, dass die Kosten und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt häufig unterschätzt und die positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft dagegen häufig überschätzt werden. Ausserdem sind die Entscheidungsprozesse selten transparent.

Was die grossen Eisenbahntunnels betrifft, bildet die Schweiz eine Ausnahme: Die Schweizer Bevölkerung hat sich wiederholt für solche Projekte ausgesprochen. Der Lötschberg-Tunnel ist seit 2007 in Betrieb und der Gotthard-Basistunnel



Verkehrte europäische Verkehrspolitik: Es wird viel Geld in den Bau teurer Brücken, Tunnels und Autobahnen gesteckt, statt Fahrpläne abzustimmen und die grenzüberschreitenden Verfahren im Schienenverkehr zu vereinfachen.

wird voraussichtlich 2017 eröffnet. Allerdings wird sich die Verteilung des Verkehrsaufkommens laut Experten ohne flankierende und verpflichtende Massnahmen nur um zwei Prozent zugunsten der Schiene erhöhen.

Software statt Hardware!

Es gibt effektivere Mittel für die Verlagerung als milliardenschwere Tunnelprojekte. Zum einen müssen Voraussetzungen geschaffen werden für einen fairen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Wegen der Globalisierung werden Güter heutzutage vermehrt zwischen Staaten hin und

ringen Marktanteil der Schiene sind nämlich nicht fehlende Kapazitäten, sondern häufig Betriebsprobleme. Die wichtigsten Engpässe im Schienennetz bestehen in der Nähe von grösseren Städten und auf den Zufahrtstrecken zu den alpenquerenden Tunnels. Durch ein besseres Management kann die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenangebotes verbessert werden. Das bedeutet zum Beispiel effizienteres Trassenmanagement, Diversifizierung der Tarife, Harmonisierung der Fahrpläne, Rationalisierung des Material- und Triebfahrzeugeinsatzes oder Vereinfachung der grenzüberschreitenden Verfahren. Diese Massnahmen sind bekannt; sie können kurz- und mittelfristig umgesetzt werden und kosten weniger als neue grosse Infrastrukturprojekte.

Weiters braucht es neue Instrumente zur Regulierung des Strassenverkehrs in sensiblen Regionen wie den Alpen. Flugzeuge benötigen Slots, Züge brauchen Trassen und Schiffe Anlegestellen. Der Lastwagen ist das einzige Verkehrsmittel, das keiner Regulierung unterliegt, wenn man von den Verkehrs-schriften für Alpentunnels absieht. Der LKW rollt zurzeit auch ohne übergreifendes intelligentes Management.

Alpentransitbörse als Lösung?

Ein wirksames Instrument hierfür ist die Alpentransitbörse. Es geht darum, die Verlagerung der Transitgüter von der Strasse auf die Schiene durch die kontrollierte Ausgabe von Transitrechten für LKWs zu fördern. Diese Transitrechte können auf dem Markt gehandelt werden. Wie bei anderen beschränkten Gütern bestimmt die Nachfrage den Preis. Zahlreiche Verkehrsexperten unterstützen diese Idee. Die Schweiz hat die Alpentransitbörse in das neue Gesetz zur Güterverkehrsverlagerung aufgenommen. Die Einführung dieses Instruments hängt jedoch von der Bereitschaft zu einer neuen Politik der Verkehrsverlagerung im gesamten Alpenraum ab.

In den Alpen muss eine langfristige Verkehrspolitik entwickelt werden, ohne die immer wieder verschobene Fertigstellung einiger Grossprojekte abzuwarten. Die Alpenländer und -regionen sollten deshalb ein konzertiertes Programm zur Modernisierung der bestehenden Schienennetze ausarbeiten. Damit einher geht eine Verlagerungspolitik, die nicht an die europäische Infrastrukturpolitik gebunden ist, aber von Massnahmen zur Wiederherstellung der Wettbewerbsvorteile der Schiene gegenüber der Strasse begleitet wird. ■

Toni Aschwanden
Alpen-Initiative Schweiz

Pierre Moreau
technischer Berater CIPRA Frankreich

her verfrachtet. Gemäss Marktlogik werden sie möglichst effizient und möglichst günstig transportiert. Im Vergleich zum Konkurrent Strasse ist die Schiene weniger gut für die Aufnahme dieses transnationalen Verkehrs und die Lieferung an den Endkunden geeignet. Die Strasse kommt in dieser Rechnung besser weg, weil sie nur für einen geringen Teil der Umwelt- und Sozialkosten aufkommt. Die Überarbeitung der Eurovignette-Richtlinie, die hier Abhilfe schaffen sollte, kommt nur schleppend voran. Zum ändern müssen die vorhandenen Kapazitäten der Bahninfrastruktur besser ausgelastet werden. Die Hauptursache für den ge-



Brennerbasis-Tunnel/I-A

Bauzeit: 2006-2022
Länge: 55 Kilometer

Offiziell prognostizierte Baukosten (ohne Zulaufstrecken):
1994: rund 2,5 Milliarden Euro
2004: 4,5 Milliarden Euro
2007: 6 Milliarden Euro
2010: 8,076 Milliarden Euro

Baukosten des 50 Kilometer langen Eurotunnels/F-GB: 15 Milliarden Euro
Baukosten des 57 Kilometer langen Gotthard-Tunnels/CH: 9,83 Milliarden Franken (7,3 Milliarden Euro)
Bruttoverlust der NEAT/CH bis 2070: Je nach Verkehrsszenario zwischen 10 Milliarden Franken (7,4 Milliarden Euro) und 24 Milliarden Franken (17,6 Milliarden Euro).



Reschenstausee/I

© Hannes Hell

Bauzeit: 1946-1950
Gesprengte Häuser: 170
Vernichtetes Kulturland: rund 520 Hektar
Zahl der bäuerlichen Betriebe, die ihre Existenzgrundlage verloren haben: 120
Vom Bau betroffene Menschen: 1'000

Jährliche Stromproduktion: rund 250 Millionen kWh
Jährlicher Stromverbrauch eines Haushalts im EU-Durchschnitt: 4'050 kWh
Nettostrompreis 2009 für Haushalte mittlerer Größe in der EU: 0,1227 Euro/kWh

Entschädigung 1949 für ein Kubikmeter Haus: 4'000 Lire
Verkaufspreis 1949 von 20 Kilo Äpfeln: rund 1'000 Lire

Speichersee Tiefenbachferner/A

Bauzeit: 2009-2012
Baukosten: 9 Millionen Euro
Zweck: Beschneung des Skigebiets Sölden

Meereshöhe: 2'900 Meter
Volumen: 405'000 Kubikmeter
Tiefe: 17 Meter
Wasseroberfläche: 35'000 Quadratmeter
(fünf Fußballfelder)

Wassermenge für die Beschneung von einem
Hektar Piste (30 cm Schneehöhe):
2'000-3'000 Kubikmeter.

Skigebiete in Tirol heute: 75
Skigebiete bei einem Temperaturanstieg von 4°C: 23



Megaprojekte in Zahlen

Grossprojekte wollen für einen grossen Zeitraum gedacht werden. Kann man ihre Kosten wirklich abschätzen? Einmal gebaut, erfüllen sie auch ihren Zweck? Und was wird für ihre Umsetzung in Kauf genommen? Vier Beispiele.

Lötschberg-Tunnel/CH

Bauzeit: 1999-2007
Länge: 34,6 Kilometer
Baukosten: 4,3 Milliarden CHF (3,2 Milliarden Euro)
Zweck: Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene

Fahrtzeit von Visp nach Bern vorher: 117 Minuten
Fahrtzeit von Visp nach Bern heute: 55 Minuten
Fahrtzeit von Brig nach Bern vorher: 98 Minuten
Fahrtzeit von Brig nach Bern heute: 64 Minuten

Geplante Personenzüge pro Tag: 30
Tatsächliche Anzahl der Personenzüge pro Tag: 50

Geplante Güterzüge pro Tag: 80
Tatsächliche Anzahl der Güterzüge pro Tag: 40



Touristische Grossprojekte bringen Arbeitsplätze – und neue Abhängigkeiten

Aufbruch in Andermatt?

Der ägyptische Investor Samih Sawiris stellt den Bewohnern von Andermatt in der Schweiz mit seinem Ferienresort Arbeitsplätze, Geld und warme Betten in Aussicht. Kann er seine Versprechen einlösen?



© Andermatt Swiss Alps Ltd

Modell von «Andermatt Swiss Alps»: 18-Loch-Golfplatz, 844 Hotelzimmer, 1'970 Parkplätze.

Eine Milliarde Franken verspricht die Milliardärin Claire Zachanassian den Einwohnern der verarmten Kleinstadt Gälllen. Wenn sie dafür Alfred III umbringen, von dem sie in jungen Jahren ein uneheliches Kind erwartete. Diese Forderung lehnen die Bewohner zunächst entrüstet ab, doch seltsamerweise beginnen sie, Geld auszugeben und Kredite aufzunehmen. In der Gemeindeversammlung beschliessen sie wenig später den Fememord. Alfred III wird in der Menge erdrückt. Der Arzt schreibt «Herzschlag» auf den Totenschein. Friedrich Dürrenmatts Klassiker «Der Besuch der alten Dame» wird derzeit im schweizerischen Andermatt neu aufgeführt. Mit offenem Ende. 1,5 Milliarden Franken – gut eine Milliarde Euro – will der ägyptische Investor Samih Sawiris bis im Jahr 2020 in sein Luxusresort «Andermatt Swiss Alps» investieren. Er hat sechs Hotels im 4- und 5-Sterne-Segment geplant, 500 grosszügige Wohnungen in 42 Häusern und 25 Villen. Weiter hat er einen 18-Loch-Golfplatz skizziert, ein Sport- und Freizeitzentrum sowie eine Konferenz- und Konzerthalle. Auch das Skigebiet soll erweitert, Andermatt mit Sedrun verbunden werden.

Sieben Bauernhöfe geopfert

Der bisher einzige Tribut an Sawiris: eine Fläche von sieben Bauernhöfen. Der wurde – bei diesen Aussichten – gerne gezahlt. So rechnet eine Studie der Urner Kantonalbank mit 2'600 neu geschaffenen Arbeitsplätzen im Resort und 2'300

indirekten in der Region. Weiter locken 165 Millionen Franken an zusätzlicher Wertschöpfung in den ersten Jahren, ab 2018 sollen es gar 500 Millionen Franken pro Jahr sein.

«Es herrscht eine grosse Aufbruchsstimmung im Dorf», stellt Gemeindepräsident Karl Poletti fest. An allen Ecken und Enden werde derzeit renoviert. Doch mit Flickarbeiten ist es nicht getan. Gefragt ist Unternehmergeist, wie in der Studie «Standortpotenziale Urserental» des Instituts für Nachhaltige Entwicklung der Zürcher Hochschule Winterthur nachzulesen ist. «Je breiter die Freizeitangebote ausserhalb des Resorts sind, desto mehr Gewinn bleibt im Dorf», sagt Studienleiter Erich Renner in der Schweizer Architekturzeitschrift «Hochparterre». «Dieses Angebot muss bis zur Eröffnung des Resorts stehen. Sonst kommen die Gäste einmal und nie wieder.»

Die Planung ist angelaufen: Für die Verbindung der Skigebiete von Andermatt und Sedrun soll ein ganzes Tal mit sieben Skiliften, mindestens einem Restaurant und einem Speichersee für die künstliche Beschneigung neu bebaut werden. Für Landschaft und Energieverbrauch ein fragwürdiger Ausbau, wie «Hochparterre» festhält.

Klumpenrisiko im Tal

Werden die Bewohner von Andermatt die Impulse nutzen können? Dominik Siegrist, Präsident von CIPRA International, ist skeptisch: «Über viele Jahrzehnte hinweg hatte Andermatt

mit der Armee einen starken Arbeitgeber. Doch ein Waffenplatz braucht keine innovative Bevölkerung. Man muss einfach die Bedürfnisse des Militärs erfüllen. Diese langjährige Abhängigkeit hemmt die Innovationskraft einer Region». Jetzt, sagt Siegrist, drohe erneut die Abhängigkeit von einem einzigen Arbeitgeber: Samih Sawiris. Ein enormes Klumpenrisiko, für den ganzen Kanton. Zudem würden keine oder nur wenige hoch qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen.

Sawiris hat wiederholt betont, dass er sich langfristig in Andermatt engagieren will. Dass er nicht den schnellen Profit sucht. Allerdings ist ungewiss, ob das Projekt langfristig rentabel ist. Die Beispiele Aminona, Siviez und Thyon 2000 aus den Siebzigerjahren lehren, dass die Anfangseuphorie in Tristesse umschlagen kann. Selbst ein «integrierter Tourismusort» wie Thyon 2000 im Wallis mit Übernachtung, Service, Gastronomie und Freizeitangebot aus einer Hand zeigte keinen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg. Alle Appartements wurden als Stockwerkeigentum ohne Mietanreize weiterverkauft, zurück blieben kalte Betten und verlotterte Häuser.

Dieses Schicksal drohe den «integrierten Tourismusorten» auch heute, sagt Thomas Ammann vom Planungsbüro arcalpin. Denn anders als in Frankreich, wo sich der «soziale Tourismus» etabliert habe, wo im Winter jedes Wochenende Tausende von Mietern spartanisch eingerichtete Ferienwohnungen tauschen, habe man in der Schweiz das Problem der kalten Betten bis heute nicht lösen können. «Die Hauptmotivation für den Bau dieser neuen Generation von Tourismusorten liegt ganz klar im kurzfristigen Gewinn durch den Verkauf der Immobilien.»

Kalte Träume statt warme Betten

Sawiris will die Hälfte aller Zweitwohnungen im «Andermatt Swiss Alps» warm halten. Im Hotel Chedi sollen sogar alle der 120 zum Kauf stehenden Objekte von der Hotelbetreiberfirma an Vermieter vermittelt werden. Allerdings, und dies ist der entscheidende Schwachpunkt, wird die Vermietungspflicht nicht im Grundbuch eingetragen. Also wird niemand prüfen, ob die Wohnungen tatsächlich weitervermietet werden. Im

Übrigen lehrt die Erfahrung: Je teurer die Wohnung, desto geringer die Lust am Vermieten. Es ist also fraglich, ob es Sawiris gelingen wird, ein ganzjährig belebtes «Neu-Andermatt» zu schaffen. Auch die Auswirkungen im gesellschaftlichen Bereich sind unbekannt. Laut einer Studie der Hochschule Luzern-Soziale Arbeit, die das Resort-Projekt bis 2020 begleitet, steht die grosse Mehrheit der Andermattinnen und Andermattler dem Grossprojekt positiv gegenüber. Gleichzeitig möchten diese aber, dass die Dorfgemeinschaft so bleiben kann, wie sie ist. Sie wollen nicht, dass Andermatt zu einem zweiten St. Moritz wird und dass die Lebenshaltungskosten weiter steigen. Sicher ist nur: Andermatt wird sich verändern. Radikal. ■

Nicolas Gattlen
freier Journalist, Kaisten/CH



Was macht der «Besuch» des ägyptischen Millionärs Samih Sawiris aus Andermatt?

«Konzepte statt Traumwelten!» Ein Kommentar zu Andermatt

Die Finanz- und Wirtschaftskrise der letzten Jahre hat die Goldgräberstimmung rund um die vielen geplanten Alpen-Resorts gedämpft. Eine Ausnahme bildet das Projekt in Andermatt, wo der ägyptische Investor Samih Sawiris inzwischen die ersten Bauarbeiten ausgelöst hat. Über die meisten anderen Projekte wird nicht mehr geredet. Das ist der stumme Beweis, welche Interessen auf der Investoreseite bestehen: Gewinn durch Verkauf von Wohnungen. Ein echtes Engagement für die nachhaltige Entwicklung einer Region hätte sich in einer Krisenzeit nicht völlig in Luft aufgelöst.

Vielleicht unterscheidet sich Andermatt tatsächlich in diesem Punkt vom ganzen Rest. «Andermatt Swiss Alps» hat zwar ebenfalls einige krumme Kurven hinter sich. Die «Lex Koller» beispielsweise, ein Gesetz über den Erwerb von Grundstücken durch Personen im Ausland, wurde kurzerhand ausser Kraft gesetzt. Mit viel Kommunikationsgeschick und aufwendiger

Planung aber wird das Projekt Schritt für Schritt der Realisierung entgegengeführt. Doch stehen wir erst am Anfang. Der Verkauf der Wohnungen stockt. Ob dereinst der ganze Resort erstellt wird, weiss niemand. Und ob die Käufer und Mieter Gefallen finden an dem exklusiven Kulissendorf, sei dahingestellt. Eines aber wissen wir: Es gibt in den Alpen eine aufgeblasene Bauwirtschaft und zu viele geschlossene Fensterläden. Es fehlen nicht Zweitwohnungen, sondern Konzepte, wie die bereits erstellten Bauten nachhaltiger bewirtschaftet werden könnten. ■

Philipp Maurer ist Geschäftsführer der Bausatz GmbH in Zürich/CH. Er hat gemeinsam mit dem Schweizer Heimatschutz ein Positionspapier zu touristischen Grossprojekten erarbeitet.

www.heimatschutz.ch

Berggebiete zahlen Zeche für Olympische Winterspiele

Die Ruinen von Turin

Olympische Winterspiele bringen den Regionen Ruhm und Aufschwung. Für zwei Wochen. Zurück bleiben überdimensionierte Infrastrukturen, Schulden und kalte Betten. Ein Fazit zu Turin, vier Jahre nach den XX. Winterspielen.

Im Februar 2006 waren die Augen der Welt auf Turin gerichtet: Die Hauptstadt des Piemonts in Italien war Austragungsort der XX. Olympischen Winterspiele. Die meisten Wettbewerbe fanden jedoch relativ weit von Turin entfernt in kleinen Bergorten statt.

Die Olympischen Winterspiele sollten den peripheren Regionen eine komplette Neuausrichtung des Fremdenverkehrs ermöglichen. Das bisherige, auf Zweitwohnsitze und Wochenendurlauber ausgerichtete System hatte sich nämlich als unrentabel erwiesen. Es sollten Hotelbetten entstehen und der Gross-event sollte zur Etablierung eines Qualitätstourismus beitragen, der weniger saisonabhängig ist. Es wurde betont, dass auch die umliegenden Gemeinden in den Bergen, die nicht unmittelbar an den Spielen beteiligt waren, langfristig davon profitieren würden. Heute, vier Jahre später, hat sich in den Tälern rund um Turin die grosse Ernüchterung breit gemacht. Auf den ersten Blick hat sich nicht viel verändert: lange Autoschlangen an den Wochenenden, in Zweitwohnsitze umgewandelte olympische Dörfer, Touristenboom zum Jahresende. Den Rest des Jahres werden die Bewohner in den Bergen mit ihren «olympischen Kathedralen» und den Folgekosten allein gelassen.

Schuldenlast oder Abbruch?

Wenn man von einer sportlichen Grossveranstaltung – mit allen Nebenerscheinungen davor, während und danach – spricht, dann muss man unterscheiden zwischen dem, was sich in einer grossen Stadt wie Turin abspielt, und dem, was in den umliegenden Berggebieten geschieht. Eine grosse Stadt ist eher als ein kleiner Ort in der Lage, eine sportliche Grossver-

anstaltung zu verkraften. Deutlich wird das bei vielen eigens für die Olympischen Winterspiele errichteten Sportstätten. So können die Anlagen für die Eissportwettbewerbe in Turin nach den Spielen für andere Sportereignisse oder Musik- und Kulturveranstaltungen genutzt und ohne Verlust betrieben werden, weil sie in einer Metropole mit einem grossen Einzugsgebiet liegen.

Auf die in den Bergorten errichteten Sportstätten trifft das hingegen nicht zu. Die Anlagen für die Skisprung- oder Bobwettbewerbe – Sportarten, die in Italien und vor allem in den Westalpen keine Tradition haben und nur von sehr wenigen Sportlern ausgeübt werden – werden kaum genutzt oder sind gar dem Verfall preisgegeben. Die enormen Betriebskosten lasten schwer auf den Berggemeinden, in deren Gebiet sie liegen. Weil die Gemeinden die Kosten für den Unterhalt nicht aufbringen können, droht der Abbruch. Dies ist die weniger glanzvolle Seite der Olympischen Spiele.

Millionen in den Sand gesetzt

Bei den Sportstätten handelt es sich um Infrastrukturen, die sehr viel Geld gekostet haben und weiterhin kosten werden. 35 Millionen Euro kosteten allein die Skisprungschanzen. Die Bobbahn schlägt mit über 60 Millionen zu Buche. Deren Unterhalt verschlingt jährlich 1,6 bzw. 2,2 Millionen Euro. Die Folgekosten durch die Beeinträchtigung der Umwelt sind nicht eingerechnet.

Auch der Betrieb der Eisstadion in Torre Pellice und Pinerolo – zwei am Eingang der Täler Susa und Chisone liegende Orte – ist nach den Olympischen Spielen alles andere als rentabel. Ganz



Nach dem Trubel die grosse Ernüchterung: Der Erhalt der Schanzen kostet jedes Jahr 1,6 Millionen Euro.



Die Leidenschaft lebt hier nicht mehr: Die Bob-Bahn wird seit den Olympischen Spielen kaum mehr genutzt.

zu schweigen von der Biathlon-Schiessanlage. Diese hat 25 Millionen Euro gekostet und schlummert jetzt unter einer Schneedecke vor sich hin. Auf der Skilanglaufloipe – 20 Millionen Euro – haben schon lange keine offiziellen Wettkämpfe mehr stattgefunden; sie fungiert heute als einfache Touristen-Loipe. Zwar haben die Täler, die neben der Stadt Turin Austragungsort der Spiele waren, von der Verbesserung des Strassennetzes profitiert. Manche der Massnahmen waren aber ohnehin dringend notwendig. Insgesamt aber hat sich das öffentliche Verkehrsangebot in den Tälern nicht verbessert. Die Ortschaften in den Tälern Susa und Chisone sind weiterhin nur sehr schwer mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar – obwohl während der zweiwöchigen Spiele bewiesen wurde, dass ein öffentliches Verkehrssystem auch in den Bergen effizient sein kann. Aber bekanntlich funktioniert bei solchen Grossveranstaltungen alles perfekt, solange die Welt zuschaut. Sobald der Vorhang fällt, die Fernsehkameras aus sind, die Athleten und Journalisten abgereist sind, ist wieder alles wie vorher. Von den Hunderten von Millionen Euro, die in den Sand gesetzt wurden, und den Missständen, die die Region während der jahrelangen Bauarbeiten erduldet, spricht niemand. ■

Francesco Pastorelli
Geschäftsführer CIPRA Italien

Schlechte Bilanz für Albertville

Was bleibt von den Olympischen Winterspielen 1992 in Albertville? Als negative Begleiterscheinung bleiben ein Defizit von 42,7 Millionen Euro und eine Infrastruktur, die mehr oder weniger genutzt wird. Die Verluste wurden zu 75 Prozent vom französischen Staat und zu 25 Prozent vom Département Savoie übernommen. Das Internationale Olympische Komitee hingegen kann gemäss Verträgen und Absprachen keine Verluste machen. Es erhielt vielmehr die Hälfte der Einnahmen aus den Sponsorenverträgen und den Fernsehrechten. Über den Verbleib der restlichen Einnahmen gibt es keine Informationen. Darüber hinaus gewährte der Staat dem Organisationskomitee ein Darlehen in Höhe von 58,84 Millionen Euro, das nicht zurückgezahlt wurde. Der Gemeinde Brides les Bains drohte der finanzielle Zusammenbruch, was zum Teil an dem unrentablen Betrieb der Gondelbahn lag. Die Stadt Albertville verbuchte ein Defizit von 4,73 Millionen Euro. Hinzu kommen die Instandhaltungskosten für die verlustreichen Anlagen, wie die Skisprungschanze in Courchevel (200'000 Euro pro Jahr) oder die Bob- und Rodelbahn in La Plagne. ■

Patrick Le Vaguerèse
Präsident CIPRA Frankreich

Im Gespräch mit Hermann Knoflacher

«Langsamer werden, damit das Gehirn nachkommt»

Im Alpenraum werden laufend Strassen erweitert und neu gebaut. Dabei liessen sich Verkehrsprobleme einfacher und billiger lösen. «Reissen wir die Fahrbahnen ab», sagt Hermann Knoflacher. Der österreichische Verkehrsexperte im Gespräch über das Virus Auto, die Interessen der Banken und die Alpen als Modellregion für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Herr Knoflacher, in den Alpen sind einige grössere Verkehrsprojekte geplant, so zum Beispiel der Brennerbasistunnel. Löst er das Problem des alpenquerenden Transitverkehrs?

Nein, es braucht ihn nicht. Die Feigheit der Verkehrspolitik und die Dummheit der Experten können nicht durch Löcher im Berg ersetzt werden.

Was meinen Sie mit Dummheit?

Sie schaffen Rahmenbedingungen, die mehr Verkehr bringen. Der Mensch passt sein Verhalten der Infrastruktur an. Bauen Sie falsche Infrastruktur, dürfen Sie sich über Lärm, Abgase, Zerschneidung und Verkehrsunfälle nicht wundern.

Machen schnellere Trassen und Tunnels die Bahn nicht attraktiver?

Man ist ja früher schneller gefahren als heute. Ausserdem waren viel mehr Orte mit der Bahn direkt erreichbar.

Wo hapert es denn?

Der öffentliche Verkehr scheitert an der Zugänglichkeit: Die Haltestellen werden immer weniger, sind schlecht erreichbar und die Alternative Auto steht direkt vor der Haustür. Man muss in Rollmaterial, Fahrpläne, Knotenpunkte und Bahnhöfe investieren. Das aber will man nicht hören, weil die Tunnel- und Bankeninteressen Riesenprojekte realisieren will.

Wer hat Interesse daran?

All jene, die eine grosse Menge Geld verschieben wollen, also die Bauindustrie und die Banken. Der Inntaltunnel in der Nähe von Innsbruck ist so ein Beispiel. Hier geht es ausschliesslich um die Verschiebung riesiger Geldmengen. Verkehrsplanerisch wären einfachere und kostengünstigere Lösungen möglich. Gibt es einen Vertrag für einen

Tunnelbau, gibt es Provisionen. Ich habe bei meiner Arbeit erlebt, wie sich Meinungen von Politikern nach Kontakten mit Banken und Bauinteressen sehr rasch ändern können.

In welcher Grössenordnung muss man sich diese Provisionen denken?

Ein paar Prozent. Setzt man fünf Milliarden um, ist das sehr viel. Im Gegensatz zur Schweiz, wo das Geld in der Regel auf der Bank liegt bevor ein Projekt vergeben wird, werden in Österreich Schulden gemacht. Gibt es Schulden, hat man Finanzierungskosten. Und diese machen bei den langfristigen Tilgungshorizonten mindestens dieselbe Summe aus wie das Projekt selbst.

Wie bezahlen wir diese Schulden?

Mit unserer Gesundheit. Jeden Quadratmeter zuzubetonieren ist auch ein Verlust der landschaftlichen und kulturellen Identität. Ausserdem fehlt das Geld für die wichtigen Dinge wie

Bildung. Die Baulobby ist so stark geworden, dass sie im Wesentlichen bestimmt, was zu tun ist.

Durchbohren wir die Alpen, bis uns das Geld ausgeht?

Wir haben schon lange keines mehr und haben Schulden für viele Jahrzehnte gemacht. Hoffnungen werden genährt – leider auch von Experten, die kräftig mitverdienen und absolut fragliche Gutachten schreiben. Diese verkaufen sie gemeinsam mit Medien und Politik an die Bevölkerung.

Welche Verkehrspolitik braucht es, damit sich die Alpen nachhaltig entwickeln?

Es braucht Ehrlichkeit und unabhängige Fachleute. Setzt man das heutige Wissen über die Wirkungsmechanismen des Verkehrs um, brauchen wir diese Megaprojekte alle nicht. Das bestehende System hat bei zeitgemässen Management und qualifizierter Verkehrspolitik ausreichende Kapazitäten.

Mobilitätsvirologe und Gesellschaftskritiker

Der Verkehrsplaner Hermann Knoflacher polarisiert mit provokativen Äusserungen wie «das Virus Auto». Dieses bestimme unsere Gesellschaft über unser Mobilitätsverhalten hinaus. Der 70-jährige «Mobilitätsvirologe» stellt die Fussgänger in den Mittelpunkt. Er empfiehlt, Fahrbahnen abzureissen, Hindernisse zu errichten und Parkplätze zu eliminieren. Denn Infrastrukturen, sind sie erst einmal gebaut, verändern langfristig unser Mobilitätsverhalten, findet der Professor für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien/A. Anders gesagt:

Neue Strasse, Brücken und Tunnels bringen mehr Verkehr statt weniger Staus. Dass sie trotzdem gebaut werden, liege an den finanziellen Interessen von Banken, Bauindustrie und Politikern unter Mithilfe der Medien: «Hohe Geschwindigkeiten sind ein Machtinstrument, insbesondere zur Ausbeutung von Menschen und Ressourcen geworden.» Die jeweils grössten Kapitalgruppen profitierten daher von schnellen Systemen. «Da diese auch die öffentliche Meinung machen, ist es ihnen ein Leichtes, das System nach ihrem Gutdünken und ihren Wünschen zu bestimmen.» ■

84 Prozent der Urlaubsreisen in die Alpen werden mit dem eigenen Auto unternommen. Gibt es noch Tourismus ohne gut ausgebaute Strassen?

Selbstverständlich. Wären die Touristiker clever, würden sie die Täler frei von Strassen machen. Das führt zu mehr Lebensqualität in den Tälern und dem Interesse, vor Ort etwas zu bewirken. Zwangsläufig würden sich viele Arbeitsmöglichkeiten einstellen. Die Leute sind ohne Auto geistig mobiler.

Treibt uns nicht ein natürliches Bedürfnis nach Mobilität an?

Wozu raus aus dem Tal, wenn es überall gleich aussieht? Erst aus der Not am Ort entsteht das Bedürfnis, irgendwo anders hinzugehen. Einem glücklichen Menschen kann man hingegen nichts verkaufen. Wenn es dem Tourismus gelingt, eine solche Stimmung zu erzeugen, dann haben wir ein unschlagbares Potenzial: die Menschen.

Dann fahren wir als Touristen auch nirgends mehr hin.

Doch, aber nicht immer hin und her, die Ohren zugestöpselt, die Augen auf die Fahrbahn gerichtet.

Warum denn ist der Mensch so autofixiert?

Das Auto kompensiert wie kein anderes technisches Hilfsmittel den evolutionären Mangel des Menschen: den aufrechten Gang. Die Körperenergie für physische Mobilität, ein lebenserhaltender Faktor, wird reduziert. Aber wir haben keine Vorstellung vom riesigen Flächenverbrauch und von den unglaublichen Energiemengen, die das Auto verschlingt. Wenn das Virus Auto bei uns im Kopf sitzt, sehen wir die Welt wie ein Auto.

Wie sieht denn ein Auto die Welt?

Wir tolerieren plötzlich, dass Fahrzeuge im öffentlichen Raum abgestellt werden, wo eigentlich Sozialkontakte und Wirtschaft stattfinden sollten. Jemand, der Krebs erregende und Erbgut verändernde Stoffe versprüht, wird als Krimineller eingesperrt. Ein Autofahrer hingegen emittiert massenhaft solche Stoffe, aber wir finden das ganz normal.

© Tatjana Turpy



Wie werden wir dieses Virus wieder los?

Indem das Andocken des Virus an die Zelle verhindert wird. Das Problem sind die Parkplätze: Die Entfernung zum geparkten Auto muss grösser sein als zur nächsten Haltestelle.

In einer Stadt ist das recht einfach. Aber in einem Bergdorf?

Das Bergdorf hat vor dem Auto existiert. Die Leute glauben, es gebe keine Zukunft ohne Autos. Es gibt nur eine Zukunft ohne Autos! Die Motorisierung in den Städten nimmt seit Jahren ab. Man ist draufgekommen, dass es ohne Auto besser ist. Das wird auf dem Land noch dauern, aber dort wird man bald Schwierigkeiten bekommen.

Was für Schwierigkeiten?

Es wird zu teuer. Das Auto bindet sehr viel Geld und lenkt den Blick von der Nähe in die Ferne. Die Politik nützt das, sucht woanders nach Lösungen, statt dort, wo die Leute wohnen. Die Leute auf dem Land sind so abhängig vom Auto, sodass sie alles zerstört haben, was früher im Dorf war: Wirtschaft, Handwerk, Know-how. Viele Dörfer sind nur mehr Schlaf- oder Tourismusorte. Die Leute sind irgendwie alle unzufrieden. Dafür arbeiten sie aber einen Tag in der Woche nur mehr fürs Auto.

Viele Alpentäler entvölkern sich zunehmend. Die Menschen können dank der Strassen im Ort wohnen bleiben und pendeln.

Die Strassen sind die Ursache der Entvölkerung! Verbinde ich eine schwache Struktur mit einer starken, nehme den Widerstand dazwischen heraus, dann sauge ich die kleine Struktur zugunsten

Die Baulobby bestimmt im Wesentlichen, was zu tun ist.

der grossen aus. An den Autobahnanschlüssen haben sich heute Parasiten internationaler Art angesiedelt, die gierig auf das Geld sind, aber keine sozialen Interessen mehr haben.

Was heisst das für die Verkehrsplanung?

Eine Siedlung muss auf eigenen Beinen stehen. Es braucht Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und Schulen. Es gibt zwangsläufig auch immer Verkehrsbewegung nach aussen, für die man öffentliche Verkehrsmittel einsetzen muss. Sinnvoll aber sind nur fünf bis zehn Prozent des heutigen Autoverkehrs.

Ist ein hoher Benzinpreis eine Lösung?

Es ist völlig müssig, physisch falsche Strukturen über den Preis zu kompensieren. Der Preis ist sekundär. Man darf mit dem Auto nirgends mehr hinkommen. 1990 ist die Autobahnbrücke bei Kufstein eingeknickt. Es gab keinen Megastau, weil die Menschen auf die Bahn umgestiegen oder zu Hause geblieben sind.

Die Alpen sind ein natürliches Verkehrshindernis. Damit wären sie, nach Ihrer Auslegung, Modellregion für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Absolut. Man muss nur die Fehler der letzten 50 Jahre beseitigen. Das geht relativ schnell: Man gibt die Information durch: «Die Alpen sind für Durchfahrer auf der Strasse geschlossen». Der Fall ist erledigt. Die Leute sind nicht so dumm und versuchen irgendwo durchzufahren, wo es nicht geht.

Also heisst es: Autofahren ja, aber nur mit den Alpen als Ziel?

Die Alpen müssen erreichbar sein, dürfen aber nicht mit geparkten Autos vollgestopft werden. Die Leute geben heute Tausende Euros für Trekking in Nepal aus, weil es dort keine Strassen gibt. Geld wird nur dann ausgegeben, wenn die Leute hungrig und durstig sind, nicht wenn es Strassen gibt.

Wie schauen die Alpen 2050 aus?

Besser als jetzt – sofern es uns gelingt, die Alpen von unsinnigen Fahrbahnen und Parkplätzen zu befreien. Die Fahrbahnen sind heute so flach, da kann man ein Geleis drauflegen. Die Eisenbahn zwingt die Leute, miteinander zu reden. Als Resultat hätten wir gute soziale Netzwerke. Und die Eisenbahn bringt Arbeitsplätze in die Täler. Die Äpler waren früher zähe Burschen, gingen besonnen mit der Natur um. Heute sind sie hinterm Steuer verkommen. Wir müssen wieder langsamer werden, damit das Gehirn nachkommt. ■

Madeleine Rohrer
CIPRA International

Energieautarke Regionen sind im Trend

Eine Unabhängigkeitserklärung der Alpen

Immer mehr Gegenden erklären sich zu «Energieeregionen». Sie wollen vom Import fossiler Energie unabhängig sein, Energie sparsam und effizient nutzen und den eigenen Bedarf möglichst mit erneuerbaren Energien decken. Wie eine Region dies schafft und gleichzeitig die regionale Wirtschaft ankurbelt, davon handelt das CIPRA-compact «Energieautarke Regionen».



Gut für das Klima und die Wirtschaft: Energieautarkie als Teil regionaler Nachhaltigkeitspolitik.

Autarkie ist «in». Unabhängig von Energieimporten zu werden: Diese Vision übt auf viele Regionen eine starke Faszination aus. So gibt es in den Alpen allerorten Ansätze, diesen Weg einzuschlagen. Beispielsweise hat das österreichische Bundesland Vorarlberg beschlossen, bis 2050 energieautark zu werden. Die italienische Stadt Bozen hat Ähnliches vor. Sie möchte bis 2030 klimaneutral werden. Kern der Konzepte ist, den Bedarf durch regionale, erneuerbare Energieträger zu decken, Energie zu sparen und sie effizienter zu nutzen. Wer diesen Weg zu

einer energieautarken Region konsequent beschreitet, verändert das Gesicht und die Strukturen seiner Region umfassend – zum Nutzen der eigenen Wirtschaft, der Gesellschaft und auch der Umwelt.

Nicht gegen die Natur!

Die meisten Regionen, die nach Energieautarkie streben, berufen sich auf die Nachhaltigkeit in ihren drei Zieldimensionen: Ökologie, Ökonomie sowie Soziales und Kulturelles. In der konkreten Ausgestaltung jedoch werden die wirtschaftlichen und sozialen Aspekte

vergleichsweise prominent, die ökologischen dagegen eher stiefmütterlich behandelt. Augenfällig wird diese Problematik etwa, wenn es beim Bau von Anlagen zur Energieproduktion zu Zielkonflikten mit dem Naturschutz kommt. Wasserkraftwerke, die die Durchlässigkeit eines Flusses verhindern oder eine übermässige Holznutzung, die zu monotonen, artenarmen Wäldern führt, sind zwei Beispiele dafür. Eine Region kann aber nur dann als nachhaltig gelten, wenn auch die Belange von Natur- und Landschaftsschutz angemessen berücksichtigt werden.

Im Kleinen üben, im Grossen tun

In ihrem compact «Energieautarke Regionen» (siehe Kasten) zeigt die CIPRA auf 28 Seiten Wege zur Energieautarkie auf, weist auf mögliche Stolpersteine hin und präsentiert Lösungen an Hand von Beispielen aus der Praxis. Die Publikation der CIPRA ist auch eine Ermutigung: Diesen Weg zu beschreiten macht Sinn, ist gut für das Klima, schafft Arbeitsplätze und steigert die regionale Wertschöpfung. Dabei hat die CIPRA eine grosse Vision vor Augen: Die Alpen sollen bis 2050 energieautark werden – mit allem, was dazugehört. ■

Andreas Götz

Geschäftsführer CIPRA International

Basis, Bausteine, Beispiele für Energieregionen

Die CIPRA hat die Ergebnisse des Klimaprojektes cc.alps nach Themen gegliedert als Hintergrundberichte in kompakter Form aufbereitet. Das CIPRA compact «Energieautarke Regionen» bietet einen Überblick über energieautarke Regionen in den Alpen und legt zentrale Forderungen dazu dar.

Erläutert wird der unterschiedlich verwendete Begriff «Energieautarkie» und es wird diskutiert, was für den Aufbau einer energieautarken Region spricht. Einzelnen Bausteinen, Netzwerken und Strukturen des Energieautarkie-Prozesses wird ebenso Raum gewidmet wie den Inhalten von regionalen

Energiekonzepten. Weiters werden Erfolgsfaktoren aufgezählt, die die Entwicklung von Energieregionen begünstigen. Schliesslich werden Good-Practice-Beispiele aus dem Alpenraum vorgestellt: drei ländlich geprägte Regionen, eine urbane Initiative aus Bozen und das Bundesland Vorarlberg als Grossregion.

Dank der finanziellen Unterstützung des deutschen Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit konnte das Compact in fünf Sprachen herausgegeben werden.

www.cipra.org/cc.alps-compact



Hermann Knoflacher: «Jede neue Strasse schafft langfristig mehr Verkehr».

ECONNECT

Bilder überwinden Grenzen

«Klick, klick, klick!» ECONNECT prämiiert die besten Fotos, die Tiere und Pflanzen bei der Überwindung von Hindernissen zeigen. Thema des Fotowettbewerbs ist die Bedeutung ökologischer Netzwerke in den Alpen, die Zerschneidung von Lebensräumen durch die vom Mensch gemachten Hindernisse und die Strategien von Flora und Fauna Mauern, Strassen und Siedlungen zu umgehen. Die zwölf kreativsten und originellsten Fotos werden bei der Abschlusskonferenz des EU-Projekts ECONNECT vorgestellt und als Kalender gedruckt. Für die FotografInnen gibt es unter anderem ein Wochenende in der Region Berchtesgaden-Salzburg und in den italienischen Seealpen zu gewinnen. Einsendeschluss ist der 15. Januar. ■

www.flickr.com/groups/econnect
www.econnectproject.eu/contest.php



© Andrew Winning

Fotowettbewerb: Festhalten, wie Tiere und Pflanzen Grenzen überwinden.

CIPRA Österreich

20 Jahre Alpenkonvention

Wo steht die rechtliche und praktische Umsetzung der Alpenkonvention? CIPRA Österreich zog auf ihrer letzten Jahresfachtagung Bilanz. Analysen und Ausblicke gibt es nun zum Nachlesen. Auf 80 Seiten werden die Alpenkonvention in den Kontext von Völker-, Gemeinschafts- und innerstaatlichem Recht gestellt, die Umsetzung ausgewählter Durchführungsprotokolle und bestehende Instrumente zur Implementierung des Staatsvertrags diskutiert sowie die Umsetzung der Alpenkonvention in anderen Staaten nachgezeichnet. Den Tagungsband «Die Alpenkonvention und ihre rechtliche Umsetzung in Österreich – Stand 2009» gibt es für 6,50 Euro bei CIPRA Österreich. ■

www.cipra.org/de/CIPRA/cipra-oesterreich

CIPRA International

alpMedia hat 25'000 AbonnentInnen

Er wird gelesen, kommentiert und in anderen Medien aufgegriffen – alpMedia, der Newsletter der CIPRA, ist sehr beliebt. Im Spätsommer erreichte er mehr als 25'000 AbonnentInnen. Erstmals verschickt wurde alpMedia 2002 im Internationalen Jahr der Berge an 1'700 LeserInnen.

Der alpenweite Newsletter bringt alle drei Wochen Nachrichten aus den sieben Alpenstaaten in Deutsch, Italienisch, Französisch und Slowenisch. Vier Mal jährlich gibt es die wichtigsten Informationen auch auf Englisch. Thema ist, was die Alpen bewegt – umwelt-, verkehrs-, wirtschafts-, sozial- und kulturpolitisch. Neben Veranstaltungshinweisen gibt es im «Oh...» jeweils eine kleine Geschichte zum Schmunzeln. Kopf des Teams hinter dem Newsletter ist die Schweizer Geografin Anita Wyss. ■

www.cipra.org/alpmedia

Ökologisches Kontinuum

Lebensräume vernetzen – gewusst wie

Tiere wandern – zum Fressen, Schlafen und Lieben. Sie halten sich dabei weder an Grenzen von Staaten noch von Schutzgebieten. Daher braucht es Zebrastreifen für Flora und Fauna, «ökologische Korridore». Aber wie diese einrichten? Die «Initiative Ökologisches Kontinuum», ein Programm des Wissenschaftlichen Komitees der Alpenforschung ISCAR, des Netzwerks Alpiner Schutzgebiete ALPARC, des Alpenprogramms des WWFs und der CIPRA, gibt in Infoblättern konkrete Antworten darauf: Für elf Themen wird auf je zwei Seiten erklärt, wie z. B. eine LandwirtIn, FörsterIn oder FischerIn solche Zebrastreifen gestalten kann. Und Beispiele gelungener ökologischer Korridore zeigen, was unter anderem im Tourismus, Verkehr und in der Raumplanung möglich ist.

Kürzlich erschienen ist ausserdem ein umfassender Bericht zur Umsetzung ökologischer Netzwerke in den Alpen. Auf der Website des Ökologischen Kontinuums gibt es die Infoblätter auf Deutsch, Italienisch und Französisch sowie den von der CIPRA mitverfassten Hintergrundbericht auf Englisch. ■

www.alpine-ecological-network.org (en)

Alpenstadt des Jahres

Neuer Vorstand

Der Verein «Alpenstadt des Jahres» hat einen neuen Vorstand. Die Mitgliederversammlung wählte am 25. September in Belluno/Hubert Buhl, Bürgermeister von Sonthofen, zum neuen Vorsitzenden. Er wird für die nächsten zwei Jahre die Geschicke des Vereins leiten, unterstützt von der Französin Colette Patron aus Gap. Sie war von 2002 bis 2010 Vorsitzende. Neu im Vorstand ist die italienische Stadträtin für Umwelt und Kultur, Patrizia Trincanato, aus Bozen. ■

www.alpenstaedte.org

Alpenkonvention

Schweiz sagt Nein zu Protokollen

Das schweizerische Parlament hat Ende September 2010 die Ratifizierung der Zusatzprotokolle der Alpenkonvention abgelehnt – nach fast zehn Jahren politischem Hin und Her. Was die Parlamente in Deutschland und Österreich ohne eine einzige Gegenstimme angenommen hatten, gilt in der «Alpenrepublik» als Hindernis für die wirtschaftliche Entwicklung: Für die Zusammenarbeit mit den anderen Alpenstaaten genüge es, Vertragspartei der Alpenkonvention zu sein, so die KritikerInnen.

Die Alpenkonvention geht auf eine Forderung der CIPRA zurück, im sensiblen Lebensraum Alpen eine ausgeglichene Entwicklung von Gesellschaft, Wirtschaft und Natur zu garantieren. Die im völkerrechtlichen Vertrag enthaltenen Zusatzprotokolle betreffen die Bereiche Verkehr, Energie, Raumplanung, Landwirtschaft, Naturschutz, Bergwald, Tourismus, Bodenschutz und Streitbeilegung. Die Schweiz war zwar an der Ausarbeitung des Vertrags und der Protokolle beteiligt, trat der Konvention aber erst 1999 bei, als Schlusslicht gemeinsam mit Italien. Ab 2011 übernimmt die Schweiz für zwei Jahre den Vorsitz der Alpenkonvention. ■

www.cipra.org/de/alpenkonvention

CIPRA

Die CIPRA sucht Freunde

Sie, 58 Jahre alt, perfekt fünfssprachig, und auf dem politischen Parkett manchmal etwas zu zaghaft, manchmal zu forsch, sucht Freunde, die mit ihr die Leidenschaft für die Alpen teilen. Den Sinn des Lebens hat sie schon gefunden: Die Alpen schützen und zu ihrer nachhaltigen Entwicklung beitragen. Kennen lernen kann man sie auf Facebook, wo sie Filme und Fotos zeigt, Kurioses aus den Alpen erzählt, von ihrer Arbeit berichtet und zum Quatschen einlädt. ■

www.facebook.com/CIPRA.org

Alpenschutz: Nur «big» ist «beautiful»

Als Geschäftsführer einer grossen, multinationalen Dachorganisation mit 100 Mitgliedsorganisationen in sieben Ländern bin ich schon ein wichtiger und mächtiger Mann. Das Blöde: Niemand weiss das. Warum? Weil ich, der Mann mit den vielen Fäden in der Hand, bisher immer viel zu zurückhaltend war. Man muss sich ein Denkmal setzen, dann denken die Leute an einen, mit Ehrfurcht und auch noch in ein paar hundert Jahren. Napoleon leistete sich Paris, der Papst St. Peter und Berlusconi schreibt sich mit einer gewaltigen Brücke nach Messina in die Geschichtsbücher. So macht man das. Als jemand, der sich um die Umwelt sorgt, kann ich kaum etwas aus Beton oder Stein hinstellen. Ein bisschen nachhaltig muss es schon wirken.

Ich habe Grosses vor mit dem Alpenrheintal: Ich riegelt das Tal mit einer Staumauer ab! Von hier aus, dem Sitz von CIPRA International und dem Zentrum der Alpen, wird meine Vision auf alle Alpenländer überschwappt. Auf dem neuen und grössten See der Alpen hat es viel Platz für Offshore-Windräder und unterirdische Turbinen und Stollen, die das Wasser direkt nach Rotterdam ins Meer leiten. So ist auch die Gefahr von Überschwemmungen rheinabwärts in Zeiten der Klimaerwärmung gebannt. Und auf den Bergen rundherum gibt es Photovoltaik- und Solaranlagen. Eine kühne Meisterleistung der Ingenieurskunst und ein Paradebeispiel von politischem Weitblick! Wir machen jedes Jahr so viel Strom, dass Angela Merkel mit ihrer halbherzigen Laufzeitverlängerung der deutschen AKWs vor Neid erblassen wird. Was ist mit den paar hunderttausend TalbewohnerInnen mache? Sie ziehen an die steilen Berghänge wie einst die freien Walser. Ein paar Opfer fordert jede grosse Idee.

Das Ganze wird zu einer Attraktion für nah und fern! Die zahlreichen PendlerInnen und TouristInnen durchqueren das Alpenrheintal fortan mit Tretbooten, Surfbrettern und Kanus. Natürlich kostenlos, Modalsplitt und nachhaltige Mobilität gehören schliesslich beispielhaft gefördert. Das ist «think big», das ist mega und vor allem öko. Die Idee, unter dem Alpenrheintal hindurch einen Eisenbahntunnel für die internationalen Züge nach dem Vorbild des Eurotunnels zu bauen, habe ich inzwischen wieder verworfen. Eine Magnet-Schwebbahn über den See wäre angebracht. Denn die Reisenden wollen sicherlich meine Windräder und Sonnenkollektoren sehen. Man könnte so viel Grosses zum Schutz der Alpen tun! ■

© Michael Zanghellini

Andreas Götz
Geschäftsführer CIPRA International



Vorschau SZENEALPEN Nr. 95



20 Jahre Alpenkonvention

2011 wird die Alpenkonvention 20 Jahre alt. Anlass für die CIPRA, die den Staatsvertrag angeregt und mit ausgearbeitet hat, kritische Fragen zu stellen. Hat sich der Einsatz gelohnt? Wie kann die Alpenkonvention näher an die Menschen gebracht werden? Was bringt sie in Zukunft? In vielen Alpenstaaten steht der Vertrag zurzeit nicht zuoberst auf der Prioritätenliste und auch die EU scheint Anderes zu tun zu haben. Fakt ist: Die Alpenkonvention hat die Wahrnehmung der Alpen verändert, hat Netzwerke zum Entstehen und zum Leben gebracht und alpenweite Kooperationen ausgelöst. Ob sie weiterhin ein griffiges Instrument für die nachhaltige Entwicklung in den Alpen ist, hängt weitgehend von den beteiligten AkteurlInnen ab. **Erscheint im Februar 2011.**