

Resolution zum Ausbau des Flughafens in Bozen

Resolution

verabschiedet vom Präsidium der CIPRA am 16. Februar 1997 in Vaduz/Liechtenstein.

In Bozen/Südtirol ist ein Ausbau des Flughafens, der derzeit für sportliche und touristische Zwecke dient, zu einem Landeplatz 3. Kategorie geplant. In der Konzeption handelt es sich um eine Anpassung an die Erfordernisse eines internationalen Flugdienstes bzw. das Abwickeln von Charter- und Cargoflügen.

Laut Projekt sollen bereits im Jahr 1998 12 000 Flugbewegungen abgewickelt werden, die bis zum Jahr 2010 auf 31 000 ausgebaut werden sollen.

Die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA fordert die Südtiroler Landesregierung auf, den Bozner Flughafen nicht auszubauen und die derzeitigen Belastungen des Flugverkehrs zu Sport- und Tourismus-Zwecken konsequent zu reduzieren.

Begründung

■ Das «Manifest für einen menschen- und umweltgerechten Flugverkehr», welches die CIPRA neben weiteren 169 Organisationen im Mai 1996 unterzeichnet hat, stellt 14 Forderungen, darunter vor allem:

- die Besteuerung des Flugzeugtreibstoffes (Kostenwahrheit im Flugverkehr);
- die Einstellung der Kurzstreckenflüge bis zu 600 km;
- den Baustopp für Flughäfen;
- die Verschärfung der Abgasnormen für Flugzeuge;

- die Verschärfung der Lärmemissionsnormen für Flugzeuge;
- die UVP auch für bestehende Flughäfen
- Das Flugzeug ist der meist belastende Verkehrsträger für Mensch und Umwelt. Bei weniger als einem Prozent der Verkehrsleistungen verbraucht der Flugtransport 13% der Energie des gesamten Verkehrssektors. Die Schadstoffemissionen in der Troposphäre wirken sich besonders schädigend auf das Klima aus. Die Lärmemissionen bei den Start- und Landephase erreichen meist gesundheitsschädigende Ausmasse.
- Die Alpen sind ein äusserst sensibles Ökosystem, das mit besonderer Empfindlichkeit auf Luftschadstoffe reagiert.
- Die komplexe Morphologie der Alpen führt in vielen Fällen zu unvorhersehbaren und schwer abschätzbaren Phänomenen bei der Schallausbreitung. Statt einer Lärmabnahme mit zunehmender Distanz von der Quelle kann es lokal sogar zu einer Erhöhung des Schallpegels kommen. Daher sind die Befürchtungen vor weiteren Belastungen von seiten der betroffenen Gemeinden – Bozen, Branzoll, Eppan, Kaltern, Kurtatsch, Kurtinig, Neumarkt, Pfatten, Jenesien, Ritten, Terlan, Tramin – durchaus gerechtfertigt.
- Der Ausbau des Flughafens verstösst gegen die Vorgaben der Alpenkonvention, die unter anderem zum Ziel hat, Massnahmen zu treffen für eine «drastische Verminderung von Schadstoffemissionen und -belastungen im Alpenraum und der Schadstoffverfrachtung von aussen, auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen nicht schädlich ist» (Art. 2, lit.c).

Commission Internationale pour la Protection des Alpes

Internationale Alpenschutz-Kommission

Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi

Mednarodna komisija za varstvo Alp

Im Bretscha 22
FL-9494 Schaan
Telefon 075 / 237 40 3
Telefax 075 / 237 40 3

Verkehr / Transit	S. 2-5	Alpenkonvention auf dem Abstellgleis?	S. 7
Mit der Natur rechnen – Transittagung in Innsbruck		Ständiges Sekretariat in weiter Ferne?	
ITE – Initiative Transport Europe	S. 2	Ein Logo für die Alpenkonvention	S. 8
Das Mercantour-Projekt: Eine Herausforderung für eine konsequente Alpenschutzpolitik		Netzwerk alpiner Schutzgebiete	S. 9
Und es geht doch – Verkehrsinitiativen im Aosta-Tal	S. 3	CIPRA-News	S. 10
«Das Problem mit der Schweiz ...»		CIPRA-Aktionsplan	
Messen oder Vergessen – Luftverschmutzung am Mont Blanc ...	S. 4	CIPRA-Jahreskonferenz 1997	
Letzetunnel – Schlüssel für den Strassentransit in Vorarlberg und Liechtenstein?!		Allianz in den Alpen – Der Netzwerkgedanke wird Realität	
«Kostenwahrheit» Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung	S. 5	Tourismus/Bücher	S. 11
Alpenkonvention	S. 6-8	Wege des Friedens	
Gegenvorschlag Energieprotokoll		Buchbesprechungen	
Infokampagne Alpenkonvention Österreich: Eine Zwischenbilanz	S. 6	Die Welt im Sonderangeot – und der Alpentourismus? – Tagung in Salecina	
Protokoll Bodenschutz: CIPRA fordert Verbesserungen		Diverses	S. 12
Biologische und chemische Zusätze bei künstlicher Beschneigung und Pistenpräparierung	S. 7	Südtirol: Evelyn Tappeiner für Willi Erschbaumer	
		Stellenausschreibung Europäische Akademie Bozen	
		Nationalpark Kalkalpen kurz vor der Verwirklichung	
		Internationales Alpen-Jugendlager	

Nr. 44
März 1997

Deutsche Ausgabe

Deutschland
Frankreich
Italien
Liechtenstein
Österreich
Schweiz
Slowenien

Mit der Natur rechnen

Transittagung in Innsbruck am 21./22. Februar 1997

Der grenzüberschreitende Transitverkehr ist seit Jahren Realität – nun formiert sich auch grenzüberschreitender Widerstand. Über hundert TeilnehmerInnen aus allen Alpenländern waren nach Innsbruck angereist, um der umweltzerstörenden Verkehrspolitik die Stirn zu bieten.

RZ. Kernpunkt der Tagung war die Thematik «Kostenwahrheit im Verkehr». So stellte Stefan Brückl vom Süddeutschen Institut für nachhaltiges Wirtschaften dar, wie durch Investitionen in den Strassenbau lokale Arbeitsplätze vernichtet werden und sich die Produktion zunehmend in einige we-

nige Wirtschaftszentren verlagert. Weitere Investitionen in den Strassenbau würden das Problem der Arbeitslosigkeit daher nicht vermindern, sondern verschärfen. Die Lösung liege vielmehr in einer Förderung der Regionalentwicklung.

Zerstörung nicht hinnehmen

Auch Fritz Gurgiser vom Transitforum Austria Tirol wies auf die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der unbeschränkten Förderung des Verkehrs hin und forderte die Anwesenden auf, ihre Rechte einzufordern und die Zerstörung von Wirtschaft und Umwelt nicht mehr hinzunehmen.

Friedrich Schindegger vom Österreichischen Institut für Raumordnung bestätigte in seinen Ausführungen, dass Verkehr nicht abgekoppelt von der regionalen Entwicklung gesehen werden kann. Die Umweltschutzprobleme könnten nur durch einen Mix von nachhaltiger Siedlungs-, Tourismus-, Agrar- und Verkehrspolitik gelöst werden.

ITE – Initiative Transport Europe

Der alpenquerende Güterverkehr scheint keine Grenzen zu kennen. Deshalb hat sich der Widerstand gegen die wachsende Lastwagenflut im Mouans-Sartoux in Südfrankreich vor zwei Jahren in der «Initiative Transport Europe ITE – für einen menschen- und umweltverträglichen Verkehr» zusammengefunden, um über die Landesgrenzen hinweg für eine Wende in der europäischen Verkehrspolitik zu kämpfen.

AW. Am Rande der Internationalen Transitverkehrstagung in Innsbruck trafen sich am Abend des 20. Februar 1997 VertreterInnen von Bürgerinitiativen aus Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Österreich und der Schweiz. Dabei wurde beschlossen, die Aktivitäten der ITE im bisherigen Umfang weiterzuführen:

- So erscheint jeden Monat ein Rundbrief in deutscher, französischer und italienischer Sprache mit verkehrspolitischen Anlässen, Nachrichten und Publikationshinweisen.
- Alljährlich im Februar organisiert eine Initiativkomitee jeweils an einem anderen Ort eine internationale Verkehrstagung.
- Und am 4. Oktober 1997 steigt die zweite Auflage des internationalen Aktionstages wider den Transit.

ITE behält auch in Zukunft eine informelle Struktur, verfügt aber neu über eine provisorische Koordinationsgruppe. Wer sich für die Arbeit von ITE interessiert, erhält zusätzliche Informationen bei Irgard Anthenien, Alpen-Initiative, Postfach 29, 3900 Brig Tel. 0041 27 924 22 26; Fax. 0041 27 924 43 05

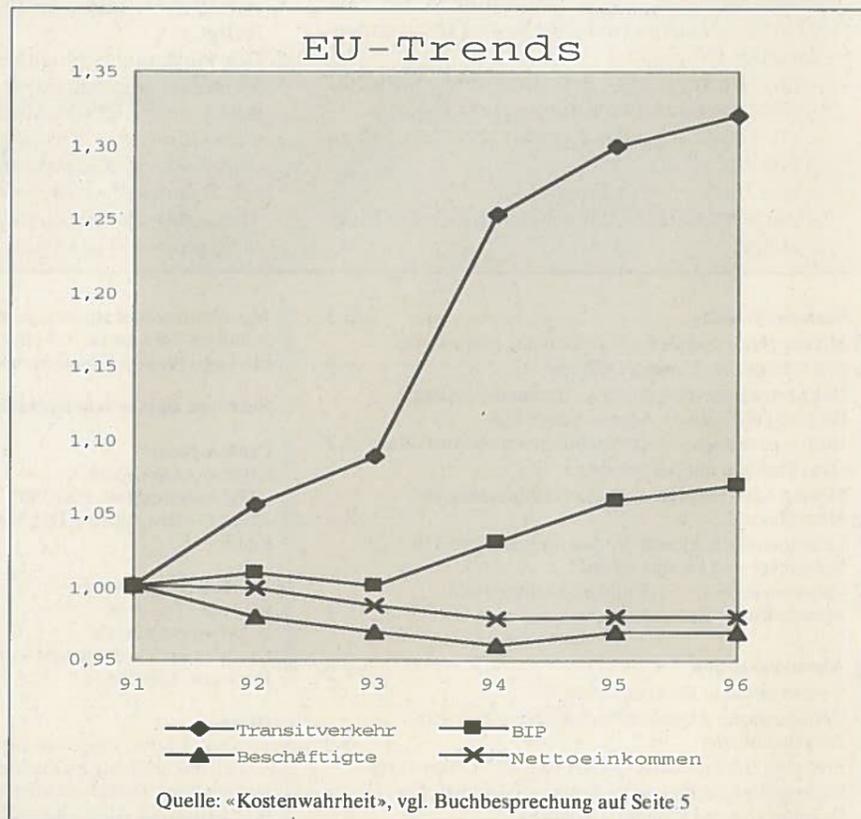
Konkrete Beispiele für regionale Initiativen wurden von Elisabeth Zöhler von der Landeslandwirtschaftskammer Tirol geliefert, die über die Direktvermarktung referierte. Der Biobauer und Unternehmer Andreas Kreutner plädierte ebenfalls für Nahversorgung und den Verkauf regionaler Produkte als Alternative zur zerstörerischen Transitverkehrslawine.

Die Bedeutung der internationalen Koordination in der Verkehrspolitik wurde von Peter Hasslacher in seinem Referat über die Alpenkonvention eindrücklich dargelegt. Er wies auch auf die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung im Rahmen des CIPRA-Gemeindenetzwerk-Projektes hin.

EU-Verkehrspolitik ist überall ...

Maria Elisabeth Pösel's Referat über die Verkehrspolitik der EU sorgte für besonders heftige Reaktionen aus dem Publikum, v.a. von französischer Seite. In Frankreich ist die Transitproblematik aufgrund des geplanten – auf der Tagung ebenfalls vorgestellten – Mercantour-Projektes topaktuell (siehe Kästen).

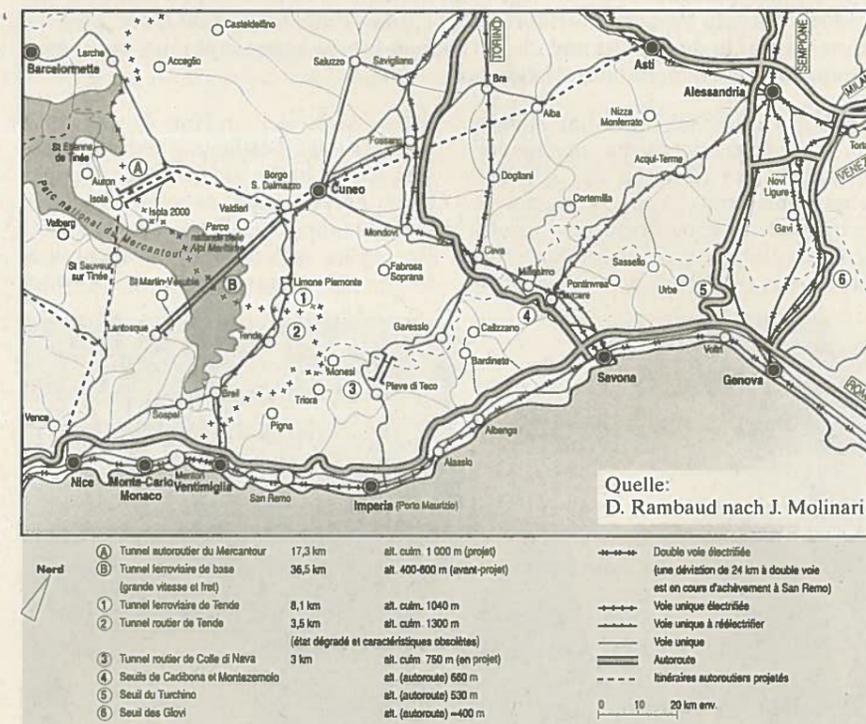
Insgesamt wurden die TeilnehmerInnen von allen ReferentInnen darin bestärkt, dass die Verkehrsproblematik nur durch eine nachhaltige Regionalentwicklung gelöst werden kann und dass Massnahmen in diese Richtung dringend nötig sind.



Das Mercantour-Projekt: Eine Herausforderung für eine konsequente Alpenschutzpolitik

MR. Das Mercantour-Projekt ist Teil der Bestrebungen zur Errichtung einer weiteren hochrangigen Strassenverbindung durch die Alpen. Es beinhaltet u.a. den Bau eines (17,5 km langen!!!) Autobahntunnels zwischen Italien und Frankreich, ein äusserst problematisches Vorhaben. Doch damit nicht genug, geplant ist auch die Errichtung zusätzlicher Autobahnen in beiden Ländern. Das Mercantour-Projekt gefährdet somit nicht nur das Tinée-Tal (F) und das Stura-Tal (I), sondern das gesamte Sealpengebiet in Frankreich und Italien.

Der einheimischen Bevölkerung wird das Projekt als Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung ihrer Region verkauft. Dabei ist schon lange bekannt, dass eine neue Autobahnverbindung nur dazu beiträgt, die grossen Zentren durch eine bessere Anbindung aneinander zu stärken – auf Kosten der Regionen entlang der Strasse. Die gegen das Mercantourprojekt agierenden italienischen und französischen Organisationen versuchen dem bestehenden Informationsdefizit durch eine verstärkte Koordination und Zusammenarbeit gegenzusteuern. Es wird versucht, das Problem international bekannt zu machen und gangbare sozioökonomische Alternativen für die Einwohner der be-



troffenen Regionen zu entwickeln. Die Aktionen zur Verhinderung des Mercantourprojektes sind ein wichtiger Schritt in Richtung Umsetzung der Alpenkonvention (vgl. Aktionsplan im

CIPRA-Info Nr 43: Pkt. D: Schwarze Liste und Pkt. K: Regionale/Interregionale Entwicklungsprojekte) und entsprechen auch den Zielen des Grünbuchs der Naturfreunde Internationale.

Und es geht doch! – Verkehrsinitiativen im Aostatal

MR/RZ. Die autonome Region des Aostatales in Italien hat vor kurzem ein Gesetz verabschiedet, das bei der Überlastung regionaler Strassen die Einhebung einer Maut oder in weiterer Folge auch deren Schliessung für Individualfahrzeuge erlaubt (vgl. CIPRA-Info 43). Wir haben mit Marcello Dondeynaz von der Verkehrsabteilung des Aostatales am Rande der Transittagung in Innsbruck über dieses und andere innovative Vorhaben zur Verkehrsregulierung im Aostatal gesprochen.

Das Aostatal ist berühmt für seine kürzlich eingeführte Mautregelung. Wird die Regelung bereits umgesetzt?

MD: Im vorigen Sommer wurden bereits Kontrollen und zeitlich begrenzte Sperrungen von Strassen durchgeführt. Courmayeur wird im nächsten Sommer eine Maut für das Ferret-Tal und das Veny-Tal festlegen.

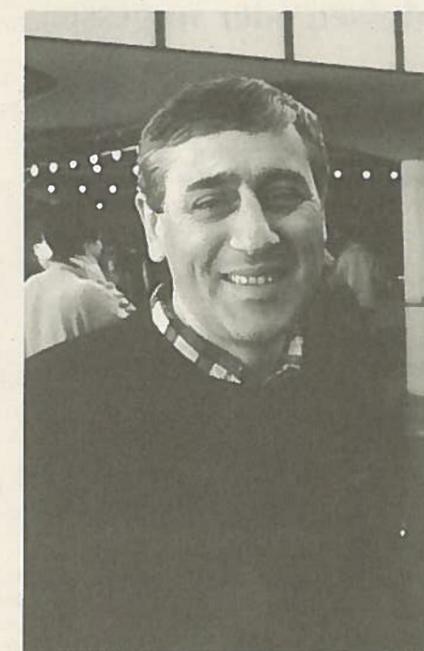
Wie sieht es mit der Akzeptanz des Gesetzes aus?

MD: 60-70% der Bevölkerung stehen den Verkehrsbegrenzungen positiv gegenüber. Seitens der Geschäftsleute ist ein geringer Widerstand vorhanden.

Gibt es Pläne für weitere gesetzliche Massnahmen zur Eindämmung des Verkehrs?

MD: Wir haben eine Ökosteuer für Gütertransporte auf der Transitstrasse des Mont-Blanc-Tunnels (F-I) vorgesehen. Die Regelung wurde allerdings von der italienischen Regierung zurückgewiesen, weil diese darin eine Beschränkung des freien Personenverkehrs sieht. Diese Argumentation ist nicht richtig, weil nur Fahrzeuge, die die neue Abgasnorm nicht erfüllen, von dieser Regelung betroffen sind.

Bleibt zu hoffen, dass das Beispiel der Mautregelung in möglichst vielen Regionen Nachahmer findet.



Marcello Dondeynaz

Das Problem mit der Schweiz . . .

«Das Problem mit der Schweiz liegt nicht darin, dass es dort Alpen gibt oder besonders «sensible Verkehrskorridore». Das einzige Problem besteht darin, dass die Schweiz nicht in der EU ist und die 28-Tonnen-Limite kennt, während wir in ganz Europa mit 40-Tönnern fahren können.»

RZ/AG. Dieses schöne Zitat stammt von Annemarie Jorritsma, der niederländischen Vorsitzenden des EU-Verkehrs-Ministerrats. Von einer umweltverträglichen Verkehrspolitik scheint sie wenig zu halten, denn mit der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene

hat sie nicht viel am Hut. Aus der Problematik der Festlegung externer Kosten schleicht sie sich mit der Bemerkung heraus, dass es ohnehin keine Objektivität gebe. Dass die Schweizer Regierung aufgrund der Alpeninitiative verfassungsrechtlich verpflichtet



Kundgebung in Amsterdam gegen den EU-Alpentransit-Terror

Messen oder vergessen – Luftverschmutzung am Mont Blanc . . .

Die französische Vereinigung «Die Luft in Savoyen» installiert derzeit in den nordfranzösischen Alpen ein System zur Überwachung der Luftverschmutzung. Gemessen wird auch ausserhalb der Ballungszentren – ein in Frankreich nicht sehr verbreitetes Vorgehen.

MR. Die ersten Ergebnisse der neuen Messungen haben eine Welle von Protesten ausgelöst. Man hat festgestellt, dass die Luftverschmutzung in Chamonix, dem symbolträchtigen französischen Skiort, genauso hoch ist wie in einer Stadt wie Grenoble. Die Reaktionen auf die Veröffentlichung der Ergebnisse sind typisch und zeigen, welchen hohen Stellenwert die Überwachung der Luftqualität hat. Ohne sie können es Politiker nicht wagen, Entscheidungen zu treffen, die gewisse Lobbys verärgern könnten.

Tägliche Lastwagen-Flut

Es ist logisch, dass eine Zunahme des

Verkehrs eine Zunahme der Luftverschmutzung nach sich zieht. Politisch scheint es aber nicht zu genügen, mit Hilfe des gesunden Menschenverstand festzustellen, dass ein Alpental wie jenes von Chamonix bei einer derartigen täglichen Lastwagen-Flut irgendwann im Verkehr ersticken wird. Für ein politisches Aktivwerden bedurfte es der Veröffentlichung der Messdaten.

Der Bürgermeister von Chamonix hat festgestellt, dass die derzeitige Verkehrssituation «nicht andauern kann, weil sie schlussendlich die touristischen Aktivitäten und, was noch schlimmer ist, die öffentliche Gesundheit gefährden könnte».

Mit Hilfe der Messungen der Luftqualität ist es gesetzlich möglich, Notmassnahmen gegen die Verschmutzungsquellen zu ergreifen: «Einschränkung oder Unterbindung des Verkehrs». Derartige Massnahmen werden auch in Zu-

kunft nur in Ausnahmefällen erfolgen. Um die Entwicklung umfassenderer Strategien sicherzustellen, haben sich die Bürgermeister von Courmayeur und Chamonix zur Zusammenarbeit entschlossen. Das Problem soll so gezielt bekämpft und eine «nicht schädliche» Luftqualität für BewohnerInnen und BesucherInnen des Tales sichergestellt werden.

Alles oder nichts

Um einen ihren Zielvorstellungen entsprechenden Abschluss der derzeit laufenden Verkehrsverhandlungen zwischen der EU und der Schweiz zu gewährleisten, greift die Verkehrsministerin nicht unbedingt auf sachliche Argumente zurück. Die SchweizerInnen müssen ihrer Meinung nach beim Beharren auf ihrer derzeitigen Haltung eben damit rechnen, dass Verträge der Schweiz mit der EU in anderen Fragen nicht zustande kämen.

Mit einem aufblasbaren Berg gegen die EU-Verkehrspolitik

Mit ihrer steinzeitlichen Haltung stösst Frau Jorritsma nicht nur in der Schweiz, sondern auch in den ihrer Heimat auf massiven Widerstand. Die niederländische «Plattform Naar en Ander Europa» (Plattform für ein Anderes Europa) macht nun gegen die Verkehrspolitik ihrer Ministerin mobil und hat am 31. Januar in Amsterdam eine Demonstration organisiert. Mit einem 10 m hohen aufblasbaren Berg wurde gegen die EU-Haltung protestiert und die Solidarität mit den SchweizerInnen bekundet. Der Plattform gehören über 50 niederländische Umweltorganisationen an. Sie wird von mehr als hundert Organisationen in anderen EU-Ländern unterstützt. Mitglied der Plattform ist auch das holländische CIPRA-Fördermitglied «Nederlandse Milieugroep Alpen».

Fortsetzung folgt . . . ?

Ist es den alarmierenden Ergebnissen der Messungen zu verdanken, dass die Politiker sich immer weniger von den Verkehrs-Lobbies einschüchtern lassen? Besteht Hoffnung, dass geeignete Massnahmen getroffen werden, um die schädlichen Emissionen zu verringern? Werden weiterhin Luftgütemessungen erfolgen und ihre Ergebnisse veröffentlicht werden? Eines scheint festzustehen: die Messungen haben positive Auswirkungen.

Letzetunnel – Schlüssel für den Strassentransit in Vorarlberg und Liechtenstein?!

Seit gut einem Jahrzehnt ist der Letzetunnel in der Region Feldkirch (Vorarlberg, Österreich) im Gespräch. Was ursprünglich als 4-spurige Verbindung von Ost- und Westeuropa im Rheintal geplant war, wird heute als zweispurige, unbedenkliche «Umfahrung der Stadt Feldkirch» verkauft.

Faktisch ermöglicht der geplante Tunnel die Verbindung der Europastrassen E60 und E43. Der Tunnel würde den Verkehr direkt vor die Grenzen Liechtensteins führen. Bis heute aber besteht weder mit den um Feldkirch liegenden Gemeinden noch mit Liechtenstein Einigung über dieses Projekt. Österreich erhebt, gestützt auf den eigenen Vorschlag für den Art. 7 des Verkehrspro-

tokolls der Alpenkonvention, den Anspruch gegenüber seinen Nachbarstaaten, dass «... neue, hochrangige alpenquerende Strassen nur gebaut werden dürfen, wenn diesem Strassenprojekt von keiner Vertragspartei, auf die es sich auswirkt oder auswirken kann, begründet widersprochen wird.» Liechtenstein unterstützt diese Haltung Österreichs gemäss einem Zeitungs-

interview mit Umweltminister Thomas Büchel eindeutig. In Zusammenhang mit dem Letzetunnelprojekt hat Österreich erstmals die Möglichkeit, seine Forderungen gegenüber Deutschland und Italien praktisch zu bekräftigen. Verhandelt Österreich im Fall Letzetunnel mit Liechtenstein nicht den Umständen angebracht, wird sowohl die Glaubwürdigkeit wie auch die Lauterkeit der Haltung Österreichs in der Diskussion um das Verkehrsprotokoll in Frage gestellt.

Regula Imhof, CIPRA-Liechtenstein

«Kostenwahrheit» Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung

RZ. Die Studie zeigt auf, dass billiger Transport und die Beseitigung von Transporthindernissen keineswegs die regionale Wirtschaftsentwicklung fördern. Sie fördern vielmehr die Konzentration der Unternehmen auf einige wenige zentrale Standorte. Die Folge: Arbeitsplatzabbau durch Fusionen von Grossbetrieben und durch Konkurse nicht mehr konkurrenzfähiger Klein- und Mittelbetriebe. Gewinner sind die Grosskonzerne, Verlierer die Regionen.

Strassenbau ist also die denkbar schlechteste Möglichkeit, den Arbeitsmarkt zu beleben. Die Autoren plädieren daher für eine Neuorientierung der derzeitigen Politik auf Staatsebene (z.B. Ökosteuern), Betriebsebene (z.B. Öko-Audits) und Regionalebene (z.B. strategische Regionalkonzepte).

Die gut lesbare Studie liefert sowohl Argumente gegen die Mär vom wirtschaftsfördernden Strassenbau als auch konkrete Lösungsansätze für die zukünftige Entwicklung.

Stephan Brückl/Walter Molt, Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Ökologik GmbH, Hrsg.: Transitforum Austria-Tirol, Innsbruck 1996, 69 Seiten, deutsche Fassung zu beziehen bei: Transitforum Austria-Tirol, Salurner Strasse 4/III, A-6020 Innsbruck, ATS 200.-

Italienische Fassung zu beziehen bei CIPRA-Italia, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Torino, 5000 Lire

Französische Fassung zu beziehen bei CIPRA-France, c/o CICM, Les Grandy, F-73670 Entremont-le-Vieux, 20 FF

TRANSITFORUM AUSTRIA · TIROL

"KOSTENWAHRHEIT"

Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung

Stephan Brückl / Walter Molt

im Auftrag vom Transitforum Austria-Tirol

Die Alpenkonvention

— Anwendungsbereich der «Alpenkonvention»
— Hauptverkehrsachsen

© Franzosenministerium für Umwelt, Jugend und Familie
Quelle: Österreichischer Alpenverein

Wir fordern im Anwendungsbereich der "Alpenkonvention" die "vollständige Anlastung der aus dem Verkehr resultierenden volkswirtschaftlichen Kosten nach dem Verursacherprinzip auf die jeweiligen Verkehrsträger" (aus: Alpenschutz-Transiterklärung)

Alpenkonvention: Energie-Protokoll

Der gegenwärtige Entwurf für das Energieprotokoll der Alpenkonvention vermag gar nicht zu befriedigen. Dies war die einhellige Meinung der Delegationen anlässlich der letzten Sitzung des Ständigen Ausschusses der Alpenkonferenz anfangs Dezember 1996. Nach Meinung der CIPRA-International ist der Entwurf «rufschädigend» für die gesamte Alpenkonvention. Das Protokoll wurde denn auch zur Überarbeitung an den italienischen Vorsitz zurückgewiesen.

AW. Die Ziele der Rahmenkonvention (Artikel 2, Absatz 2, Buchstabe k), eine natur- und landschaftsschonende sowie umweltverträgliche Erzeugung, Verteilung und Nutzung der Energie durchzusetzen und energiesparende Massnahmen zu fördern, können mit den bisher vorgesehenen Massnahmen und Verpflichtungen nicht erreicht werden. Schlimmer, der Text ist einseitig an Wachstum orientiert; die Stabilisierung und Senkung des Energieverbrauchs, insbesondere von nicht-erneuerbaren Energien ist kein Ziel. Ja, es soll gar der Bau weiterer Atomkraftwerke und die Errichtung von Endlagerstätten für

Atomtüll im Alpenraum möglich sein. CIPRA-International hat schon mehrmals wesentliche Korrekturvorschläge zum Protokolltext eingebracht. Allerdings bisher vergeblich. An einer Arbeitstagung in Turin am 22. März 1997 verabschiedete die CIPRA einen Gegenterwurf zum offiziellen Energieprotokoll. Darin werden insbesondere folgende Forderungen aufgestellt:

- die Einführung der Kostenwahrheit im Energiebereich,
- die Förderung des Energiesparens und die Steigerung der Energieeffizienz,

- die vermehrte Verwendung erneuerbarer Energien wie Sonne und Biomasse,
- die Reduktion des Verbrauchs fossiler, CO₂-erzeugender Energien,
- die Erhaltung natürlicher Gewässer bzw. Erhöhung der Restwassermengen,
- die Renaturierung aufgelassener Energieanlagen und umweltverträglichere Gestaltung von Versorgungsleitungen.

Selbstverständlich wiederholt die CIPRA ihre alte Forderung, im Alpenraum auf die Errichtung von Kernkraftwerken zu verzichten. Die Kernkraft, die auf endlichen Uranvorkommen baut und radioaktive Abfälle auf Jahrtausende hinaus zurücklässt, widerspricht klar dem Grundstaz der nachhaltigen Entwicklung. Zudem ist der Alpenraum das Trinkwasserreservoir weiter Teile Mitteleuropas, weshalb das Risiko eines Reaktorunfalls nicht in Kauf genommen werden kann.

Infokampagne Alpenkonvention Österreich: Eine Zwischenbilanz

1994 hatte Österreichs Umweltministerium CIPRA-Österreich mit der Umsetzung einer «Informationskampagne über Ziele und Inhalte der Alpenkonvention» beauftragt. Eine Zwischenbilanz zur Ende 1996 abgeschlossenen ersten Phase der Kampagne fällt zwiespältig aus.

Die Durchführung erfolgte in Kooperation mit den Mitgliedsverbänden von CIPRA-Österreich sowie mit Unterstützung der österreichischen Bundesländer, in deren Kompetenzbereich maßgebliche Inhalte des Vertragswerkes fallen. Der Kreis derer, die für Schutz und nachhaltige Entwicklung im

Alpenraum interessiert und für konkrete Umsetzungsbeiträge auf ihren jeweiligen Handlungsebenen motiviert werden konnten, ist deutlich gewachsen. Dazu hat die Verschränkung des vermeintlichen Papierbergs Alpenkonvention mit alltäglichen politischen Fragestellungen im Alpenraum beigetragen: Abstraktes Völkerrecht wurde in den Lebenszusammenhang der Betroffenen übersetzt, und die ganze Thematik Alpenkonvention erhielt dadurch eine wesentlich größere Transparenz und Medienpräsenz.

Deutlich ist nach gut zwei Jahren kontinuierlicher Informations- und Kommunikationsarbeit allerdings auch die Gratwanderung der Alpenkonvention geworden: Nachdrücklich müssen die Alpenstaaten und die EU an die seit 1991 bereits eingegangenen Verpflichtungen erinnert werden. Die Frage nach dem politischen Wert und dem Problemlösungsbeitrag der Alpenkonvention wird zu Recht neu aufgeworfen werden, wenn in den nächsten Monaten keine inhaltlich akzeptable Lösung beim Verkehrsprotokoll gelingt.

Und nicht zuletzt wäre es erfreulich, wenn Österreichs bisheriges Engagement für die Alpenkonvention uneingeschränkte Fortsetzung sowie endlich auch in den anderen Alpenstaaten Nachahmer fände!

Reinhard Gschöpf,
CIPRA Österreich

Protokoll Bodenschutz: CIPRA fordert Verbesserungen

Bodenschutz ist nur wirksam, wenn er umfassend ist und Fachbereiche wie z.B. Raumplanung, Tourismus, Land- und Forstwirtschaft ebenfalls berücksichtigt. Die CIPRA fordert wesentliche Verbesserungen am vorliegenden Entwurf, damit das Protokoll den Namen «Bodenschutz» verdient.

AG/RZ. Entgegen unseren Befürchtungen hat der Ständige Ausschuss den verwässerten und entstellten Entwurf (Fassung vom 12.7.96) an seiner letzten Sitzung im Dezember nicht gutgeheissen. Die Staaten und die Beobachter hatten Gelegenheit, Änderungsanträge bis Ende Februar einzubringen.

Die CIPRA machte keinen Hehl daraus, dass der neueste Entwurf unbrauchbar ist (vgl. CIPRA-Info Nr. 43).

Sie fordert Verbesserungen u.a. in folgenden Punkten:

- verpflichtende Ausweisung von Schutzgebieten und von Vorranggebieten für Land- und Forstwirtschaft;
- Minimierung des Flächenverbrauchs bzw. der Bodenversiegelung bei der Siedlungsentwicklung;
- Beschränkung des Wirtschaftswegebau;
- Verringerung der Gefährdung durch Muren, Rutschungen etc. in

erster Linie durch flächenwirtschaftliche Massnahmen wie z.B. Hochlagenaufforstung, Wald-Weide-Trennung;

- verpflichtende Erarbeitung von gemeinsamen Massstäben zur Minimierung der Dünger- und Pflanzenschutzmitteleinträge in den Boden; ihre Einhaltung ist Voraussetzung für den Erhalt von Förderungen;
- Räumliche und zeitliche Begrenzung der künstlichen Beschneigung;
- Keine Anwendung biologischer und/oder chemischer Mittel für die Pistenpräparierung (siehe Kasten);
- Keine Neuerschliessungen für den Massentourismus.

Biologische und chemische Zusätze bei künstlicher Beschneigung und Pistenpräparierung

Chemie bei der Pistenpräparierung

RZ. Bei der Pistenpräparierung können entweder Schneesverfestiger (das sind im wesentlichen Stickstoffdünger, Handesldünger) oder Auftaumittel (z.B. Kochsalz, Thomasmehl) eingesetzt werden. Der Einsatz dieser Mittel kann zu einem erhöhten Nährstoff- bzw. Schadstoffeintrag in Oberflächengewässer führen.

«Reinheitsgebot» bei der Beschneigung?

«Reiner» Kunstschnee (nur Wasser ohne Zusätze) kann nur bei ausreichend tiefen Temperaturen erzeugt werden. «Findige» Köpfe aus den USA lösen dieses Problem durch biologische Zusätze, wie z.B. Bakterien

des Typs *Pseudomonas syringae*.

Dieses Verfahren wurde auch schon im Alpenraum eingesetzt, u.a. in Frankreich und der Schweiz. Die eingesetzten Bakterien sind als Frostschädlinge bekannt und sollten daher vor ihrem Einsatz abgetötet werden. Ob dies wirklich vollständig möglich ist, ist fraglich. Wie es geschieht ebenfalls (radioaktive Bestrahlung?). Ob die verwendeten Bakterien am Einsatzort vorkommen, wird meist nicht vorab getestet. Der Deutsche Skiverband hat 1989 festgestellt: «Diese Art Schnee zu erzeugen, ist abzulehnen, weil die Risiken, die damit für die Vegetation verbunden sind, nicht abgeschätzt werden können.» Dem ist nicht viel beizufügen.



Schneekanone vor der Kulisse des Mont-Blanc-Massivs

Die Alpenkonvention auf dem Abstellgleis?

AG. Die Alpenkonvention befindet sich in der Krise. Das Verkehrsprotokoll steckt im Stau, neue Bereiche sollen vorläufig nicht eröffnet werden, Aktivitäten zur Umsetzung des Vertragswerkes sind von den Vertrags- und Signatarstaaten kaum auszumachen.

In dieser Situation scheint kein Staat mehr so recht an echte Fortschritte zu glauben. Bei der Besprechung möglicher Aktivitäten zur Umsetzung unterzeichneter Protokolle anlässlich der 7. Sitzung des Ständigen Ausschusses der Alpenkonferenz im Dezember 1996 waren sich die Staaten einig: Zuerst werden die Protokolle bereinigt, die noch in Ausarbeitung sind, also die Protokolle «Verkehr», «Bodenschutz» und «Energie». Erst wenn dies geschehen ist, steht die Umsetzung der beschlossenen Protokolle auf der Tagesordnung. Als ob das eine das andere ausschliesse.

Dieser Logik folgend wurden die Bestrebungen für ein Protokoll «Bevölkerung und Kultur» im Keime erstickt. Aus kulturellen Kreisen in Italien wurde hier wichtige Vorarbeit geleistet. Der Ständige Ausschuss wollte davon nichts hören: «Zuerst die Hausaufgaben erledigen».

Auf der Tagesordnung der gleichen Sitzung des Ständigen Ausschusses standen «Anregungen zur Eröffnung neuer Bereiche». Dazu gab es nicht eine einzige Wortmeldung: «Der Ständige Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass es keine entsprechenden Initiativen gibt», wurde protokolliert, was nach dem oben Berichteten nur konsequent ist.

Die Alpenkonvention

Fragen - Antworten - Perspektiven



Aus dem Inhalt dieser Ausgabe *** Das Neueste aus Italien, aus der Schweiz, vom Verkehrs- und Energieprotokoll *** Schwerpunktthema: Was sagen die Spitzen unseres Staates zur Alpenkonvention? *** Wegekostenrichtlinie und Alpenkonvention *** Die Umsetzungsseite



Nummer 6
Sommer 1996



Impressum:

Blattlinie und
Erscheinungsweise

Fachinformation zur

Liebe Lesern, lieber Leser!

Am deutlichsten unterstreicht die betonierte Realität (siehe unten) die Bedeutung der Alpenkonvention. Den Teilnehmern des jüngsten Lokalaugenscheins der CIPRA zum Thema «Alemagna»

Cavallino-Variante der Alemagna den längst fälligen verbindlichen Todesstoß zu versetzen. Dann kann wenigstens der in seiner Lebensgrundlage bedrohte Osttiroler Ort Kartitsch aufatmen.

Für das Pustertal, das obere Drautal, den Pinz-

Teil der Informationskampagne: Die Zeitschrift «Die Alpenkonvention»

Ständiges Sekretariat in weiter Ferne?

Eine Umfrage der CIPRA bei den Alpenstaaten hat ergeben, dass die Verwirklichung eines ständigen Sekretariates zumindest im Moment keine Chance hat.

AG. Am deutlichsten ablehnend ist die Haltung Deutschlands: Solange Italien und die Schweiz nicht ratifiziert hätten und Österreich keine Protokolle unterschreibe, sei Deutschland nicht bereit, diese Frage auch nur zu diskutieren. Ebenfalls ablehnend ist die Position Italiens, wenn auch aus anderen Gründen: Man sei mit so wenigen Staaten «wie eine Familie», alle kennen einander. Deshalb brauche es kein Ständiges Sekretariat wie bei einem grossen Vertragswerk.

«Ohne Ständiges Sekretariat keine Kontinuität»

Ähnlich sieht es Frankreich. In der jetzigen Situation seien die Kontakte auf Ministerebene wichtig, und die seien

ohne Ständiges Sekretariat möglich. Um ein solches zu rechtfertigen, bräuchte es mehr und konkretere Aktionen und Initiativen. Gleichzeitig wirft Frankreich die Frage auf, ob es ein Sekretariat geben könne, das zwischen den politischen Divergenzen der Staaten neutral bleiben könne. Denkbar sei, dass das Alpenbeobachtungs- und Informationssystem (ABIS/SOIA) die Sekretariatsaufgaben übernehme.

Anderer Meinung ist Slowenien. Mit dem jetzigen System der wechselnden Federführung sei eine Kontinuität nicht möglich. Bei jedem Vorsitzwechsel werde wieder von vorne angefangen. Dies sehe man daran, dass die Chambéry-Protokolle heute noch nicht defi-

nitiv bereinigt seien, weil keine ausreichende Infrastruktur vorhanden sei.

«... dann gibt es plötzlich eine ganz neue Dynamik»

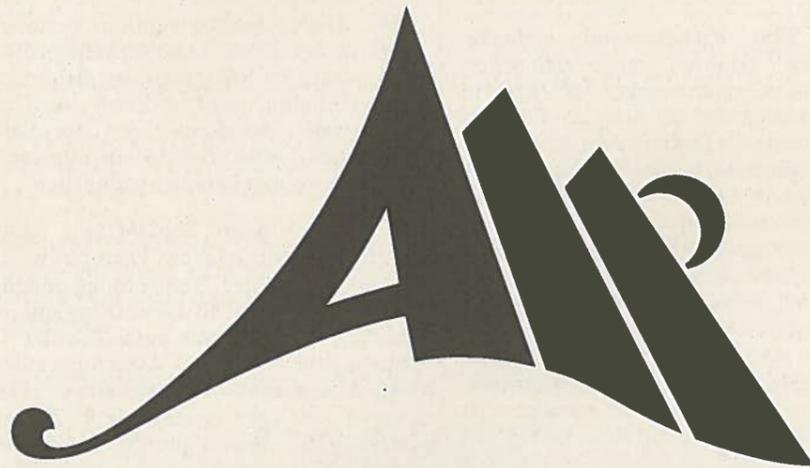
Liechtenstein ist aus den gleichen Gründen der Meinung, dass es ein ständiges Sekretariat unbedingt brauche. Allerdings habe man Verständnis für die Position von Deutschland. Es gelte, den politisch richtigen Zeitpunkt abzuwarten. Der sei dann gekommen, wenn alle Staaten die Rahmenkonvention ratifiziert hätten und die Situation beim Verkehrsprotokoll deblockiert sei. Dann jedoch – so ist man in Liechtenstein überzeugt – werde eine Dynamik entstehen, die zwingend nach einem Ständigem Sekretariat rufe.

Auch die Österreichische Vertretung ist nach wie vor von der Notwendigkeit eines Ständigen Sekretariates überzeugt. Das ABIS sei aber sicher nicht der richtige Ort, denn die Aufgaben des ABIS seien völlig anderer Art als die eines Sekretariates, ist man in Österreich, Liechtenstein, Slowenien und der Schweiz gleicher Meinung. Abklärungen mit VertreterInnen des ABIS hätten ergeben, dass dieses sich auch nicht in der Lage sehe, die Aufgaben eines Ständigen Sekretariates zu übernehmen, ergänzt die österreichische Delegation.

Etwas abseits in der Diskussion steht Monaco. Die Alpenkonvention habe hier nicht eine zentrale Bedeutung, deshalb sei auch ein Ständiges Sekretariat aus monegasischer Sicht nicht dringend. Sollten die übrigen Staaten sich auf das Einrichten eines solchen einigen, werde man sich in Monaco aber sicher nicht dagegen stellen.

Standort nicht zentrale Frage

Alle befürwortenden Staaten können sich ihr eigenes Land als Standort vorstellen: Die Kandidatur von Innsbruck ist seit längerem bekannt. Das schweizerische Sitten/Sion ist als Kandidat im Gespräch, obwohl aus Schweizer Sicht noch nicht offiziell. In Liechtenstein kann man sich vorstellen, das Ständige Sekretariat zu beherbergen, die Frage wurde aber noch nicht abschliessend diskutiert. Slowenien schliesslich fasst eine Kandidatur ins Auge, sobald der Beschluss zur Einrichtung eines Ständigen Sekretariates gefasst ist. Alle diese Staaten betonen jedoch, die Standortfrage sei nicht die wichtigste. Österreich setze sich für ein Ständiges Sekretariat ein, auch wenn dieses nicht in Innsbruck verwirklicht werde. Gleich sehen es die Schweiz, Slowenien und Liechtenstein: Wichtig ist, dass es bald ein Sekretariat mit klaren Aufgaben gibt, wo ist die «zweitwichtigste Frage».



Alpenkonvention Convention alpine Convenzione delle Alpi Alpska konvencija

AG. So sieht gemäss Beschluss des Ständigen Ausschusses der Alpenkonferenz das schwarz-weiße Logo der Alpenkonvention aus. In seiner zweifarbigen Version (grün mit einem gelben Teil im «P») sieht es recht hübsch aus. Das Logo wurde von der slowenischen Delegation in Auftrag gegeben. Der Ständige Ausschuss nahm sich – was nicht bei jedem wichtigen Geschäft der Fall ist – sehr viel Zeit für die Diskussion über den Vorschlag. Während sich einige Delegationen etwas am «barocken Schwanz» vor dem «A» störten, diskutierten andere angeregt über den symbolischen Hintergrund des Kunstwerkes. So bemängelte eine Delegation, das, was andere als Mond oder Sonne glaubten identifizieren zu können, erinnere in der schwarz-weißen Version an eine Sichel. Der Hinweis des Vorsitzenden, dass immerhin kein Hammer im Logo zu finden sei, vermochte aber alle zu überzeugen. Weitere interessante Interpretationen des Schriftzuges gingen dahin, dass besagter Mond bzw. Sonne ein Golfball sein könnte und der «barocke Schwanz» vor dem A der dazugehörige Schläger.

Aber nicht nur über die Form, auch über die Farben wurde engagiert diskutiert. So kam von einem NGO-Vertreter der Vorschlag, man soll statt grün-gelb doch in Anlehnung an die EU blau-gelb verwenden. Dies wurde allerdings nicht nur von den Nicht-EU-Staaten abgelehnt. Als ein anderer NGO-Vertreter auf den barocken Schwanz zurück kam und in diesem einen Fichtenzweig zu erblicken glaubte, musste der Schreibende dringend ein stilles Örtchen aufsuchen, weshalb die Berichterstattung hier ein abruptes Ende nimmt.

Netzwerk Alpiner Schutzgebiete

Die Idee der Verwirklichung eines europäischen Netzwerkes der geschützten Alpenräume wurde 1994 in Frankreich geboren. Diese Initiative konkretisierte sich durch die erste «Internationale Konferenz der geschützten Alpenräume», die im Oktober 1995 vom Nationalpark Les Écrins organisiert wurde.

Die Teilnehmer dieser Konferenz beschloßen ihre Zusammenarbeit zu verstärken und ihre Aktivitäten in den Bereichen Naturschutz und nachhaltige Entwicklung aufeinander abzustimmen. Das auf dieser Zusammenarbeit basierende Netzwerk wird derzeit vom französischen Nationalpark Les Écrins koordiniert. Die UmweltministerInnen der Alpenstaaten haben diese Vorgehensweise bei der Alpenkonferenz im Februar 1996 zur Kenntnis genommen und die Gründung des Netzwerkes unterstützt.

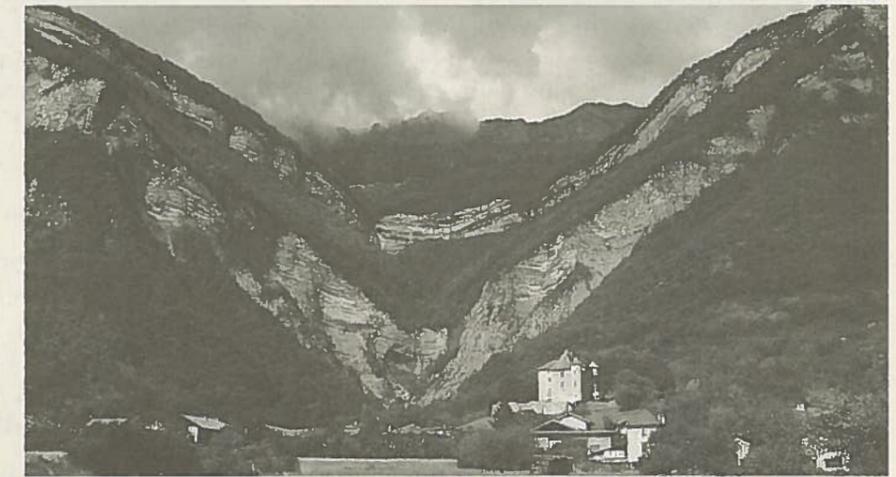
Engere Zusammenarbeit der Schutzgebiete

Das Netzwerk vereinigt alle Verwaltungen alpiner Schutzgebiete und zielt auf deren engere Zusammenarbeit und damit auf eine konkrete Umsetzung des Protokolls «Naturschutz und Landschaftspflege» ab. (Art. 12, s. Kasten). Obwohl dieses – vor mehr als zwei Jahren unterzeichnete – Protokoll noch nicht ratifiziert ist, ist es wichtig, bereits jetzt eine engere Zusammenarbeit zwischen den Schutzgebieten zu fördern und so eine gute Basis für eine rasche Anwendung der Konvention in naher Zukunft zu schaffen. Das «Netzwerk Alpiner Schutzgebiete» könnte einer der Eckpfeiler der Konvention sein, ähnlich wie das «Alpenobservatorium» (ABIS/SOIA).

Partnerschaften zwischen den Parks

Die Aufgaben des Netzwerkes sind verschiedenster Art. So werden zunächst die alpinen Schutzgebiete besser defi-

niert (Ziele, Status, Aktionen, Projekte), um das Wissen über die Partner des Netzwerkes und die potentiellen Bereiche für eine Zusammenarbeit zu verbessern. Die Förderung von Kontakten unter Schutzgebieten mit ähnlichen Projekten gehört genauso zur Aufgabe des Netzwerkes wie die Förderung von Partnerschaftsabkommen.



Château du Carre (Chartreuse)

Für diese Koordinationsrolle verfügt das Netzwerk über eine gewisse Anzahl von Serviceleistungen. Es ist eine Plattform für die Sammlung und Verteilung von Informationen über Aktivitäten und Projekte verschiedener Schutzgebiete, gewährleistet einen regelmäßigen Informationsaustausch (Veröffentlichung eines Informationsblattes, Internet...) und kann auch bei der Organi-

Ökologischer Verbund:

«Die Vertragsparteien treffen die geeigneten Maßnahmen, um einen nationalen und grenzüberschreitenden Verbund ausgewiesener Schutzgebiete, Biotope und anderer geschützter oder schützenswerter Objekte zu schaffen. Sie verpflichten sich, die Ziele und Maßnahmen für grenzüberschreitende Schutzgebiete aufeinander abzustimmen»

Alpenkonvention, «Protokoll Naturschutz und Landschaftspflege», Art. 12)

sation und Durchführung internationaler Veranstaltungen alpiner Parks und Naturschutzgebiete helfen (Hilfe bei der Übersetzung und Logistik, ...).

Die mythische Grenze des St. Gotthard überwinden

Die Unterstützung von Austauschprogrammen zwischen Schutzgebieten ist eine der Prioritäten des Netzwerkes. Dieser Austausch kann sowohl das Personal der Schutzgebiete als auch die in die Verwaltung einbezogenen lokalen Akteure betreffen. Austauschprogramme mit dem Ziel der Umweltbildung (Schulwochen, Studienreisen) sind ebenfalls in Betracht zu ziehen.

Das Netzwerk kann sicher nicht von heute auf morgen verwirklicht werden, aber es soll dazu beitragen, die Grenze des St. Gotthard – diese mythische und nicht nur rein geographische Barriere zwischen Ost- und Westalpen – zu überwinden. Ein besserer Zusammenhalt der alpinen Schutzgebiete stärkt auch ihre Identität gegenüber Europa und gibt ihnen ein größeres Gewicht innerhalb der europäischen Programme.

Guido Plassmann,
Netzwerk Alpiner Schutzgebiete



Zusammenfluss von Vénéon und Romanche

CIPRA-Aktionsplan

Im letzten Info stellte die CIPRA fünfzehn konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Alpenkonvention in den bisher unterzeichneten Protokollbereichen vor. Inzwischen hat der Ständige Ausschuss der Alpenkonvention einen Punkt realisiert, nämlich die Schaffung eines Logos für die Alpenkonvention (s.S.8). Allerdings fehlt noch das Reglement für die Verwendung des Logos. AW. Bei anderen Massnahmen sind vor allem die Nicht-Regierungsorganisationen (NGOs) gefordert. Das Präsidium der CIPRA-International hat beschlossen, in diesem Jahr einen besonderen Akzent auf folgende vier Bereiche zu legen:

- Erstellung eines Weissbuches mit modellhaften Projekten und Aktivitäten für die Umsetzung der Alpenkonvention (Aktionsplan Buchstabe C)
 - Erstellung einer Schwarzen Liste mit Projekten und Aktivitäten, die mit den Zielen der Alpenkonvention nicht vereinbar sind (Aktionsplan Buchstabe D)
 - Aktivitäten zur Rettung der genetischen Vielfalt in der Berglandwirtschaft (Aktionsplan Buchstabe M)
 - Ausarbeitung eines Konzepts für die Errichtung eines Öffentlichen Alpenfonds (Aktionsplan Buchstabe N)
- Gerade bei der Recherche guter und schlechter Fallbeispiele für das Weiss-

buch und für die Schwarze Liste zur Alpenkonvention können die 87 Mitgliedorganisationen der CIPRA und ihre regionalen Vertretungen einen wesentlichen Beitrag leisten. Es ist geplant, möglichst viele der eingehenden

Fallbeispiele allen interessierten Kreisen zugänglich zu machen. Die Sammlung soll fortlaufend weitergeführt werden.

Die Unterlagen zur Meldung von Fällen für das Weissbuch und für die Schwarze Liste sind bei den jeweiligen nationalen Vertretungen der CIPRA erhältlich.

Vorankündigung:

CIPRA-Jahreskonferenz 1997 in Bovec, SLO

Nachdem die letztjährige Jahreskonferenz in Österreich stattgefunden hat, ist heuer gemäss dem traditionellen CIPRA-Zyklus Slowenien an der Reihe.

Die CIPRA-Jahreskonferenz 1997 findet vom
25.–27. September 1997 in Bovec, Slowenien

statt. Bovec ist eine Netzwerkgemeinde (siehe Karte im CIPRA-Info Nr. 43, S. 7).

Thema ist die

«kommunale Umweltschutzarbeit in den Alpen als Beitrag zur Nachhaltigkeit.»

Dabei wird natürlich auch das Projekt Gemeindeförderung «Allianz in den Alpen» eingebunden werden. Das genaue Programm wird im nächsten CIPRA-Info veröffentlicht.

«Allianz in den Alpen»: Der Netzwerkgedanke wird Realität ...

MR. Die 27 Gemeinden, die an der Pilotphase des Netzwerkes teilnehmen, haben schon eine Menge Arbeit geleistet. Ende März 1997 wird in jeder Gemeinde ein Umweltprogramm für alle Bereiche der Alpenkonvention sowie eine Umweltanalyse und ein Massnahmenkatalog für die zwei am Projektbeginn ausgewählten Bereiche (z.B. Energie und Verkehr) vorliegen.

Erfahrungs- und Informationsaustausch

Bis Ende Juni wird die Priorität auf dem Informationsaustausch und dem Kontakt zwischen den Gemeindeverantwortlichen liegen. Zu diesem Zweck wird ihnen ein «Who is Who» zur Verfügung gestellt. Darin werden auch alle interessanten Projekte angeführt, die in den Netzwerkgemeinden umgesetzt werden bzw. wurden. Jedes Projekt wird kurz beschrieben, für näher Interessierte werden die Adressen der Pro-

jektverantwortlichen angeführt. So kann jede(r) Informationen aus erster Hand erhalten.

Ausserdem wurde eine Broschüre herausgegeben, in der die Gemeinden des Netzwerkprojektes «Allianz in den Alpen» anhand charakteristischer Strukturdaten kurz vorgestellt werden.

Treffen in Vals am 21. und 22. März

Ende März findet in Vals (CH) (siehe Karte CIPRA-Info Nr. 43, S. 7) das zweite Treffen der BürgermeisterInnen und GemeindepräsidentInnen der Netzwerkgemeinden statt. Am ersten Tag des zweitägigen Treffens liegt der Schwerpunkt auf einem Informations- und Erfahrungsaustausch der TeilnehmerInnen im Rahmen von Arbeitsgruppen. Die Diskussionen über die vier behandelten Themen Energie, Berglandwirtschaft, Tourismus und Verkehr werden von Experten geleitet.

Das Programm des zweiten Tages umfasst das Aufzeigen von Zukunftsperspektiven des Netzwerkes (Erweiterung des Netzwerkes, Weiterführung der Arbeit in den Gemeinden, Kommunikation zwischen den Gemeinden, Finanzierungsperspektiven usw.), eine Pressekonferenz und Exkursionen im Val Lumnezia.

Unterstützung durch den ständigen Ausschuss der Alpenkonferenz

Bei der Sitzung im Dezember 1996 hat der ständige Ausschuss der Alpenkonferenz alle Vertragsparteien eingeladen, das Projekt «Allianz in den Alpen» zu unterstützen und mit den nationalen Verantwortlichen für relevante EU-Programme (z.B. EFRE) Kontakt aufzunehmen. Milan Naprudnik, der Vorsitzende des ständigen Ausschusses der Alpenkonferenz, wird auch beim Treffen am 21. und 22. März in Vals anwesend sein.

Wege des Friedens

Der Marktflecken Bovec ist eine von 27 Alpengemeinden im Projekt Gemeinde-Netzwerk «Allianz in den Alpen». Bovec liegt im westlichsten Teil der Julischen Alpen. Der grösste Teil der Gemeinde liegt im Triglav National Park. «Wege des Friedens» ist ein Tourismus-Projekt mit einer friedenspolitischen Intention.

Unter dem Triglav (2864m), dem höchsten Berg Sloweniens, entspringt der Fluss Soča. Er fliesst durch das Soča-Tal und mündet ins Adriatische Meer. Die natürlichen und historischen Sehenswürdigkeiten des Soča-Tals sowie die freundlichen und offenen Bewohner sind eine ideale Voraussetzung für ein Touristengebiet. Die Region ist jedoch nicht nur wegen ihrer touristischen Attraktionen bekannt. Sie hat vor allem als blutiger Kriegsschauplatz während des 1. Weltkrieges traurige Berühmtheit erlangt.

Wunden bei Menschen und Natur

In der Zeit von 1915–1917 fanden im Gebiet von Bovec bis hin zum Adriatischen Meer viele und schwere Kämpfe statt, die eine grosse Anzahl von Kriegsoffizieren forderten. In diesem Zeitraum fielen über eine Million Soldaten. Viele Orte, unter ihnen auch Bovec, wurden zerstört und die Zivilbevölkerung ausgesiedelt. An der Front kämpften zeitweise 17 verschiedene Völker,



Die Bovec-Klausen waren ein militärisches Objekt, das heute jedes Jahr als Treffpunkt des «Ethno Music Festival» dient.

die ihre jungen Männer im Soča-Tal gruben. Der Krieg ging zu Ende und hinterliess tiefe Wunden. Nicht nur bei den Menschen. Auch die Dörfer und die Natur wurden von den Kriegsergebnissen gekennzeichnet.

Aus einem Anliegen für Frieden und Zusammenarbeit zwischen den Völkern entstand das Projekt «Wege des Friedens». Das Projekt verbindet das ganze Gebiet der damaligen Soča-Front von Bovec bis zum Adriatischen Meer und umfasst alle Touristenmittelpunkte. Es entstehen Touristenwege, die all denen gewidmet sind, die sich Frieden wünschen.

Tourismusprojekt mit tieferer Botschaft

Das grüne, verspielte Hinterland der mediterranen Region und der Alpen mit den vielseitigen Naturschönheiten von Wäldern, Wasser und der unterirdischen Welt bieten die Möglichkeit, innere und äussere Ruhe zu erleben.

Das Projekt «Wege des Friedens» ist ein Touristenprojekt; seine Botschaft geht jedoch sehr viel tiefer. Die Idee der Projektgründer ist es, dass das Gebiet, das vor 80 Jahren all seine Menschlichkeit verlor, zu einem Gebiet des Friedens und der Völkerverständigung wird.

Zarko Mlekuž

«Kleinviehhaltung in der Schweiz – Situationsanalyse im Hinblick auf die Rückkehr der Grossraubtiere»

Peter Marty, WWF Schweiz, Zürich 1996, 92 Seiten + Anhang, erhältlich in deutsch mit französischer und englischer Zusammenfassung beim WWF Schweiz, Postfach, CH-8010 Zürich

RZ. In der sehr informativen Publikation wird die Situation der Schaf- und Ziegenhaltung in der Schweiz sowie ihre kulturelle, ökologische und soziale Bedeutung eingehend analysiert und bewertet. Besonderes Augenmerk wird auf Ursache und Anzahl der derzeitigen Abgänge und die Darstellung vorhandener Wissenslücken gelegt.

Die Alpenländer sind ja heute entweder bereits mit der Anwesenheit von Grossraubtieren (Wolf, Luchs, Bär) konfrontiert oder müssen mit ihrer baldigen Rückkehr rechnen. Publikationen wie jene des WWF können durch sachliche Informationen zur Minimierung bestehender und zu erwartender Konflikte beitragen.

«Der Nationalpark Hohe Tauern – Eine österreichische Geschichte»

Band I: Von den Anfängen bis 1979, Anton Draxl; Fachbeiträge d. Österr. Alpenvereins-Serie: Alpine Raumordnung Nr. 12, Innsbruck 1996, 346 Seiten, ATS 250.-; erhältlich in deutsch beim ÖAV, Postfach 318, A-6010 Innsbruck

RZ. Der erste Band der geplanten Trilogie über den Nationalpark Hohe Tauern beleuchtet dessen Entstehungsgeschichte von den Anfängen bis ins Jahr 1979. Er spannt den Bogen von den ersten Planungen im Stubachtal, dem Widerstand am Glockner und dem Kampf um die Krimmler Wasserfälle, über die mittlerweile legendäre Heiligenbluter Vereinbarung 1971 bis zum erbitterten Kampf um das Speicherkraftwerksprojekt Dorfertal/Matrei. Zahlreiche Porträts von Nationalparkpionieren, Dokumente, Medienberichte, Fotos und Pläne untermalen die fundierte und detaillierte Darstellung dieser typisch österreichischen Geschichte.

Die Welt im Sonderangebot – und der Alpentourismus?

Strategien für einen zukunftsfähigen Tourismus

8. – 11. Mai 1997

Bergeller Gespräche zum Sanften Tourismus. Fr. 320.– bis 280.–, je nach finanziellen Möglichkeiten (inkl. alle Übernachtungen, Essen, Kurtaxe)

Informationen: Stiftung Salecina, Ferien- und Bildungszentrum, CH-7516 Maloja, Tel. ++ 41 (0)81 / 824 32 39



Südtirol: Evelyn Tappeiner für Willi Erschbaumer



Willi Erschbaumer hat mit Jahresende 1996 seine verdiente Pensionierung angetreten. Er war 11 Jahre lang Geschäftsführer des Dachverbandes für Natur- und Umweltschutz in Südtirol und von Anfang an auch Vertreter des regionalen CIPRA-Komitees von Südtirol.

Dank seiner starken Persönlichkeit ist es ihm in dieser Zeit gelungen, nicht nur dem Dachverband als regionales CIPRA-Komitee zu grossem Ansehen zu verhelfen, sondern auch durch viele in mühsamer Kleinarbeit geknüpften Kontakte international einiges zu bewegen. Stellvertretend sei hier auf das bekannte «Flugmanifest» verwiesen,

welches eine konkrete Aufforderung an alle europäischen Regierungen darstellt, in den Flugverkehr ökologische Überlegungen einfließen zu lassen. Es wurde von mehr als 100 verschiedenen Organisationen, verteilt auf alle europäischen Länder, mitunterzeichnet.

Es ist ihm in der Zeit seines Wirkens gelungen, die Zahl der Mitgliedsvereine beim Dachverband zu verdoppeln und 28 örtliche Umweltgruppen aufzubauen.

Mit Willi Erschbaumer verliert sowohl der Dachverband als auch die CIPRA einen Streiter mit Engagement und «Riecher» für das Machbare. Möge er



den Ruhestand in vollen Zügen genießen und uns fallweise noch lange mit seinem Rat zur Seite stehen!

Willis Nachfolgerin heisst Evelyn Tappeiner. Sie ist 26 Jahre alt und hat letztes Jahr das Studium der Wirtschaftswissenschaften in Verona abgeschlossen. Besonderen Bezug zu Umwelt und Umweltschutz erhielt sie durch ihre Diplomarbeit, welche von der EG-Öko-Audit-Verordnung handelt.

Kuno Schraffl, CIPRA-Südtirol

Nationalpark Kalkalpen kurz vor der Verwirklichung

RZ. Am 9. Januar 1997 wurde vom Staat Österreich und dem Bundesland Oberösterreich ein Vertrag für die Errichtung des Nationalparks Kalkalpen unterzeichnet. Nach jahrelangen Planungen (CIPRA-Info Nr. 34 und 39) ist die Eröffnung des «Wald-National-Parks» nun in greifbare Nähe gerückt. Der Vertrag sieht die Gründung einer Gesellschaft für die Verwaltung des Nationalparks vor, weiters wurde vereinbart, dass die Republik Österreich Flächen im Ausmass von rund 16.400 ha in den Nationalpark einbringt. Verhandlungen mit privaten Grundeigentümern sind noch im Gange, mittels Vertragsnaturschutz soll die Gesamtfläche auf vorerst 21.500 ha erhöht werden. Das Nationalparkgesetz wurde bereits im Vorjahr beschlossen, Managementpläne (Naturraum, Besucherlenkung, Wildtiere) sind derzeit in Ausarbeitung. Bleibt nur zu hoffen, dass sich die Wildtiere nicht allzu sehr von der (geplanten) Fertigstellung der in nächster Nähe verlaufenden Phyrn-Autobahn stören lassen.

Internationales Alpen-Jugend-Lager

(pd) Umweltzerstörung in den Alpen macht an den Grenzen nicht halt. Deswegen will sich die Bezirksjugendleitung Oberbayern der Jugendorganisation Bund Naturschutz (JBN) im internationalen Austausch mit VertreterInnen aus verschiedenen Umweltverbänden aus allen Alpenanrainerstaaten mit verschiedenen Umweltproblemen beschäftigen. Als Themen hat sich der JBN den Tourismus in den Alpen am Beispiel von Schloss Neuschwanstein, Bergwaldsterben und das Ökosystem Gebirgsfluss am Beispiel Lech herausgegriffen, die von verschiedenen Referenten erläutert werden.

Von der Unterkunft aus, der „Fritz-Putzhütte“ (Selbstversorgerhütte in den bayrischen Alpen), lassen sich naturkundliche Wanderungen und Bergtouren u.a. zu verschiedenen Seen, Moorgebieten und dem Schloss Neuschwanstein unternehmen.

Teilnehmen können 20 Jugendliche zwischen 16 und 26 Jahren. Die Teilnahmegebühr beträgt ca. 200 DM. Als Sprachkenntnisse werden deutsch oder englisch vorausgesetzt.

Jugendorganisation Bund Naturschutz
Bezirksjugendleitung Oberbayern
Carmen Forster
Richard-Strauss-Str. 14, D-85072 Eichstätt

Impressum

Mitteilungen der CIPRA – Erscheint 4mal jährlich – Redaktion: Andreas Götz, Michel Revaz, CIPRA-International – AutorInnen: Andreas Götz, Reinhard Gschöpf, Regula Imhof, Žarko Mlekuž, Guido Plassmann, Michel Revaz, Kuno Schraffl, Andreas Weissen, Renate Zauner – Übersetzungen: Carlo Gubbetti, Philippe Poget – Fotos: Mario F. Broggi, Žarko Mlekuž, Michel Revaz, Réseau des Espaces Protégés, M. Viëtor – Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht – Gedruckt auf Altpapier – Deutsche, französische und italienische Ausgabe – Gesamtauflage: 11.000 Stück – Druck: Gutenberg AG, Schaan/FL

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan,
Tel. 0041-75-237 40 30, Fax. 0041-75-237 40 31, e-mail 101662.3043@compuserve.com

Nationale Vertretungen

CIPRA-Österreich, c/o ÖGNU Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien

Tel.: 0043-1-40 113-0, Fax: 0043-1-40 113-50

CIPRA-Deutschland, Waltherstrasse 29, D-80367 München,

Tel.: 0049-89 54 42 78 50, Fax: 0049-89 54 42 78 99

CIPRA-France, c/o CICM, Les Gandy, F-73670 Entremont-le-Vieux

Tel.: 0033-479 65 87 27, Fax.: 0033-479 65 87 27, e-mail:cicm@wanadoo.fr

CIPRA-Italia, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Torino

Tel.: 0039-11-54 86 26, Fax: 0039-11-534 120, e-mail:pronto@arpnet.it

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan

Tel.: 0041-75-232 52 62, Fax: 0041-75 237 40 31, e-mail:lgul@relay.LOL.li

CIPRA-Schweiz, c/o Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel

Tel.: 0041-61 317 92 30 u. 61 317 92 42, Fax: 0041-612 317 92 66, e-mail: 106001.1053@compuserve.com

CIPRA-Slovenija, c/o Triglavski narodni park, Kridriceva 2, SLO-64260 Bled

Tel.: 00386-64 74 11 88, Fax: 00386-64 774 08

Regionale Vertretung:

CIPRA-Südtirol, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen

Tel.: 0039-471 97 37 00, Fax: 0039-471 97 67 55



Die Europäische Akademie Bozen sucht eine/n

Wissenschaftliche/n Mitarbeiter/in für den Fachbereich «Alpine Umwelt»

Die Mitarbeit im Fachbereich bietet jungen und engagierten ForscherInnen die Gelegenheit, sich an interessanten Forschungsprojekten zu beteiligen.

Informationen sind erhältlich beim Fachbereich «Alpine Umwelt» / Europäische Akademie Bozen, Domplatz 3, 39100 Bozen, Telefon: (0471) 306090 Fax: (0471) 306099. Bewerbungsschluss ist der 21. April 1997.