



CIPRA

DEUTSCHE AUSGABE ISSN 2305-9834

# SZENEALPEN

DAS THEMENHEFT DER CIPRA

NR. 110/2023

## Begegnungszone Alpen

Vielfältig mobil am Berg und im Tal

Editorial Seite 3

### Das Gesicht der Alpen

Andrea Szabadi-Heine Seite 4

## Begegnungszone Alpen

### Gemeinsam den Verkehrskollaps vermeiden

Politische Ein- und Aussichten Seite 5

### «Gesundheit geht vor!»

Im Gespräch mit Lucie Verchere Seite 8

### Natur geniessen statt Staub schlucken

Freizeitverkehr auf hochalpinen Strassen lenken Seite 9

### Essay

Schritt für Schritt Seite 10

### «Selbst Autofahrer:innen profitieren vom Radfahren»

Im Gespräch mit Lea Rikato Ružić Seite 11

### Panorama

Natur in Bewegung Seite 12

### «Die Verkehrswende ist mehr als der Umstieg auf alternative Antriebe»

Im Gespräch mit Helen Lückge Seite 14

### Die Jugend bewegt was

Ein Ticket für alle Öffis im Alpenraum Seite 17

### Mobilitätspionier:innen

Gute Beispiele für Mobilität und Transport Seite 18

### Seitenblick Lebendige Gewässer als Chance

Warum wir die letzten Wildflüsse erhalten müssen Seite 20

Dies & Das Seite 22 Punkt Seite 23 Vorschau Seite 24



Schaan/LI, Mai 2023

## Liebe Leser:innen,

es ist sechs Uhr morgens, mein Wecker läutet. Ich stehe auf, trinke Schwarztee, werfe einen Blick auf meine Wetter-App und aus dem Balkonfenster. Fahrradwetter, eigentlich. Bewegung ist gut für Körper und Geist, mit dem Zug fahren gemütlicher. Das Auto wäre auch eine Option. Hier im Alpenrheintal in Schaan/LI, dem Hauptsitz von CIPRA International, haben wir eine komfortable Situation. Gut ausgebaute und leistbare öffentliche Verkehrsmittel, schöne, sichere und vor allem flache Radwege. Aber auch unzählige Strassen, die das Autofahren attraktiv machen.

Wir wissen, dass der Personen- und Güterverkehr mit 30 Prozent einer der grössten CO<sub>2</sub>-Emittenten in den Alpen ist. Den Güterverkehr klimaneutral zu gestalten liegt weniger in unserem Einflussbereich, das ist Aufgabe der Politik. Doch die Emissionen unserer Alltagswege am Weg zur Arbeit, zu Freunden, zum Einkaufen zu reduzieren, das liegt in unserer Hand und ist auch unsere Verantwortung. Wie gut nachhaltige und aktive Mobilität für Geist und Körper ist, haben wir in unserem Projekt AMIGO zu nachhaltiger Pendlermobilität wissenschaftlich bewiesen: Nach 12 Wochen aktivem Arbeitsweg per Rad, zu Fuss oder mit Zug und Bahn hatten die Pendler:innen weniger Probleme bei anstrengenden Haushaltstätigkeiten, waren gelassener und glücklicher. Entscheidend ist, dass Menschen bei der Verhaltensänderung begleitet werden – beispielsweise vom Arbeitgeber oder Vereinen, in denen sie Mitglied sind. Dazu braucht es keine millionenschweren Investi-



onen mit langen Planungszeiten in Infrastruktur. Mit niederschweligen Experimenten zur Verhaltensänderung lernen wir Menschen schnell und einfach, was uns entspricht und was eben nicht. So wird der gesellschaftliche Wandel hin zu aktiver nachhaltiger Mobilität eine Win-Win-Situation: Für uns und fürs Klima.

Wenn Sie also morgen aufstehen, überlegen Sie mal: Was hindert Sie subjektiv wirklich daran, das Rad, den Bus, die Bahn oder den Fussweg zu nehmen? Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre, wir sehen uns unterwegs – vielleicht sogar am Radweg!

### Jakob Dietachmair

Stv. Geschäftsführer von CIPRA International

### DIE CIPRA, EINE VIELFÄLTIGE UND VIELGESTALTIGE ORGANISATION

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

### IMPRESSUM

Herausgeberin: CIPRA International

Redaktion: Caroline Begle, Michael Gams (verantwortlich), Maya Mathias

Mitwirkende: Caroline Begle, Julien Defois, Jakob Dietachmair, Michael Gams, Elena Heinzmann, Maya Mathias, Anna Mehrmann, Francesco Pastorelli, Andreas Radin, Kaspar Schuler, Salome Steiner, Katarina Žakelj Übersetzungen: Marie Billet, Reinhold Ferrari, Nataša Leskovic Uršič, Marianne Maier Korrektur: Caroline Begle, Inès Hubert, Francesco Pastorelli, Nina Pirz Layout: Jenni Kuck

Druck: Vorarlberger Verlagsanstalt GmbH/A Gesamtauflage: 13'000 Stück

Erscheint periodisch in deutscher, französischer, italienischer und slowenischer Sprache. Ein Nachdruck der Beiträge in diesem Heft ist auf Anfrage und unter Quellenangabe gestattet. Belegexemplar erwünscht.

Abonnements: SzeneAlpen kann kostenlos bezogen werden bei CIPRA International: international@cipra.org oder www.cipra.org/szenealpen.

SzeneAlpen wird von CIPRA International mit freundlicher Unterstützung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, des Landes Liechtenstein und der Aage V. Jensen Charity Foundation herausgegeben.



### CIPRA INTERNATIONAL

Kirchstrasse 5, LI-9494 Schaan  
Tel.: +423 237 53 53 E-Mail: international@cipra.org  
Web: www.cipra.org

### NATIONALE VERTRETUNGEN

#### CIPRA Österreich

c/o Umweltdachverband, Strozzigasse 10/8-9,  
A-1080 Wien  
Tel.: +43 1 401 13 21 E-Mail: oesterreich@cipra.org  
Web: www.cipra.org/at

#### CIPRA Schweiz

Birkenweg 61, CH-3013 Bern  
Tel.: +41 078 267 53 90 E-Mail: schweiz@cipra.org  
Web: www.cipra.ch

#### CIPRA Deutschland

Am Rindermarkt 3-4, D-80331 München  
Tel.: +49 89 23 23 98 40 E-Mail: deutschland@cipra.org  
Web: www.cipra.de

#### CIPRA Frankreich

5, Place Bir Hakeim, F-3800 Grenoble  
Tel.: +33 476 42 87 06 E-Mail: france@cipra.org  
Web: www.cipra.org/fr

#### CIPRA Liechtenstein

c/o LGU, Kirchstrasse 5, LI-9494 Schaan  
Tel.: +423 232 52 62 E-Mail: liechtenstein@cipra.org  
Web: www.cipra.org/li

#### CIPRA Italien

c/o Pro Natura, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino  
Tel.: +39 011 54 86 26 E-Mail: italia@cipra.org  
Web: www.cipra.org/it

#### CIPRA Slowenien

Društvo za varstvo Alp, Trubarjeva cesta 50, SI-1000 Ljubljana  
Tel.: +386 59 071 322 E-Mail: slovenija@cipra.org  
Web: www.cipra.org/si

### REGIONALE VERTRETUNG

#### CIPRA Südtirol / Alto Adige

c/o Dachv. für Natur- und Umweltschutz,  
Kornplatz 10, I-39100 Bozen  
Tel.: +39 0471 97 37 00 E-Mail: info@umwelt.bz.it  
Web: www.umwelt.bz.it

#### Förderndes Mitglied

Niederländischer Kletter- und Bergsteigerverband (NKBV)  
Houttuinlaan 16A, NL-3447 GM Woerden  
Tel.: +31 34 84 09 521 E-Mail: info@nkbv.nl  
Web: https://nkbv.nl



## Die bewegte Motivatorin

**Andrea Szabadi-Heine stieg einst auf den Gipfel des Aconcagua, heute freut sie sich über jede bewältigte Treppenstufe. Ihr Leben veränderte sich durch einen Unfall schlagartig und blieb dennoch bewegt – unter anderem bei einer inklusiven Alpenüberquerung.**

«Beweglichkeit ist auch Kopfsache», sagt Andrea und lächelt wissend. «Das reduziert sich nicht nur auf den Körper, bloss weil ich im Rollstuhl bin. Mir geht es auch darum, offen zu sein für Unterschiedlichkeit, für Menschen – für mich selber.» Obwohl das Gespräch online stattfindet, wirkt ihre Energie ansteckend, wenn sie erzählt: Übers Klettern, Skitourgehen und übers Bergsteigen. Mit Ende Zwanzig bestieg sie den Aconcagua, Südamerikas höchsten Gipfel. «Wenn mich Leute fragen, wie ich mit Krisen umgehe, dann fällt mir auch immer dieser Berg ein und die Frage: Wie schaffe ich es, weiter zu gehen?»

Mit 31 Jahren war sie topfit, machte viele Sportarten und war auch «beruflich voll am Gas». Sie leitete eine erlebnispädagogische Zusatzausbildung im Schnee. Dort machte sie aus Spass mit einer Kollegin eine Doppelrolle bergab und landete kopfüber im Schnee. «In dem Moment

brach meine Wirbelsäule, das habe ich sofort gespürt.» Der Hubschrauber flog sie ins Krankenhaus, nach der Operation und der Diagnose einer kompletten Querschnittslähmung trauerte sie zunächst ihrem alten Leben nach. Sie setzte sich das Ziel, die Klinik auf eigenen Beinen zu verlassen und schaffte es tatsächlich. Ihr Mann spielte dabei eine entscheidende Rolle. «Wenn ich ein paar Schritte gelaufen bin und am Boden landete, liess er mich selber aufstehen.» Im Alltag ist Andrea seitdem dennoch auf den Rollstuhl angewiesen. Flexibel und spontan sein, höher, schneller, weiter in die Berge gehen – das alles ist nicht mehr möglich. «Auf einmal konnte ich mich über Kleinigkeiten genauso freuen, wie wenn ich einen Achttausender bestiegen hätte. Für mich war es ein Aha-Erlebnis, dass sich Bewegung auch stark im Kopf abspielt und dass ich das für mich auch umdeuten muss.» Sie machte eine Ausbildung

Erlebnispädagogin Andrea Szabadi-Heine motiviert andere Menschen für Sport und Bewegung.

zur Monoski-Lehrerin, begleitete als Erlebnispädagogin 2018 und 2019 eine inklusive Alpenüberquerung des Österreichischen Alpenvereins – vom Kennenlernen über die Streckenplanung bis hin zur Tour. Mit Mountainbikes und speziellen Handbikes rollte die Gruppe in mehreren Etappen auf zumeist unbefestigten Wegen von Scharnitz/D bis nach Torbole/I am Gardasee, auf einer Strecke mit über 500 Kilometern und 10'000 Höhenmetern. Menschen mit und ohne Behinderung waren Teil der Gruppe. «Aber im Prozess haben wir irgendwann gesagt: Wer von uns hat jetzt eigentlich die offizielle Behinderung? Der eine kann die Beine nicht bewegen, der andere ist vielleicht im Kopf manchmal etwas unbeweglich und unflexibel.» Es sei einfach ein gegenseitiges Lernen. Herausfordernd, aber durchaus möglich ist es, als Rollifahrerin umweltfreundlich mobil zu sein. Ob zum Einkaufen, zur

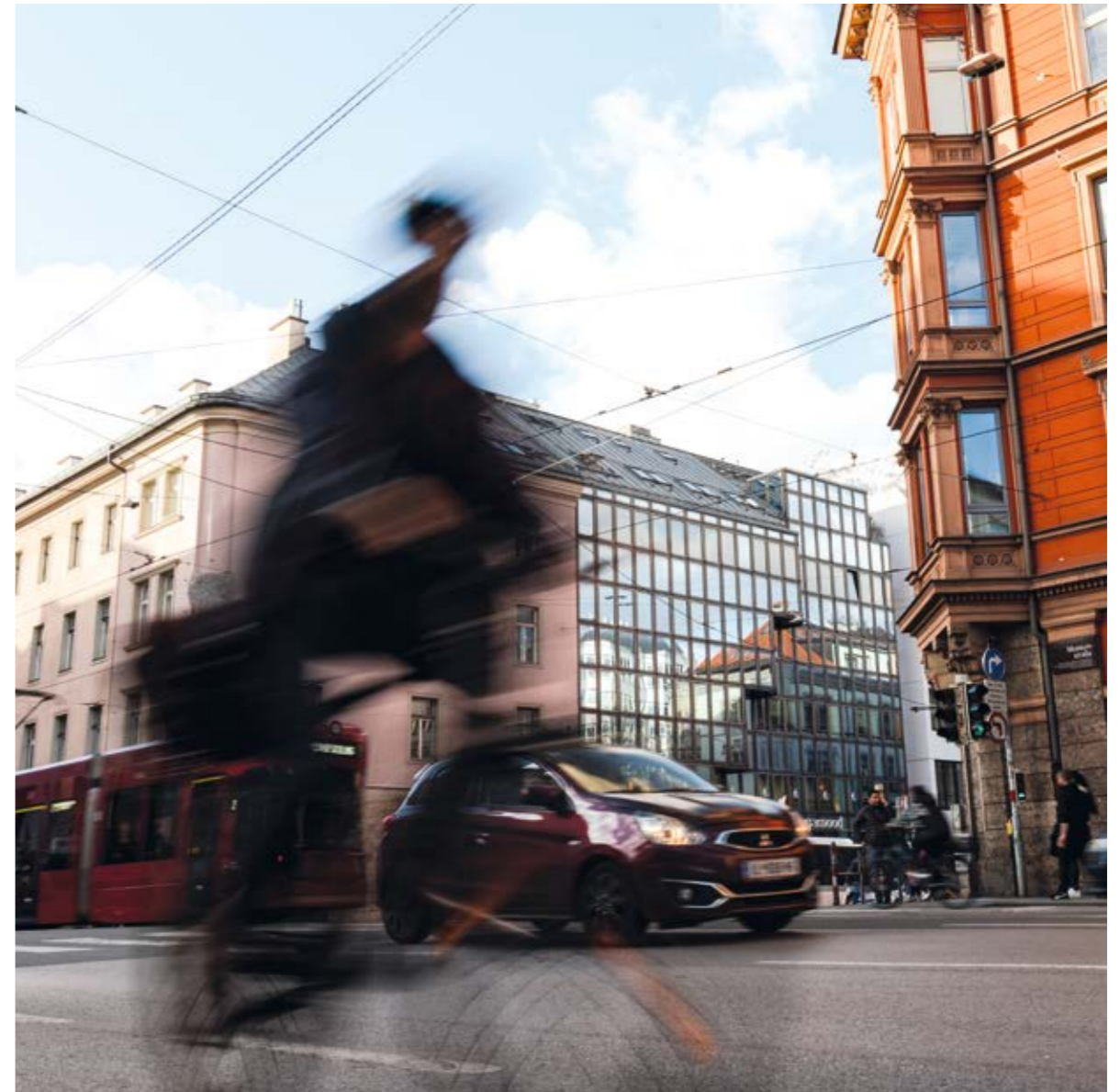
Therapie, oder zum Schwimmen: Viele Alltagswege legt Andrea mit dem Rollstuhl zurück, vor den sie ein elektrisches Zugerät spannt. Wenn sie Monoski-Kurse gibt, fährt sie zwar mit dem Auto hin, bleibt aber ein bis zwei Wochen vor Ort. Sportliche Ausflüge unternimmt sie mit einem Handbike mit Motorunterstützung, eine sechswöchige Radreise führte sie mehr als 2'000 Kilometer weit durch Spanien. Flüge unternimmt sie seltener. Die inklusive Transalp bis zum Gardasee schaffte Andreas Gruppe übrigens trotz Schneegestöber und einer abgebrochenen Etappe. «Aber eigentlich war der grösste Erfolg, dass wir gemeinsam Schwierigkeiten durchlebt und gemeistert haben.» ▲

**Michael Gams**  
CIPRA International

Foto: Markus Emprechtinger

# Gemeinsam den Verkehrskollaps vermeiden

Für den wachsenden Individual- und Transitverkehr gilt: Regionale oder nationale Sichtweisen führen nicht zu Lösungen. Wir müssen sie gemeinsam finden, denn die Alpen liegen mitten in Europa. Diese geografische Banalität ist zentral für das Verständnis verkehrspolitischer Probleme in den Alpen, um den Verkehrskollaps zu vermeiden.



**Luft nach oben: Vor allem im Strassenverkehr schlummert grosses Potenzial für den Klimaschutz.**

Foto: Fabian Mühleder



Bis in die 1980er galt eine einfache Klassifizierung im alpenweiten Verkehrswesen: Es gab Reisende und Einheimische. Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen ihres Verhaltens standen im Vordergrund. Die Einheimischen profitierten von den Reisenden und nahmen den zunehmenden Tourismus- und Transitverkehr in Kauf.

Das ging gut, bis Lärm- und Luftbelastung überhandnahmen, während das Umweltbewusstsein grösser wurde. Ökologische Grenzen wurden sichtbar. Heute reisen auch Bewohner:innen der Alpen in die Ferne, viele pendeln mit dem Auto zur Arbeit (S. 8) und füllen die Strassen in den Haupttälern, wo zusätzlich der Transitverkehr unablässig brummt. Folglich wird nach dem Ausbau von Autobahnen und Schnellstrassen gerufen. In den touristischen Hochsaisons (S. 9) geht gar nichts mehr: Der Strassenverkehr steht still, auf Autobahnen genauso wie auf parallel verlaufenden Regionalstrassen. Raumgreifende Kapazitätssteigerungen wie im Flachland gibt es nicht, denn die Alpen bleiben, was sie sind: die Flanken steil, die Täler eng. Martin Alber, der Bürgermeister der Südtiroler Gemeinde Brenner brachte es Anfang 2023 auf den Punkt: «Aus unserem V-Tal entweichen keine Abgase, kein Lärm, kein Feinstaub.» Das belegt der 8. Alpenzustandsbericht aus dem Jahr 2021 zur Luftqualität in den Alpen so: «Der Gehalt an Feinstaubpartikeln mit einem Gehalt von über 2,5 µm ist generell zu hoch im Vergleich zu den von der Weltgesundheitsorganisation empfohlenen Werten.»

### DER LANGE WEG VON DER STRASSE AUF DIE SCHIENE

Das probate Mittel zur Abhilfe heisst Verkehrsverlagerung. Es gilt den privaten Auto- und LKW-Verkehr zu reduzieren, verstärkt den

### Güterzug am Brennerpass in Österreich: Die Verlagerung auf die Schiene macht Transporte klimafreundlicher.

das erfolgreiche Klimaticket in Österreich oder das kommende 49-Euro-Ticket in Deutschland (S. 18). Beim Schwerverkehr gilt die Devise: Güter auf die Bahn! Doch kein Frachtunternehmen macht das freiwillig, solange seine Lastwagen die Alpen günstiger auf der Strasse überqueren. Es braucht finanzielle Lenkungsmaßnahmen. Die 2022 revidierte europäische Wegekostenrichtlinie (Eurovignette Directive) sieht eine vermehrte Verrechnung jener Kosten vor, die der Strassenschwerverkehr mitverursacht, wie Umweltschäden, Infrastruktur- und Krankheitskosten. So weit wie das Schweizer Vorbild, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die den Bahntransport der Güter vorteilhafter macht, geht die Eurovignette Directive leider nicht. In vielen EU-Ländern werden die Lastwagen noch einige Zeit mit Jahresvignetten unterwegs sein, anstatt eine distanzbasierte Maut zu bezahlen, schadstoffreduzierte Lastwagen-Klassen werden übermässig bevorteilt. Der Einfluss der Strassenlobby war auf EU-Ebene viel mächtiger als jene des öffentlichen Verkehrs – das ist tragisch für den Alpenraum und dessen Bewohner:innen. Bereits 2019 präsentierte das Projekt AlplnnoCT umfassendere Lösungen, nach dreijähriger Zusammenarbeit von Hafen-, Bahn- und Strassenlogistikern, Zivilgesellschaft und Verwaltungen. In sieben von der CIPRA organisierten Dialogveranstaltungen wurde eine «Toolbox of Action» entwickelt, ein mehrsprachiges Handbuch mit technischen und politischen Lösungsvorschlägen.

Foto: Leonid Andronov

öffentlichen Verkehr, das Fahrrad (S. 11) oder den Fussweg zu nutzen, auf langen Distanzen im Ferien- und Gütertransit die Bahn. Aus freien Stücken machen das die wenigsten, Privatpersonen wie auch Unternehmen benötigen Anreize oder Vorschriften. Im Personenverkehr funktionieren stark vergünstigte Angebote wie



### SIMPLON ALLIANZ: MEILENSTEIN TROTZ QUERSCHÜSSEN

Umso erfreulicher ist es, dass die Schweizer Präsidentschaft der Alpenkonvention die Initiative ergriff und 2022 erstmals sowohl die Umwelt- wie auch die Verkehrsministerien der acht Alpenländer hinter ein gemeinsames Programm zu scharen vermochte. Am sonnigen Morgen des 27. Oktobers 2022 schlossen sie sich in der Alpenstadt Brig zur Simplon Allianz zusammen und machten sich «auf den Weg zu Netto-Null-Emissionen im alpinen Verkehr bis spätestens 2050». Der dazu gehörende Aktionsplan will die Verlagerung und Dekarbonisierung des gesamten Verkehrs im Alpenraum erreichen, im Güterverkehr und im grenzüberschreitenden Personenverkehr, in der Tourismus- wie auch der lokalen Freizeitmobilität. Leider hat die italienische Delegation in Brig zwar ihre Zustimmung gegeben, aber nicht unterschrieben. Ihre nationale Regierung hatte unmittelbar zuvor gewechselt. Italiens neuer Verkehrsminister Matteo Salvini stiess sich an einer Absichtserklärung der Simplon Allianz: Ein multilateraler Dialog sollte zur besseren Koordinierung der Strassenmauten führen und somit zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Salvini lehnte dieses Vorhaben ab, verbündete sich mit den Strassenfrächtern und verlangte von Tirol/A die Aufhebung der Nacht- und Wochenendfahrverbote für Lastwagen – nötigenfalls über die Anrufung der EU-Kommission, obwohl auch solche Massnahmen seinen eigenen Landsleuten Erleichterung verschaffen würden. Dazu meinte der eingangs erwähnte Südtiroler Bürgermeister: «Wir haben Salvini erklärt, dass wir durchaus Sympathien für die Tiroler Verbote haben – zumindest tun sie etwas und wir profitieren vom Nachtfahrverbot ein bisschen mit.» Erfreulicherweise unterstützt der Südtiroler Landeshauptmann Arno Kompatscher den drohend auftretenden

Foto: Alpen-Initiative

### Aktivist:innen rufen die Politik zu Verkehrsreduktion und Alpenschutz auf.

auf die Schiene bis 2030. Am Brennerpass würden sich so die Lastwagenfahrten von derzeit 2.6 Mio. bis 2030 auf immerhin 2.05 Mio. reduzieren, bis 2050 soll sich der Bahnanteil im Gütertransport von heutigen 27 auf 50 Prozent erhöhen. Analoge Verlagerungsziele könnten auch für alle anderen Transitkorridore vorgegeben und koordiniert angestrebt werden. Als Vordenkerin bei iMonitraf! gilt die Verkehrsexpertin Helen Lückge (S. 14).

### VERKEHRSKAPAZITÄTEN BLEIBEN LIMITIERT

Alle gesteckten Ziele beruhen auf einer zentralen Einsicht: Die maximalen Kapazitäten der alpenquerenden Verkehrsbindungen sind limitiert. Das bleibt so, auch mit den neuen Flachbahnstrecken und Eisenbahntunnels unter dem Brenner oder dem Mont-Cenis, die in den 2030ern in Betrieb gehen sollen (S.23). Das gilt genauso für die Strassen. Um bestmögliche Lösungen zu finden, muss man diese Kapazitäten wie miteinander kommunizierende Röhren betrachten. Man kann die Verkehrsströme verlagern, aber die Gesamtkapazität nicht steigern. Folglich braucht es ein gemeinsames, alpenweites Verkehrsmanagement, das auch die Schweiz einschliesst. Es gilt, die Bevölkerung in und um die Alpen zu schonen, jedoch nicht die kurzfristigen Gewinne. Denn Verkehr ist von und für Menschen gemacht. ▲

### Kaspar Schuler

Geschäftsführer CIPRA International

## «Gesundheit geht vor!»

Das Auto in der Garage stehen lassen und den Arbeitsweg für mehr Bewegung nutzen: Wie wir gesundheitlich davon profitieren, zeigt ein Experiment in Lyon/F. Welche Faktoren die Menschen dabei besonders motivierten, erklärt die Projektleiterin [Lucie Verchère](#).



**Lucie Verchère** ist ausgebildete Psychologin und war in der Stadt Lyon für die Abteilung «Zeit & innovative Dienstleistungen» zuständig, insbesondere für das Thema «Zeit & Mobilität». Derzeit arbeitet sie im Netzwerk «Tempo territorial» und begleitet dort zeitpolitische Massnahmen.

[www.tempoterritorial.fr](http://www.tempoterritorial.fr)

Das Experiment «**1000 Bornes**» lief neun Monate (2020 bis 2021) im Gebiet von Lyon und war Teil eines europäischen Melinda-Programms, das die Stadt Lyon in Kooperation mit dem Regionalverband AURA-EE und zusammen mit fünf anderen Ländern im Alpenraum begeleitete. Das Projekt zeigte, dass es gut für die Gesundheit ist, sich körperlich zu betätigen und das Auto stehen zu lassen.

[www.millenaire3.com/ressources/bilan-du-projet-melinda-1000-bornes](http://www.millenaire3.com/ressources/bilan-du-projet-melinda-1000-bornes) (fr)

### Wie schwierig war es, Freiwillige für das Experiment zu finden?

Wir mussten zunächst 50 Freiwillige unter den Beschäftigten der Stadt Lyon finden, die ihr Auto für den Weg zur Arbeit abstellen und stattdessen mehr zu Fuss gehen oder das Fahrrad benutzen wollten. Das war glücklicherweise kein Problem und diese Zahl haben wir sogar sehr schnell übertroffen. Jede:r Freiwillige bekam eine Uhr, welche die tägliche Anzahl der Schritte erfasste.

### Welche Gründe waren ausschlaggebend für die Teilnahme?

Gesundheit geht vor! Bei der Befragung kamen zunächst mehrere Gründe für die Teilnahme zusammen, aber das Thema Gesundheit war das wichtigste. Die Teilnehmenden hielten die ärztlichen Termine im Projekt für wichtig, weil diese Gespräche nicht nur eine objektive medizinische Beurteilung lieferten, sondern auch eine persönliche Einschätzung ihrer Gesundheit und Fitness ermöglichten. An zweiter Stelle folgte der Wunsch, Mobilitätsgewohnheiten zu ändern und das Interesse an den Themen Mobilität und Ökologie.

### Wie haben Sie die Teilnehmenden motiviert?

Ein Faktor für den Erfolg und die Akzeptanz war die spielerische Komponente, um den experimentellen Charakter in den Hintergrund zu rücken und eine hohe Motivation aufrechtzuerhalten. Trotz der monatelangen Gesundheitskrise durch Corona war die Mehrheit der Teilnehmenden bei der abschliessenden Auswertung noch dabei. In der Mitte des Projekts organisierten wir einen Wettbewerb, bei dem es Preise zu gewinnen gab. Zudem fand ein geselliger Tag im Groupama Stadion statt, wo wir die Ergebnisse präsentierten. Kurz gesagt: Wie zahlreiche Studien zur Verhaltensänderung zeigen, reichen Aufforderungen und technische Ansätze allein bei weitem nicht aus. Man muss begleiten, um zu überzeugen und die Menschen in den Mittelpunkt der Massnahmen stellen.

### Was war das Ergebnis des Versuchs?

Das Experiment war ein Erfolg. Bei der abschliessenden Befragung berichteten die Teilnehmenden, dass sie eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Kurzatmigkeit, Müdigkeit und Schlafqualität verspürten. Sie hatten jedoch nicht das Gefühl, dass sie Gewicht verloren haben. Weitere Vorteile waren unter anderem mehr Entspannung und weniger Stress sowie mehr Energie. ▲

**Maya Mathias**, CIPRA International

Foto: privat



Der motorisierte Freizeitverkehr auf der Via del Sale musste reguliert werden.

## Natur geniessen statt Staub schlucken

Auf der Via del Sale (Salzstrasse) reisten einst Soldaten, Händler, Hirten und Schmuggler. Heutzutage treffen dort Radfahrende und Wandernde auf viel zu viele Motorräder und Geländewagen. Der Weg zur Reduzierung von Lärm und Abgasen ist vorgezeichnet – wir müssen ihn nur gehen.

Zwischen Ligurien und der Region Piemont verlaufen rund 2'000 Kilometer hochalpiner Militärstrassen aus dem Zeitraum zwischen 1700 und den 1930er-Jahren. Diese Hochgebirgsstrassen bildeten zusammen mit einer Reihe von Verteidigungsanlagen den so genannten westlichen Alpenwall. Nach dem Wegfall seiner militärischen Funktion verfiel dieses historische und kulturelle Erbe zunächst. Erst allmählich entwickelte sich eine kontrollierte touristische Nutzung der unbefestigten und teils auf 2'000 Meter Seehöhe verlaufenden Strassen. Sie sind fast ausschliesslich im Sommer passierbar, führen über wilde Hochebenen und Almwiesen, vorbei an Bergmassiven und entlang hoch aufragender Felswände. Einer der berühmtesten Abschnitte dieser Höhenstrasse ist die Alta Via del Sale. Über die ligurischen Alpen verbindet sie das Piemont mit Ligurien und führt von dort weiter zum Meer, wobei sie in einigen Abschnitten französisches Gebiet berührt.

### WENIGER PLATZ FÜR MOTORRÄDER UND GELÄNDEWAGEN

Ende der Neunziger Jahre herrschte hier jeden Sommer eine Art Wilder Westen, es gab keine Regeln oder Kontrollen: Ein Paradies für Geländefahrzeuge auf zwei oder vier Rädern – auch aus Ländern, in denen solche Offroad-Exkursionen nie erlaubt waren. Schliesslich unternahm der Naturpark Marguareis erste Versuche, Parkflächen zu begrenzen und wollte sowohl italienische als auch französische Gemeinden dazu bewegen, den motorisierten Verkehr

in diesem sensiblen Gebiet einzubremsen. Die rasante Entwicklung des Fahrradtourismus und insbesondere der Boom der E-Mountainbikes zeigen mittlerweile, dass es mehr als nur Motorräder und Geländewagen gibt und dass sich diese Strecke als Trumpf für den Tourismus in der Region erweisen könnte.

Seit einigen Jahren beschränken eine Maut und vor allem die Begrenzung der maximal zulässigen Fahrzeuganzahl von 80 Autos und 140 Motorrädern pro Tag den Andrang. Zusätzlich bleibt die Strecke an zwei Tagen pro Woche ausschliesslich Wandernden und Radfahrenden vorbehalten. Sie geniessen an diesen Tagen ein aussergewöhnliches Naturerlebnis ohne Lärm, aufsteigenden Staub und ohne das Risiko, überfahren zu werden. Für die Zukunft wäre es wünschenswert, die Zahl der für den motorisierten Verkehr gesperrten Tage zu erhöhen und die vorhandenen Geschwindigkeitslimits zu kontrollieren. Würden weniger Autos und Motorräder die Einnahmen verringern, die für die Instandhaltung dieser Strassen notwendig sind? Ich glaube, dass die Radfahrende bereit wären, eine Zugangsgebühr zu entrichten – sofern sie dafür in den Genuss seltener Schönheiten kommen und diese nicht mit Autos und Motorrädern teilen und deren Staub fressen müssten. Auch die empfindliche Natur würde davon profitieren. ▲

**Francesco Pastorelli**  
Geschäftsführer von CIPRA Italien

# Schritt für Schritt

Inspirierende Momente beim Weitwandern entlang der Via Alpina, die durch alle acht Alpenländer führt.

Eine Weitwanderung kann uns inspirieren und neue Kraft geben. In einem Essay beschreibt **Julien Defois** eindrücklich seine Emotionen beim Wandern entlang der Via Alpina.

Meine Füsse baden im noch warmen Wasser des Mittelmeers. 8. Oktober 2022: Ich habe gerade meine zweite Via Alpina-Wanderung beendet. Diese Alpenquerung hat mich zu einem unermesslich reichen Menschen gemacht. Nicht in Euro oder Dollar. Die Berge zu überqueren erfordert, dass man sich von Materiellem trennt. Im Gegenzug wirst du aber mit Schätzen überhäuft, wenn du dein Herz weit öffnest und bereit bist, unsichtbaren Reichtum zu empfangen. Zunächst muss man bereit sein, loszulassen. Sein überladenes Leben, die Identität als Vater, Mutter, Freund:in, Kolleg:in oder Mitarbeiter:in eines Unternehmens hinter sich zu lassen, die Sorgen eines oft allzu belanglosen Alltags abzulegen. Die Berge führen uns zum Wesentlichen zurück: trinken, essen, schlafen, einen Fuss vor den anderen setzen und immer wieder von Neuem beginnen. Das Leben wird sehr einfach und unsere Beziehung zum Lebendigen verändert sich. Schritt für Schritt lernt man die Anmut eines Baumes schätzen, der sich im Wind biegt. Man erfreut sich am Gesang des Wassers in einem Gebirgsbach. Man staunt über die Farben des Himmels in der Dämmerung. Das Leben ist voller Schönheit. Diese Schönheit hat mir die Augen, aber vor allem das Herz geöffnet. In der Wahrnehmung der Schönheit des Lebendigen habe ich eine starke, gelassene und zuversichtliche Freude verspürt. Die Schönheit des Lebendigen zu betrachten, bedeutet, in den gegenwärtigen Moment zurückzukehren. Die Schönheit des Lebendigen verlässt uns nicht. Sie bleibt da, in Sichtweite, und wartet darauf, dass wir sie erkennen. Ich sehe darin ein Zeichen der Hoffnung: Selbst in den schwierigsten Momenten haben wir immer die Möglichkeit, uns mit dieser Schönheit zu verbinden, einen Moment der Präsenz zu erleben und eine Auszeit von den Sorgen zu nehmen.

Die Berge sind sehr grosszügig. Sie haben mir Freude, Präsenz, Vertrauen und Hoffnung geschenkt. Und das sind so wertvolle Geschenke in dieser unsicheren Welt!

Die Alpen zu Fuss zu überqueren war für mich nie eine Frage der körperlichen Leistung. Das Meer zu erreichen, war nicht das Ziel meines Projekts. Ich wollte mir Zeit nehmen und lernen, anders zu leben, in Harmonie mit dem Leben in mir und um mich herum.

Ich empfinde eine grosse Dankbarkeit für dieses Lebendige, das sich für die Zeit einer langen Wanderung in den Alpen meiner angenommen hat. Es hat mich innerlich stärker, selbstbewusster und auch meines Glücks bewusster gemacht. Denn diese Schönheit ist kostenlos. Ich betrachte sie und mein Herz wird grösser, liebevoller. Das Leben kümmert sich um uns und verlangt keine Gegenleistung. Und doch gibt es so viel. So komme ich von der Via Alpina mit dem Wunsch zurück, mich um das Lebendige zu kümmern, das uns umgibt. Um mich für alles zu bedanken, was es mir geschenkt hat, damit wir weiterhin gut auf diesem Planeten leben können und vor allem, weil ich das Leben nach dieser Alpenquerung noch mehr liebe. Den Bergen sei Dank. Sie haben mich gelehrt, was Ökologie bedeutet. ▲

→ Das Projekt «Via Alpina Youth – walking the change» (S. 22) verbreitet Wissen, Ideen und Möglichkeiten zu nachhaltigen Lebensstilen, Inklusion, Umweltschutz und Klimawandel entlang des Weges.

**Julien Defois**, Bergwanderführer aus Seyne/F, wanderte im Sommer 2022 als einer von 8 «Explorern», unterstützt mit einem Stipendium, auf der überarbeiteten roten Route des Weitwanderweges Via Alpina. Es war seine bereits zweite Wanderung auf der Via Alpina. Dieses Mal widmete er sich literarisch der «inneren Reise» während des Weitwanderns.

[www.experience-outdoor.com/author/julien-defois](http://www.experience-outdoor.com/author/julien-defois) (fr)

Foto: Julien Defois

## «Selbst Autofahrer:innen profitieren vom Radfahren»



**Lea Rikato Ružić** ist Verkehrsplanerin mit 12 Jahren Erfahrung im Bereich der nachhaltigen Mobilität. In ihrer Freizeit ist sie ausserdem Präsidentin des Ljubljana Cycling Network, das sich für die Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer:innen in der Stadt einsetzt. Warum selbst eingefleischte Autofahrer:innen von fahrradfreundlichen Städten profitieren, erklärt sie im SzeneAlpen-Interview.

### Wie fahrradfreundlich ist Ljubljana?

Wir liegen irgendwo im Durchschnitt. Wir haben einen relativ hohen Radverkehrsanteil und eine recht gut ausgebaute Infrastruktur, aber es gibt noch viel Luft nach oben. Dies zeigt sich auch im Global Bicycle Index, wo andere Alpenstädte besser abschneiden als Ljubljana. Ich glaube, dass Ljubljana von anderen Städten lernen kann, vor allem im Bereich effizienter, multimodaler Bahnverbindungen und gut gepflegter Radverbindungen für Freizeit, Tourismus und Pendler:innen. Daran mangelt es in unserem Land wirklich, auch wenn es langsam besser wird.

### Welche Veränderungen haben Sie in den letzten Jahren für Radfahrende in Ljubljana festgestellt?

In den letzten Jahren wurden die grössten Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen, das Radfahren im Stadtzentrum ist einfacher und sicherer geworden, es gibt mehr Abstellplätze in der ganzen Stadt. BicikeLJ (städtischer Fahrradverleih) ist sehr beliebt und vermietet auch E-Bikes. Die Zahl der Radfahrenden nimmt langsam zu. Manchmal wird jedoch mehr für den Autoverkehr als für Radfahrende geplant, so dass Autos bei roter Ampel rechts abbiegen können, was am Fahrrad und zu Fuss gefährlich ist. Teils sind Radwege nicht angemessen markiert. Es gibt noch mehr Dinge, die umgesetzt werden sollten oder zumindest in der Planungsphase sind, aber es fehlt noch der Wille dazu.

### Was ist bei der Planung von Fahrradinfrastruktur zu berücksichtigen?

Ich betone gerne die Notwendigkeit, nach dem Prinzip 8 bis 80 zu planen, sowohl für Achtjährige als auch für Achtzigjährige. Wenn

es gut für sie ist, ist es auch gut für alle anderen. Es reicht nicht aus, das Radverkehrsnetz auszubauen. Andere Massnahmen sind manchmal sogar noch wichtiger: Die Beruhigung des Autoverkehrs, die Begrünung der Strassen, das Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr, die Kontrolle von parkenden Autos auf Radverkehrsflächen, kürzere Routen mit dem Rad als mit dem Auto. Wichtig ist, Nutzer:innen ein hochwertiges Erlebnis vom Startpunkt bis zum Ziel zu bieten. Dazu gehören auch sichere und bequeme Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an beiden Enden.

### Wer profitiert von einer fahrradfreundlichen Stadt?

Alle. Die grössten Nutzniesser sind die Einwohner:innen, die unabhängig von Alter, sozialem Status oder gesundheitlichen Einschränkungen ein kostengünstiges Verkehrsmittel nutzen können, mit dem sie einfach von Tür zu Tür kommen. Die Verkehrssicherheit verbessert sich, Kinder sind unabhängiger, Eltern weniger gestresst, ältere Menschen bleiben länger mobil. Die Luftqualität verbessert sich, es gibt weniger Lärm. Gemeinden profitieren davon, weil das Fahrrad viel weniger Platz braucht als das Auto und der öffentliche Raum für sinnvollere und auch wirtschaftlich attraktivere Angebote genutzt werden kann. Selbst die eingefleischtesten Autofahrer:innen profitieren vom Radfahren, weil es weniger Staus gibt. Die Lebensqualität verbessert sich für alle, und das praktisch ohne negative Nebenwirkungen. Es ist eine extrem einfache und kostengünstige Lösung für viele städtische Probleme, und manchmal kann ich kaum glauben, dass die Städte dies nicht verstehen und das Fahrrad, diese alte Erfindung, nicht zu ihrem Vorteil nutzen wollen. ▲

Interview: **Katarina Žakelj**, CIPRA Slowenien

# NATUR IN BEWEGUNG

Rollende Steine, kletternde Wälder, schwirrende Bienen: In den Bergen sind nicht nur zahlreiche Tiere unterwegs, sondern auch Pflanzen und sogar ganze Felsen. Erklimme den Gipfel und entdecke, was in den Alpen alles wandert, taucht, stürzt oder fliegt.

VIEL SPASS!

Andreas Radin,  
CIPRA International

START

ZIEL



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

20

21

22

23

26

25

27

28

29

34

35

33

31

32

39

38

37

36

Alpines Leiterspiel:  
Zum Loslegen braucht es einen Würfel und beliebige Spielsteine, z.B. Bohnen, Büroklammern oder Legosteine. Wer auf einem Textfeld landet, muss entweder vor- oder zurückgehen. Gewonnen hat, wer als erstes das Zielfeld erreicht oder überschreitet.

Helen Lückge setzt sich für ein Umdenken bei Mobilität und Transport ein.



«Die Verkehrswende ist mehr als der Umstieg auf alternative Antriebe»

Foto: privat

Bis 2050 soll der gesamte Verkehr in der EU und im Alpenraum klimaneutral werden. Auf dem Weg dorthin brauchen wir mehr als nur alternative Antriebe, denn die Verkehrswende beginnt im Kopf, meint Mobilitäts-Expertin Helen Lückge im Gespräch.

#### Frau Lückge, wie bewegen Sie sich im Alltag fort?

Ich war schon immer ein absoluter Fahrradfahrer, in der Schule, aber auch später im Studium in Tübingen und den USA. Bei meinen beruflichen Stationen in Berlin und Zürich habe ich immer das Rad verwendet, um die neue Umgebung zu entdecken. Man kommt damit super voran, nicht nur im urbanen Kontext. Alltagswege mit dem Rad zurückzulegen hilft mir auch dabei, den Kopf frei zu bekommen, durchzulüften, ein bisschen Abstand zu gewinnen. Die besten Ideen fallen mir beim Radfahren ein. Wenn ich im Büro merke, die Energie ist weg, dann setze ich mich aufs Fahrrad und manchmal macht es «Klick» und die Idee ist da. Ein Auto hatten wir nur ganz kurz, als unsere Kinder klein waren. Es hatte dann aber relativ schnell einen Standschaden. Wir haben es eingetauscht gegen ein familientaugliches Lastenrad und nutzen jetzt Carsharing für Fahrten, die schwer mit Rad oder Bahn machbar sind. Auf Dienstreisen bin ich mit der Bahn unterwegs.

#### Was fasziniert Sie an Themen wie Mobilität und Transitverkehr?

Kein Sektor ist so zentral für die Erreichung unserer Klimaziele wie dieser, aber auch gleichzeitig so stark behaftet mit Emotionen, Gewohnheiten und Ängsten. Im Verkehrsbereich wird sich zeigen, ob wir es wirklich ernst meinen mit dem Klimaschutz und den Zielen, die wir uns gesetzt haben. Am Transitverkehr finde ich die Komplexität sehr spannend, alles ist eng miteinander verwoben. Es gibt immer wieder neue Trends, neue Ideen und Lösungsansätze, an denen man sich auch ganz gut analytisch austoben kann.

#### In anderen Bereichen sinkt der CO<sub>2</sub>-Ausstoss, im Verkehr ist er sogar gestiegen. Was läuft da schief?

Im Güterverkehr steigt das Volumen nach der kleinen pandemiebedingten «Delle» wieder ungebremst und wird auch weiter steigen, wenn man die Prognosen auf EU-Ebene anschaut. Für alle Transitkorridore wird ein steigendes Güterverkehrsvolumen prognostiziert. Und das findet heute immer noch weitestgehend auf der Strasse statt. Zudem gibt es gerade im Güterverkehr bisher nur einen ganz kleinen Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien, der Grossteil der Flotte ist immer noch mit Dieselantrieb unterwegs. Auch im Personenverkehr spielt der motorisierte Individualverkehr immer noch die grösste Rolle. Unsere Wegstrecken sind eher weiter als kürzer geworden und die Fahrzeuge auch grösser statt kleiner. Von daher sind diese Zahlen nicht überraschend. Es zeigt, dass im Mobilitätsbereich viele zusätzliche Anstrengungen notwendig sind.

#### Die Mehrheit der Menschen in den Alpen lebt aber am Land und ist oft auf das Auto angewiesen.

Ja, das ist tatsächlich deutlich schwieriger, als im urbanen Kontext die Mobilität klimaneutral zu gestalten. Angesichts der Technologien und Lösungen, die es gibt, bin ich aber zuversichtlich, dass auch für den ländlichen Raum nachhaltige Mobilitätslösungen verfügbar sind. Die zurückgelegten Strecken sind auch im ländlichen Kontext oft viel kürzer, als man denkt. Die Fahrzeuge sind heute durchschnittlich sehr schlecht besetzt. In Österreich beispielsweise liegt die durchschnittliche Auslastung eines Autos bei 1,1 Personen. Da gibt es sehr viel Potenzial für Effizienzsteigerung. Alleine über digitale Ride-Sharing-Lösungen könnte man schon eine massive Verbesserung herbeiführen, gerade im Pendler:innenverkehr. Auch Carsharing und multimodale Sharing-Lösungen reduzieren die Abhängigkeit vom eigenen Auto. Dann braucht nicht mehr jede Familie zwei Autos.

Und natürlich braucht es einen Ausbau im öffentlichen Verkehr, um zu einer Abkehr vom eigenen Auto beizutragen.

#### Was bedeutet multimodales Sharing für unsere Mobilität?

Dass man verschiedene Fahrzeuge und Technologien verfügbar hat, eben nicht nur das kleine Carsharing Auto, sondern vielleicht auch mal ein grösseres Auto, wenn man einen Transport durchführen muss. Dass man ein Lastenrad ausleihen kann, vielleicht auch ein schickes E-Bike, wenn man im Sommer an einzelnen Tagen damit zur Arbeit fahren, aber kein eigenes anschaffen möchte. Es bedeutet, dass man einen breiteren Fahrzeugpool hat, mit dem man multimodal unterwegs sein kann.

#### Möglich ist vieles davon heute schon, trotzdem bringen wir die Emissionen nicht runter. Wie soll sich das bis 2050 ändern?

Das ist in vielen Fällen Kopfsache. Die Lösungen sind eigentlich heute schon verfügbar und es gibt keine Zeit mehr zu verlieren. Wir dürfen nicht mehr auf rettende neue Technologie warten, um endlich unsere Mobilität umzustellen. Leider gibt es aber viel Druck von der Gegenseite. Gerade in Deutschland sieht man deutlich, wie die Automobilindustrie immer noch eine ganz zentrale Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung und wirtschaftlichen Erfolg spielt. Viele Akteure tun sich immer noch schwer mit der Transformation hin zu neuen Geschäftsmodellen. Es muss einfach klar werden, dass Verkehrswende mehr ist als der Umstieg vom Verbrenner zum Elektroauto. Ich bin davon überzeugt, dass es keine lineare Entwicklung sein wird. Alternative Mobilitätslösungen werden >

«Die zurückgelegten Strecken sind auch im ländlichen Kontext oft viel kürzer, als man denkt.»



## DIE MOBILITÄTS- EXPERTIN

**Helen Lückge** arbeitet als selbständige Beraterin an der Schnittstelle von Klima-, Umwelt- und Verkehrspolitik, unter anderem für den Alpinen Klimabeirat. Lückge hat das alpine Klimazielsystem der Alpenkonvention ebenso mitgestaltet wie den 2022 erschienenen, neunten Alpenzustandsbericht zum Thema Alpenstädte. Im Fokus ihrer Arbeit stehen ökonomische Bewertungen von Szenarien, operative Massnahmen und Instrumente sowie Strategieentwicklungen im Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und nachhaltige Mobilität. Sie war an der Erstellung der politischen Rahmenbedingungen für das europäische Emissionshandelssystem (ETS) beteiligt und begleitet seit 2007 das alpenweite Netzwerk «iMonitra!», das sich für nachhaltigen Transport und Transit einsetzt.

[www.climonomics.de](http://www.climonomics.de)

immer attraktiver und irgendwann kommt ein Kipppunkt. Dann ist nicht mehr der Status Quo – jeder besitzt sein grosses Auto und fährt damit von A nach B – attraktiv, sondern ganz im Gegenteil. Wir werden zu einem neuen Gleichgewicht kommen. Zentral wird dafür sein, dass wir ein neues, positives Narrativ entwickeln. Anstatt von Angst und Verzicht zu sprechen müssen wir zur Erkenntnis kommen, dass es eine Veränderung ist, die wir selbst gestalten können und die viele positive Aspekte beinhaltet. Unser heutiges Mobilitätssystem mit der starken Autozentrierung ist für viele Personen nicht diskriminierungsfrei. Nicht jeder hat Zugang zu einem Auto, viele haben gar keinen Führerschein oder können keinen machen und kommen nicht zu ihren Zielen. Vor allem Kinder im urbanen Kontext leiden darunter, dass wenig öffentli-

cher Raum verfügbar ist, weil zu viel davon bereits für Autos vergeben ist. Wenn dieser Platz frei würde, gäbe es spannenden, neuen Gestaltungsfreiraum für kreative Lösungen.

### Gaukeln uns Utopien von autofreien Städten eine Zukunft vor, die im Alltag nicht umsetzbar ist?

Utopien und Zukunftsszenarien helfen uns, neue Blickwinkel einzunehmen und den eigenen Handlungshorizont auszuweiten. Oft sind Utopien nur auf den ersten Blick im Alltag nicht umzusetzen. Es gibt Beispiele, wo man sieht, dass eine Stadt zum Beispiel mit einer klaren Vision – für manche eine Utopie – angefangen hat, die jetzt real ist. Schauen wir nach Kopenhagen oder Barcelona. «Copenhagenize» ist ein eigener Begriff geworden, der schon gut zeigt, wie man von der Utopie gestartet und in einem realistischen Setting angekommen ist.

### Die Regierungen der Alpenländer haben sich mit der Simplon Allianz dazu verpflichtet, ihren Verkehr bis 2050 klimaneutral zu machen. Wie schätzen sie diesen Aktionsplan ein?

Die Simplon Allianz ist schon mal in einem ersten Schritt als kleiner Erfolg zu werten. Es war das allererste Mal, dass sich Umwelt- und Verkehrsminister:innen zusammen auf einen Aktionsplan geeinigt haben. Sie haben sich gemeinsam dazu verpflichtet, diesen Aktionsplan umzusetzen. Natürlich sind darin viele Ansätze enthalten, die wir schon im alpinen Klimaaktionsplan abgedeckt haben – aber durch die Verpflichtung auch von verkehrspolitischer Seite kommt eine neue Dimension hinzu.

**Rechtlich bindend ist die Allianz nicht.** Der Aktionsplan ist trotzdem wichtig: Um Leuchtturmprojekten mehr Sichtbarkeit zu geben, um sich über die Grenzen hinweg besser über Erfolgsmodelle austauschen zu können, um die Kooperation gerade auch zwischen Verkehr und Umwelt weiter zu stärken. Und da nennt der Aktionsplan schon einige Themen, zum Beispiel die Ausweitung des österreichischen Klimatickets. Wenn man es schaffen würde, das über die Grenzen hinweg in andere Länder auszuweiten, hätten wir einen wichtigen Meilenstein erreicht.

### Eines der grössten Sorgenkinder ist der alpenquerende Güterverkehr.

#### Wie könnte man das ändern?

Wir arbeiten mit dem Netzwerk «iMonitra!» schon seit 2005 für eine gemeinsame Strategie zum Umgang mit dem Transitverkehr. Da spielt ganz klar die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene eine zentrale Rolle. Die Schweiz hat vorgemacht, wie so ein Modell funktionieren kann. Es braucht ein starkes preisliches Anreizsystem, wie in der Schweiz mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und eine hochqualitative Schienen-Infrastruktur. Am Brenner hinkt der Infrastrukturausbau noch hinterher, ist aber auf dem Weg. Österreich braucht für wirksame preisliche Massnahmen die Unterstützung entlang des gesamten Brennerkorridors, weil der österreichische Abschnitt auf der Brennerachse nur kurz ist. Als zweites wichtiges Element sehen wir einen beschleunigten Wechsel auf alternative Antriebstechnologien. Das wird auch dazu beitragen, dass wir weniger Abgase auf den alpenquerenden Korridoren haben. Klar ist, wir werden nicht alle Güter auf die Schiene verlagern können, das sieht man in der Schweiz. Es bleibt immer ein Anteil von nicht verlagerbaren Fahrten auf der Strasse und dieser verbleibende Anteil soll so sauber wie möglich erfolgen. Hier hat der Alpenraum Potenzial, als Vorreiter voranzugehen.

### Onlinebestellungen sind seit der Corona-Pandemie rapide angestiegen. Wie viel trägt das zum Güterverkehr bei?

Wir konsumieren die Produkte, die auch im alpenquerenden Güterverkehr unterwegs sind und beeinflussen ihn über unsere Nachfrage somit ganz zentral. Denn grundsätzlich ist klar: Umso mehr wir lokale und regionale Produkte kaufen und konsumieren, umso stärker können wir die Transportdistanzen reduzieren und stärken damit auch regionale Wertschöpfungsketten. Zur Verkehrswende tragen wir nicht nur durch unsere eigene Mobilität, sondern auch durch unser Konsumverhalten bei. ▲

#### Michael Gams

CIPRA International (Interview)

Ein Ticket für alle  
Alpenländer:  
Das ist die Vision  
des CIPRA-  
Jugendbeirats.



# Was die Jugend bewegt

Bezahlbare, grenzüberschreitende und klimafreundliche Mobilität in den Alpen: Dafür setzen sich **Louise Drompt** und **Marc Stannartz** im CIPRA-Jugendbeirat ein.

«Ich muss nicht unbedingt einen Ozean überfliegen, um eine lebensverändernde Erfahrung zu machen», ist Louise Drompt überzeugt. Im Sommer 2018 reiste die junge Schweizerin im CIPRA-Projekt YOALIN (Youth Alpine Interrail) mit Bahn und Bus durch die Alpen. Es war das erste Mal, dass sie alleine unterwegs war, auf eigene Faust Wanderungen unternahm und unterwegs neue Leute kennenlernte. Eine Erfahrung, die ihre Vorstellung vom Reisen veränderte. Seitdem engagiert sich die 24-jährige Politikstudentin im CIPRA-Jugendbeirat für nachhaltige Mobilität.

### EINFACH UND NACHHALTIG REISEN

AlpTick, ein erschwingliches Ticket für öffentliche Verkehrsmittel im gesamten Alpenraum: Das ist die Vision des Jugendbeirats. Es soll Reisen für junge Leute einfacher, nachhaltiger und attraktiver machen und ihnen die kulturelle und natürliche Vielfalt der Alpen näherbringen. Um die Idee bekannt zu machen, leisteten die Mitglieder Überzeugungsarbeit bei Institutionen wie der Alpenkonvention und der Makroregionalen Strategie für den Alpenraum (Eusalp). 2020 organisierten sie zum Beispiel eine Online-Diskussionsrunde mit rund 40 Vertreter:innen aus Politik und öffentlichem Verkehr. Wie kompliziert öffentlicher Verkehr sein kann, hat Marc Stannartz am eigenen Leib erfahren. Im Projekt #GönnDirÖffis vom «Jungen Forum» der CIPRA Deutschland brauchte er für eine Strecke von rund 100 Kilometern zwei Tage, weil die Anschlüsse fehlten. «Den Alpenraum, in dem wir leben, wertvoll mitgestalten» ist seine Motivation, sich im Jugendbeirat für klimafreundliches Reisen einzusetzen. Das grösste Problem bei der Umsetzung des Alpentickets sei die mangelnde Kooperation zwischen Entscheidungsträger:innen und Mobilitätsverantwortlichen der betreffenden Regionen. «Deshalb braucht es die Zusammenarbeit auf Europa- oder Alpenkonventionsebene», bringt es der 30-jährige auf den Punkt.

### «WIR BLEIBEN HARTNÄCKIG»

Im Oktober 2022 konnte der CIPRA-Jugendbeirat zwei wichtige Erfolge verbuchen: Bei der Alpenkonferenz im Brig/CH schlossen sich die Alpenländer zur «Simplon Allianz» zusammen, um den Ver-

kehr bis 2050 klimaneutral zu machen. In ihren Aktionsplan haben sie auch das Alpenticket aufgenommen. Zudem integrierte die Alpenkonvention die Idee in das alpine Klimazielsystem 2050. «Das bedeutet, dass die Alpenländer das Projekt bestätigt haben und es weiterentwickeln wollen – ein enormer Meilenstein für uns», freut sich Louise. Für Marc steht fest: «Der politische Wille ist da, es fehlt aber noch die Kooperation und die Umsetzung.» Es brauche ein Land oder eine Region, das die Verantwortung übernimmt und anleitet. Dafür setzen sich Louise und Marc im CIPRA-Jugendbeirat weiterhin ein: «Wir bleiben hartnäckig, damit die Minister:innen nicht vergessen, was sie unterschrieben haben». ▲

**Maya Mathias**, CIPRA International

## 10 JAHRE CIPRA-JUGENDBEIRAT

Was bestimmt ein gutes Leben in den Alpen? Anlässlich seines Geburtstags setzt sich der CIPRA-Jugendbeirat mit dem Thema Lebensqualität auseinander. Bereits seit 10 Jahren engagieren sich junge Erwachsene im CIPRA-Jugendbeirat für mehr Nachhaltigkeit und Jugendbeteiligung in den Alpen. 2016 reisten sie aus verschiedenen Alpenländern mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur AlpenWoche in Grassau/D. Das Fazit: Grenzüberschreitende Mobilität ist überraschend kompliziert und teuer. Aus dieser Erfahrung entstand das CIPRA-Projekt YOALIN, mit dem Jugendliche seit 2018 im Sommer klimafreundlich und günstig durch die Alpen reisen. Mit dem Projekt AlpTick will der Jugendbeirat ein ganzjähriges Angebot schaffen.

[www.cipra.org/de/cyc](http://www.cipra.org/de/cyc)

# Mobilitätspionier:innen

Mehr zu Fuss gehen, Besucher:innen lenken, gemeinsam fahren, effizienter transportieren: Überall im Alpenraum treiben Initiativen, Projekte und politische Entscheidungen den Wandel hin zu klima- und umweltfreundlicher Mobilität voran.

## Begehbarkeit besser planen

Breite Strassen, lange Ampelphasen, fehlende Rollstuhlrampen, Lärm und Feinstaubemissionen: All das macht zu Fuss gehen unattraktiv. Ein zentrales Problem sind vor allem parkende Autos, wie eine Untersuchung zu Begehbarkeitsplänen (Walkability Plans) in Slowenien ergab. 2022 entwickelte CIPRA Slowenien für die Gemeinden Velenje und Piran solche Pläne in Zusammenarbeit mit Expert:innen und lokalen Interessensgruppen. Die «Walkability plans» helfen den beteiligten Gemeinden, die Bedürfnisse zu Fuss gehender Menschen besser zu berücksichtigen. Zentral für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens sind Schulen. Deshalb lag ein Schwerpunkt im Projekt auf dem Einsatz so genannter «Pedibusse». Die Kinder treffen sich an Pedibus-Haltestellen und gehen gemeinsam mit erwachsenen Aufsichtspersonen zu Fuss zur Schule.

## Autos miteinander teilen

In jedem fahrenden Auto sitzen in Österreich durchschnittlich nur 1,1 Personen, in Italien sind es 1,6 und in Frankreich 1,7 Personen. Laut einer Studie der Europäischen Umweltagentur werden Autos durchschnittlich nur 48 Minuten pro Tag bewegt. Diese Zahlen verdeutlichen, worum es abseits aller Diskussionen um alternative Antriebe wirklich geht: Wir müssen Autos effizienter nutzen. Bei professionellen Carsharing-Anbietern wie Caruso/A können Kund:innen via App Autos buchen, Besitzer:innen einer ÖV-Jahreskarte erhalten zusätzlichen Rabatt. Darüber hinaus ist privates Carsharing mit Bekannten oder Freunden möglich. Das Problem unterbesetzter Fahrzeuge könnte Ridesharing lösen, also das Teilen eines Fahrzeugs, beispielsweise über Mitfahrzentralen wie BlaBlacar/F oder Ummadam/A. Sie haben denselben Effekt wie klassische Fahrgemeinschaften oder per Anhalter fahren: Jeder besetzte Sitzplatz bedeutet ein Auto weniger auf der Strasse.

Carsharing-Angebote wachsen rasant.



## Günstige Jahrestickets anbieten

Statt die Verantwortung auf Privatpersonen abzuwälzen, kann Politik die Verkehrswende auch aktiv gestalten. In der Schweiz gibt es ein jährliches Generalabonnement für den öffentlichen Verkehr, als Meilenstein gilt auch das 2021 in Österreich eingeführte Klimaticket. Dessen Besitzer:innen können um 3 Euro täglich alle öffentlichen Verkehrsmittel im Land nutzen. In Deutschland verkaufte sich das im Sommer 2022 angebotene 9-Euro-Monatsticket 52 Millionen Mal. 2023 folgt mit dem Deutschlandticket ein dauerhaftes Angebot. Doch nicht jede:r braucht ein Jahresticket. Anbieter wie SimplyGo! aus Österreich oder FAIRTIQ aus der Schweiz vereinfachen den Kauf von Tickets für Einzelfahrten: Mit einer Smartphone-App, die Standortdaten nutzt, können Zug- und Busreisende flexibel Ein- und Auschecken.

## Pakete per Cargobike zustellen

Online bestellen und nach Hause liefern lassen: Diesen Trend beschleunigte die Corona-Pandemie zusätzlich. Vor allem die so genannte «letzte Meile» bedienen häufig mehrere Zustelldienste parallel, im Extremfall transportieren an einem Tag drei verschiedene Fahrzeuge drei Pakete zur selben Adresse. Optimierte Logistik und der Einsatz von E-Autos oder Cargobikes können helfen, das zu vermeiden. Das Pilotprojekt «Inns'paket» der Universität Innsbruck/A testete 2021 gemeinsam mit Paketdienstleistern und weiteren Forschungspartnern die Zustellung per Lastenrad über einen Monat hinweg. «Wir waren selbst überrascht von der Effizienz dieser Zustellart», sagt Projektleiter Stephan Tischler. Nun plant er ein interregionales Langzeitprojekt, unter anderem in Kooperation mit einem grossen Logistikpartner, der Stadt Turin und dem Forschungszentrum Eurac in Bozen/I.

Foto: CarsharingNata

Fotos: Inns'paket, Alpine Pearls, Dietmar Denger, peters42002/flickr.com

## Ferienorte umweltfreundlich bereisen

In alpinen Gemeinden wie Zermatt, Saas Fee, Serfaus und Chamois gibt es eines kaum: Autoverkehr. Schon seit 1988 autofrei ist die Schweizer Tourismusgemeinde Zermatt, mit Ausnahme speziell bewilligter Elektrofahrzeuge und Pferdetaxen. Mit kleinen E-Autos wird auch das Gepäck der Gäste in Saas Fee/CH transportiert. Der Ferienort Serfaus/A ist nur während der Wintersaison autofrei. Dort bringt seit 1986 eine auf Luftkissen schwebende U-Bahn die Fahrgäste zu vier Haltestellen. Nur per Luftseilbahn erreichbar ist die winzige Gemeinde Chamois im italienischen Aostatal. Chamois zählt zu den Alpine Pearls, einem alpenweiten Zusammenschluss von Gemeinden, die umweltverträglichen Tourismus und sanfte Mobilität unterstützen. Gäste reisen dort stressfrei mit Bus oder Bahn an und sind auch vor Ort umweltfreundlich unterwegs mit Mobilitäts-Cards, E-Bikes oder E-Autos. ▲

Andreas Radin und Michael Gams, CIPRA International

Cargobikes sind Teil einer optimierten Logistik.



Auto- und stressfrei in den Urlaub: Viele Orte in den Alpen sind hier Vorreiter.

## AKTIV PENDELN IM RHEINTAL

350 Tonnen CO<sub>2</sub> und 6 Prozent Autotonutzung für den Arbeitsweg eingespart: Das ergab die abschliessende Befragung der rund 1'500 Mitarbeitenden aus Pilotbetrieben in Österreich und Liechtenstein. Mobilitätsmassnahmen motivierten rund 40 Prozent der Befragten dazu, öfters das Fahrrad, den öffentlichen Verkehr oder Fahrgemeinschaften zu nutzen. Mit einem bunten Strauss an Massnahmen haben sich das Fürstentum Liechtenstein, das Land Vorarlberg und der Kanton St. Gallen im grenzüberschreitenden dreijährigen Interreg-Projekt Amigo von 2019 bis 2022 für einen gesunden, nachhaltigen und aktiven Weg zur Arbeit und Arbeitsalltag eingesetzt. Gemeinsam haben sie mit CIPRA International, dem Energieinstitut Vorarlberg und der aks Gesundheit das Pilotprogramm beWEGt entwickelt, diese und weitere Mobilitätsmassnahmen in Betrieben getestet, Veranstaltungen in der Region durchgeführt, Motivations- und Sensibilisierungsarbeit geleistet und die Erkenntnisse in den drei Ländern verbreitet.

[www.cipra.org/de/amigo](http://www.cipra.org/de/amigo)

# Lebendige Gewässer als Chance

Der Ursprung vieler grosser Flüsse wie der Rhone und des Rheins liegt in den Schweizer Alpen. Sie sind für viele ein Sinnbild unberührter Natur. Doch selbst hier gilt nur noch ein Zehntel der Fliessgewässer als intakt. Und auch diese dynamischen Wildflüsse mit artenreichen Auenlandschaften sind bedroht. Die Umstellung auf erneuerbare Energien lässt vergessen, dass Wasserkraft die Biodiversität gefährdet, erklärt [Salome Steiner](#).



Foto: Katharina von Steiger (S. 20), Marta Corrá (S. 21)

Neu entstehende Gletschervorfelder und alpine Schwemmebenen wie hier unterhalb des Triftgletschers bieten grosses Potential zum Schutz und zur Förderung der Artenvielfalt. Sie verdienen strikten Schutz vor Energieanlagen.

Der Rückgang unserer Tier- und Pflanzenvielfalt ist eines der drängendsten Probleme unserer Zeit. Stark betroffen davon ist auch die Vielfalt in den Gewässern. Über ein Fünftel der vom Aussterben bedrohten oder in der Schweiz ausgestorbenen Arten sind an Gewässer gebunden, ein weiteres Fünftel an Ufer und Feuchtgebiete. Dies nicht zuletzt wegen der Zerstückelung und Zerstörung ihres Lebensraumes. So sind in der Schweiz seit 1850 über 90 Prozent der Auen verschwunden. Insgesamt gelten noch rund 19 Prozent der Schweizer Landesfläche als naturbelassen. Und diese Flächen befinden sich vor allem im Hochgebirge und im Bereich der vergletscherten Gebiete.

## STEINWÜSTE? HOTSPOT DER BIODIVERSITÄT!

Die – leider – abschmelzenden Gletscher legen Flächen frei, die Raum für eine vom Menschen wenig beeinflusste Entwicklung der Natur bieten. In Senken können Seen und längerfristig Flachmoore entstehen. Am Einlauf der Seen bilden sich Deltas und in den flachen Überflutungsbereichen entstehen Flächen mit Auencharakter. Wie alle Auen bieten solche Schwemmebenen ein enormes Potential für grosse Artenvielfalt. Was auf den ersten Blick manchmal wie eine Steinwüste aussieht, bietet Lebensraum. Ein Beispiel: 2012 versammelten sich rund 50 Biodiversitäts-Expert:innen aus dem In- und Ausland im Furkagebiet. Ihr Ziel: Die Vermessung einer einzigartigen Naturlandschaft. Statt einer Steinwüste fanden Sie 2'098 Arten. Ein echter Biodiversitätshotspot auf rund 2'500 Metern Höhe! Um zu verstehen, wie sich die Natur vom Menschen unbeeinflusst entwickelt, braucht es Wildnis. Doch diese ist in der Schweiz eine grosse Seltenheit. Lassen wir die Dynamik zu, statt diese einmaligen und beeindruckenden Landschaften gleich wieder zu nutzen und zu zerstören. Denn mit den neu entstehenden Schwemmebenen haben wir die einzigartige Möglichkeit, der Natur wieder etwas zurückzugeben.

## ALPINE GEWÄSSER UNTER DRUCK

Trotz dieser Chancen ist die Situation ernüchternd: Bereits 1992 hat die CIPRA die Länge der naturnahen Fliessstrecken in den Alpen auf lediglich 9,6 Prozent beziffert. 2014 bestätigte der WWF diese Grössenordnung mit der Studie «Save the Alpine Rivers». Demnach gelten 89 Prozent der Flüsse als beeinträchtigt. Die Regulierung der Alpenflüsse setzte zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein. Zunächst sollte die Schifffahrt verbessert, Siedlungen vor Hochwasser gesichert und Kulturland gewonnen werden. Ende des 19. Jahrhunderts entstanden die ersten grossen Wasserkraftanlagen in den Alpen. Der Ausbau der Wasserkraft wird bis heute systematisch fortgesetzt. Zusätzlich wurden im 20. Jahrhundert zahlreiche Talsperren zur Abflussregulierung beziehungsweise zum Hochwasserschutz und zur Energieerzeugung errichtet. Unzählige Alpenflüsse wurden somit begradigt, reguliert, verbaut, aufgestaut oder aus- und umgeleitet. Fehlende Restwassermengen, Schwall-Sunk-Betrieb und Querbauwerke wirken sich seitdem auf die Abfluss- und Geschiebeverhältnisse sowie auf die Längsvernetzung in den Gewässern aus. In der Folge kam es zu einer massiven Beeinträchtigung der Tier- und Pflanzenwelt. Typische Leitarten natürlicher Alpenflüsse wie die Deutsche Tamariske gelten heute als bedroht. Ebenso gravierend ist das riesige Netz unterirdischer Stollen, welches die Alpen unterhöhlt. Trotz der gesetzlichen Restwasserbestimmungen

verschwindet heute immer noch in über 100 Wasserfassungen zum Teil das gesamte Wasser unserer Alpenbäche in unterirdischen Stollen und lässt tote, ausgetrocknete Bachbette zurück. Wir müssen uns grossen und zukunftsweisenden Aufgaben stellen: Dem Schutz und der Aufwertung der Lebensräume, um den enormen Biodiversitätsverlust zu stoppen. Die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses, um den Klimawandel zu verlangsamen. Beide Herausforderungen sind miteinander verknüpft. Im Zuge der Energiewende darf also die Arten- und Lebensraumvielfalt nicht vergessen gehen. In der Schweiz sind 99,5 Prozent des Wasserkraftpotentials genutzt. Gewässer sind in der Folge die am stärksten bedrohten Lebensräume. Heute gelten lediglich rund fünf Prozent unserer Fliessgewässer als mehr oder weniger intakt. Das ist zu wenig. Naturnahe Gewässerlebensräume müssen als ökologische Infrastruktur einen signifikanten Anteil der Landesfläche ausmachen. Die Wasserkraft ist zwar erneuerbar, ihre Nutzung belastet jedoch die Gewässer und die Landschaft stark. Um den weiteren Verlust der dynamischen Gewässer zu verhindern, braucht es einen gesamtheitlichen Blick, der die bereits erfolgten Zerstörungen und Beeinträchtigungen berücksichtigt. ▲



**Salome Steiner** ist Geschäftsleiterin von Aqua Viva. Sie hat an der Universität Bern Biologie mit Schwerpunkt Ökologie studiert.

## STEIGENDER DRUCK AUF BIOTOPE

Die EU beschloss Ende 2022 eine Notverordnung, die Prüfungen zum Landschafts- und Artenschutz bei Energieprojekten weitgehend umgeht. Auch das Schweizer Parlament verhandelt die Deregulierung der Gewässer-, Naturschutz- und Raumplanungsgesetzgebung. Eine Strommangellage trat im vergangenen Winter zwar nicht ein, doch bestimmt sie die politische Debatte. Gefährdet sind auch national geschützte Biotope, obwohl diese nur 2,2 Prozent der Landesfläche umfassen. Im März 2023 veranstaltete deshalb CIPRA Schweiz zusammen mit ihren Mitgliedsorganisationen eine Kundgebung vor dem Parlamentsgebäude in Bern. Zur selben Zeit beschloss die österreichische Regierung ein Gesetz, das Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Energieprojekten beschleunigt. Der dortige Umweltdachverband hatte vorab gemahnt, dass ein Kraftwerksausbau nicht mit Naturzerstörung einhergehen dürfe.

[www.cipra.org/position-wasserkraft](http://www.cipra.org/position-wasserkraft)



**Zum Start des Projekts «Bon Appetit!» kochten Schüler:innen des Gymnasiums Vaduz/LI gesund und klimafreundlich.**

## Guten Appetit!

Vom Feld auf den Teller: Im Projekt «Bon Appetit!» graben junge Menschen in der Erde, kosten und verarbeiten regionale Produkte und besuchen Bauernhöfe in ihrer Region. Unser globales Ernährungssystem ist für rund 37 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Für mehr Umwelt- und Klimaschutz müssen wir nicht nur die Produktion von Lebensmitteln und die Landnutzung nachhaltiger gestalten, sondern vor allem unseren Konsum. Das Projekt vermittelt Jugendlichen aus dem Alpenraum die Auswirkungen des Lebensmittelkonsums auf Umwelt, Klima

und Gesellschaft. Während drei internationaler Treffen im Jahr 2023 beschäftigten sich französische und liechtensteinische Jugendliche mit dem Thema. Sie pflanzen Gemüse an, kochen und essen gemeinsam, entwickeln nachhaltige Lösungen und setzen Ideen um. Die CIPRA setzt das Projekt zusammen mit den Partnern Acker-schaft, Feldfreunde, dem Gymnasium Vaduz und der Association «Au Maquis» um. Es wird finanziert durch das Programm Erasmus + der europäischen Union.

[www.cipra.org/soziale-innovation](http://www.cipra.org/soziale-innovation)

## Hirt:innen stärken

Die Beweidung der Alpen ist unerlässlich für den Erhalt der einzigartigen Kulturlandschaft und Biodiversität. Die Rückkehr der Wölfe ist dabei für Hirt:innen nur eine von zahlreichen Herausforderungen: Herdenschutzmassnahmen, Biodiversitätsförderung und Aufklärungsarbeit, um Konflikte mit anderen Nutzer:innen des Alpenraums zu vermeiden. Um diese Herausforderungen zu meistern, braucht es einen Wissenstransfer zwischen den Hirt:innen verschiedener Alpenländer. Diesen Wissensaustausch fördert die CIPRA mit dem Projekt «Dialog zum Wolf – Hirt:innen-Netzwerke in den Alpen stärken». Das Projektteam testet in Zusammenarbeit mit Expert:innen unter anderem ein Weiterbildungs-Modul für Hirt:innen und erstellt ein kleines Lexikon mit relevanten Begriffen zum Hirtentum in den vier Alpensprachen Deutsch, Französisch, Italienisch und Slowenisch. Das Projekt wird finanziert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, der Stiftung unaterra und der Temperatio Stiftung.

[www.cipra.org/natur-mensch](http://www.cipra.org/natur-mensch)

## Via Alpina für alle!

Der Weitwanderweg «Via Alpina» verbindet die Alpenländer, fördert den alpinen Geist, betont die alpine Vielfalt und zeigt nachhaltige Initiativen auf. Das aktuelle Projekt «Via Alpina Youth – walking the change» verbreitet Wissen, Ideen und Möglichkeiten zu nachhaltigen Lebensstilen, Umwelt- und Klimaschutz entlang des Weges. Der Schwerpunkt liegt hier bei der Zugänglichkeit und der sozialen Gerechtigkeit in der Berg- und Outdoor-Szene. Gemeinsam mit Partnerorganisationen greift CIPRA International diese Themen während internationaler Treffen auf, Wissen wird ausgetauscht und Möglichkeiten zur Förderung von Inklusion und Diversität auf Wanderwegen gesucht. Junge Menschen unterschiedlicher sozialer Herkunft oder mit verschiedenen Arten von Handicaps lernen im Rahmen des Projekts die Via Alpina kennen – bei Wanderungen, Übernachtungen im Freien und bei Exkursionen zu guten Beispielen für Nachhaltigkeit entlang des Wanderweges. Die Themen dabei sind wildes Campieren, Umweltschutz und Klimawandel. Das Projekt wird finanziert durch das Programm Erasmus+ der europäischen Union.

[www.cipra.org/soziale-innovation](http://www.cipra.org/soziale-innovation)

## Umsteigen leicht gemacht

Im Industriegebiet Trata bei Ljubljana/SI arbeiten über 5'000 Menschen, fast alle pendeln mit dem Auto zur Arbeit. Die Folge sind Stau, Bodenversiegelung durch riesige Parkplätze sowie Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Wie kann man diese Probleme bekämpfen und Pendler:innen zu nachhaltigerem Mobilitätsverhalten bewegen? Damit setzt sich das Projekt «Trata 2.1» von CIPRA Slowenien und CIPRA International auseinander. Aufbauend auf der Erfahrung mit vergangenen Mobilitätsprojekten reisten im März 2023 Unternehmens- und Gemeindevertreter:innen in das Dreiländereck Schweiz/Österreich/Liechtenstein. Bei der Studienreise lernten sie Best-Practice-Beispiele zu nachhaltiger und gesunder Pendler:innenmobilität kennen. 2024 folgen der Bau eines Fahrradweges, die Ausbildung von Mobilitätsmanager:innen und das Erstellen von Mobilitätsplänen für Unternehmen, die den Umstieg der Arbeitnehmer:innen auf andere Verkehrsmittel fördern. Das Projekt wird durch die EEA Grants (Island, Norwegen und Liechtenstein) gefördert.

[www.cipra.org/wirtschaft-wandel](http://www.cipra.org/wirtschaft-wandel)

## Camps fürs Klima

Seit Jahren gehen junge Menschen in den Alpen auf die Strassen. Sie demonstrieren für mehr Klimaschutz und eine lebenswerte Zukunft. Doch Politik, Wirtschaft und Gesellschaft ändern sich zu wenig und zu langsam. Viele Aktivist:innen sind entmutigt und erschöpft. Zugleich spüren und erleben immer mehr Bergbegeisterte die Auswirkungen der Klimakrise in den Alpen. Für viele ist klar, dass sie den einzigartigen Naturraum schützen wollen – aber wie? Das CIPRA-Projekt «Alpine Climate Camps» bestärkt junge Klimaschützer:innen und Bergsportler:innen. Bei einem Camp auf der Tschengla bei Bludenz/A Anfang Mai 2023 trafen junge Menschen beider Welten aufeinander, um sich zu erholen und Energie für ihre weitere Arbeit zu sammeln. Anfang September 2023 radeln sie von Lindau am Bodensee/D bis zum Ochsentaler Gletscher/A und zeigen, wie Bergsport klimafreundlicher gestaltet werden kann. Das Projekt wird finanziert durch das Programm Erasmus+ der europäischen Union.

[www.cipra.org/soziale-innovation](http://www.cipra.org/soziale-innovation)

## Klimarisiken managen

Dürren, Hochwasser und andere Naturgefahren treten durch den Klimawandel immer häufiger auf, manchmal sogar gleichzeitig. Wie können wir als Gesellschaft lernen, damit umzugehen und dabei widerstandsfähiger werden? Welche Rolle können Biosphärenparks im Alpenraum und darüber hinaus dabei spielen? Ein neues Forschungsprojekt mit CIPRA-Beteiligung geht diesen Fragen nach. Das Projekt «MultiBios» thematisiert die Überlagerung von Klimarisiken wie Hitze, Trockenheit und Überschwemmungen. Weitere Partner sind das Institut für Soziale Ökologie der Universität für Bodenkultur in Wien sowie das International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) in Laxenburg/A, welches das Projekt koordiniert.

[www.cipra.org/wirtschaft-wandel](http://www.cipra.org/wirtschaft-wandel)

Foto: Maya Mathias

Illustration: Jenni Kuck



## Unten durch

Ein Zug rast mit 200 km/h durch die dunkle, enge Röhre. Nach 17 Minuten hat er den längsten Eisenbahntunnel der Welt durch das Schweizer Gotthard-Massiv durchquert. Ein Wanderfalken im Sturzflug bräuchte dafür weniger als 10 Minuten, ein Wanderer – ohne Sturz – 14 Stunden. Der Gotthard-Basistunnel ist einer von mehreren Hundert Tunneln, die die Alpen durchlöchern wie Schweizer Käse, um uns in Zügen und Autos die Strecke zu verkürzen. Lange Serpentinstrassen mit extremer Steigung sind nur noch für Motorrad- und Sonntagsausflüge attraktiv – oder für ambitionierte Radfahrer:innen. Tunnel symbolisieren Fortschritt und Mobilität in den Alpen. Während in Grossstädten Wolkenkratzer immer höher in den Himmel wachsen, frisst sich in den Alpen die Hybris waagrecht und unaufhaltsam durchs Gestein. Die alpine Tunnel-Verliebtheit kennt keine Grenzen: Mehr, breiter, länger, tiefer in den Berg. So verschlingt der Brenner-Basistunnel für eine schnellere Eisenbahnverbindung zwischen Österreich und Italien wohl mindestens 10 Milliarden Euro. In Vorarlberg/A soll zukünftig eine Strassentunnelspinne ihr Netz unter der Stadt spannen – um 300 Millionen Euro, vermutlich mehr. Die Schweiz träumt gar von einem 500 Kilometer langen Gütertunnel-System, dessen Kosten von geschätzten 35 Milliarden Franken würden aber wenigstens private Investoren stemmen.

Stau? Lärm? Abgase? Rein in den Berg. Atommüll? Unter Stein begraben. Schneemangel? Kunstschnee-Loipen unter Tage ermöglichen Langlaufen auch im Sommer. Manche meinen, dass mit Tunneln Probleme nur unter die Erde verlagert werden. Doch sie verkennen völlig, dass darin ein grosses Potential liegt, sozusagen das Licht am Ende des Tunnels: Wenn immer noch längere Tunnel die Berge durchqueren, verschwinden die Alpen aus dem Blickfeld. Schon heute ist es so: Wer in Mailand ein- und in Zürich aussteigt, sieht nichts mehr von der Bergwelt. So geht sie langsam vergessen. Aus den Augen, aus dem Sinn. Der ultimative Alpenschutz!

**Caroline Begle**  
CIPRA International

Foto: Tim Nöhner / Pixabay



## Gesunde Alpen, gesunde Menschen

Hitzesommer, Felsstürze, Krankheiten: Die Auswirkungen der Klimakrise bedrohen zunehmend unsere Gesundheit. Der Alpenraum ist besonders stark von der Klimaerhitzung betroffen. Die Folgen reichen von Herzkreislaufproblemen, Allergien, Infektionskrankheiten bis hin zu Angstzuständen und Depressionen. Gleichzeitig bietet der Alpenraum mit seinen einzigartigen Naturlandschaften und den verschiedenen Höhenlagen ein enormes Potenzial für die Gesundheit. Zwischen Gesundheitsförderung und Klimaschutz gibt es zudem zahlreiche Synergien, die es zu nutzen gilt. Welche Risiken und Nebenwirkungen hat die Klimakrise auf unsere Gesundheit? Wie können wir die Symptome am besten behandeln? Diesen Fragen geht das Themenheft SzeneAlpen Nr. 111 nach, das **im Herbst 2024 erscheint.**

**JETZT ABONNIEREN!**

Abonnieren Sie  
SzeneAlpen kostenlos und online:  
[www.cipra.org/szenealpen](http://www.cipra.org/szenealpen)



**GRATIS, ABER NICHT UMSONST**

Mit Ihrer Spende ermöglichen Sie uns,  
weiterhin fundiert, alpenweit und  
unterhaltsam zu berichten!

**VIelen DANK!**