

Alpenkonvention – Knackpunkt Verkehr

ISSN 1016-9954

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

International
Alpenschutz-
Kommission

Commission
Internazionale
per la
Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

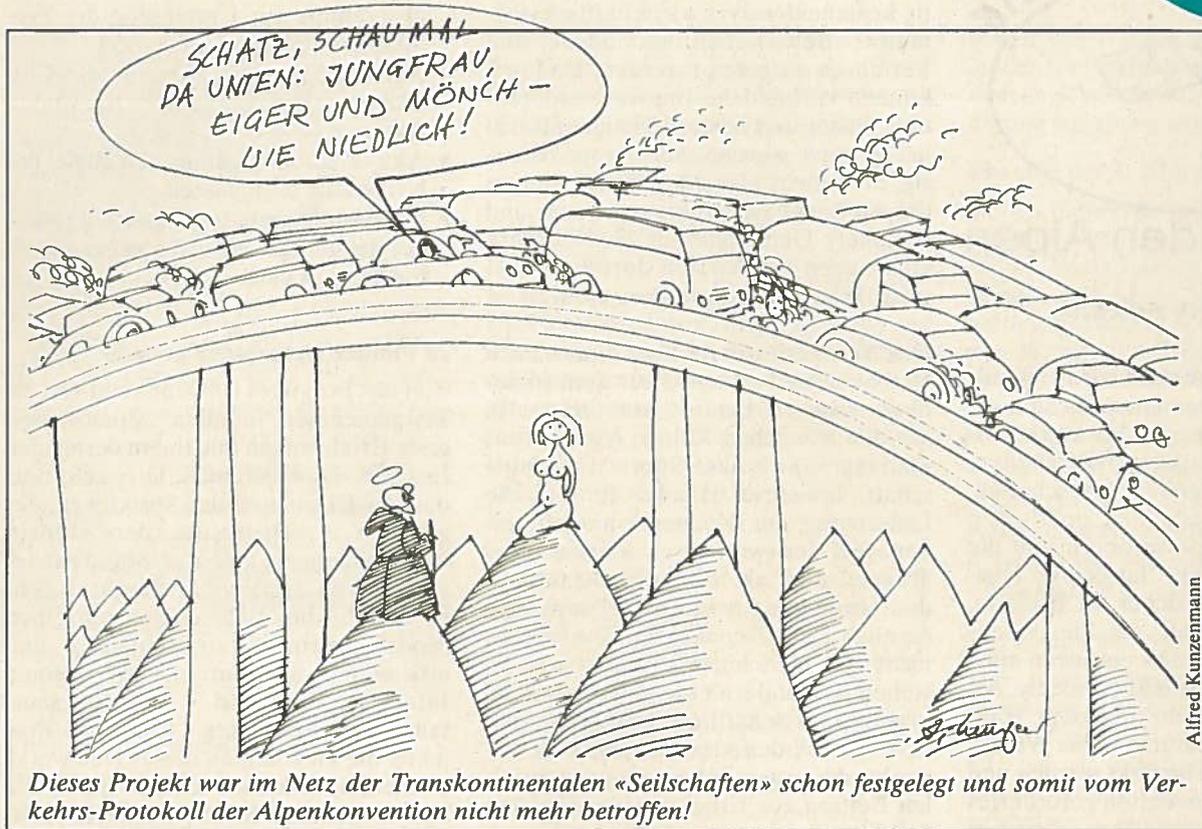
Heiligkreuz 52
FL-9490 Vaduz
Telefon 075 / 233 11
Telefax 075 / 233 11

neu ab 1. 7. 1996:
Im Bretscha 22
FL-9494 Schaan

Nr. 41
Mai 1996

Deutsche
Ausgabe

Deutschland
Frankreich
Italien
Lichtenstein
Österreich
Schweiz
Slowenien



Dieses Projekt war im Netz der Transkontinentalen «Seilschaften» schon festgelegt und somit vom Verkehrs-Protokoll der Alpenkonvention nicht mehr betroffen!

Die Umweltminister der Alpenstaaten und der Europäischen Union haben den Kopf noch einmal aus der Schlinge gezogen. Die 4. Alpenkonferenz am 27. Februar in Brdo drohte im Vorfeld zu scheitern. Nun ist es in letzter Minute doch noch gelungen, ein Tourismus-Protokoll zu verabschieden, wenn auch ein sehr schwaches. Beim umstrittenen Verkehrs-Protokoll ist noch keine zufriedenstellende Lösung in Sicht. Die jetzt diskutierte Textfassung droht mindestens 16 Grossprojekte von den einschränkenden Regelungen des Verkehrs-Protokolls auszunehmen. Das käme einer ökologischen Bankrotterklärung gleich. Auf einer Sonderkonferenz der Minister noch vor der Sommerpause soll nun der gordische Knoten durchgeschnitten werden. Spätestens dann wird sich zeigen, ob das grosse Europa zu Konzessionen an den ökologisch sensiblen Alpenraum wirklich bereit ist. Weitere Protokolle wollen die Minister vorerst nicht in Angriff nehmen. Zunächst sollen die verabschiedeten Protokolle mit Leben erfüllt werden. Dazu sollen konkrete Massnahmen und Projekte beschlossen werden, für die es jedoch noch keinen Zeitplan und Finanzierungshorizont gibt. Die CIPRA wird an einer Sondersitzung Anfang April in Bozen über einen eigenen Vorschlag für ein Aktionsprogramm zur Umsetzung der Alpenkonvention beraten. Deutliche Kritik gab es in Brdo an der Schweiz, die als einziger Signatar die Ratifizierung der Alpenkonvention noch nicht eingeleitet hat, was nach Auffassung mehrerer Delegationen den Fortschritt der Konvention behindert.

■ Gemeinde-Netzwerk «Allianz in den Alpen»

Ein CIPRA-Projekt zur Umsetzung der Alpenkonvention auf Gemeindeebene S. 2

■ 1. Alpenreport im Herbst 1997

Ein alpenweites CIPRA-Projekt
Daten – Fakten – Probleme – Lösungsansätze S. 3

■ Ergebnisse der 4. Alpenkonferenz in Brdo

Bergwald-Protokoll unterzeichnet, unbefriedigender Kompromiss bei Tourismus-Protokoll, Sondergipfel zum Verkehr
Ulf Tödter, Andreas Weissen S. 4-5

■ Das Verkehrs-Protokoll der Alpenkonvention

Die CIPRA unterbreitet einen
Mindest-Vorschlag S. 6-7

■ Europäische Transsittagung in Chambéry

Resolution an die 4. Alpenkonferenz
Andreas Weissen S. 8

■ Alemagna – Testfall für die Alpenkonvention

Alemagna-light wird weiter geplant
Peter Hasslacher S. 9

■ Exponentielles Wachstum im Autoverkehr

Folgen bisheriger Strassenbauteilnehmungen
H. Knoflacher, Kommentar v. H. Moroder S. 10-13

■ Mythos Alpen

CIPRA-Jahreskonferenz 1996
10.-12. Oktober in Igls/A S. 14-15

CIPRA-Geschäftsführer Ulf Tödter
tritt zurück S. 16

Ergebnisse der 4. Alpenkonferenz in Brdo

Bergwald-Protokoll unterzeichnet

Das Protokoll Bergwald wurde von den Signataren der Alpenkonvention bei Enthaltung Österreichs angenommen und von Frankreich, Italien, Deutschland, Slowenien und Monaco unterzeichnet. Die EU verzichtete auf eine Unterzeichnung, «weil sie in diesem Bereich keine Kompetenzen habe», so eine EU-Vertreterin in Brdo. Das Protokoll stärkt gleichermaßen die Schutz-, die Nutz-, die sozialen und die ökologischen Funktionen des Bergwaldes. Besondere Bedeutung hat Art. 11, der die Förderung und Abgeltung im Bereich der Waldwirtschaft verpflichtend regelt. Das Bergwald-Protokoll verpflichtet u.a. auch zur Ausweisung von Naturwald-Reservaten und zur Berücksichtigung der Erfordernisse des Natur- und Landschaftsschutzes bei der Walderschliessung.

Sondergipfel der Minister zum Verkehrs-Protokoll

Der erhoffte politische Grundsatzentscheid zur Erzielung einer Einigung für das Verkehrs-Protokoll kam wieder einmal nicht zustande. Insbesondere Deutschland war nicht bereit, dem Ständigen Ausschuss einen eindeutigen Verhandlungsauftrag zu erteilen, der auf der Verankerung eines Konsensprinzips für neue hochrangige alpenquerende Strassenbauten beruht. Trotz einer deutlichen Intervention seitens der CIPRA wurde von den Ministern die kritischste Passage überhaupt nicht diskutiert: alle Vorhaben, die in rechtlich verbindlichen Dokumenten der Vertragsparteien eingetragen sind, sollen von den einschränkenden Bestimmungen in Art. 7 (1) ausgenommen werden. Und das wären nach vorläufigen Erhebungen der CIPRA mindestens 16 Grossprojekte, wenn man nur die nationalen Bedarfspläne berücksichtigt!

Die Minister haben in Brdo beschlossen, an einem Sondergipfel in Wien, möglichst noch vor der Sommerpause, einen endgültigen Durchbruch zu versuchen.

Tourismus-Protokoll angenommen

In letzter Minuten erzielten die Umweltminister noch eine Einigung in der heftig umstrittenen Frage der künstlichen Beschneidung. Die Minister haben das Protokoll mit der folgenden Kompromiss-Formel angenommen:

Die nationalen Gesetzgebungen können die Erzeugung von Schnee während der jeweiligen örtlichen Kälteperioden zu-

lassen, insbesondere um exponierte Zonen zu sichern, wenn die jeweiligen örtlichen hydrologischen, klimatischen und ökologischen Bedingungen es erlauben.»

Frankreich hat sich nach zähen Verhandlungen doch noch bereit erklärt, einer Zulassungspflicht zuzustimmen. Eine genaue juristische Prüfung wird nun ergeben müssen, ob diese Kompromissformel durch den Verweis auf die jeweiligen örtlichen Bedingungen, wirklich zu einer Einzelfallprüfung für jede Anlage führen wird oder ob die Gesetzgeber Hintertürchen offen lassen können, dies zu umgehen. Wenn ja, dann könnten die von den Nicht-Regierungs-Organisationen und auch von Liechtenstein in Brdo geäusserten Befürchtungen, dass über die Alpenkonvention eine Aufweichung bestehenden Rechts erfolgt, Wirklichkeit werden. Vor allem dürfte Frankreich aber nicht erneut über einen Vorbehalt bei der Ratifizierung das gemeinschaftliche Werk kompromittieren, wie bereits für ein anderes Protokoll angekündigt. Das gesamte Protokoll ist aus der Sicht von CIPRA und IUCN nicht befriedigend, da eine wesentliche Vorgabe der Alpenkonvention, nämlich die Einschränkung umweltschädigender Aktivitäten, nicht ausreichend erfüllt wurde.

Bodenschutz-Protokoll steckt noch immer fest

Frankreich hat seine grundsätzlichen Bedenken gegen den substantiell sehr guten Entwurf der Expertengruppe Bodenschutz wiederholt. Die Minister beschlossen, dass die Expertengruppe erneut zusammentreten soll und mit Zielhorizont Ende 1996 einen neuen Entwurf auf der Grundlage bestimmter Vorgaben vorzulegen.

Mandat für die Arbeitsgruppe SOIA verlängert

Die Minister haben den Teil A der vorgeschlagenen Richtlinien für die Organisation und die Tätigkeit eines Alpenbeobachtungs- und informationssystems (SOIA) angenommen, die Zuständigkeiten für eine dreijährige Übergangsphase regeln. Die zentrale Koordinationseinheit wird für diese Zeit bei der gemeinsamen Forschungsstelle der Europäischen Union in Ispra/Italien liegen. Die organisatorisch-technischen Details sowie das Arbeitsprogramm werden durch die beauftragte Arbeitsgruppe bis Ende 1996 erstellt (Teil B der Richtlinien).

Entscheidung über ein Ständiges Sekretariat erst in zwei Jahren

Die Minister haben den Ständigen Ausschuss beauftragt, den von Österreich vorgelegten Bericht für ein Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention zu beraten. An der nächsten Alpenkonferenz soll dann ein Beschluss über die Modalitäten und den Sitz gefällt werden. Die CIPRA hatte in Brdo erneut gefordert, die Errichtung eines Ständigen Sekretariats nicht auf die lange Bank zu schieben und der Alpenkonvention ein professionelles und effizientes Management zu geben. Dieses Anliegen wurde jedoch mehrheitlich mit dem Verweis darauf abgelehnt, dass noch nicht alle Signatare die Konvention ratifiziert hätten. In der Schweiz sei sie noch nicht einmal eingeleitet worden.

Vorsitz bleibt weitere zwei Jahre in Slowenien

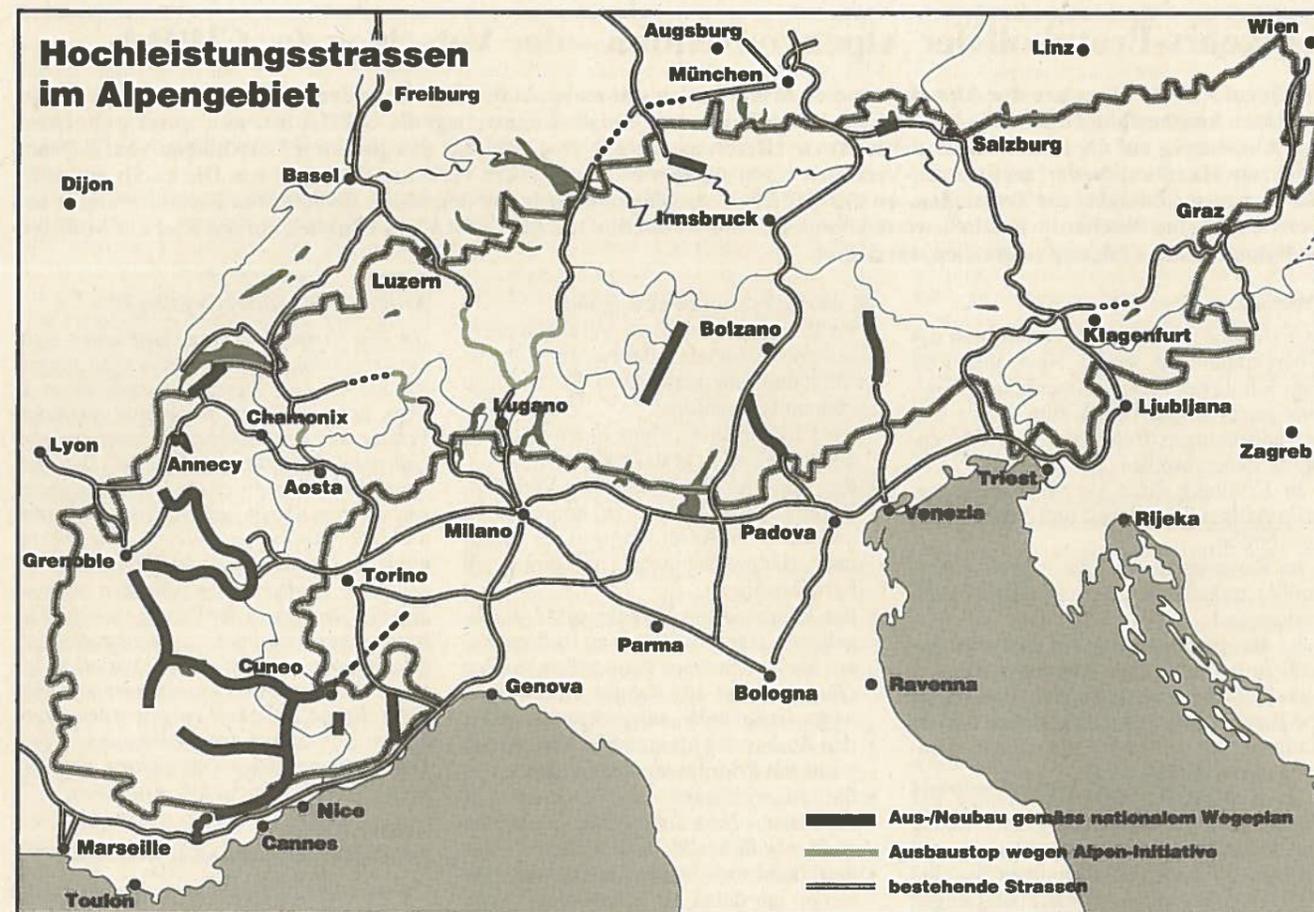
Die Minister haben einstimmig beschlossen, dass Slowenien den Vorsitz in der nun folgenden ersten ordentlichen zweijährigen Mandatszeit der Alpenkonferenz weiterführt. Die Alpenkonferenz und der Ständige Ausschuss haben anlässlich der Tagungen in Brdo ihre jeweiligen Geschäftsordnungen verabschiedet. Geregelt wurde auch die Frage, welche Nichtregierungs-Organisationen im Ständigen Ausschuss und bei der Alpenkonferenz künftig Beobachterstatus erhalten werden. Die bisherigen Beobachter CIPRA, IUCN (Welt-Naturschutz-Union), AEM (Europäische Vereinigung der Gewählten von Bergregionen) sowie FIANET (Internationale Föderation nationaler Verbände zum Betrieb von Drahtseil- und Seilschwebbahnen) wurden bestätigt. Neu hinzukommt die vor kurzem gegründete Dachorganisation aus acht Alpenvereinen in den Alpenstaaten, der Club Arc Alpin. *Ulf Tödter*

Stellungnahme des CIPRA-Präsidenten Andreas Weissen an der 4. Alpenkonferenz am 27. Februar 1996 in Brdo

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Minister, meine Damen und Herren

Die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA dankt dem slowenischen Vorsitz für die Möglichkeit, an dieser 4. Alpenkonferenz einige kurze Anregungen einzubringen:

Die CIPRA ist tief besorgt und beunruhigt über die jüngsten Entwicklungen bei der Ausarbeitung der Protokolle.



Die Entwürfe zum Protokoll Tourismus und zum Protokoll Verkehr sind nämlich nicht in der Lage, die Vorgaben der Alpenkonvention Artikel 2 Absatz 2 zu erreichen, nämlich die Einschränkung umweltschädigender Freizeitaktivitäten und die Senkung der Belastungen durch den Verkehr. Die vorgeschlagenen Bestimmungen zur künstlichen Beschneidung, zu den motorisierten Feizeitsportarten, zum Heliskiing und zum Strassenbau sind viel zu vage und zu unverbindlich. Es besteht gar die Gefahr, dass einzelne Bestimmungen dazu missbraucht werden könnten, bestehende Einschränkungen, z.B. beim Heliskiing, mit Verweis auf die Alpenkonvention aufzugeben oder ganz rasch noch eine hochrangige Strasse in den nationalen Wegeplan aufzunehmen, und so über Absatz 2 des Art. 7 des Verkehrs-Protokolls die strengen Kriterien des Absatz 1 zu unterlaufen. Die Alpenkonvention droht, in diesen Protokollen ihre ursprüngliche Ziele aus den Augen zu verlieren. Der Geist von Salzburg im Jahr 1991 scheint verfliegen.

Bleibt anzumerken, dass die CIPRA mir grosser Besorgnis feststellen muss, dass ein Land die Ratifizierung der Rahmenkonvention noch immer nicht

eingeleitet hat. Auch liegen vierzehn Monate nach der Alpenkonferenz von Chambéry keine sprachlich bereinigte Texte der ersten drei Protokolle vor, so dass die Ratifizierung noch nirgends eingeleitet werden konnte. Das Fehlen eines Konventionssekretariats macht sich hier deutlich bemerkbar.

Hier müssen in nächster Zeit wesentliche Korrekturen erfolgen, soll die Alpenkonvention ihre ambitionierten Ziele der nachhaltigen Entwicklung und der Verbesserung der Lebensqualität erreichen. Die CIPRA ersucht die Minister, all ihr Prestige in die Waagschale zu werfen, damit die nötigen Korrekturen vorgenommen werden.

Die CIPRA begnügt sich jedoch nicht mit Kritik. Zwar fällt es uns – angesichts der Verwässerung der jüngsten Protokolle – immer schwerer, uns weiterhin als Lobby und als Fürsprecher der Alpenkonvention zu verwenden.

In der Hoffnung jedoch, dass wesentliche Korrekturen möglich sind und auch vorgenommen werden, wird sich die CIPRA auch in Zukunft für das wichtige länderübergreifende Vertragswerk engagieren. Dabei begrüsst die CIPRA die Idee eines Aktionsplanes, damit Konvention und Protokolle mög-

lichst rasch konkrete Früchte vor Ort tragen.

In diesem Zusammenhang möchte ich in zwei, drei Sätzen das neueste CIPRA-Projekt vorstellen, das Gemeindeförderung „Allianz in den Alpen“: Die CIPRA sucht rund 26 Gemeinden in allen Alpenstaaten, die bereit sind, ein an der Alpenkonvention orientiertes Öko-Audit vorzunehmen und in gemeinsamer Arbeit aller Interessengruppen vor Ort konkrete Perspektiven und Programme für eine nachhaltige Entwicklung zu erarbeiten. Die Erfahrungen der 26 Pilotgemeinden sollen zu einem eigentlichen Testlauf für ein grosses alpenweites Netzwerk werden. Das Projekt «Allianz in den Alpen» wird in verdankenswerter Weise von der Generaldirektion XI (Umwelt) der Europäischen Union ideell und finanziell unterstützt. Die CIPRA gelangt mit der Bitte an Sie, sehr geehrte Damen und Herren Minister, dass die vierte Alpenkonferenz in positivem Sinne vom Projekt «Gemeindeförderung» Kenntnis nimmt, die Anstrengungen zur Konkretisierung der Alpenkonvention begrüsst und wünscht, über den Verlauf und insbesondere die konkreten Ergebnisse informiert zu werden.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Verkehrs-Protokoll der Alpenkonvention – der Vorschlag der CIPRA

Nachdem sich die Signatäre der Alpenkonvention bisher in den seit mehr als fünf Jahren andauernden Verhandlungen nicht auf einen konsensfähigen Text für das Verkehrs-Protokoll haben einigen können, legt die CIPRA hier nun, unter weitgehender Abstützung auf die bisher verhandelten Texte (Referenzentwurf: 26.4.1995 mit den jüngsten Vorschlägen vom Februar 1996 zum Handlungsbedarf im Strassen-Verkehr), einen eigenen Entwurf für ein Verkehrs-Protokoll vor. Die kursiv gedruckten Passagen sind dabei die Textstellen, wo der CIPRA-Vorschlag inhaltlich von den bisher diskutierten Formulierungen abweicht. Auf eine durchaus wünschenswerte komplette Neu-Redaktion hat die CIPRA mit Hinblick auf das Ziel der Minister, im Sommer eine Einigung zu erzielen, verzichtet.

Präambel

In Erfüllung ihres Auftrages aufgrund des Übereinkommens vom 7. November 1991 zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), eine ganzheitliche Politik zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung des Alpenraums sicherzustellen,

– in Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäss Artikel 2 Absätze 2 und 3 der Alpenkonvention,

– im Bewusstsein, dass die Alpen Lebens- und Wirtschaftsraum der ansässigen Bevölkerung sind,

– im Bewusstsein, dass die ansässige Bevölkerung in der Lage sein muss, ihre gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung selbst zu gestalten und im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung daran mitzuwirken,

– im Bewusstsein, dass im Gefolge der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahrzehnte der Strassen- und Luftverkehr enorm zugenommen hat und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen infolge des WTO, des europäischen Binnenmarktes und des EWR sowie der mitteleuropäischen Entwicklung ohne geeignete Massnahmen verstärkt zunehmen werden,

– im Bewusstsein, dass auch im Alpenraum eine starke individuelle Motorisierung gefördert worden ist,

– im Bewusstsein, dass die daraus zu erwartenden verkehrsbedingten Umweltbelastungen wachsende ökologische und gesundheitliche Probleme schaffen, die ein gemeinsames Vorgehen erforderlich machen,

– im Bewusstsein, dass die Besonderheiten des Berggebietes hinsichtlich der Raumknappheit und der Ausbreitung und Wirkungsverstärkung aller Arten von Emissionen besondere Massnahmen und Normen bei der Errichtung und beim Betrieb von Verkehrs-Infrastrukturen erfordern,

– im Bewusstsein, dass eine umfassende Informationsarbeit erforderlich ist, die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Umwelt sichtbar zu machen, damit auch auf diese Weise die Einsicht in die Notwendigkeit einer Verminderung der Umweltbelastungen aus dem Verkehr wächst,

– im Bewusstsein, dass der Alpenraum für das Zusammenleben der Menschen und zur Erhaltung der wirtschaftlichen Leistungskraft verkehrsmässig dennoch ausreichend erschlossen sein muss und durch ihn zum Teil stark frequentierte Verkehrswege führen,

– im Bewusstsein, dass raumplanerische Entscheidungen von grösster Bedeutung

für die Verkehrsentwicklung sind,

– im Bestreben, mit dem Verkehrssystem einen entscheidenden Beitrag zur Lebensqualität und zum qualitativen Wachstum zu leisten und demzufolge

• die Verkehrsentwicklung in umweltschonender Weise zu gestalten,

• den Aus- und den Neubau von Verkehrs-Infrastrukturen besser zu koordinieren und dabei die Anforderungen des Natur- und Umweltschutzes verstärkt zu berücksichtigen,

• den kombinierten Verkehr sowie durchgehende Transportketten zu fördern, damit die vorhandenen Kapazitäten für den Gütertransport auf Bahnen und Wasserwegen vollständig ausgeschöpft werden,

• den Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems mit Priorität voranzutreiben,

• die Auswirkungen des Verkehrs auf Menschen, Tiere und Pflanzen auf ein nicht schädliches Mass zu senken,

• marktconforme Massnahmen durchzusetzen, um dabei für jeden Verkehrsträger unter anderem zu einer verursachergerechten Anlastung der Wege- und externen Kosten zu gelangen;

– in der Überzeugung, dass wirtschaftliche Interessen mit den ökologischen Erfordernissen in Einklang gebracht werden müssen,

– in der Überzeugung, dass bestimmte Probleme nur grenzüberschreitend gelöst werden können und gemeinsame Massnahmen der Alpenländer erforderlich machen,

– in Kenntnisnahme des im Rahmen des Beitrittsvertrages von Österreich zur EU abgeschlossenen Transitabkommens, des Transitabkommens zwischen der EG und der Schweiz und des Transportabkommens zwischen der EG und Slowenien sowie des EWR-Vertrages sind die Vertragsparteien wie folgt übereingekommen:

Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 Ziele

Dieses Protokoll verfolgt die Ziele, die Belastungen und die Risiken im Bereich des inneralpinen und des alpenquerenden Verkehrs auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen nicht schädlich ist.

Artikel 2 Berücksichtigung der Ziele in den anderen Politiken

Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ziele dieses Protokolls in ihren anderen Politiken, einschliesslich der grenzüberschreitenden Abstimmung der Massnahmen, zu berücksichtigen.

Artikel 3 Grundverpflichtungen

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, um die Ziele dieses Protokolls zu erreichen, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene. Dies geschieht vor allem durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen, Infrastrukturen und marktconformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität.

(2) Unter Vorbehalt des geltenden internationalen Rechts und der Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft können die Vertragsparteien aus bestimmten, vor allem lokalen Gründen, Massnahmen oder strengere als in diesem Protokoll vorgesehene Regelungen zum Schutz des Alpenraums treffen. Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen vorherigen Konsultation.

Artikel 4

Beteiligung der Gebietskörperschaften

(Standardartikel gemäss den anderen Protokollen)

Artikel 5

Internationale Zusammenarbeit

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, Hindernisse der internationalen Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften des Alpenraums zu beseitigen und die Lösung gemeinsamer Probleme auf der am besten geeigneten Ebene zu fördern.

(2) Die Vertragsparteien unterstützen eine verstärkte internationale Zusammenarbeit zwischen den jeweils zuständigen Institutionen. In den Grenzräumen wirkt diese Zusammenarbeit vor allem auf die Abstimmung der regionalen Verkehrsbedürfnisse hin.

(3) Wenn die Festlegung von Massnahmen in der nationalen oder internationalen Zuständigkeit liegt, sind den Gebietskörperschaften Möglichkeiten einzuräumen, die Interessen der Bevölkerung wirksam darzulegen.

Kapitel 2 Spezifische Massnahmen

Artikel 6 Verkehrsträger – übergreifender Handlungsbedarf

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei allen Neubauten und Ausbauten von Verkehrs-Infrastrukturen, die grenzüberschreitende Auswirkungen haben oder haben können, verkehrsträgerübergreifend Zweckmässigkeitsprüfungen und Risikoanalysen im Rahmen der nationalen Rechtsvorschriften vorzunehmen, die die verkehrspolitische Notwendigkeit, die Um-

weltverträglichkeit, die räumlichen Auswirkungen und die wirtschaftliche Zweckmässigkeit beurteilen und bei der Verwirklichung berücksichtigen. Die Risikoanalysen sind auch auf die Problematik der Transporte von gefährlichen Gütern auszuweiten.

(2) Die Erhaltung einer lebenswerten und gesunden Umwelt, die Erhaltung der Biodiversität und die Endlichkeit der Ressourcen verlangen eine Senkung der Verkehrsbelastungen auf ein unvermeidbares Mass und eine rationellere, sicherere und umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs. Die Vertragsparteien ergreifen daher die erforderlichen Massnahmen, um insbesondere den nicht notwendigen Verkehr zu vermeiden, den Transportaufwand zu verringern und alpenquerende Gütertransporte vollständig auf die Schiene zu verlagern. Auch der konventionelle Wagenladungsverkehr ist technologisch und organisatorisch zu verbessern.

(3) Die Vertragsparteien ergreifen strukturelle Massnahmen, die darauf abzielen, auch in schwach besiedelten und abgelegenen Regionen eine möglichst weitgehende Reduktion des motorgetriebenen Individualverkehrs herbeizuführen.

(4) Die Vertragsparteien verpflichten sich Massnahmen zu ergreifen, um den Verkehrsträgern in Übereinstimmung mit dem Verursacherprinzip innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Protokolls die Wegekosten und innerhalb von fünf Jahren alle externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten, anzurechnen.

(5) Um die übergreifende Verkehrspolitik im Alpenraum besser zu koordinieren, sind Treffen der Verkehrsminister sowie die gemeinsame Analyse der Verkehrsentwicklung und die gegenseitige Konsultation vor wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen unter Beachtung der Notwendigkeit einer abgestimmten Raumordnungspolitik unerlässlich.

(6) Die Vertragsparteien verpflichten sich dazu, einen unabhängigen Expertenrat einzusetzen, der auf Antrag einer Vertragspartei prüft, ob es grenzüberschreitende Auswirkungen hat, ob mit den in Art. 2 Abs. 2 der Alpenkonvention und in diesem Protokoll formulierten Zielen und Inhalten vereinbar ist und ob die zugrundeliegenden Überprüfungen gemäss Abs. 1 eine hinreichende Qualität haben. Der Expertenrat empfiehlt ausserdem die Massnahmen gemäss Art. 8 (2) dieses Protokolls. Der Expertenrat formuliert Empfehlungen an die Alpenkonferenz, die zu veröffentlichen sind.

Artikel 7

Handlungsbedarf in den Bereichen Schienen- und öffentlicher Verkehr

(1) Die Vertragsparteien ergreifen Massnahmen zur Modernisierung, Erneuerung, Ausbau und erforderlichenfalls Neubau der Bahn-Infrastrukturen, sowie zur Verbesserung der rechtlichen, technischen, organisatorischen, logistischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die es ermöglichen, die in der Alpenkonvention in Art. 2 Ab-

satz 2 lit. j festgelegten Ziele zu erreichen. Im Hinblick auf die Akzeptanz dieser Projekte durch die Bevölkerung ist dem Immissionschutz eine besondere Bedeutung einzuräumen.

(2) Ebenso unerlässlich ist die Entwicklung des kombinierten Verkehrs für den inneralpinen und den alpenquerenden Güterverkehr. Die Vertragsparteien verpflichten sich, darauf hinzuwirken, dass die Bahnen sich organisatorisch vermehrt auf den kombinierten Verkehr ausrichten, Terminals erstellt und die Vor- und Nachläufe verbessert werden, damit der Wechsel von der Strasse auf Schiene/Schiffahrt möglichst nahe an Quelle der Güter und in umgekehrter Richtung möglichst zielnah erfolgt.

(3) Die Vertragsparteien kommen überein, auf neuen Eisenbahn-Alpenstrassen den Fernverkehr zu favorisieren, dabei aber auch sinnvolle Synergien mit dem Regionalverkehr anzustreben.

(4) Die Vertragsparteien verpflichten sich, im Alpenraum ein effizientes und umweltgerechtes öffentliches Verkehrssystem zu realisieren. Dieses hat insbesondere der Aufrechterhaltung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur und der Verbindung zwischen ländlichen und städtischen Regionen zu dienen. In ökologisch sensiblen Gebieten sind vor allem zur Erschliessung touristischer Ziele spezielle Angebote im öffentlichen Verkehr zu entwickeln. Spezielle Angebote sind auch für die Anreise der Touristen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu schaffen.

(5) Die Vertragsparteien verpflichten sich, auf Hochgeschwindigkeitsstrecken im Alpenraum aus Gründen des Lärmschutzes und des Landschaftsschutzes zu verzichten.

(6) Die Vertragsparteien verpflichten sich dazu, im alpenquerenden Schienengüterverkehr innerhalb von acht Jahren nach Inkrafttreten dieses Protokolls nur noch lärm- emissionsarme Fahrwerke einzusetzen.

Artikel 8

Handlungsbedarf im Strassenverkehr

Im Hinblick auf die Zielsetzungen der Alpenkonvention, die Verkehrsbelastungen zu senken und den Verkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern, verpflichten sich die Vertragsparteien, im Alpenraum grundsätzlich keine neuen, hochrangigen Strassen mehr zu bauen.

(1) Ausnahmen von diesem Grundsatz sind nur gestattet, wenn

• dieses Strassenprojekt den in der Alpenkonvention in Artikel 2 Absatz 2 lit. j festgesetzten Zielsetzungen entspricht und die in Artikel 2 Absatz 2 lit. c und d festgesetzten Zielsetzungen berücksichtigt;

• die Bedürfnisse im Zusammenhang mit dem Güter- und Personenverkehr nicht umweltverträglich und wirtschaftlich durch eine bessere Auslastung bereits existierender Strassen- und Bahnverbindungen, durch die Modernisierung und Erweiterung der Eisenbahninfrastrukturen sowie durch die Entwicklung des kombinierten Verkehrs bzw. des Schiffs-

verkehrs erreicht werden können, wobei auf die Bestimmungen des Artikel 6 Absatz 4 Bedacht zu nehmen ist;

• ein positives Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne von Art. 6 Absatz 1 vorliegt;

• unter allen Vertragsparteien, auf die sich ein Strassenprojekt auswirkt oder auswirken kann, ein Konsens erzielt worden ist.

(2) Die Bestimmungen von Absatz 1 gelten nicht für Vorhaben, die bis zum 1. Januar 1996 in international rechtsverbindlichen Verträgen zwischen allen betroffenen Staaten festgelegt worden sind. Bei allen diesen Strassenbauten sind jedoch flankierende Massnahmen zu ergreifen, die der Verwirklichung der Ziele der Alpenkonvention, insbesondere zum Schutz des Menschen, der Tiere, Pflanzen und ihrer Lebensräume, weitestgehend Rechnung tragen.

(3) Bei allen grösseren Strassenprojekten sind Umweltverträglichkeitsprüfungen im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung obligatorisch. Zudem sind bei Bedarf bauliche und betriebliche Massnahmen zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Immissionsschutz vor Abgas- und Lärmbelastung, Landschaftsschutz) vorzunehmen.

Artikel 9

Handlungsbedarf im Luftverkehr

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Umweltbelastungen des Flugverkehrs einschliesslich des Fluglärms, zu senken und in ökologisch besonders sensiblen Gebieten zu vermeiden. Grundlegende Neu- und Ausbauten für den Luftverkehr sind im Alpenraum nur in Ausnahmefällen zu genehmigen. Priorität haben verbesserte öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen den alpennahen Flughäfen und dem Alpenraum.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Einrichtung von Flugruhezonen, über denen nur Rettungs- und Notversorgungsflüge sowie Transitflüge in grosser Höhe erlaubt sind.

(3) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei den Rettungsdiensten und der Notversorgung aus der Luft.

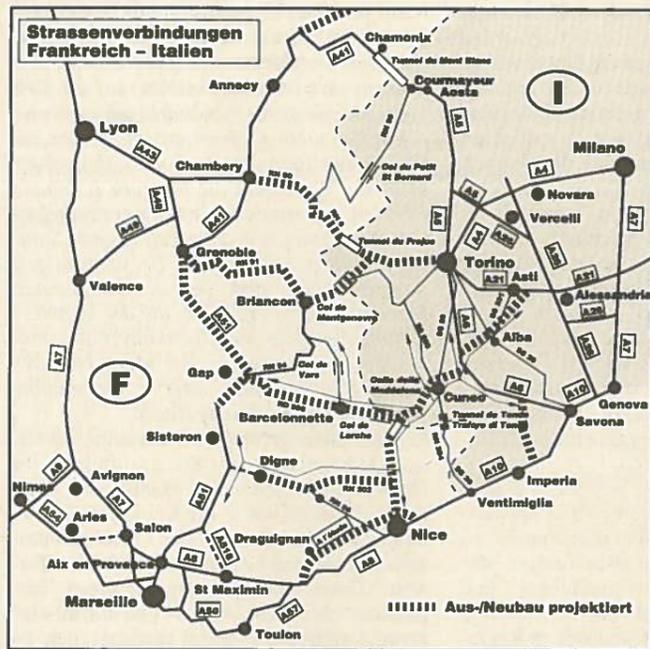
Artikel 10 Handlungsbedarf im Bereich der touristischen Anlagen

(1) Die weitere Erschliessung durch touristische Anlagen (Aufstiegsanlagen, Beherbergungsanlagen, Sportflächen, Sportstätten, Freizeitanlagen, etc.) ist unter dem Gesichtspunkt des Umwelt- und des Naturschutzes und der Raumplanung auf ihre verkehrlichen Auswirkungen zu überprüfen.

(2) Die Vertragsparteien fördern die Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen sowie die Einrichtung autofreier Tourismusorte und Massnahmen zur autofreien Anreise der Urlaubsgäste.

Bei den Kapiteln 3–5 mit den Artikeln 11 bis 18 handelt es sich um Standardformulierungen entsprechend den anderen Protokollen der Alpenkonvention.

Europäische Transittagung in Chambéry



Am 23./24. Februar 1996 trafen sich in Chambéry/Frankreich rund 140 Personen zu einer Verkehrstagung. Ziel der internationalen Tagung war es, die Verkehrsinitiativen in den verschiedenen Ländern besser zu vernetzen und Erfahrungen über Projekte und Widerstände auszutauschen. Organisiert wurde die Tagung von der französischen Fédération Nationale des Associations des Usagers de Transport (FNAUT), der schweizerischen Alpen-Initiative und der Initiative Transport Europe (ITE).

Die Tagung in Chambéry spiegelte vor allem die aktuelle verkehrspolitische Diskussion in Frankreich wider. Neben dem Alpengebiet leiden vorab die Pyrenäen, aber auch andere gebirgige Gegenden wie die Vogesen unter einer ständig steigenden Lastwagenzahl. Wie in keinem anderen Teil des Alpenbogens sind im südlichen Teil der französischen Alpen neue Autobahnen geplant. Besonders umstritten sind die A51 zwischen Grenoble und Sisteron und das Strassen- und Tunnelprojekt durch den Nationalpark Mercantour, das Nizza (Barcelona) und Cuneo (Turin) verbinden soll.

Im Unterschied zu früheren Treffen erhielten für einmal Vertreter der offiziellen Verkehrspolitik breiten Raum, ihre Zukunftsvorstellungen zu entwickeln. Allerdings meldeten sich die VertreterInnen der Europäischen Union und Österreichs im letzten Augenblick ab, so dass sich von den Behörden nur Frankreich und die Schweiz der Diskus-

ion stellten. Während die Behördenvertreter und die Eisenbahngesellschaften vorab mit dem Bau neuer Eisenbahninfrastrukturen die gegenwärtigen Belastungen verringern wollen, setzen die VertreterInnen der Umweltschutz- und ökologischen Verkehrsverbände auf verkehrsvermeidende und verkehrslenkende Massnahmen. Dazu gehören insbesondere die Überwälzung aller Wegekosten und die Stärkung der regionalen Wirtschaftskreisläufe, um Transporte über lange Distanzen einzusparen.

Die Forderungen der Umweltverbände und Bürgerinitiativen erhielten Unterstützung seitens der Experten: Christian Brodag, Mitarbeiter des französischen Umweltministeriums in der Arbeitsgruppe «Nachhaltigkeit» rechnete vor, dass ein Lastwagen auf jeder Transitfahrt von Deutschland nach Spanien durch Frankreich dem französischen Steuerzahler über 2000 französische Francs an externen Kosten überwälzt. Und der Schweizer Ökonom Stefan Rieder untermauerte anhand der Wirtschaftstheorie und konkreter Fallbeispiele, dass Hochleistungsstrassen in Randgebieten eher Arbeitsplätze zerstören als neue schaffen und somit – entgegen dem weitverbreiteten Vorurteil – alles andere als ein Instrument zur Wirtschaftsförderung darstellen.

Die TeilnehmerInnen an der Verkehrstagung verabschiedeten am Schluss eine Resolution und richteten einen dringenden Appell an die Umweltminister an der vierten Alpenkonferenz in Brdo, sich auf die Grundsätze der Alpenkonvention zurückzubedenken und den Aus- und Neubau hochrangiger Alpenstrassen im Alpenraum zu verbieten. «Denn eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik räumt der Schiene im alpenquerenden Verkehr die Priorität ein, nützt die Möglichkeiten der bestehenden Bahninfrastrukturen und setzt auf die Vermeidung unnötiger Transporte».

Resolution von Chambéry vom 23./24. Februar 1996

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der europäischen Transittagung von Chambéry /Frankreich verlangen eine umfassende Politik zum Schutz der Alpen und der übrigen europäischen Berggebiete, ihrer Bewohnerinnen und Bewohner und deren Lebensbedingungen. Die Entwicklung des Verkehrs ist ein Ergebnis wirtschaftlicher und politischer Entscheidungen und der Raumplanung (lagerlose Wirtschaft, räumliche Arbeitsteilung), die in eine Sackgasse führen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer fordern deshalb, dass in den Transportkosten sämtliche sozialen sowie die Umweltkosten eingeschlossen werden, damit das Prinzip der Kostenwahrheit angewendet wird und alle Verkehrsmittel die gleichen Konkurrenzbedingungen erhalten.

Sie stützen sich dabei auf die Alpenkonvention (Art. 2, Abs. 2, lit. j) und auf den Beschluss des Schweizer Volkes, den Gütertransitverkehr obligatorisch auf die Schiene zu verlagern und die Ausweitung der Transitstrassenkapazität zu verbieten. Der Widerstand der Bevölkerung in zahlreichen europäischen Regionen (Brenner, Gotthard, Mont-Blanc, Vogesen, Fréjus, Mercantour, Tende, Pyrenäen etc.) nimmt ständig zu.

In Übereinstimmung mit den Resolutionen von Basel (1993) und Luzern (1995) sowie dem ITE-Manifest von Strassburg (1995) rufen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Regierungen auf,

1. nach Lösungen auf der Schiene zu suchen – vor allem durch Verbesserung der bestehenden Linien – und den Bau von Autobahnen im Alpenraum sofort einzustellen.
2. umfassende Lösungen zu suchen, die mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Region verträglich sind, insbesondere durch Vermeidung überflüssiger Transporte, durch Nutzung der lokalen und regionalen Wirtschaft, welche für Produktion, Verarbeitung und Verteilung kürzere Wege ermöglicht. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wollen sich gemeinsam für die Verwirklichung dieser Ziele in ganz Europa einsetzen.

Alemagna – Testfall für die Alpenkonvention

Hinter allem steckt das Schreckgespenst der Alemagna – oder Alemagna «light»-Varianten, welche ihre Wurzeln bereits in den 50er Jahren haben. Schon 1960 erfolgte die Gründung der «Società per l'autostrada di Alemagna S.p.a.» mit dem Ziel von Bau und Betrieb der Autobahn Venedig – München über das Ahrn- und Zillertal. Durch den von der Gemeinde Sexten entfalteten Widerstand, dem sich vor allem die Gemeinden des Südtiroler Pustertales anschlossen, wurde dieses Projekt in den 70er Jahren auf Eis gelegt. Allerdings begann 1988 auf Druck der Wirtschaftskrise aus der Region Vento der Bau der Autobahn von Vittorio-Veneto bis Pian di Vedioia (Ponte nelle Alpi), welcher Ende 1994 fertiggestellt wurde. Weiter nördlich wird bereits weiter ausgebaut und es ist nur mehr eine Frage der Zeit, bis eine hochrangige Strasse bis Pieve di Cadore fertiggestellt ist.

Varianten ... bis der Widerstand erlischt

Die grosse Frage ist nun, über welche Route die E66 von Franzensfeste über Bruneck, Toblach, Lienz bis Spittal/Drau erreicht werden kann. Vier Varianten werden diskutiert (s. Abb.):

- ① Pieve di Cadore – Cortina d'Ampezzo – Toblach
- ② Pieve di Cadore – Santo Stefano – Comelico – Cavallino-Tunnel – Kartitsch – Heinfels → E66
- ③ Pieve di Cadore – Santo Stefano – Comelico – Cavallino-Tunnel – Kartitsch – Heinfels → E66
- ④ Auch die Variante über den Mauria-Pass nach Tolmezzo zur Autobahn Udine – Tarvis/Arnoldstein wird für den Fall des Scheiterns der Varianten 1–3 andiskutiert.

Neuerdings gewinnt die Alemagna-Diskussion durch die zunehmenden Überlastungen auf der Brennerautobahn wieder an Aktualität. Obendrein wird ihr Ausbau und die Autobahnverbindung Vicenza-Trient erwogen. Gar manche europäische Verkehrsstrategen befürworten daher eine Aufteilung des Brennerverkehrs (Transit) auf mehrere Routen. Eine davon wäre die Alemagna ins Pustertal, von dort nach Lienz zum Felbertauern bzw. nach Spittal/Drau zur Tauernautobahn.

Grenzüberschreitender Dreierbund gegen Transit

Zwar gibt es mittlerweile eine ganze Litanei an politischen Bekenntnissen ge-

gen «Gross-» und «Light»-Varianten der Alemagna. Tatsache ist, dass in Italien auf Staatsebene ein vom Parlament beschlossener «Piano Nazionale di Transporti» besteht, in welchem die Alemagna enthalten ist.

In der Region Friaul-Julisch Venetien existieren verbindliche Verkehrspläne aus dem Jahre 1990, worin «Schnellstrassen mit alpinem Charakter» (3 Spuren, 11 m Asphaltbreite) in Richtung Cortina/Toblach (SS 51) und Richtung Cavallino-Tunnel (SS 52) enthalten sind.

Das Fass zum Überlaufen brachte nun die vom 28. Dezember 1995 datierende italienische Umweltverträglichkeitsstudie für das Cavallino-Strassenprojekt (Studio di compatibilità ambientale per il collegamento stradale internazionale di monte Cavallino). Es folgten harsche Proteste z. B. aus Sexten (Südtirol) bzw. Kartitsch (Osttirol).

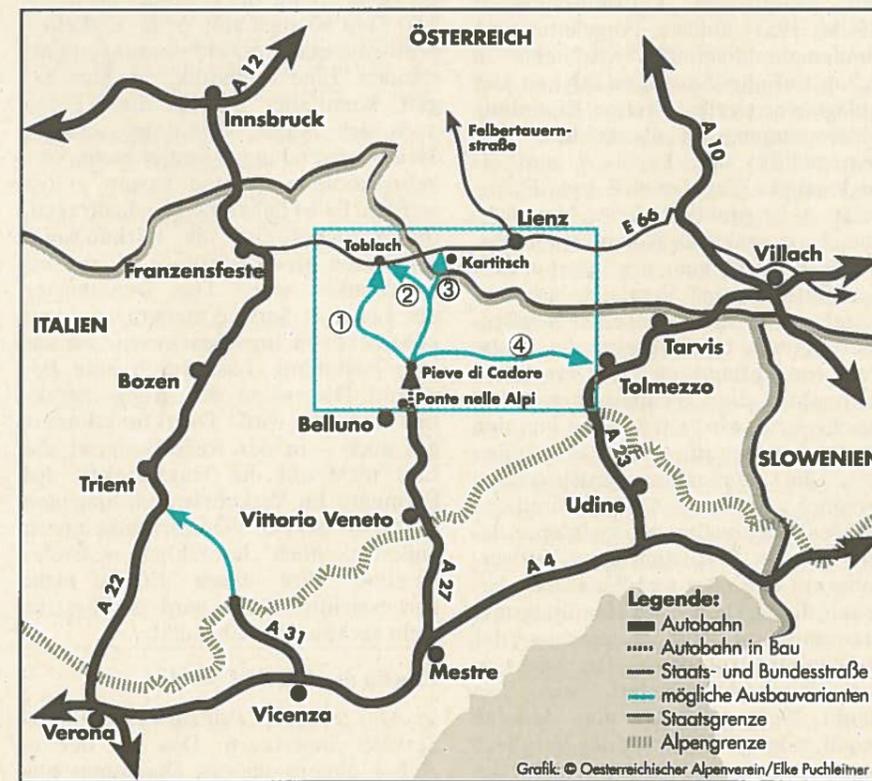
In der Zwischenzeit haben sich nun Osttiroler, Südtiroler und Belluneser Gemeinden des oberen Piavetales in der Region Comelico superiore, des Lesachtals und des Pustertales zu einem die Staatsgrenzen überschreitenden Dreierbund gegen den drohenden Transit zusammengeschlossen.

Hoffnung Alpenkonvention

Beim Sondergipfel der Umwelt- und Verkehrsminister der Alpen im Frühsommer 1996 in Wien zum Verkehrs-Protokoll besteht dank dem slowenischen Umweltminister Pavel Gantar die Chance, noch einmal über alle noch offenstehenden Punkte des Verkehrs-Protokolls zu verhandeln. Unter anderem auch darüber, ob alle in rechtlich verbindlichen Dokumenten enthaltenen Strassenprojekte – also zum Beispiel die Alemagna – von den Bestimmungen der Alpenkonvention ausgenommen sind oder nicht.

Mit einer Alpenkonvention, die ein Vetorecht für jene Staaten enthält, auf welche sich ein Strassenprojekt auswirkt oder auswirken kann, könnte Österreich den Weiterbau der Alemagna bis an die Grenze verhindern. Das Alemagna-Projekt ist somit ein konkreter Testfall mit Signalwirkung, ob das Verkehrsprotokoll imstande ist, der Urgewalt des Sachzwangs im Strassenbau mit den unübersehbaren Folgewirkungen Widerstand entgegenzusetzen.

Peter Hasslacher, Leiter der Fachabteilung Raumplanung/Naturschutz des Österreichischen Alpenvereins, 2. Vizepräsident CIPRA-International



Grafik: © Oesterreichischer Alpenverein/Elke Fuchtleimer

Exponentielles Wachstum des Autoverkehrs – die Folgen der bisherigen Strassenbauentscheidungen

Das weltweit von den Straßenbauverwaltungen angewandte Verfahren des sogenannten «Level of Service» für die Ermittlung der Nachfrage nach Straßenausbauten, neuen Fahrbahnen und dergleichen, ist die Ursache für das exponentielle Wachstum des Autoverkehrs in allen Ländern. Durch eine mathematische Systemanalyse wurde der Beweis für diese Systemwirkung nach zwei unabhängigen Verfahren geliefert. Hermann Knoflacher, Universitäts-Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien, beweist damit, daß ein wirksamer Straßenrückbau zu einer Abnahme des Autoverkehrsaufkommens führen muß.

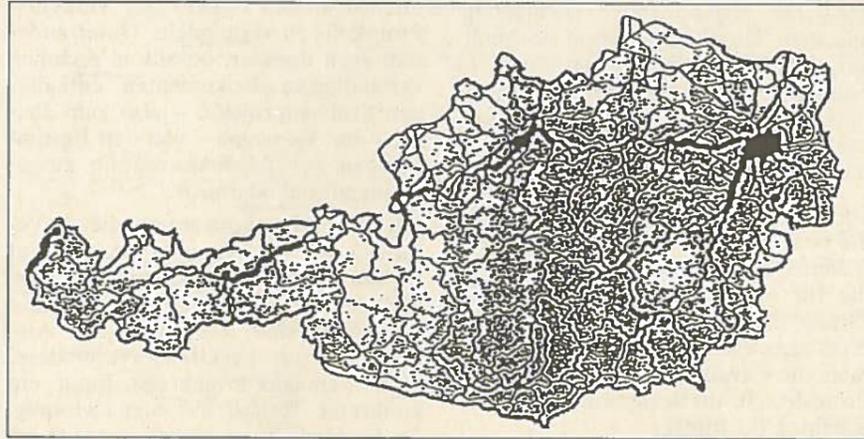


Abb. 1: Der Strassenverkehr in Österreich 1970

Wer Strassen sät, erntet Verkehr

1965 wurde im Highway Capacity Manual, dem klassischen Handbuch für Verkehrsingenieure, das Prinzip des sogenannten Level of Service für die Bestimmung des Bedarfes an Neu- und Ausbauten eingeführt (1), das das alte Prinzip der grundlegenden, möglichen und praktischen Leistungsfähigkeit (HCM, 1951) ablöste. Abgeleitet vom Fundamentaldiagramm wird eine in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Anlage normierte 6-stufige Einteilung vorgenommen, die als höchste Verkehrsqualität den Level A und als ungünstigste, den Level E bzw. F ausweist. A ist praktisch freier Verkehrsfluß, E ist praktisch Kolonnenverkehr. Durch die Festlegung des Level of Service, entsteht eine Vergleichsbasis zur bestehenden Auslastung eines Straßenquerschnittes. Überschreitet die Auslastung (im Bestand oder zum Prognosezeitpunkt) die rechnerischen Vergleichswerte, wird ein Ausbau von den Straßenbauverwaltungen empfohlen bzw. die Maßnahme entsprechend dringlich gereicht (2,3). Sämtliche Straßenbauverwaltungen reagieren damit auf das Wachstum des Autoverkehrs auf diese Art und Weise. Das Ergebnis dieses Denk- und Handlungsmechanismus ist eine Anpassung der Straßeninfrastruktur an den wachsenden Autoverkehrsbedarf, wie man glaubt. Welche Effekte man dadurch erzielt, zeigt eindrücklich der Vergleich der Verkehrsbelastungen und damit der

Umwelt- und Verkehrsprobleme in Österreich über einen Zeitraum von 20 Jahren (Abb.1, 2).

Steuerverschwendung als Überlebenshilfe für eine überdimensionierte Bauwirtschaft?

Der «Patient Österreich» war vor dieser Behandlung viel gesünder als nachher! Statt weniger sind mehr Verkehrsprobleme und Umweltbelastungen entstanden. Eine Methodik, die Sinn ergibt, kann aber niemals diese Folge nach sich ziehen, daß durch enorme Steueraufwendungen immer mehr Verkehrsprobleme erzeugt anstatt gelöst werden. Es ist daher Zeit nachzufragen, ob möglicherweise die Wirkungsmechanismen dieser Methode nicht kontraproduktiv sind? Das Denkmuster des Level of Service stammt aus dem konstruktiven Ingenieurwesen, wo auf eine bestimmte Last durch eine bestimmte Dimension der Tragkonstruktion reagiert wird. Dort funktioniert das auch – in der Regel reagiert die Last nicht auf die Tragfähigkeit des Elements. Im Verkehrswesen hingegen haben wir bei den Verkehrsteilnehmern außerordentlich lernfähige «Lastelemente». Wird dieser Effekt nicht berücksichtigt, dann wird das System nicht sachkundig behandelt.

Prinzip des Level of Service

In Abb. 3 ist das Prinzip des Level of Service eingetragen. Das auf der x-Achse dimensionslose Diagramm mit

dem Scheitelpunkt 1 gibt den Auslastungsgrad einer Verkehrsanlage an, auf der y-Achse ist die Betriebsgeschwindigkeit aufgetragen. Das Level of Service Prinzip definiert für eine bestimmte Verkehrsanlage einen Qualitätsanspruch für die Bewältigung des Verkehrs, der auch dem zukünftigen Verkehrswachstum entsprechen muß. M sei die Verkehrsmenge eines Abschnittes zum Zeitpunkt t, M_1 die Verkehrsmenge zum Zeitpunkt t + Δt . Überschreitet das Verhältnis von M durch C (Kapazität) während des Zeitabschnittes Δt die durch den Level of Service festgelegte Grenze l_i , verlangt das Level of Service-Prinzip eine Verbesserung der Kapazität auf C_1 durch Ausbau bzw. Neubau der Verkehrsanlage, mit dem Ziel, daß

$$\frac{M_1}{C_1} \leq l_i \quad (1)$$

Das heißt, es wird eine gleichbleibende Verkehrsqualität auch bei wachsendem Aufkommen verlangt (Abb. 4). Wir können dies durch

$$\frac{M}{C} = \frac{M_1}{C_1} \leq l_i \quad (2)$$

zum Ausdruck bringen. M_1 ist um ΔM größer, das Verkehrswachstum im Zeitabschnitt Δt .

$$M_1 = M + \Delta M \quad (3)$$

ΔM ist der zusätzlich entstandene Verkehr. In (2) eingesetzt, ergibt dies (4) bzw. (5) und daraus (6).

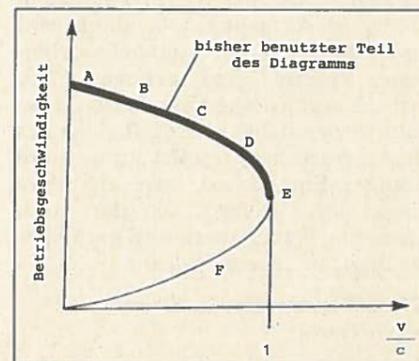


Abb. 3: Das Prinzip des Level of Science

$$\frac{\Delta M}{M} + 1 = \frac{C_1}{C} \quad (4)$$

$$\frac{\Delta M}{M} = \frac{C_1}{C} - 1 \quad (5)$$

$$\frac{\Delta M}{M} = \frac{\Delta C}{C} \quad (6)$$

$$\frac{dM}{M} = \frac{\Delta C}{C} \quad (7)$$

ΔC ist nichts anderes, als die relative Änderung des Kapazitätsangebots als Folge der Infrastruktur – also praktisch die Änderung der Strasseninfrastruktur, eine konstante Grösse als Folge des Um- oder Neubaus.

$$\Delta C = C_1 - C$$

Differenzieren wir die Gleichung (6) erhalten wir (7) und daraus schliesslich die Gleichung (8). Die Integrationskonstante $k = 0$, was man durch Einsetzen der Bedingungen ermitteln kann.

$$\ln M = \frac{\Delta C}{C} + k \quad (8)$$

$$M = k' e^{\frac{\Delta C}{C}} \quad (9)$$

$c=2,73$ (die Basis d. natürlichen Logarithmen)

Man erhält schließlich daraus die Verkehrsmenge M als Funktion der Änderung der Verkehrsinfrastruktur in Form einer Exponentialfunktion. Bei einer Erweiterung der Straßeninfrastruktur ist ΔC immer größer als 0, d.h. positiv. Damit wird aber dadurch das Verkehrswachstum induziert, wenn nach dem Level of Service diesem Wachstum durch Festlegen eines bestimmten Qualitätsstandards immer nachgegeben wird. Je höher der Level of Service angesetzt wird, umso stärker wird das Wachstum angefacht. Das unterschiedliche

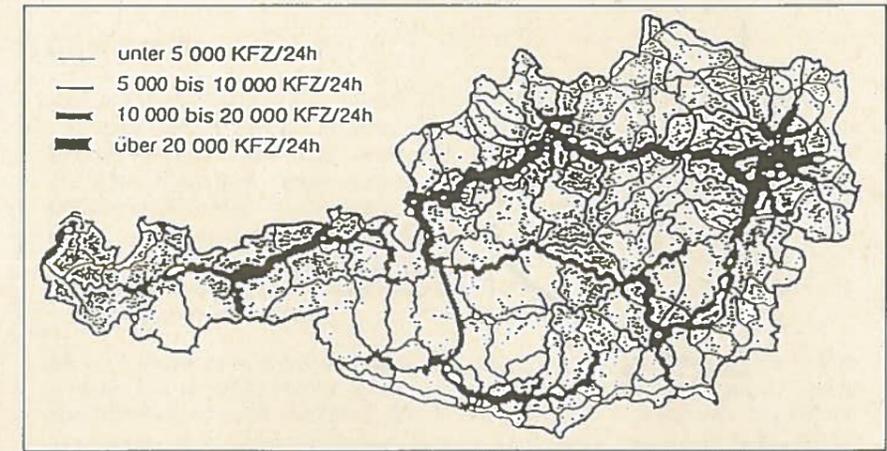


Abb. 2: Der Strassenverkehr in Österreich 1990 – der Verkehr wächst vor allem dort, wo Strassen gebaut werden

Wachstum des Autoverkehrs auf den Autobahnen zu den übrigen Straßen bringt dies ganz deutlich zum Ausdruck. Das heißt, der Überschuss an Kapazität durch überdimensionierte Verkehrsanlagen führt zu exponentiellem Wachstum. Erfolgt zum Beispiel eine Verdoppelung der Spuren,

$$\Delta C = 2C - C = C$$

dann bewirkt dies nicht nur einen Anstieg auf das 2-fache, sondern auf das 2,73-fache.

Ein Zwischen-Fazit

Das weltweit praktizierte Verfahren des Level of Service als Methode für den Bedarfsnachweis für Straßenausbauten, läßt sich als Ursache für exponentiell angefachtetes Verkehrswachstum nachweisen. Solange sich daher die Bemessungsverfahren innerhalb der Bereiche des Level A – E bewegen, wird es zwangsläufig zu einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastungen kommen müssen.

Der vernachlässigte Level F – die Lösung für das Problem

Stellt man sich die Frage, wie es denn überhaupt möglich wäre, einen be-

stimmten Level zu garantieren, muß für die Antwort die Systemwirkung berücksichtigt werden. Je höher der Anreiz gemacht wird, eine Verkehrsanlage zu benutzen, umso stärker müssen Sanktionen ergriffen werden, um das Absinken unter dieser Qualität zu verhindern. Dies kann nun durch eine rapide Verringerung des Angebotes erfolgen. Dabei spielt der Level of Service F die Schlüsselrolle: Will man etwa, daß der Level A erhalten bleibt, muß bei Überschreiten der Grenzen des Levels A das System mit dem Level FA wirksam werden, d.h. die Geschwindigkeit sinkt von V_A auf V_{FA} ab und damit wird jeder weitere hinzukommende Verkehrsteilnehmer angehalten, diesen Straßenabschnitt zu meiden.

Praktische Möglichkeiten

1. Elektronische Steuerung: Bei den elektronischen Möglichkeiten von heute wäre dies ein durchaus brauchbares Verfahren. Das heißt, überschreitet die Zahl der Fahrzeuge die Menge der zugelassenen in diesem Abschnitt, wird jedes hinzukommende Fahrzeug in einem Puffer, also Stauraum gespeichert, bis die Verkehrsqualität wieder das gewünschte Niveau erreicht. Dann wird der Autofahrer lernen, wie man die Verkehrsanlagen richtig benützt.

2. Einführung der Marktwirtschaft: Solange die Nachfrage unterhalb der Mengen bleibt, die einer bestimmten Verkehrsqualität entsprechen, würden geringe Transportkosten, (möglicherweise gar keine) eingehoben. Sobald aber die Grenze des maßgebenden Level of Service überschritten wird, steigen die Kosten je Wegeeinheit extrem an. Dieser marktwirtschaftliche Steuerungsmechanismus würde in unser Gesellschaftssystem passen und könnte, räumlich und zeitlich gestaffelt, jene Verkehrsmengen unter Kontrolle halten, die sich heute – nur weil es so billig,

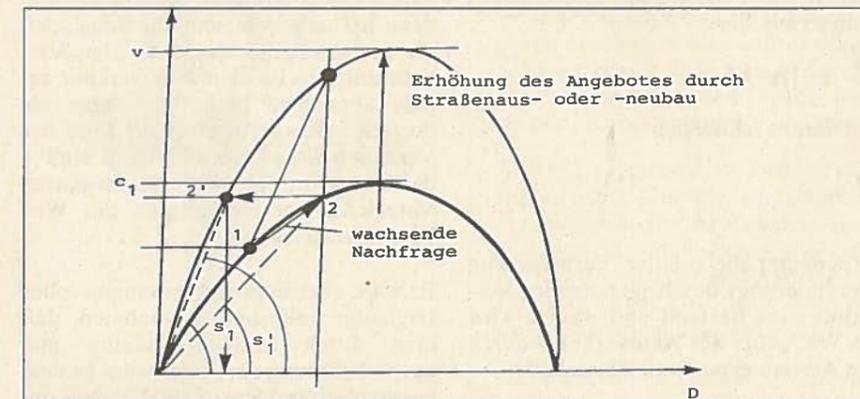


Abb. 4: Die bisherige Logik

C_1 = die neue Kapazität durch den Ausbau (z.B. am Brenner: 4 Fahrstreifen auf der Autobahn und 2 auf der Bundesstrasse)

C = ist der alte Wert (z.B. am Brenner: 2 Fahrstreifen auf der Bundesstrasse)

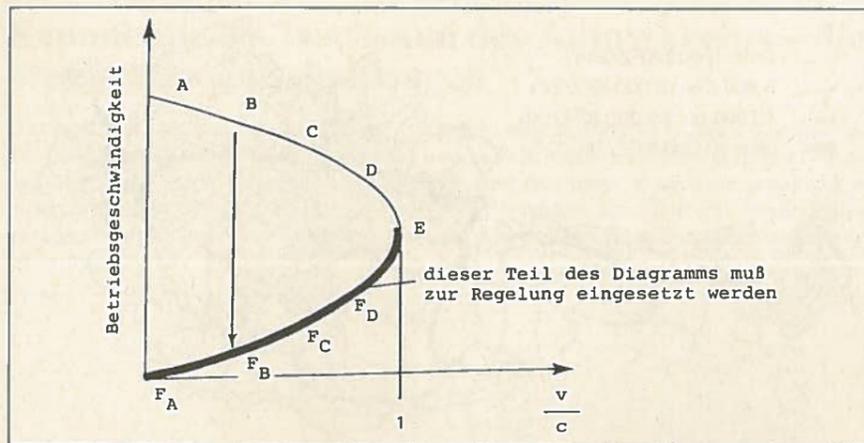


Abb. 5: Wo angesetzt werden muss

so leicht und so rücksichtslos geht – ungehemmt entwickeln können. Für elektronische Verrechnungsmöglichkeiten wäre diese Art der Regelung heute bereits Routinesache. Die Kosten müssen etwa die Wirkung haben, die der Übergang der Geschwindigkeit von V_A auf V_{FA} zur Folge haben. Etwa eine Verteuerung auf das 5- bis 6-fache, z.B. statt 0,20 DM/Km 1,20 DM/km. Das heißt, man setzt die zweite (bisher von den Verkehrsplanern ignorierte) Seite des Diagramms des Level of Service für die Steuerung ein. Damit wird sichergestellt, daß tatsächlich der gewünschte Level of Service erhalten bleibt. Die Verkehrsmenge würde in dem Fall nicht mehr wachsen, sondern sich zwangsläufig, wie in einem Regelkreis stabilisieren und zwar auf jenen Wert, den man haben möchte. Überschreitet nämlich die Nachfrage das gewünschte Angebot, erfolgt eine massive negative Reaktion und damit massive Reizung – die Nachfrage sinkt. Im Exponenten der Gleichung 9 treten positive und negative Vorzeichen auf, die außerdem noch durch die Geschwindigkeitssprünge bzw. Kostenbelastungen recht deutlich gemacht werden können. Der Autofahrer kann an Hand dieses Systems lernen, wie man die Verkehrsanlagen richtig benutzt.

$$M = e^{\frac{\Delta c}{c}} \quad (10)$$

Ein $e^{\frac{\Delta c}{c}}$ hat zur Folge, dass die Nachfrage sinkt!

Reaktion der Straßenbauverwaltungen

Behörden bestehen aus Menschen, Menschen reagieren nach Empfindungen, also reagieren auch Behörden nach Empfindungen. Das Ergebnis der Empfindungen der Behörden im bisherigen Straßenwesen sind Investitionen in Straßen bzw. andere Infrastrukturbauten, d.h. die Empfindung drückt

sich in der Tätigkeit der Behörde aus. Die «Empfindlichkeit» der Behördenvertreter ist durch die Ausbildung der Verkehrsingenieure vorbestimmt, zum Teil aber auch die Medien gesteigert – es ist die Verkehrsmenge. Das heißt, die Fachleute in der Behörde werden durch die Verkehrsmenge «gereizt», bestimmte Aktivitäten zu setzen. Als Folge der Indoktrination während des Studiums auf den Level of Service ist die heute landesübliche Reaktion der Behörden und politischen Mandatäre: Ausbau der Verkehrsanlagen. Zwischen Empfindungen E und der Intensität der Reize I besteht das bekannte Weber-Fechner'sche Empfindungsgesetz (vom Verfasser erstmalig 1978 im Verkehrswesen eingeführt und 1981 publiziert) (4,5) hat es die Form

$$E = \ln I \quad (11)$$

In unserem Fall ist die Reizung I die Verkehrsmenge M. Die Behörde hat nun die Empfindung, dass sie zur vorhandenen Infrastruktur I noch eine weitere dazubauen muss, um die Reizungen zu befriedigen. Dies schaut dann so aus, dass

$$\frac{\Delta I}{I} = \ln M \quad (12)$$

und daraus schließlich

$$M = e^{\frac{\Delta I}{I}} \quad (13)$$

$\frac{\Delta I}{I}$ bedeutet die relative Verbesserung (Veränderung) des Angebotes im Verhältnis zum Bestand und wieder wird das Wachstum des Autoverkehrs durch den Ausbau exponentiell angeheizt.

Diese Formel 13 ist nun praktisch identisch mit der Formel 9. Auch hier läßt sich nachweisen, daß zusätzlich Infrastrukturausbau (positives I) zum exponentiellen Wachstum der Verkehrsmen-

gen führen muß. Das Lustige dabei ist, dass Politiker und sogenannte Verkehrsexperten nun dieses, durch ihre Strassenbauentscheidungen hervorgerufene Wachstum des Autoverkehrs als Rechtfertigung ihres Handelns betrachten. Sie wissen leider nicht, dass erst sie es waren, die diesen Prozess ausgelöst und gefördert haben und glauben sich noch in ihren Handlungen durch die Realität bestätigt (wie ein Feuerwehrmann, der einen Brand löschen will und nicht erkennt, dass aus dem Schlauch Leichtbenzin und kein Wasser fließt).

Rückbauten statt Ausbauten

Auf zwei unabhängigen Wegen konnte der Nachweis geliefert werden, daß das heutige verkehrspolitische und fachliche Verhalten auf wachsende Autoverkehrsmengen durch *Ausbaumaßnahmen* zu reagieren, zwangsläufig *exponentielles Wachstum* des Autoverkehrs nach sich ziehen muß. Das heißt, die heute beklagten Verkehrsprobleme sind keineswegs naturgesetzlich bedingt, sondern die zwingende Folge bisherigen verkehrspolitischen Handelns. Nach diesem Nachweis besteht die Möglichkeit, daß die Verkehrspolitik sich entweder ehrlich zum ungehemmten Autowachstum bekennt, wenn sie Investitionen in Fahrbahnen (fälschlich Strassen genannt) weiterhin tätigt.

Es ist aber damit ausgeschlossen, daß sowohl die Fachwelt als auch die Verkehrspolitik verbale Lösungen und Verkehrsentlastungen, also Abnahmen der Verkehrsmengen verspricht und trotzdem Investitionen in verbesserte und mehr Straßeninfrastruktur tätigt. Dies widerspricht den Wirkungsmechanismen des Systems. Wenn daher Verkehrspolitik und Fachwelt eine Verringerung der Autoverkehrsbelastungen haben wollen und sich dazu bekennen, dann hat dies zwingend zur Folge, daß die Intensität der Reize aus den Verkehrsanlagen für den Autoverkehr rapide abnehmen muß. Dies kann bis dorthin gehen, daß einzelne Teile der Verkehrsanlage zu eliminieren sind – dann entsteht ein deutliches negatives Vorzeichen im Exponenten des Wirkungsmechanismus.

Es wäre allerdings ein verhängnisvoller Irrglaube weiterhin anzunehmen, daß man durch Straßenausbauten und durch Erfüllung der Ansprüche an eine bestimmte Verkehrsqualität eine Kontrolle über die Verkehrsmengen ausüben kann – unter diesen Bedingungen muss es immer zu exponentiellem Wachstum der Autoverkehrsmenge und damit der Verkehrsprobleme kommen!

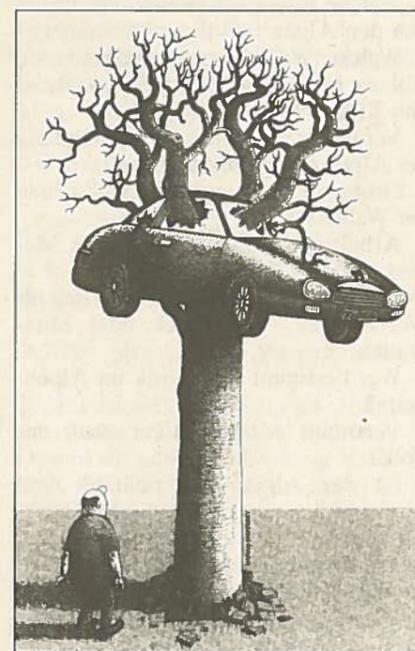
Öl statt Wasser zum Löschen

Es muß ausgeführt werden, daß neben diesen Effekten naturgemäß noch zahlreiche andere Effekte aus dem Bereich der Wirtschaft, der Soziologie, des Parkraumes usw. zum Tragen kommen. Die hier gemachten Aussagen gelten daher für die bedarfsorientierte Verkehrswegeplanung, wie sie bei uns meist auf Bundes- aber auch auf Landesebene praktiziert wird.

Wenn man daher Autoverkehrsmengen kontrollieren will, müssen sowohl Netzabbau, Netzurückbau, Anlagenrückbau, usw. und finanzpolitische Maßnahmen sowie das Informationssystem den Prinzipien der Formel (9) bzw. (10) entsprechen. Nur dann kommt man zu einem wirksamen Verkehrsmanagement. Die bisherige Praxis entspricht der von Feuerwehren, die statt Wasser Öl zum Löschen verwenden.

Literatur:

- /1/ Highway Capacity Manual (HCM) 1965. Highway Research Board, Special Report 87; Washington D.C., 1965.
- /2/ Highway Capacity Manual (HCM) 1985. Transportation Research Board, Special Report 209; Washington D.C., 1985
- /3/ KNOFLACHER H., Human Energy Expenditure in Different Modes: Implications for Town Planning, International Symposium on Surface Transportation System Performance; US Department of Transportation, October 1991.
- /4/ KNOFLACHER H., Zur Harmonie von Stadt und Verkehr – Freiheit vom Zwang zum Autofahren, Böhlau Verlag Wien, Köln, Weimar, 1992.



(Quelle: Nebelspalter Nr. 26/1995)

Kommentar

Anhand einfacher mathematischer Formeln hat Prof. Knoflacher nachgewiesen, dass der Ausbau neuer Strassenkapazitäten langfristig keine Lösung der Verkehrsprobleme darstellt, sondern diese gezwungenermaßen verstärkt. Da die Mathematik nichts anderes ist als ein Instrument zur Beschreibung der physikalischen Vorgänge in der Natur, wird auch dieses Phänomen mit einer einfachen Formel beschrieben. Bedenklich erscheint jedoch, dass dabei die wichtigste Aussage dieser Formel nie erkannt wurde oder nicht erkannt werden sollte. Um der Bauwirtschaft nicht zu schaden, darf sie nicht einmal in den Fachzeitschriften publiziert werden.

Dabei handelt es sich um ein bereits allgemein anerkanntes Phänomen: «Wer Strassen sät, erntet Verkehr». Dieses wurde wissenschaftlich jedoch nie so recht durchdiskutiert, auch weil von den Verkehrsplanern konsequent ausgenutzt, um neu errichtete Strassenkapazitäten im nachhinein zu rechtfertigen. «Stellt euch vor, wie schlimm es wäre, hätten wir die Autobahn nicht gebaut» bekommt man bei jeder Diskussion über Verkehr zu hören. Dabei bedenkt keiner, dass dieses enorme Verkehrsaufkommen ja nur Dank der neuen Autobahn entstehen konnte.

Würde das Prinzip des Level of Service, so wie es bisher angewandt wurde, wirklich stimmen, so müsste es heutzutage in den meisten europäischen Städten unmöglich sein, sich zu bewegen. Aber genau in den Städten hat man gezwungenermaßen den Hebel am richtigen Ort angesetzt und die Strassenverkehrskapazitäten reduziert. Dies ist erfolgt durch die Sperrung gewisser zentraler Strassen, Verkehrslimitierungen in ganzen Strassenvierteln, Einbahnregelungen, Einführung von Tempolimits usw.. Vor 20 Jahren hätten wenige geglaubt, dass gerade diese Strategie die einzig zielführende gewesen wäre. Heute müssen auch die grössten Skeptiker zugeben, dass eine hohe Mobilität gerade in jenen Städten gewährleistet ist, die am konsequentesten dem PKW-Verkehr zu Leibe gerückt sind. Wo hingegen keine Regelungen eingeführt wurden, sind im Normalfall die Verkehrsteilnehmer gezwungen, sich im Stau zu bewegen. Selbst Städte wie Los Angeles, die durch besonders grosszügig angelegte Strasseninfrastrukturen die Automobilität als höchstes Gefühl der individuellen Freiheit gewährleisten wollten, mussten kapitulieren. Jede auch noch so breit angelegte Strasse wird voll und erzeugt weiteren Stau.

Funktioniert aber diese Strategie nur für die Stadt? Selbstverständlich nicht. Im Gegenteil, für den Regional- und Fernverkehr stehen die Chancen gleich gut und dies nicht nur, weil die Mathematik allgemeingültig ist. Das Hauptproblem liegt jedoch darin, dass man immer noch der Auffassung ist, Grund und Boden stünden uneingeschränkt zur Verfügung und man könne sich nach Belieben bedienen. Hinzu kommt, dass die Bau- und Autoindustrie die wichtigsten Wirtschaftszweige in den meisten industrialisierten Ländern darstellen und somit kein politischer Wille besteht, der Strassenverkehrsentwicklung entgegenzuwirken. Im Gegenteil, der Strassenverkehr wird massiv subventioniert, denn der Verkehr bezahlt heute nicht einmal die direkten Kosten (Wegekosten), die er erzeugt, geschweige die indirekten, wie Umweltschäden, Gesundheitsschäden, Schäden durch Stau, durch Lärm usw.. Solange die Gesellschaft bereit ist, durch Steuergelder den Verkehr weiterhin zu subventionieren, wird es schwierig sein, Verbesserungen in diesem Sinne zu erwarten.

Auch die Aussage, Verkehrsinfrastrukturen würden Arbeitsplätze schaffen, stimmt nicht. Gute Verkehrsverbindungen und billiger Transport sind heute die Hauptursache für die Zunahme der Arbeitslosigkeit in den reichsten Ländern Europas geworden. Immer mehr Industrien werden in jene Länder ausgesiedelt, die die günstigsten Produktionsbedingungen (meist in Form von niedrigen Löhnen) bieten. Die Autobahnen dienen nurmehr der Verbindung der grossen Ballungszentren, alles was dazwischen liegt, ist reines Transitland.

Das Problem ist erkannt, effiziente Lösungsvorschläge sind vorhanden. Wie lange werden wir noch warten müssen, bis sich die Politik entscheidet, den Hebel an der richtigen Stelle anzusetzen?

Helmuth Moroder, Präsident der CIPRA-Italia und 1. Vizepräsident CIPRA-International

MYTHOS ALPEN

**Heimat und Wirtschaftsraum für 11 Millionen Menschen!
Dachgarten, Wasserschloss oder Turngerät Europas?
Bergbäuerliche Idylle oder Schauplatz menschlich verursachter
Naturkatastrophen?**

Heidiland und Reiseziel oder schlicht ein ärgerliches Verkehrshindernis?

CIPRA-Jahreskonferenz 1996

**10.-12. Oktober, Kongresszentrum Igls
bei Innsbruck**



(Quelle: Nebelspalter Nr. 44/1889)

Die menschliche Wahrnehmung der Alpen und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner hat tausend Facetten, je nach Blickwinkel und Interessenlage. So ist etwa die Wahrnehmung von aussen eine andere als von innen. In den Alpen haben Manager eines Skizirkus, regionale Spitzenpolitiker oder Aufsichtsräte von Wasserkraftwerken vielleicht eine ganz andere Wahrnehmung als eine Bergbäuerin, ein Waldarbeiter, ein Bergführer oder die Betreiberin einer Pension. Auch im Flachland gibt es

mehr als eine Form des geistigen Zugangs zu den Alpen. So sind die Alpen z.B. Urlaubs- und Freizeit-Paradies, für den geruhsamen Reisenden genauso wie für den gestressten Freizeitsportler, der um drei Uhr nachmittags noch im Büro in der Metropole gesessen hat und um sechs Uhr stolz die Gipfel der ersten Alpenkette erreicht, während an deren Fuss sein Pkw verschnauft.

Die Wahrnehmung der Berge und der Bergler(innen) wird nicht nur durch die

Realität, sondern massgeblich auch durch Mythen und Klischees beeinflusst, die meist irgendwo zwischen Abbild und Zerrbild der Realität liegen. Der Mythos mag im jahrhundertelangen Umgang mit dem Gebirge entstanden sein, er wird zum Teil auch bewusst inszeniert, kultiviert, vermarktet und gilt ehe man sich versieht als Tradition. Der Übergang zum Klischee oder zum Werbegag wird fließend. Die Mythen und Klischees finden Eingang in politische Entscheidungen und bilden so auch eine Grundlage der Entwicklung in den Alpen.

Ziel dieser CIPRA-Konferenz ist es, den vielen Fragen um den Mythos Alpen ein Forum zu geben. Welche Risiken und Chancen bringen die Mythen und Klischees für den Lebensraum Alpen mit sich? Es wird im Rahmen dieser Konferenz nicht gelingen, auf alle zu stellenden Fragen Antworten zu finden. Sie soll aber dazu beitragen, die Hintergründe der menschlichen Wahrnehmung und des Handelns, die Einflüsse auf den Alpenraum haben, stärker auszuleuchten. Die CIPRA ist sich bewusst, das auch sie einen Beitrag zum Mythos Alpen leistet, wie dies auch Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und andere Interessenverbände tun. So wird am Ende dieser Konferenz auch keine Resolution oder Deklaration stehen können, dafür aber zahlreiche neue Kontakte und ein Fortschritt beim Aufbau von persönlichen und institutionellen Netzwerken.

Fragen zum Mythos Alpen:

- Welche Bilder haben Bergbewohner von sich und ihrem Lebensraum?
- Welche Bilder haben Stadtbewohner von den Alpen und ihren Bewohnern?
- Welche Wahrnehmungsunterschiede gibt es in den Alpen zwischen Berg- und Talbevölkerung?
- Verändert sich die Wahrnehmung der Alpen mit der Entfernung?
- Gibt es Generationenunterschiede in der Wahrnehmung?
- Arbeiten die Medien mit dem Mythos oder der Wirklichkeit?
- Die Alpen und ihre Bevölkerung als Werbeträger – Gebrauch oder Missbrauch?
- Wer bestimmt die Politik im Alpenraum?
- Vertreten Alpenpolitiker noch das Volk?
- Ist der Alpenraum politisch und wirtschaftlich eine europäische Randregion?
- Abschied vom Mythos – Abschied vom Wohlstand?
- Braucht es mehr alpenweite Solidarität, ein Alpenbewusstsein oder gar neue Mythen?

Programm

Donnerstag, den 10. Oktober

CIPRA-Sitzungen und Eröffnung

- 12.00 h Präsidiumssitzung und Delegiertenversammlung der CIPRA
- 19.00 h Eröffnung und Begrüssung
Diapäsentation
Musikprogramm
Empfang

Freitag, den 11. Oktober

Einführungsreferate

- 9.00 h **Mythos Alpen – wenn Klischees laufen lernen**

Eine historisch-philosophische Einführung zur Entstehung des Mythos Alpen bzw. der verschiedenen Mythen mit Schwerpunkt auf der Vielfalt und Typologie der heutigen Mythen und der zugrundeliegenden Wahrnehmungsunterschiede

- 9.45 h **Mythos Alpen – Profit oder Dynamit?**

Wer verdient/verliert am Mythos Alpen? Gefahren und Chancen bei der Nutzung/Manipulation gegenwärtiger Alpen-Mythen in einer Gegenüberstellung

- 10.30 h Pause

- 11.00 h **Vom Alpenmythos zum Alpenbewusstsein**

Gibt es überhaupt eine Alpenpolitik und wie setzt die Politik den Mythos Alpen ein im Spannungsfeld von – Beharrung und Wandel
– Selbst- und Fremdbestimmung
– Provinzdenken und europäischer Integration

- 11.45 h Diskussion
- 12.30 h Mittagspause

- 14.30 h **Mythos ja – Museum nein**

Organisationen, Institutionen und Unternehmen nehmen dazu Stellung, in wieweit sie selbst zur Bildung, Verbreitung, Veränderung oder auch Zerstörung von Alpen-Mythen beitragen. Eingeladen wurden u.a.: Europäische Vereinigung der Gewählten der Berggebiete AEM, Arbeitsgemeinschaft der Alpenstädte, Pro Vita Alpina, ARGE ALP, Arge Alpen-Adria, COTRAO, Club Arc Alpin, Verei-

nigung der Berggebietsgemeinschaften Italiens UNCEM, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft der Berggebiete SAB, Tirol Werbung, Österreich Werbung, Internationale Gesellschaft für historische Alpenforschung (IGHA)

- 15.30 h Ausstellungsstände und Präsentationen der eingeladenen Organisationen über ihre Aktivitäten (Teil I)
- 16.30 h Audio-visuelle Präsentationen zu den Themen «die Alpen in den Medien» und «die Alpen in der Kunst»
- 17.30 h Ausstellungsstände und Präsentationen der eingeladenen Organisationen über ihre Aktivitäten (Teil II)
- 18.30 h Programmende
- 20.30 h Kulturprogramm

Samstag, den 12. Oktober

Diskussions-Podien zu Innensichten/ Aussensichten des Mythos Alpen

- 8.30 h Eröffnung und Einführung

Diapäsentation «Die Selbstdarstellung der Alpen im Spiegel von touristischen Plakaten und Prospekten»

- 9.00 h **Podium 1 Ausverkauf der Heimat – Eroberung des Paradieses**

Die kulturelle und wirtschaftliche Dimension des Mythos Alpen von aussen und innen betrachtet

Einführung und Moderation: Kurt Luger (Salzburg)

Greina – Entschädigung für Verzicht auf Nutzung

In der Schweiz ist Anfang 1996 die erste Regelung in Kraft getreten, mit der der Bund den Verzicht auf die Wasserkraftnutzung und den Schutz einer national schützenswerten Landschaft entschädigt. Lange wurde noch um die Höhe der Entschädigung und die Aufteilung der Bundeszahlungen verhandelt.

Nun steht es fest: Der Bund oder besser das Schweizer Volk zahlt für die Erhaltung der Naturlandschaft Greina 40 Jahre lang einen jährlichen Betrag von 900 000 CHF. Davon erhalten die Gemeinden Vrin und Sumvitg jeweils 40% und der Kanton Graubünden 20%.

- 10.00 h Fragen aus dem Publikum
- 10.30 h Kaffeepause

11.00 h **Podium 2 Mythos Alpenpolitik – ist Alpenpolitik Männersache?**

Die politische Dimension des Mythos Alpen zwischen Selbstbestimmung, Fremdherrschaft und gemeinschaftlicher Verantwortung – Alpenpolitikerinnen haben das Wort

Einführung und Moderation: Peter Hasslacher (Innsbruck)

- 12.00 h Fragen aus dem Publikum
- 12.30 h Fazit eines Konferenz-Beobachters
Schlussworte
- 13.00 h Ende

Das vollständige Programm mit allen Referentinnen und Referenten wird im nächsten CIPRA-Info veröffentlicht.

Teilnahmegebühr: Die Teilnahmegebühr beträgt bei Anmeldung bis zum 30. Juni 1996: 750 ATS. Ab 1. Juli 1996 beträgt sie 900 ATS (jeweils exkl. Tagungsband).

Bankverbindung: CIPRA-Österreich Konto 0065-29119/02 bei der Creditanstalt Wien, Bankleitzahl 11000

➔ Anmelde-Postkarte im Innern dieses Heftes!

Kärntner Landtag bekennt sich zum Protokoll Berglandwirtschaft

Der Kärntner Landtag fasste am 14. Juli 1995 einen aussergewöhnlichen Beschluss: noch vor Inkrafttreten der ersten Protokolle der Alpenkonvention bekannte er sich formell zur Umsetzung der Zielsetzungen der Protokolle Berglandwirtschaft in seinem Kompetenzbereich. Dies ist der erste konkrete Ansatz in Österreich, die Ziele der Alpenkonvention in die Tat umzusetzen, und er geht bemerkenswerterweise von einem Bundesland aus. Richard Norz, Direktor der Tiroler Landwirtschaftskammer, ist der Ansicht, dass das Land Tirol dem Kärntner Beispiel folgen sollte.

Neuerscheinungen

LID Alpenkonvention

Im Februar 1996 hat Peter Hasslacher unter Mitarbeit von Werner Bätzing und Ulf Tödter in der Reihe der Literatur-Informationendienste des Österreichischen Alpenvereins zum zweiten Mal nach 1994 eine Nummer zum Thema Alpenkonvention herausgegeben. 333 Quellenhinweise zur Alpenkonvention und ihren Protokollen in fünf Sprachen sind erfasst worden. Die Broschüre kann zum Preis von ATS 50 bestellt werden beim: ÖAV, Fachabt. Raumplanung/Naturschutz, Postfach 318, A-6010 Innsbruck

Die Alpenkonvention – der österreichische Weg

Unter der redaktionellen Betreuung von Reinhard Gschöpf und Peter Hasslacher hat CIPRA-Österreich im Februar 1996 eine 120-seitige Broschüre mit dem Titel «Die Alpenkonvention – der österreichische Weg» herausgegeben. Enthalten sind darin neben einigen Grundlagen-Informationen zur Alpenkonvention Beiträge des Bundespräsidenten, von fünf Ministern, drei Landeshauptmännern, Chefbeamten von Bund und Ländern sowie Vertretern von kommunalen Spitzenverbänden, Wirtschaftsverbänden, Sozialpartnern und Umweltorganisationen. Eine einmalige Publikation, die die Meinungsvielfalt zum Thema Alpenkonvention in Österreich widerspiegelt. Sie enthält eine je eine dreiseitige Zusammenfassung in französischer, italienischer und englischer Sprache und kann zum Preis ATS 130.– bezogen werden bei CIPRA-Österreich, Alserstr. 21/5, A-1080 Wien.

Berglandwirtschaft im europäischen Kontext – Ausgedinge oder Hoffnungsträger?

Unter diesem Titel fand die Jahreskonferenz 1995 von CIPRA-Österreich statt. Die Beiträge sind nun in einer 86-seitigen Broschüre erhältlich. Beiträge über die Umsetzung des Berglandwirtschafts-Protokolls der Alpenkonvention (Paul Freudenthaler), die ökonomische Überlebensfähigkeit von Bergbauernbetrieben in der EU (Berthold Pohl), erfolgreiche Entwicklungs-Alternativen im Alpenraum (Hans Haid) sowie den Vertragsnaturschutz als Einkommenquelle für Bergbauern (Johannes Gepp) sind ebenso enthalten wie die Ergebnisse von zwei Workshops. Die Broschüre kann zum Preis von ATS 120.– bezogen werden bei CIPRA-Österreich, Alserstr. 21/5, A-1080 Wien.

Letzte Runde für CIPRA-Geschäftsführer Ulf Tödter



Ulf Tödter, CIPRA-Geschäftsführer

Nach sechseinhalb Jahren wird Ulf Tödter auf Ende September 1996 den Posten als CIPRA-Geschäftsführer abgeben und aus privaten Gründen nach Freiburg im Breisgau zurückkehren. Er wird sich dort selbständig machen. Er bleibt der CIPRA jedoch als freier Mitarbeiter für das Projekt «Alpen-Report» weiter verbunden.

Ulf, welches sind die stärksten Eindrücke, wenn du auf die vergangenen Jahre zurückblickst?

Als ich im Frühjahr 1990 meine Arbeit an der neu geschaffenen Geschäftsstelle in Vaduz aufgenommen habe, musste ich feststellen, dass es im Bereich der grenzüberschreitenden Kooperation im Alpenraum noch sehr grosse Defizite gibt, auch innerhalb der CIPRA. So war es denn auch ein grosses Anliegen, die Zusammenarbeit

über die Grenzen hinweg, insbesondere auch die Sprachgrenzen, zu verbessern. Mit der Gründung von CIPRA-Komitees in Italien und Frankreich sind innerhalb der CIPRA wichtige Schritte in diese Richtung unternommen worden. Natürlich sind wir von einem wirklich guten Funktionieren noch ein Stück entfernt. Die Mehrsprachigkeit im Alpenraum verursacht hohe Kosten, aber ich bin überzeugt davon, dass sich der Einsatz lohnt.

Auf was bist du am meisten stolz?

Darauf, dass die ARGE ALP – inklusive der darin vertretenen Schweizer Kantone Graubünden, St. Gallen und Tessin – der CIPRA 1995 den ARGE ALP-Umweltpreis verliehen hat. Ausgezeichnet wurde die CIPRA für ihr Engagement beim Zustandekommen der Alpenkonvention. Und gerade diese Alpenkonvention wird ja von den Schweizer Gebirgskantonen unter Bündner Führung vehement bekämpft. Das nenne ich pikant und es freut mich zugleich, dass die Arbeit der CIPRA auch von den Regionen gewürdigt wird.

Wie siehst du die Aussichten für deine Nachfolger?

Ich bin optimistisch. Die nun anlaufenden Projekte für ein alpenkonventionsgestütztes Gemeinde-Netzwerk «Allianz in den Alpen» und der «Alpen-Report» werden neue Meilensteine in der CIPRA-Arbeit sein. Auch mit einer sehr bescheidenen finanziellen Grundausstattung seitens der Mitgliedsorganisationen ist es der CIPRA in den vergangenen Jahren gelungen, einiges ins Rollen zu bringen. Auf meine Nachfolger, die noch nicht bestellt sind, wartet eine interessante Aufgabe.

Bewerbungsunterlagen für die Nachfolge (GeschäftsführerIn und StellvertreterIn) können bei der CIPRA-Geschäftsstelle in Vaduz angefordert werden.

Impressum

Mitteilungen der CIPRA – Erscheint 4 mal jährlich – Redaktion: Ulf Tödter, Michel Revaz, Heiligkreuz 52, FL-9490 Vaduz, Layout: Kristian Kunze, Michel Revaz – Übersetzungen: Philippe Poget, Enrico Nada, Michel Revaz – Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht – gedruckt auf Altpapier – deutsche, italienische und französische Ausgabe, Gesamtauflage: 11 000 Stück Druck: Gutenberg AG, Schaar/FL – Redaktionsschluss: 10. März 1996

Nationale Vertretungen:

CIPRA-Österreich, c/o Österreich. Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz (ÖGNU), Alserstr. 21, A-1080 Wien

CIPRA-Schweiz, c/o Schweizerischer Bund für Naturschutz (SBN), Postfach, CH-4020 Basel

CIPRA-Deutschland e.V., Waltherstrasse 29/Rgb./II, D-80337 München

CIPRA-Frankreich, c/o Centre International pour la Conservation de la Montagne CICOM, Les Gandy, F-73670 Entremont-La-Vieue

CIPRA-Liechtenstein, c/o Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU), Heiligkreuz 52, FL-9490 Vaduz

CIPRA-Italien, c/o Pro Natura Torino, Via Pastrengo 20, I-10128 Torino

CIPRA-Slowenien, c/o Triglavski narodni park, Kidričeva 2, SLO-64260 Bled

Regionale Vertretung:

CIPRA-Südtirol, c/o Dachverband für Natur- und Umweltschutz, Kornplatz 10, I-39100 Bozen



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