

ISSN 1016-9954



info

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
Kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Deutschland
Frankreich
Italien
Liechtenstein
Österreich
Schweiz
Slowenien

Nr. 49 · Juli 1998 · Deutsche Ausgabe



Brennerblockade Juni 1998

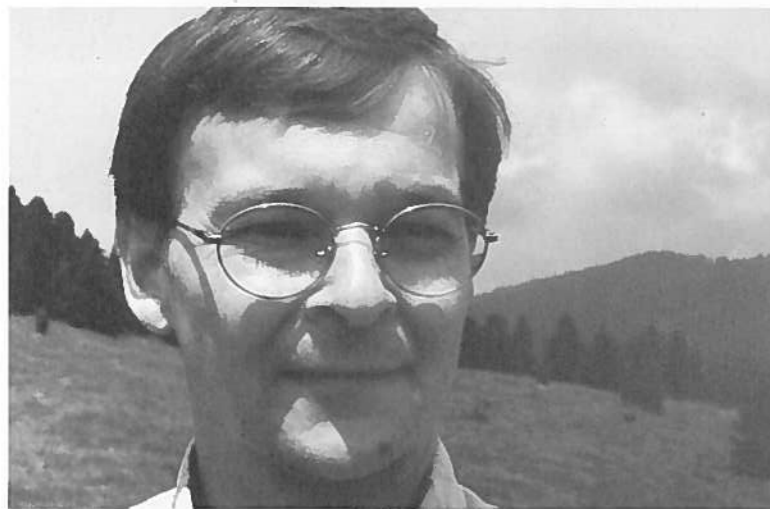
Alpen – Transit – Verkehr

www.cipra.org

«Umweltschützer sind Optimisten»

Liebe Leserin, Lieber Leser

Manchmal fällt es dem grössten Optimisten schwer, im Verkehrsbereich noch an Fortschritte zu glauben. Zu viele Weichen werden falsch gestellt, zu viel Zeit ungenutzt verstreichen gelassen. Und doch gibt es manchmal Zeichen, die uns zwischendurch wieder



etwas Hoffnung machen. Am vergangenen 19. Mai hat der Dreierlandtag – eine gemeinsame Sitzung der Landtage von Tirol, Südtirol und Trentino – einen Antrag genehmigt, welcher die drei Landesregierungen verpflichtet, bei den jeweiligen Zentralregierungen und bei der EU zu intervenieren, um folgende Massnahmen durchzusetzen:

- Einführung einer europaweiten leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die die Wege- und Umweltkosten des Strassenverkehrs deckt;
- Ertüchtigung der bestehenden Bahnstrecken und Errichtung eines optimalen Lärmschutzes;
- Einführung von Nachtfahrverbot für LKW, Fahrbeschränkungen an Wochenenden und Feiertagen sowie verstärkten Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten. Ähnliche Forderungen wurden von dieser Seite schon früher erhoben, aber in dieser Klarheit ist dies bisher noch nicht geschehen. Auch wenn es 10 Jahre gedauert hat und der Dreierlandtag selbst in dieser Angelegenheit nicht zuständig ist: Es ist schön zu sehen, dass die Sprache der CIPRA übernommen wurde.

In der Schweiz soll die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingeführt werden, die allerdings noch die Hürde der Volksabstimmung nehmen muss. Ein 40-Tonnen-LKW würde danach rund 0,7 ECU/km bezahlen.

Die EU würde die derzeitige Brennermaut grundsätzlich akzeptieren, wenn diese zu einer LSVA für die gesamte Strecke zwischen Brenner und Kufstein umgestaltet würde. Ein 40-Tonnen-LKW würde demnach rund 0,8 ECU/km bezahlen.

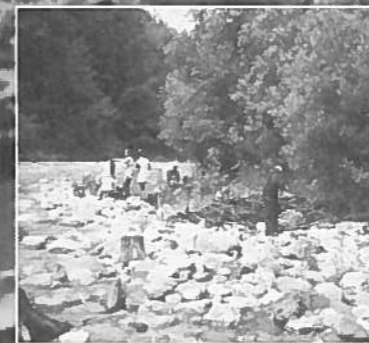
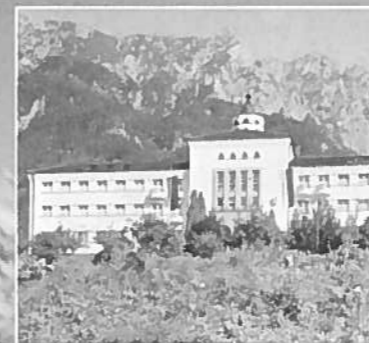
Es ist nicht auszuschliessen, dass diese Art von LSVA in absehbarer Zukunft von Italien und Frankreich übernommen wird. Noch erscheint dies eine Utopie; aber wer hätte vor fünf Jahren zu hoffen gewagt, dass Italien keine weiteren Autobahnen durch die Alpen bauen würde? Die italienische Regierung hat – gemäss Mitteilung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten an CIPRA-Italien – derzeit nicht im Sinn, die Alemagna noch die Autobahn Cuneo-Nizza zu bauen.

Grund zum Jubeln für die Alpenbevölkerung? Noch lange nicht: Der Verkehr in den Alpen nimmt weiter zu, die Strassenverkehrslobby arbeitet intensiver denn je, um die wenigen bestehenden Einschränkungen (Nacht-, Wochenend- und Feiertagsfahrverbot für LKWs) aufzulockern. Und weitere hochrangige Strassen werden im Alpenraum geplant und gebaut. Aber die Ereignisse der letzten Monate sind ein wichtiges Signal: Es lohnt sich zu kämpfen, Widerstand zu leisten, den Transportwahnsinn aufzudecken und Alternativen aufzuzeigen. Vielleicht ein Zeichen, dass man gegen die Verkehrslawine reagieren kann und sie nicht unbedingt als Schicksal der Alpen akzeptieren muss. Die grosse Beteiligung an der Brennerblockade ist ein Zeichen, dass die Alpenbevölkerung nicht mehr gewillt ist, sich alles gefallen zu lassen.

Zu optimistisch? Auch wenn es Jahre dauert, auch wenn es immer wieder Rückschläge gibt, auch wenn wir nichts beschönigen wollen: UmweltschützerInnen bleiben eben OptimistInnen.

Helmuth Moroder,
1. Vizepräsident von CIPRA-International

INHALT



ALPEN-TRANSITVERKEHR

- 4 Übersichtskarte
Ein Gespräch macht noch keinen Sommer
- 5 Drastischer Anstieg in den nächsten Jahren
- 6 Verpflichtungen sofort umsetzen.
- 7 Betroffen
CIPRA-Positionen im Bereich Verkehr und Transit
- 8 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe:
Der lange und steinige Weg zur Kostenwahrheit
- 9 Transitverkehr in den französisch-italienischen Alpen:
Verkehrsminister für die Bahn

Konkurs in Aussicht?!

BERICHTE

- 10 Die Alpen – ein Lebensraum im Spannungsfeld regionaler und globaler Ansprüche
Symposium von Sörenberg/LU/CH: Die Zukunft der Kulturlandschaften in der Schweiz

CIPRA-PROJEKT

- 11 Sommer-Akademie: Noch Plätze frei!

JAHRESFACHTAGUNG

- 12 Die Öffnung der Strommärkte und die Folgen für die Berggebiete
Programm, Anmeldung

ALPENKONVENTION

- 14 Internationale Bergwaldtagung in Innsbruck
Vorsitz der Alpenkonvention ungelöst
Verschoben

WEISSBUCH/SCHWARZE LISTE

- 15 «Siddharta» – Entdeckungsreise in der Flusslandschaft Chambéry-Turin: Landschaft unter Hochspannung

NEWS

- 16 Der Bartgeier: Chronik einer angekündigten Rückkehr
Safari in den Alpen
Mercantour/Seealpen: «Gebirge ohne Grenzen»
Wintertourismus: Neue Projekte im Brenta (Trentino)

PUBLIKATIONEN

- 17 Mountains of the World – A Global Priority
Vögel der Alpen
Verkehrspolitik und Umweltschutz

AGENDA

- 18 CIPRA-Agenda in Zusammenarbeit mit «Alpinfo»

NEWS

- 20 CIPRA-Italien: Wahlen
Zusammenschluss Valsesia/Aostal

Im Bau befindliche oder vorgesehene Autobahnen

- 1 Grenoble-Sisteron-Marseille
- 2 ab Digne, jetzige RN 202
- 3 A43 Chambéry – Torino
- 4 A 98 Lörrach a. Rh. – Waldshut
- 5 Tunnel Mont Blanc
- 6 Nizza-Cuneo
- 7 Solothurn – Biel – Delle
- 8 A9 Sion – Sierre
- 9 Asti-Cuneo
- 10 Verbindung A1/A3
- 11 Arbon – Konstanz – Singen
- 12 Ausbau B31 Stockach – Ravensburg
- 13 A13 Lückenschluss St. Magarethen – Oberriet
- 14 Feldkirch: Ambergtunnel 2. Röhre
- 15 Ausbau Schnellstrasse Biberach – Ravensburg
- 16 Ausbau S18 Bodenseeufer-Schnellstrasse, Verbindung A13/A14
- 17 Ausbau Schnellstrasse Biberach – Ravensburg
- 18 A96 Lückenschluss Wangen – Leutkirch
- 19 Ausbau S16 Bludenz – Landeck
- 20 A 96 Lückenschluss Memmingen – Mindelheim
- 21 A96 Lückenschluss
- 22 A7 Weiterbau bis Grenze
- 23 Autobahn Valdastrico
- 24 A31 Vicenza – Rovigo
- 25 Bundesstrasse B15 Regensburg – Rosenheim
- 26 A94 München – Passau
- 27 A8 Sechsspuriger Ausbau
- 28 Alemagna
- 29 A9 Pyhrn-Autobahn
- 30 Gorizia – Razdrto
- 31 Kozina – Rijeka und Pula
- 32 A2 Ausbau Klagenfurt – Völkermarkt
- 33 A10 Lubljana – Vransko
- 34 A12 Karlovac – Bavna Gora
- 35 S6 Semmering-Querung
- 36 A2 Ausbau
- 37 A11 Weiterbau Krapina – Maribor
- 38 Maribor – Murska



Diese Auflistung zeigt nur Autobahnprojekte auf. Sie kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

© 1998 CIPRA

«Ein Gespräch macht noch keinen Sommer»

1. Expertentreffen zum Verkehrsprotokoll 30./31. März 1998 in Wien

Am 30./31. März 1998 fand in Wien unter dem Vorsitz Österreichs das Treffen von Umwelt- und VerkehrsexpertInnen aus den Vertragsländern der Alpenkonvention statt. Dort sollten laut Beschluss des Ständigen Ausschusses anlässlich der 10. Sitzung des Ständigen Ausschusses der Alpenkonferenz vom Jänner 1998 offen gebliebene Definitionen und Begriffe geklärt, die hochrangigen Strassenprojekte in den einzelnen Ländern offengelegt und die Probleme aufgelistet werden, welche Nachbarstaaten damit haben.

Erster Wermutstropfen war dabei das kurzfristig angekündigte Fernbleiben Italiens und der von den einzelnen Delegationen sehr unterschiedlich angewandte Detaillierungsgrad bei der Offenlegung ihrer Strassenprojekte. Allerdings wurden dabei die von Österreich und Liechtenstein wiederholt vorgebrachten Bedenken gegen an die Alpen herangebaute Strassen bzw. Lückenschlüsse im hochrangigen Strassennetz voll bestätigt. Der zweite Wermutstropfen

besteht darin, dass einzelne Delegationen die Alpenkonvention noch immer nicht als Instrument mit einer staatsgrenzübergreifenden Aufgabe und Lösungskompetenz verstehen. Sie blicken noch immer nicht über den eigenen Tellerrand hinaus und wollen auf die Bedenken der in einer Verkehrssandwichposition befindlichen Vertragspartner nicht eingehen. So blieb auch die Diskussion über die Probleme von Nachbarstaaten mit an die Grenzen herangeführten Strassenprojekten leider aus.

Solange das Verkehrsprotokoll nicht zur Chefsache erklärt wird, auch von Österreich, welches anlässlich der 4. Alpenkonferenz in Brdo/Slowenien 1996 entsprechende Schritte angekündigt hat, ist der Verkehrsknoten ganz und gar nicht zu zerschlagen. Dazu muss in Permanenz verhandelt werden und nicht nur alle 2 bis 3 Monate einmal. Hoffentlich geht beim 2. Expertentreffen am 22./23. Juni 1998 in Wien etwas weiter!

Peter HaBlacher

2. Vizepräsident CIPRA-International

Drastischer Anstieg in den nächsten Jahren

Eine im Auftrag der EU-Verkehrskommission durchgeführte Studie prognostiziert bis ins Jahr 2010 einen drastischen Anstieg des Transitverkehrs im ganzen Alpenbogen: 75% für den Güterverkehr und 36% für den Personenverkehr.

– In einzelnen Regionen stellt sich die Situation noch gravierender dar. Die AutorInnen der Studie, die von der Prognos AG, Basel, der Regionalconsulting, Wien und der ISIS, Paris unter dem Titel «Study of the Development of Transalpine Traffic (Goods and Passengers) Horizon 2010» veröffentlicht wurde, unterscheidet zwischen einem westlichen, einem zentralen und einem östlichen Korridor. Auf dem Ostkorridor mit den Verkehrsströmen zwischen Italien einerseits und Zentral- und Osteuropa andererseits, wird eine Zunahme von 320% für den Personenverkehr und von 160% für den Güterverkehr vorausgesagt.

Das gesamte Transportvolumen im Jahr 2010 wird allerdings berechnet, ohne den Einfluss verkehrspolitischer Massnahmen wie beispielsweise einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zu berücksichtigen. Solche Massnahmen beeinflussen gemäss der Arbeitshypothese der AutorInnen lediglich die Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsmittel. Es wird auch nicht berücksichtigt, dass die Verkehrspolitik zum Ziel haben müsste, den Verkehr durch die Alpen mittels einer angemessenen Verteuerung der Transporte zu vermindern oder wenigstens zu stabilisieren.

Die Studie analysiert die Auswirkungen verschiedener Szenarien auf die Verteilung des Transitverkehrs auf Strasse und Schiene (modal split). Jedes Szenario besteht aus einer Kombination verschiedener Realisierungsstufen der beiden Komponenten Verkehrspolitik und Bau neuer Eisenbahninfrastrukturen. Dabei stützt sich die Komponente Verkehrspolitik auf die Politik der EU in diesem Bereich.

Die Resultate der Analyse sind besorgniserregend. Im besten Fall wird die Eisenbahn 41% des Verkehrs aufnehmen können, gegenüber 35% zum heutigen Zeitpunkt. Die AutorInnen unterstreichen, dass die grossen Eisenbahnprojekte nur zu einem Anstieg der Bahntransporte führen, wenn dies mittels einer entsprechenden Preispolitik zugunsten der Bahn gefördert wird.

In Anbetracht des gewaltigen Anstiegs des Transitverkehrs stellt sich jedoch die Frage, was der Vorteil für lokale Bevölkerung und Natur in den Alpen gegenüber heute sein soll, wenn in zwölf Jahren – im besten der präsentierten Fälle und unter der Bedingung, dass alle geplanten Basistunnels wirklich gebaut werden – immer noch lediglich 41% des Transitverkehrs über die Bahn abgewickelt werden kann.

Die Studie ist der beste Beweis dafür, dass die europäische Verkehrspolitik auf die falschen Pferde setzt. Mit solchen Szenarien machen die superteuren Eisenbahntunnel-Projekte wenig Sinn.

Der Alpen transitverkehr hat das erträgliche Mass schon heute überschritten. Deshalb geht es nicht an, sich auf neue Eisenbahninfrastrukturen wie die NEAT und den Brenner-Basistunnel zu verlassen, die mit Sicherheit frühestens in 15 bis 20 Jahren realisiert werden können. Es gilt jetzt zu handeln. Die erforderlichen Strategien sind bekannt:

1. Eine Preispolitik, die die Kostenwahrheit berücksichtigt;
2. Technische Verbesserungen an den aktuellen Eisenbahnlinien. Dies würde in wenigen Jahren die Verdreifachung der Kapazitäten ermöglichen.
3. Reduktion unnötiger Transporte: nur mittels einer angemessenen Verteuerung der Transporte kann die Effizienz gesteigert werden.
4. Bevorzugen der regionalen Wirtschaftskreisläufe. Als KonsumentInnen können wir zur Verminderung unnötiger Transporte beitragen, indem wir lokale Produkte und dauerhafte Konsumgüter kaufen.

Verpflichtungen sofort umsetzen

Die im März 1995 in Kraft getretene Alpenkonvention setzt sich im Artikel 2 (Allgemeine Verpflichtungen) das Ziel, im Verkehrsbereich «Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist...». Aber gerade die seit September 1990 andauernden Verhandlungen über die detaillierten Ausführungsbestimmungen im sogenannten Verkehrsprotokoll konnten aufgrund divergierender Auffassungsunterschiede bisher zu keinem Abschluß gebracht werden.

In den vergangenen Jahren stand diesbezüglich immer wieder der Fall der «Alemagna» im Mittelpunkt der Diskussionen. Nach dem klaren Ministerratsbeschuß der österreichischen Bundesregierung vom 3.9.1996 gegen die geplante Alemagna-Autobahn in Richtung österreichische Staatsgrenze und jedwede Fortführung auf eigenem Staatsgebiet ist es um dieses Italien und Österreich betreffende hochrangige Straßenprojekt derzeit einmal eher ruhig geworden.

Hingegen kristallisiert sich in den letzten Jahren immer deutlicher die Alpentransversale Ulm – Rheintal – San Bernardino – Mailand zu einem Prüfstein und Modellfall für die Umsetzung der im Verkehrsbereich der Alpenkonvention festgelegten Zielsetzungen heraus. Entlang dieser Verkehrsrouten geht es nicht nur um bilaterale Verhandlungen, sondern um die Verantwortung von fünf Vertragspartnern der Alpenkonvention um eine innerhalb des Anwendungsbereiches gelegene Alpenregion: Liechtenstein, Österreich und die Schweiz in der eng verzahnten Grenzregion des Rheintales und Deutschland bzw. Italien auf den nördlich und südlich gelegenen Zulaufstrecken.

Die im Laufe des Expertentreffens zum Thema «Verkehr» in Wien am 30./31. März 1998 im Auftrag des Ständigen Ausschusses zur Alpenkonferenz offengelegten Projekte lassen das Ärgste befürchten. Einerseits wird das süddeutsche Autobahnnetz in Richtung österreichische Grenze zügig endausgebaut (A96, A7); in Österreich (Vorarlberg) laufen die Vorbereitungen für die Bodenseeufer-Schnellstraße (S18), den Letzetunnel als Umfahrung von Feldkirch direkt an die liechtensteinische Staatsgrenze und den Bau der 2. Tunnelröhre am Ambergtunnel an der A14 auf Hochturen; in der Schweiz sind Lückenschlüsse auf der San Bernardino-Route vorgesehen. Selbst härteste Gegner der Anti-Transitinitiativen bestätigen mittlerweile Verlagerungseffekte in das Rheintal, sobald das in Verhandlung stehende Transitabkommen zwischen der Schweiz und der EU perfekt ist.

Die 1998 von der Europäischen Kommission selbst veröffentlichte «Study of the Development of Transalpine Traffic – Horizon 2010» geht von einer Verdoppelung des Passagier- und Fahrzeugaufkommens auf der San Bernardino-Route im Zeitraum 1992–2010 aus.

Aufgrund dieses Bedrohungspotentials für das Rheintal und der nicht abzusehenden Anwendbarkeit eines Verkehrsprotokolls hat CIPRA International im April 1998 die fünf tangierten Vertragsstaaten dringend ersucht, die zentralen verkehrspolitischen Inhalte der Alpenkonvention jetzt in dieser Region anzuwenden, sollen nicht früher irreversible Fakten geschaffen werden, die ein Senken der Belastungen auf ein für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträgliches Maß unmöglich machen.

CIPRA hält die unverzügliche Einsetzung einer Arbeitsgruppe aus Umwelt- und Verkehrsexperten aus den betroffenen Staaten zur Vorbereitung eines MinisterInnen Treffens als geeignete Vorgangsweise.

Peter HaBlacher
2. Vizepräsident CIPRA International

Literaturhinweis:

Brandstetter, C.M. Hrsg.): Das Ried – verlorenes Juwel? – ein Naturraum von internationaler Bedeutung. Argumente gegen seine Zerstörung. Birs/Vorarlberg: C.M. Brandstetter Verlag 1998 (mit Beitrag von P. HaBlacher «Verkehr im Rheintal – Modellregion für die Umsetzung der Alpenkonventionsidee» mit englischer, französischer und italienischer Zusammenfassung).



«Der San Bernardino war historisch immer ein Alpenübergang für den Personenverkehr. Er ist nicht für den Schwerverkehr geplant worden. Es gibt kaum Überholmöglichkeiten, von den 60 km Strecke entfallen 28 km allein auf Tunnels und Galerien, in denen Überholverbot gilt. Ein Mehrverkehr durch zusätzliche 28-Töner oder durch die Zulassung von 40-Tönnern liegt nicht drin. Die Folge wären Rückstaus, langsam kriechende Lastwagenkolonnen und zusätzliche Motivation, riskant zu überholen.»

Dr. Peter Aliesch, Regierungsrat des Kantons Graubünden.



Der Lückenschluss der Bodensee-Schnellstrasse S18 würde bei uns das letzte grosse zusammenhängende Ried im unteren Rheintal durchstossen. Dies würde den unwiederbringlichen Verlust eines hochwertigen Biotops bedeuten. Darüber hinaus würde diese Route

zur direktesten und attraktivsten Verbindung zwischen Hamburg und Mailand. Das würde nicht nur zu einer Verlagerung sondern auch zu einer Menge neuem Verkehr führen.

Erwin Mohr, Bürgermeister von Wolfurt, Österreich

Betroffer

Die Autostrasse A13 war und ist für die wirtschaftliche Entwicklung des Misox von grundlegender Bedeutung. Noch mehr Verkehr hätte jedoch negative Auswirkungen auf die schon jetzt schlechte Luftqualität. Dies würde die Gesundheit und die Lebensqualität der Bevölkerung weiter beeinträchtigen.

Flavia und Luca Plozza, Roveredo, Schweiz



Liechtenstein ist der untere Teil eines Trichters. Wenn der Trichtereinfluss in Süddeutschland und Österreich immer breiter wird und mehr Verkehr aufnehmen kann, kommt unten beim engen Rheintal-Trichterauslauf mehr Verkehr heraus. Die Strassenfixierung bringt keine Lösung, es sind Alternativen gefordert, die den Verkehr von der Strasse wegbringen.

Dr. Felix Näscher,
Vorsteher des Amtes für Wald, Natur und Landschaft des Fürstentums Liechtenstein



CIPRA-Positionen im Bereich Verkehr und Transit

red – Die CIPRA beruft sich auf die Alpenkonvention, welche in Art. 2 Abs. 2 lit. j festhält: «Die Vertragsparteien werden geeignete Massnahmen auf dem Gebiet Verkehr ergreifen, mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist...»

- 1992: CIPRA-Positionen anlässlich der Jahresfachtagung in Schwangau. Es werden konkrete Forderungen im Bereich Verkehr erhoben, wie der Verzicht auf weitere Transitstrassen oder der umweltverträgliche Ausbau von Schienenverbindungen (CIPRA Grosse Schriften 10/93).
- 1994: Deklaration für die Senkung der Belastungen aus dem Verkehr anlässlich der Jahresfachtagung von Belluno. Aufruf an die Bevölkerung, sich für die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs einzusetzen und an die Behörden, wirksame Massnahmen zur Verminderung der Belastungen aus dem Verkehr zu treffen (CIPRA-Info 36).

- 1996: Die CIPRA arbeitet einen vollständigen Entwurf für ein Verkehrsprotokoll aus, der den Vorgaben von Art. 2 Abs. 2 lit. j der Rahmenkonvention gerecht wird. Dieser wird von den Staaten nicht aufgegriffen (CIPRA Info 41).
- 1996: CIPRA-Aktionsplan zur Umsetzung der Alpenkonvention: Reduktion des Autoverkehrs in Tourismusregionen, zum Beispiel durch Anwendung von Massnahmen zur Begünstigung des öffentlichen Verkehrs (Halbpreissabos, Parkplatz-Management) (CIPRA-Info 42).
- 1997: Resolution an die französische und italienische Regierung gegen das Autobahnprojekt durch den Mercantour. Die CIPRA wendet sich gegen dieses Projekt, das durch ein sehr sensibles und bis anhin unberührtes Gebiet führen würde (CIPRA-Info 45).
- 1997: Resolution für ein generelles Nachtfahrverbot für LKWs in den Alpen, mit dem Ziel, die Lebensbedingungen der Bevölkerung zu verbessern (CIPRA-Info 47).

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Der lange und steinige Weg zur Kostenwahrheit

Während in der Europäischen Union die Diskussion um die Kostenwahrheit im Verkehr ins Stocken geraten ist, sollen in der Schweiz die Lastwagen bereits ab 1999 einen Teil ihrer externen Kosten bezahlen müssen. Allerdings ist zur Zeit noch offen, ob das neue System der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) überhaupt eingeführt werden kann.

aw – Im Grünbuch «Für faire und effiziente Preise im Verkehr» vom 20. Februar 1995 hat die EU-Kommission erstmals die ungedeckten Kosten des Verkehrs beziffert: Für 250 Milliarden ECU verursacht der Verkehr in den fünfzehn Staaten der Gemeinschaft Kosten, die er nicht selbst bezahlt, sondern der Allgemeinheit aufbürdet. Dies widerspricht nicht nur dem Grundsatz des Verursacherprinzips, sondern ist nach dem Urteil der EU-Kommission in höchstem Masse «wettbewerbsverzerrend». Übrigens: 90 Prozent der ungedeckten Kosten stammen vom Strassenverkehr.

In der Revision der EU-Richtlinie über die Wegekosten («Eurovignette») versuchte das Kabinett von Verkehrskommissar Kinnock erstmals, einen Schritt in Richtung Kostenwahrheit zu tun. Lastwagen sollten, so der Vorschlag, pro Kilometer eine Abgabe von 0.03 ECU für die externen Kosten bezahlen. Eine zusätzliche Abgabe war für die Benutzung sogenannter sensibler Korridore, vorab im Alpenraum, vorgesehen. Doch der EU-Verkehrsmisterrat und später auch das EU-Parlament zerzausten den Vorschlag. Einzig für die Brennerachse wollen die EU-Verkehrsminister gegebenenfalls eine höhere Abgabe akzeptieren. Der

«Wettbewerbsverzerrend»: Der Verkehr deckt die Kosten, die er verursacht, nicht.



Wolfgang Zängli

Weg zur Kostenwahrheit in der EU ist lang und beschwerlich.

In der Schweiz sind die Vorbereitungen für die Einführung einer gerechteren Besteuerung des Schwerverkehrs weit gediehen: Die verfassungsrechtliche Grundlage besteht, das Erfassungsgesetz ist erprobt, das Ausführungsgesetz verabschiedet. Einzig ein negativer Volksentscheid an der Urne am 27. September 1998 könnte das Projekt noch zum Scheitern bringen. Die Lastwagenlobby hat nämlich gegen das Ausführungsgesetz zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) das Referendum ergriffen. Nun hat das Volk das letzte Wort.

Das LSVA-Gesetz sieht vor, dass alle Lastwagen in der Schweiz in Zukunft eine Abgabe für die externen Kosten bezahlen müssen, und zwar in der Höhe von maximal 3 Rappen pro Kilometer und Tonne zugelassenem Gewicht. Ein 28-Tonner müsste demnach für jeden gefahrenen Kilometer auf Schweizer Strassen eine Abgabe bis zu 84 Rappen (umgerechnet ca. 0.51 ECU) bezahlen, ein 40-Tonner bis zu 1.20 Franken (ca. 0.73 ECU) entrichten. Diese Regelung betrifft alle Lastwagen, die auf Schweizer Strassen verkehren, gleichermassen also Binnenverkehr, Export, Import und Transit.

Jedes Jahr kämen so über die LSVA 1,5 Milliarden Franken zusammen. Das Geld soll vorab für die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, Eisenbahn und Strassen verwendet werden. Unter anderem sollen die Einnahmen der LSVA einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung der beiden Eisenbahntunneln am Lötschberg und am Gotthard leisten (Neat).

Diese 1,5 Milliarden Franken entsprechen ziemlich genau den für die Schweiz berechneten jährlichen externen Kosten des Lastwagenverkehrs für Gebäudeschäden, Gesundheitsschäden, Luftverschmutzung und Lärm. Sollten weitere externe Kosten, beispielsweise für Wald- und Klimaschäden, berechnet werden, könnte die Abgabe gemäss Verfassungstext weiter angehoben werden.

Doch vorerst muss die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe am 27. September die Hürde der Volksabstimmung nehmen.

Der Transitverkehr in den französisch-italienischen Alpen Verkehrsminister für die Bahn

Zum Abschluss ihres Treffens vom Oktober 1997 erklärten die Verkehrsminister Italiens und Frankreichs, Gaysot und Burlando, «im Einverständnis mit ihren Kollegen aus dem Bereich Umwelt, Frau Voynet und Herr Ronchi, den Wunsch, einen steigenden Anteil des Gütertransitverkehrs durch die Alpen auf die Schiene zu verlegen».

red – Die Erklärung der Minister entspricht Wort für Wort dem Abschnitt der Alpenkonvention, der dem Verkehr gewidmet ist.

Für die Zukunft des Transitverkehrs in den französisch-italienischen Alpen sind zwei Achsen von grosser Bedeutung: Lyon-Turin und Nizza/Venitimidaglia-Cuneo. Eine Entscheidung zugunsten der Bahn bei diesen beiden Achsen würde bei der LKW-Lobby nicht auf eitel Freude stossen.

Lyon-Turin

Die beiden Regierungen «bestätigen ihren Willen ein (neues) transalpines Eisenbahntunnel-Projekt» für den Güter- und Personenverkehr «zwischen Lyon und Turin voranzutreiben».

Nizza-Cuneo

Die Regierungen haben das Mandat einer Kommission, die bis anhin mit dem Projekt Mercantour beauftragt war, hinsichtlich der Autobahnverbindung Nizza-Cuneo bis 1999 verlängert, um ihr die Möglichkeit zu geben «vor allem das Abklären einer alternativen Lösung in Form einer Eisenbahnverbindung, die die Linie Nizza/Ventimiglia-Breil sur Roya-Cuneo nutzt, zu Ende zu führen»

Ernsthafte erneute Prüfung aller Alpen-transversalen

Ausserdem haben die beiden Regierungen entschieden, eine französisch-italienische Arbeitsgruppe einzurichten, die «beauftragt wird, die Überlegungen über die Transitachsen des Alpenbogens zu verstärken» hinsichtlich der Möglichkeit der «Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen den Verkehrsmitteln».

Es bleibt zu hoffen, dass durch diese Entscheidungen und Massnahmen das Tunnelprojekt durch den Mercantour und das Autobahnnetz (zwei Autobahnen Nord-Süd und zwei Ost-West allein im französischen Teil), das diesen rechtfertigt, wieder in Frage gestellt wird.



«Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene ist erwünscht.»

Konkurs in Aussicht?!

Drei Milliarden französische Francs würden die Société française du tunnel sous le Fréjus (STRF) vor einem Konkurs retten. Die Trasse der Autobahn «de la Maurienne» wurde trotz zahlreicher Warnungen nicht ausreichend analysiert.

red – Die aufgetretenen Schwierigkeiten haben eine Kostenexplosion verursacht, die für die STRF nicht länger tragbar ist. Resultat: die Gemeinschaft muss zahlen, damit der letzte Abschnitt gebaut werden kann...

Im Maurienne-Tal im Westen von Chambéry ertönten die Cassandra-Rufe vor einigen Jahren nur von Seiten der lokalen Verbände. Die Société française du tunnel sous le Fréjus (STRF) beachtete sie nicht und durchzog das enge und gewundene Tal mit den Bauarbeiten der Maurienne-Autobahn, die zum Fréjus-Tunnel führt. Inner vier Jahren stiegen die Kosten für die Autobahn A43 von 6,5 auf 8,5 Milliarden FF.

Technische Probleme und Konkurrenz

Die Probleme des Untergrundes waren trotz der War-

nungen der Verbände und Teilen der örtlichen Bevölkerung nicht ausreichend untersucht worden und verursachten die immensen zusätzlichen Kosten. Schätzungen prophezeiten, dass der Mt Blanc- und der Fréjus-Tunnel etwa im Jahre 2010 ausgelastet sein würden. Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Brenner und die voraussichtliche Weiterführung alpiner Transitachsen in der Schweiz machte diese Schätzung hinfällig. In dieser Lage besteht keine Aussicht darauf, die fehlenden 3 Milliarden FF zu beschaffen. Die lokalen Aktionärgemeinschaften sind nicht in der Lage, dieses Kapital aufzubringen. Nur noch der französische Staat kann den Konkurs der STRF verhindern.

Ein Projekt vergangener Zeit

Die A43 entspricht einer strassenverkehrspolitischen Logik längst vergangener Zeiten. Zahlreich waren diejenigen, die eine Verbesserung und Inwertsetzung der Eisenbahnlinie Chambéry – Turin predigten. Ihre Stimmen wurden mittels aufwendiger Hochglanzbroschüren erstickt, die an die ganze Bevölkerung des Maurienne-Tals verteilt wurden und die Vorzüge der «grünen Autobahn» A43 anpriesen.

Dreiländertreffen der Soroptimist International in Interlaken

«Die Alpen – ein Lebensraum im Spannungsfeld regionaler und globaler Ansprüche»

Mehr als 200 Frauen befassten sich anlässlich des Soroptimist-Dreiländertreffens mit dem Bild der Alpen, dem Spannungsfeld Alpen als Lebens- und Wirtschaftsraum und Schutz der Alpen, dem Alpentransit und der Zukunft der Alpen.



«Schutz der Alpen in Aktionsplan aufnehmen»: Soroptimist International.

ri – Soroptimist International (SI) ist die weltweit größte Service-Organisation berufstätiger Frauen. Sie versteht sich als parteipolitisch und religiös unabhängige Nichtregierungsorganisation mit Zielen wie die Wahrung hoher ethischer Werte im Berufs- und Geschäftsleben wie auch in den anderen Lebensbereichen oder der Einsatz für die Menschenrechte und besonders für die Verbesserung der Stellung der Frau. Das Dreiländertreffen ist eine periodisch durchgeführte Aktion, die dazu beitragen soll, die Ziele von SI zu erreichen.

Es wurde auf die Wichtigkeit hingewiesen, Sprachgrenzen zu überwinden, um eine einheitliche «Alpenpolitik» zu ermöglichen. Weiter wurde betont, dass Entwicklungen im Alpenraum als Folge bewusster

Entscheidungen gesehen werden müssen und nicht als eine «gottgewollte Entwicklung». Wie wir bspw. den Verkehr abwickeln und wieviel Verkehrswachstum wir tolerieren, sind Entscheidungen, die wir im Wirtschaftsraum Europa, dem ein effizientes Gegengewicht auf politischer Ebene bislang fehlt, auch durch lokale Aktionen beeinflussen müssen. Das Dreiländertreffen schloss mit der Absicht, bezüglich der Entwicklung der Alpen in geeigneter Form Stellung zu beziehen.

Resolution

Am Dreiländertreffen der deutschsprachigen Soroptimisten vom 1.–3. Mai 1998 in Interlaken wurde beschlossen, dass der Schutz und die nachhaltige Entwicklung des alpinen Raumes in den Aktionsplan von SOROPTIMIST INTERNATIONAL von Europa aufgenommen ist.

Symposium von Sörenberg/LU/CH

Die Zukunft der Kulturlandschaft in der Schweiz

red – Mehr als 150 TeilnehmerInnen trafen sich am 28. und 29. Mai '98 im Herzen des Entlebuch, um das Thema «Zukunft der Kulturlandschaften in der Schweiz» zu diskutieren. Der Veranstaltungsort war nicht zufällig gewählt worden, liegt er doch mitten im Biosphärenreservat-Projekt Entlebuch. Die Beiträge auf hohem Niveau, deren Bandbreite von (zu) allgemein bis hin zu sehr konkret reichte, waren sehr informativ und da und dort sogar etwas provokativ.

Was hatten sich die Leute, die das UNESCO-Programm Man and Biosphere (MAB) umsetzen wollten, gedacht, als sie den allgemeinen Begriff «Biosphärenreservat» schufen? Die Einrichtung eines «Biosphärenreservates» in einer Region wie dem Entlebuch erfordert die maximale Einbindung der lokalen Bevölkerung und den lokalen Behörden. Bei der Kommunikation stellt aber der Begriff «Reservat» bereits das erste Problem dar. Er ist besonders bei BewohnerInnen von Randregionen negativ belastet. Einige KonferenzteilnehmerInnen vermieden daher diesen Begriff sorgfältig und sprachen statt dessen von «Biosphärenregion».

Die Diskussion drehte sich weiter um die Notwendigkeit, die Schweiz in das Netzwerk der «Biosphärenreservate» der UNESCO einzubinden. Die Auswertung potentieller Gebiete muss aufgrund von für die Schweiz spezifischen Kriterien durchgeführt werden. Diese sind aber noch auszuarbeiten. Kontrolle und Betreuung müssen durch unabhängige Institutionen durchgeführt werden.

Nach Meinung von Raimund Rodewald (Schweiz. Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege SL) ist das «Biosphärenreservat» nur ein Instrument neben anderen für eine nachhaltige Entwicklung der Kulturlandschaften. Die Schweiz könnte regionale Naturparks einführen, die heute in den Nachbarstaaten schon weit verbreitet und deren Erfolge unbestreitbar sind.

Ein transnationaler Charakter solcher «Reservate» oder «Parks» könnte das Interesse daran nur steigern.



Plätze frei!



Idyllische Kurslokalitäten und Unterkünfte.

1 Alpenreport

Daten Fakten
Probleme
Lösungsansätze



Haupt

Vorhandene nationale und internationale Ansätze zur Bewältigung der Alpenprobleme, Entwicklungsziele für den Alpenraum – Grundzüge einer nachhaltigen Entwicklung, Bevölkerung und Siedlung, Tourismus und Verkehr, Land- und Forstwirtschaft, Energie, Industrie, Kommunikation, Entwicklung und Schutz von Natur und Landschaft.

Schwerpunkt «Labeling – Chance für die Zukunft»

Im Rahmen des Schwerpunkt-Lehrgangs befassen sich die TeilnehmerInnen mit einem jährlich wechselnden Schwerpunktthema. Die erste Sommer-Akademie widmet sich dem Thema «Labeling – Chance für die Zukunft».

Verteilt über verschiedene Regionen des Alpenraums bearbeiten die TeilnehmerInnen in Kleingruppen verschiedene Projekte zum Schwerpunktthema. Sie werden von den Lehrpersonen in ihre Arbeit eingeführt und vor Ort durch Fachpersonen begleitet. Auf diese Weise erweitern die TeilnehmerInnen anhand von konkreten Problemstellungen ihre Sozial-, Handlungs- und Fachkompetenz auf dem Gebiet des Schwerpunktthemas.

In Zusammenarbeit mit den Lehrpersonen werden die Ergebnisse der Projektarbeit ausgewertet, vorgestellt und diskutiert. In gemeinsamer Arbeit wird eine Synthese erstellt, welche im Schlussbericht zur Sommer-Akademie Eingang findet. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden öffentlich präsentiert.

CIPRA-Jahresfachtagung, Locarno, Grand Hotel, 22.–24. Oktober 1998

Die Öffnung der Strommärkte und die Folgen für die Berggebiete

Es gibt keine Umkehr: Der europäische Strommarkt befindet sich auf dem Weg der Liberalisierung. Je nach Land geschieht dies langsamer oder schneller. Überall gleich ist die grosse Verunsicherung. Die Alpen mit ihrem enormen Potential für die Wasserkraft sind davon in höchstem Masse betroffen.

red – Welches sind die sozio-ökonomischen Aussichten für die Berggebiete, welches die ökologischen? Die von Pro Natura organisierte CIPRA-Jahresfachtagung 1998 bietet Gelegenheit für Diskussion, Austausch und Information zu diesem Thema. Die Was-

Energiezukunft Alpen

Die Öffnung der Strommärkte und die Folgen für die Berggebiete

22. Oktober 1998

18.00 Begrüssung und Eröffnung der Posterausstellung
19.00 Abendessen

Strommarktliberalisierung und Energieproduktion (23. Oktober 98)

09.00–09.30 **Strommarktpolitik der europäischen Union**
Europäischer Strommarkt: Entwicklung, Perspektiven, EU-Richtlinien zur Öffnung des Strommarktes

Christian Egenhofer, Centre for European Policy Studies, Bruxelles

09.30–10.00 **Die Zukunft der Wasserkraft im freien Markt**
Effizienzsteigerung bestehender Anlagen, Förderung der Wasserkraft, Sinn von Investitionen in die Wasserkraft, stranded Investments

Verband Schweizerischen Elektrizitätswerke

10.00–10.45 Fragen und Kaffeepause

10.45–11.10 **Wasserkraft und Regionalförderung**
Sozio-ökonomische Perspektiven für das Berggebiet

Dr. Klaus Huber, Regierungsrat Graubünden

11.10–11.35 **Ökologische Rahmenbedingungen zur Begünstigung/Benachteiligung der Wasserkraft.**

Dr. Suzanne Muhar, Uni für Bodenkultur Wien

11.35–12.00 **Die Bedeutung des Ökostroms für die Berggebiete**
Ökologische Gesamtrechnung, Kostenwahrheit, green pricing, Ökostrombörse, Ökostrom und freier Markt

Jochen Markard, Ökoinstitut, Freiburg i.B.

12.00–14.00 Fragen und Mittagspause

14.00–16.00 **Podium mit den ReferentInnen vom Vormittag: Welche Folgen hat die Liberalisierung des Strommarktes für die Berggebiete?** Welche Möglichkeiten für eine nachhaltige Entwicklung bietet die Nutzung der Wasserkraft in den Berggebieten?

Moderation Hans-Peter Guggenbühl, freier Journalist, Zürich

16.30–17.30 1. Workshop: Alpen und erneuerbare Energieträger – Energieträger: welche und wieviel? – dezentrale Energieversorgung und regionale Kreisläufe: Kosten-Nutzen-Analysen, Mehrwert, Arbeitsstellen, ökonomischer Vergleich verschiedener Produktionsmethoden

2. Workshop: Förderungsinstrumente für erneuerbare Energien im Alpenraum: – Lenkungsinstrumente – Zertifizierung

3. Workshop: Simulationsspiele zur Energiepolitik

17.30–19.30 Posterausstellung, Multivision, Surfen auf «Energie»-Webseiten. Im Wald wächst Wärme Vereinigung für Holzenergie; Sonnenenergie; Video Hydroelektrizität und Strommarktliberalisierung. H.-P. Guggenbühl, Zürich; Greina Video; «Environnement et bassins versants», Jacques Blanquet, Alfortville

Stromtransit durch die Alpen (24. Oktober 98)

09.00–09.20 **Stromtransport im freien Markt: Probleme mit dem Netz**
Verschiedene Modelle: Monopolstellung, staatliche Lösung, europäisches Verbundnetz, Preiskontrolle

Antoine Bonduel Institut de prospective des marchés en Europe, Frankreich noch offen

09.20–09.40 **Alpenquerender Stromhandel**
Ansprüche der Elektrizitätswirtschaft an das Leitungsnetz

U. Näf, Bundesamt für Energie

09.40–10.00 **Zugang zum Netz: unter welchen Bedingungen?**
Wirtschaftliche und rechtliche Aspekte

R. Rodewald, Schweiz. Stiftung für Landschaftsschutz u. -pflege

10.00–10.20 **Stromautobahnen und Landschaftsschutz**

10.20–11.00 Fragen und Kaffeepause

11.00–12.30 **Podium mit den ReferentInnen vom Samstag: Die Alpen als Stromdrehscheibe Europas?**

Moderation: Hans-Peter Guggenbühl

13.00–17.00 Exkursionen
1. Valle Maggia, Val Bavona: Gewässerschutz, Auenschutz, Kulturlandschaft, Wasserkraft
2. Innovative Energiesparprojekte im Tessin

serkraft hat in den Alpen eine enorme Bedeutung. Es bleibt jedoch zu untersuchen, welche Möglichkeiten, Vor- und Nachteile die Liberalisierung des Strommarktes und die Angebotsüberhänge bieten. Der Strommarkt gehorcht internationalen Vorgaben. Die Öffnung gegen Osten hat die Preise, die weltweite Konjunkturlage den Verbrauch gesenkt. Auf politischer Ebene spielt die EU die entscheidende Rolle. Den Alpen als «Produzenten» erhalten dabei keine kohärente Energiepolitik und keine Wertschätzung ihrer Vorzüge. Zu viele unterschiedliche Interessen werden von verschiedenster Seite ins Spiel gebracht. Welche Zukunft haben die Alpen im Hinblick auf die Liberalisierung? Die Meinungen gehen auseinander, Katastrophenszenarien stehen optimistische Prognosen gegenüber.

Um die angesprochene Problematik an der CIPRA-Jahresfachtagung so breit wie möglich behandeln zu können, wird das Thema in zwei Bereiche aufgeteilt, in Stromproduktion einerseits und Stromtransport und -verteilung andererseits. Es wird eine breite Palette von Interessierten zu Wort kommen: VertreterInnen von Behörden, des Umweltschutzes und der ProduzentInnen. Die ReferentInnen werden auch am Runden Tisch miteinander diskutieren, wobei das Publikum die Möglichkeit hat, sich in die Diskussion einzuschalten. Daneben gibt es Workshops und Multimedia-Vorführungen (Internet, Videos, Posters). Exkursionen bieten die Möglichkeit, vor Ort mögliche Auswirkungen der Liberalisierung auf die Energieproduktion und auf die Umwelt zu erkunden.

Anmeldung

Hiermit melde ich mich verbindlich zur CIPRA-Jahreskonferenz 1998 in Locarno an. Die Tagungsgebühr beträgt 320 CHF (200 CHF für CIPRA-Mitglieder). In diesem Betrag enthalten sind 2 Abendessen, 2 Mittagsverpflegungen, ein Exkursionsbesuch und ein Tagungsband.

- Ich habe die Tagungsgebühr überwiesen bzw. einbezahlt (Kopie der Quittung liegt bei)
 Ich bezahle mit dem beiliegenden Verrechnungsscheck
 Ich werde die Tagungsgebühr in Locarno bezahlen

Postverbindung: Konto 40-331-0, Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel
Vermerk: CIPRA Jahresfachtagung 98

Hotelreservation

- Ich möchte gerne im ****Grand Hotel Locarno zum Preis 65.– CHF pro Person und Nacht inkl. Frühstück übernachten
 Ich möchte lieber in einem etwas preisgünstigeren Hotel in der Nähe übernachten
 Ich bevorzuge ein Einzelzimmer (Zuschlag CHF 20)
 Ich möchte ein Doppelzimmer (mit Herrn/Frau _____)
 Ich werde mir selbst eine Unterkunft organisieren

Die Zimmer im Grand Hotel, dem Tagungsort, sind limitiert. Falls wir zu viele Anmeldung für diese Unterkunft haben, werden wir sie automatisch in einem anderen Hotel unterbringen.

Übernachtungen

21/22 22/23 23/24 24/25 Herr Frau

Name _____ Vorname _____

Funktion/Organisation _____ Adresse _____

Telefon _____ Fax _____

Anmeldung bis zum

5. Oktober 1998 schicken

oder faxen an:

Pro Natura

Postfach, CH-4020 Basel

Telefax

0041 (0) 61 317 92 66

Exkursion

- Ich werde am Samstag an einer Exkursion teilnehmen (Die Auswahl der Exkursion erfolgt an der Tagung)
 Ich werde am Samstag an keiner Exkursion teilnehmen

Internationale Bergwaldtagung in Innsbruck

Das österreichische Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft hat Ende April 1998 hochrangige Vertreter aus den Bereichen Forstverwaltung, Waldeigentümer, Naturschutz und Wissenschaft zu einer Internationalen Bergwaldtagung nach Innsbruck eingeladen. Österreich wollte damit eine Plattform für Umsetzung und Weiterentwicklung des Bergwaldprotokolls bieten.



Nichts von «Krise der Alpenkonvention» zu spüren: Tagung zum Bergwaldprotokoll.

Im ersten Teil der Tagung wurde die forstrechtliche Situation in den einzelnen Vertragsstaaten der Alpenkonvention analysiert. Das ermöglichte eine Standortbestimmung, die den recht unterschiedlichen nationalen Nachholbedarf aufzeigt. Dies gilt für die im Protokoll vorgesehenen «bergwaldverträglichen» Rahmenbedingungen (vor allem Überlastungen bei Luftschadstoffen und Schalenwild), aber auch der Umfang von Förderung und Abgeltung von landeskulturellen Leistungen sind in den einzelnen Vertragsstaaten sehr unterschiedlich weit von der Zielsetzung des Bergwaldprotokolls entfernt.

Dialog gesucht

Die Waldeigentümer wurden bisher nicht ausreichend in die Diskussion um das Bergwaldprotokoll einbezogen.

Bei der Tagung in Innsbruck konnte dieser Dialog als wichtiger Beitrag zur Akzeptanz dieses Protokolls geführt werden.

Die Tagung suchte aber auch den Dialog zwischen Forstwirtschaft und Naturschutz. Das Bergwaldprotokoll findet nicht nur Zustimmung der Forstwirtschaft sondern auch Zustimmung von Seiten des Naturschutzes – es verbindet uns viel mehr, als uns beim Thema der Zertifizierung vielfach trennt.

Das, was heute die «Krise der Alpenkonvention» ausmacht, ist zum Teil die Folge unterschiedlicher wirtschaftlicher Interessen. Zum Teil aber ist es auch die Folge des fehlenden persönlichen «Aufeinanderzugehens», auch eine Folge der immer unpersönlicher werdenden und nicht immer besonders erfolgreichen Verhandlungstaktik. Von all dem war bei dieser Bergwaldtagung nichts zu spüren.

Dr. Herbert Scheiring

Verschoben

red – Die Sitzung des Ständigen Ausschusses, die für Mai 1998 vorgesehen war, wurde auf Oktober verschoben. Dazu Dr. Milan Naprudnik, der Vorsitzende des Ständigen Ausschusses der Alpenkonferenz, in einer Stellungnahme gegenüber dem Mediennetzwerk Alpen: «Wir spielten mit dem Gedanken, die Sitzung zwar im Mai einzuberufen, mit dem Argument, «ohne Nervosität» die Unterlagen für die Alpenkonferenz vorzubereiten. Nach Beratungen mit den Delegationsleitern ... haben wir uns jedoch entschlossen, dass es zweckmässiger sei, den Termin an die Tagung der Alpenkonferenz zu knüpfen; aus diesem Grund die Vertagung auf den «Zwischentermin» (14 Tage vor der Alpenkonferenz), was noch immer eine rechtzeitige Vorbereitung von Unterlagen für die Alpenkonferenz bewirken würde.»

Nach Redaktionsschluss erfahren:

Auf Wunsch Deutschlands wurde auf den 7. Juli kurzfristig eine Sitzung des Ständigen Ausschusses (Schwerpunkt: Verkehrsprotokoll) angesetzt.

Vorsitz der Alpenkonvention ungelöst

red – Der Turnus des Vorsitzes der Alpenkonferenz erstreckt sich offiziell über eine Dauer von zwei Jahren. Seit nun gut vier Jahren hat Slowenien den Vorsitz inne und gibt diesen bei der Alpenkonferenz im Herbst ab. Von allen Ländern, die bis jetzt die Konvention ratifiziert haben, hatte nur Liechtenstein den Vorsitz noch nicht inne. Deshalb wurde von den Vertragspartnern der Alpenkonvention erwartet, dass das Fürstentum den Vorsitz diesen Herbst von Slowenien übernehmen werde. Überraschend teilte die Regierung von Liechtenstein nun aber mit, sie werde dies nicht tun. Ihrer Meinung nach würde es diese Aufgabe Liechtenstein im Moment nicht erlauben, die Interessen innerhalb der verschiedenen Organe der Alpenkonvention angemessen zu vertreten.

In dieser Situation war zu hören, dass Italien schnell ratifizieren wolle und Kandidat für den Vorsitz sei. Im italienischen Umweltministerium wurde das Interesse am Vorsitz bestätigt. Allerdings sei es dafür in diesem Jahr noch zu früh, denn es sei sehr unwahrscheinlich, dass die Ratifizierung noch vor der nächsten Alpenkonferenz über die Bühne gehe.

Fallbeispiel Weissbuch

«Siddharta» – Entdeckungsreise in der Flusslandschaft

In einem mehrfach preisgekröntem, faszinierenden und nicht alltäglichen Projekt des Natur- und Umweltfachmanns Hansruedi Berger sollte die Prättigauer Bevölkerung (Graubünden, CH) – besonders aber Kinder und Jugendliche – den Wert der Flusslandschaft Landquart für Mensch und Natur kennen und schätzen lernen.

red – Unter dem Motto «jeder Gemeinde ein kleines Projekt» sollten Visionen für eine naturnähere Landschaft entwickelt werden. Den Veranstaltern ging es dabei um ein ganzheitliches Erleben und Begreifen der Flusslandschaft. So wurde nicht nur die Natur beleuchtet, auch Kultur und Geschichte wurden Interessierten vermittelt.

Die Veranstalter wollten es aber nicht nur bei der Sensibilisierung der Bevölkerung bewenden lassen: Abschluss des Projektes bildeten Taten, deren Ziel es war in jeder Gemeinde eine kleine, aber spürbare Ver-

besserung im Sinne der Erhaltung der biologischen Vielfalt zu verwirklichen. Auch hier sollten vor allem die Ideen der Bevölkerung aufgegriffen werden. Eines von vielen positiven Ergebnissen des Programmes ist ein Flusslehrpfad, der von SchülerInnen eingerichtet wurde.

«Siddharta» ist ein Beispiel für ein ehrgeiziges Projekt, das sowohl für die Veranstalter als auch die Teilnehmer eine echte Herausforderung darstellte und nicht zuletzt durch die rege Teilnahme von Einzelpersonen, Gruppen, Schulklassen und Vereinen ein Erfolg wurde.

«Die Vertragsparteien fördern die Aus- und Weiterbildung sowie die Information der Öffentlichkeit im Hinblick auf Ziele, Massnahmen und Durchführung dieses Protokolls.» (Protokoll Naturschutz und Landschaftspflege der Alpenkonvention, Art. 21).



Wert der Flusslandschaft kennenlernen.

Die CIPRA trägt mit Hilfe ihrer Mitgliedsorganisationen Informationen über konkrete Aktivitäten und Projekte zusammen: Fallbeispiele, welche die natürliche und kulturelle Vielfalt erhalten (Weissbuch) oder zerstören (Schwarze Liste) und die nachhaltige Entwicklung fördern oder behindern. Erhebungsblätter für Fallbeispiele können bei den Geschäftsstellen von CIPRA-International und nationalen Vertretungen bezogen werden.

Chambéry – Turin

Landschaft unter Hochspannung

Seit über 10 Jahren möchten Frankreich und Italien eine doppelt geführte Hochspannungsleitung mit je 400 000 Volt realisieren, die Chambéry und Turin über den Mont Cenis verbinden soll.

Ein Meer von Drähten mit einer Länge von mehr als 150 km würde sich entlang von Bergdörfern, Wanderwegen, historischen Sehenswürdigkeiten, Kletterfelsen, Hängegleiter-Fluggebieten, Inventarflächen und selbst durch den Nationalpark der Vanoise ziehen, von 300 Masten von 30 bis 80 Metern Höhe gehalten. Damit würde der ganze Reichtum dieser alpinen Region entstellt.

Der öffentliche Nutzen dieses Projektes wurde weder von den Elektrizitätswerken noch von den zuständigen Ministerien nachgewiesen. Ein Bericht von Greenpeace vom Mai 1996 hielt fest: «Wenn auch der Stromtransfer in kleinen Mengen unbestreitbar Vorteile bringt, ist sein massiver Ausbau von Seiten Frankreichs eine Verlust-Strategie für die Einwoh-

nerInnen dieses Landes, wie auch für die anderer Staaten.»

Rechtliche Schritte, Kundgebungen und Debatten haben, dank dem Einsatz der Verbände, der Unterstützung der Bevölkerung und der Hilfe zahlreicher französischer und italienischer Volksvertreter dazu geführt, dass die Realisierung dieser verheerenden Infrastruktur hinausgeschoben werden konnte. Verschieden, nicht verhindert, das Damoklesschwert schwebt weiterhin über dieser Landschaft.

Annie Collombet, Vivre en Maurienne, St Michel de Maurienne.

In Art. 10 Abs. 1 des Protokoll Naturschutz und Landschaftspflege der Alpenkonvention verpflichteten sich die Vertragsparteien «alle geeigneten Massnahmen zur Erhaltung ... besonderer natürlicher und naturnaher Landschaftsstrukturelemente, Biotope, Ökosysteme und traditioneller Kulturlandschaften» zu ergreifen.



Der Bartgeier

Chronik einer angekündigten Rückkehr

red – Seit 1986 wurden 72 Bartgeier freigelassen: im Mercantour/F; Seealpen/I, Haute-Savoie/F, Engadin/CH und in der Region Rauris/A. 1993 wurde ein Bartgeier erschossen im Nationalpark «des Ecrins» aufgefunden. 1995 wurde ein weiteres Tier im Nationalpark Stelvio erschossen. Im August 1997 unternahm ein Bartgeier namens Phönix erste Flugversuche aus seinem Nest im Haute-Savoie. Er war der erste Bartgeier, der seit der Ausrottung dieser Art in den Alpen in Freiheit geschlüpft ist und dieses Entwicklungsstadium erreicht hat.

Am 4. November 1997 wurde ein Bartgeier in der Region von Crans Montana im Kanton Wallis/CH erschossen. Der «Jäger» wurde ermittelt und muss sich vor dem Richter verantworten. Ende März 1998

schlüpfte ein Bartgeier im Nationalpark «Stifser Joch» in der Region von Bormio/I.

Im «Spiel», in dem friedliche Vögel der Dummheit gewisser «Jäger» gegenüberstehen, führen letztere 3 zu 2, aber die Wiederkehr des Bartgeiers ist unaufhaltsam...

Safari in den Alpen

fp – Am 7. Juni fand in Karnien (Friaul) eine wahrhaftige Safari mit Off-Road-Fahrzeugen statt. Der Parcours über Dutzende von Kilometern durchquerte Nadelwälder und Felder sowie das Flussbett des Tagliamento und des Lumiei. Zu den Veranstaltern des zweifelhaften Vergnügens gehören unter anderen der Tourismusverband Karniens und die Gemeinde Tolmezzo.

Um dem ganzen einen grünen Touch zu geben, haben die Veranstalter die Teilnehmerzahl auf 50 beschränkt. Wie wenn die verursachten Umweltschäden und Störungen durch 50 Allradfahrzeuge problemlos wären.

Auf den Kiesbänken des Tagliamento fliesst kein Wasser mehr, aber – ob dies ein Trost ist? – nun dafür Off-Road-Verkehr!

Wintertourismus: Neue Projekte im Brenta (Trentino)

fp – In letzter Zeit waren verschiedene grosse Ski-Infrastrukturprojekte im Trentino im Gespräch, so z.B. neue Skipisten mit insgesamt 67 Aufstiegsanlagen im Val Rendena. Nach dem Projekt zur Verbindung von Pinzolo mit Madonna di Campiglio wird nun vom Abgeordneten Francesco Moser vorgeschlagen, Campiglio mit Andalo mitten durch das zu den Dolomiten gehörende Brenta-Massiv zu verbinden. Dies ist ein Angriff auf den Naturpark «Adamello-Brenta», den letzten Lebensraum von autochthonen Bären in den Alpen. Die Umweltorganisationen der Provinz Trento, bekannte Persönlichkeiten sowie EinwohnerInnen haben empört protestiert und Widerstand angekündigt.



Jung Paul Müller

Junger Bartgeier im Landanflug.

Mercantour/Seealpen

«Gebirge ohne Grenzen»

red – Nach zehnjähriger Zusammenarbeit haben sich der Naturpark «Alpi Marittime» und der Nationalpark «Mercantour» auf eine vertiefte Zusammenarbeit geeinigt.

Die beiden Schutzgebiete sind seit 1987 partnerschaftlich verbunden und wollen ihre Zusammenarbeit aktiv fortführen. Diese verfolgt das Ziel, das Natur- und Kulturerbe zu erhalten und aufzuwerten, die Pluspunkte der Natur in Wert zu setzen sowie Natur und Mensch in Einklang zu bringen. Dies soll eine gemeinsame Identität schaffen: Ein «Gebirge ohne Grenzen».

Die Partnerschaft wurde am 6. Juni 1998 in Tende (Seealpen) besiegelt. Sie sieht die Schaffung gemeinsamer Strukturen und später die Vereinigung zu einer Einheit als grosses Schutzgebiet vor, vielleicht als erster europäischer Park. Damit wurde ein wichtiger Schritt in Richtung einer alpinen Konzeption des Schutzgebietsmanagements gemacht. Bis anhin wurden Überlegungen zu oft nur national angestellt, ohne den internationalen Kontext zu berücksichtigen. Die hier vorgestellte Aktion zeigt konkret, was das «Europa der Regionen» bedeuten könnte und steht damit vollkommen im Kontext der Alpenkonvention.

Mountains of the World – A Global Priority

Herausgegeben von Bruno Messerli und Jack D. Ives, ISBN 1-85070-781-2, Juni 1997, Parthenon Publishing, 495 Seiten 48 £ oder 75 \$ (in Englisch)

red – Dieses Buch, eine Referenz an Kapitel 13 von Agenda 21, wurde unter der Leitung von Messerli und Ives zusammengestellt, welche eine wesentliche Rolle bei der Vorbereitung und der Berücksichtigung der Mountain Agenda beim Gipfel von Rio inne hatten. Es beinhaltet Fachbeiträge über die Entwicklung im Gebirge und den Stand der Forschung über die Gebirgssysteme.

Der erste Teil beschäftigt sich mit der Bevölkerung und der Kultur, dem besonderen Charakter des Gebirgsraumes und den wirtschaftlichen und politischen Aspekten der nachhaltigen Entwicklung im Gebirge.

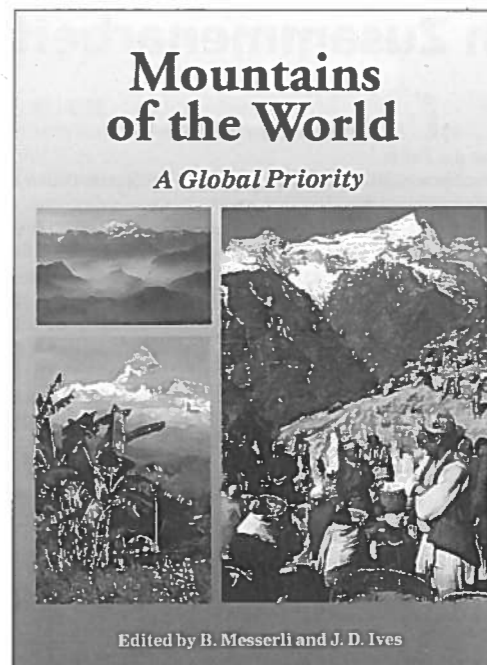
Teil zwei befasst sich mit Wasser, Energie und Bergbau, Biodiversität, Naturschutz, Tourismus, Forst- und Landwirtschaft, Fliessgewässer, Erosionsschutz, Risiken und Katastrophen und dem Klimawechsel.

Der dritte Teil zeigt Möglichkeiten für die Umsetzung von Kapitel 13 der Agenda 21 – die Forschung über nachhaltige Entwicklung.

Verkehrspolitik und Umweltschutz

«Verkehrspolitik und Umweltschutz in der Europäischen Union. Zur Einbeziehung ökologischer Aspekte im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs», Astrid Epiney/Reto Gruber, Universitätsverlag Freiburg Schweiz, 1997, 235 S.

rz – Nicht nur am Brenner wird – zu Recht – die Untätigkeit der EU in Sachen Verkehrspolitik kritisiert. Dabei sind die rechtlichen Grundlagen für eine nachhaltige Verkehrspolitik durchaus vorhanden, mehr noch: eine den Rechtsgrundlagen der EU entsprechende gemeinsame Verkehrspolitik muss zwingendermassen nachhaltig sein. Zu diesem Schluss kommen nicht etwa Ökologen, sondern zwei RechtswissenschaftlerInnen, die sowohl Rechtsgrundlagen und bisherige Fortschritte (bzw. Verzögerungen) der EU im Verkehrsbereich analysieren als auch konkrete Forderungen für eine bessere Berücksichtigung ökologischer Aspekte aufstellen. Ein sehr gut recherchiertes Buch, das in keiner Anti-Transit Bibliothek fehlen sollte.



Vögel der Alpen

Brandel Ulrich, Vögel der Alpen, Vögel in ihren Lebensräumen 1998, 275 Seiten, 24 Farbfotos, 87 Vogelbilder, 57 s/w-Illustrationen, DM 78.-/ÖS 569.-/CHF 71.-, ISBN 3-8001-3502-7.

red – Das Buch ist ein praktischer Führer für alle, die die wichtigsten in den Alpen heimischen Vogelarten und ihre Lebensräume kennenlernen wollen. Nach einer kurzen Beschreibung der alpinen Umwelt und einigen Ratschlägen zur Vogelbeobachtung werden die typischen Alpengvögel der Reihe nach beschrieben und mit farbigen Illustrationen vorgestellt. Es werden auch Zahlen über die Populationen in den sieben Alpenländern geliefert.

Im zweiten Teil werden die verschiedenen Lebensräume vorgestellt, wie Felswände, Nadelwälder oder Alpenwiesen, und es wird gezeigt, welche Vogelgemeinschaften zu welchem Lebensraum gehören.

Im letzten Teil des Buches finden sich Kapitel über bedrohte Arten und ihre Lebensräume, die geforderten Schutzmassnahmen sowie Schutzgebiete und andere Vogelparadiese.



CIPRA-Agenda

in Zusammenarbeit mit «Alpinfo»

Liebe Leserin, lieber Leser

Auch in Zukunft möchten wir Sie an dieser Stelle mit kurzen Hinweisen über alpenrelevante Veranstaltungen und Kurse informieren. Dazu benötigen wir Ihre Hilfe. Bitte senden Sie uns Hinweise auf Veranstaltungen und Kurse. Um unsere und Ihre Arbeit zu erleichtern, können Sie bei uns ein Formular anfordern, in das Sie ihre Veranstaltungen eintragen können. Dieses Formular können Sie auch per e-mail bestellen. Unsere Adresse lautet:

CIPRA-International
Im Bretsch 22
FL-9494 Schaan
Tel. 0041-(0)75 /237 40 30
Fax: 237 40 31
e-mail: cipra@cipra.lol.li

1.3. – 30.8. · St. Pölten, Shedhalle

Über die Berge
Europäische Kulturlandschaften und Niederösterreich Teil 1
Niederösterreichisches Landesmuseum
Keine andere Landschaft verbindet und trennt gleichzeitig eine Reihe von europäischen Ländern so sehr wie die Alpen, wirkt von fern so einheitlich und zeigt sich bei genauerem Hinsehen so unterschiedlich.

«Über die Berge» ist keine Kunstausstellung und keine wissenschaftlich-encyklopädische Gesamtdarstellung, sondern ist thematisch vielfältig und essayistisch angelegt.
Infos: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Kultur und Wissenschaft, Franz-Schubert-Platz-5, A-3109 St. Pölten, Tel 0043 2742 200 DW 3911

28.3. – 1.11 · Pro Natura Zentrum Champ-Pittet

Ausstellung «Die Zähne der Flüsse»
Pro Natura
Die «Zähne der Flüsse» ist eine interaktive Ausstellung. Sie folgen einem Rundgang in der Natur, besuchen dann die Ausstellung innerhalb des Zentrums und nähern sich so der unmittelbaren Intimität des Bibers. Sie entdecken tausendundein Detail über die Lebensweise des Bibers und lernen so seine Welt kennen.
Infos: Pro Natura Zentrum Champ-Pittet, CH-1400 Yverdon-les Bains, Tel 0041 24 426 93 41, Fax 426 93 40

27.6. – 26.9. · Maloja

Historische Verkehrswege in Graubünden.
Ausstellung des Vereins für Bündner Kulturforschung
Infos: VBK, Reichsgasse 10, CH-7000 Chur
Fax 0041 81 253 71 51

2.7. – 4.10. · Stadtmuseum München

Schöne neue Alpen.
Gesellschaft für ökologische Forschung
Eröffnung der Foto-Ausstellung am 2.7.1998. Ab Oktober geht diese Ausstellung auf Wanderschaft. Das Begleitbuch SCHÖNE NEUE ALPEN erscheint im Raben Verlag München.
Infos: Gesellschaft für ökologische Forschung, Frohschammerstr. 14, D-80807 München, Tel 0049-(0)89 359 85 86, Fax 359 66 22

3.7. – 7.7. · Garmisch-Partenkirchen

Jahrestagung des Arbeitskreises Hochgebirgsökologie: vergleichende Hochgebirgsforschung
Infos: Prof. O. Baume, Institut für Geographie Uni München, Luisenstr. 37, D-80333 München, Fax 0049 89 52 03 397

27.7. – 1.8. · Basel

Permanente Begleitausstellung mit Solarmobilsalon.
Infos: Sun 21, Postfach 332, CH-4010 Basel
Tel 0041 61 271 03 89, Fax 271 10 83

29.7. · Basel

Erneuerbare Energien und Energieeffizienz – Chancen für Investoren, Versicherungen, Industrie, Gewerbe und Hausbesitzer.
Informationstagung von Energie 2000 mit Workshops
Infos: Sun 21, Postfach 332, CH-4010 Basel
Tel 0041 61 271 03 89, Fax 271 10 83

30.7. – 31.7. · Basel

Internationaler Solar-Gipfel
mit Delegierten aus aller Welt
Lancierung diverser internationaler Projekte für eine nachhaltige Energieversorgung, wie z.B. «Solaris», «Sunhatten», «Sunlight International», «Regiosolar»
Infos: Sun 21, Postfach 332, CH-4010 Basel
Tel 0041 61 271 03 89, Fax 271 10 83

8.8.

Feuer in den Alpen.
Als Zeichen des Widerstandes gegen die fortschreitende Zerstörung des gesamten Alpenraumes werden im gesamten Alpenbogen zwischen Wien und Nizza wiederum Mahnfeuer angezündet.
Infos: Feuer in den Alpen, Postfach 669, CH-3900 Brig
Tel 0041 27 923 61 62, Fax 924 43 05

17.8. – 23.11. · Schaan und Vaduz

Sommerakademie «Brennpunkt Alpen»
Zehn Wochen Theorie und Praxis zu den Alpen mit dem Schwerpunktthema «Labeling – Chance für die Zukunft». Eine wertvolle Weiterbildung für junge Leute mit Hochschul- oder Fachhochschulabschluss. Die Sommerakademie besteht aus einem zweiwöchigen Basis-Lehrgang, in dem Grundwissen über die Alpen hinsichtlich Geographie, Kultur, Wirtschaft u.a. vermittelt wird und einem achtwöchigen Schwerpunkt-Lehrgang, der das Thema Labeling durch praktische Projektarbeit aufgreift.
Infos: Fachhochschule Liechtenstein, Marianumstr. 45, FL-9490 Vaduz, Tel 0041 75 237 62 62, Fax 237 62 63, e-mail Brennpunkt@fh-liechtenstein.li, Internet http://www.cipra.org/akademie

24.8. – 29.8. · Davos

Gebirgsökologie. Biologische, geochemische und physikalische Aspekte
School for Alpine Studies
Kurs mit Exkursionen über Struktur, Funktion und Diversität von Gebirgsökosystemen. Kurssprache Deutsch. Mit einführendem Symposium am 22.8. – 23.8. in Davos
Infos: School for Alpine Studies; z.Hd. Frau Christine Berni, c/o Eidg. Institut für Schnee – und Lawinenforschung (SLF), Flüelast. 11, CH-7260 Davos Dorf, Tel 0041-81 417 02 25, Fax 417 08 23, e-mail berni@slf.ch

31.8. – 4.9. · Garmisch-Partenkirchen

Kräfte der Veränderung des Alpenraumes. Lernen vom 20. Jahrhundert.
Das zentrale Thema «Kräfte der Veränderung» wird unter folgenden Gesichtspunkten ausgeleuchtet: «Brennpunkte zwischen Veränderung und Beharrung», «Die treibenden Kräfte der Veränderung» und «Mittel und Wege zur Bewältigung des Wandels».
Infos: Alpenforschungsinstitut, Kreuzeckbahnstr. 19, D-82467 Garmisch-Partenkirchen Tel 0049 88 21 183 300, Fax 183 310

1.9. – 2.9. · Landquart

L'application de la nouvelle politique agricole en zone de montagne
Infos: SRVA, Jordis 1, CP 128, CH-1000 Lausanne 6,
Tel 0041 21 619 44 00

2.9. – 4.9. · Triesenberg

Labeling – Chance für die Zukunft
Seminar über die Chancen des Labeling für PraktikerInnen auf dem Gebiet des Tourismus, der Raumplanung, der Regionalentwicklung oder der Agrar- und Forstwirtschaft mit beruflicher Ausrichtung auf den Alpenraum. Themen: Welche Labels bestehen zur Zeit und was bewirken sie?, Wie müssen Labels beschaffen sein um Erfolg zu haben?, Wie wird ein Label eingeführt?
Infos: Fachhochschule Liechtenstein, Marianumstr. 45, FL-9490 Vaduz, Tel 0041 75 237 62 62, Fax 237 62 63, e-mail Brennpunkt@fh-liechtenstein.li, Internet http://www.cipra.org/akademie

3.9. – 5.9. · Saalbach/Hinterglemm

Wintersport und Naturschutz – Gegenwart – Zukunft
Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege, Leitung: Dr. Christian Stettmer
Die starke Infrastrukturabhängigkeit vieler Wintersportarten führte zu umfangreichen Landschaftsveränderungen in Form von Lifтанlagen, Pistenbau und Hotelanlagen. Die «Weisse Pracht» kann vielerorts nur durch Beschneidung aufrechterhalten werden. Wohin wird die Entwicklung führen? Welche Möglichkeiten gibt es, Wintersport naturverträglicher zu gestalten?
Infos: Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege, Seethalerstr. 6, D-83410 Laufen/Salzach, Tel 0049 8682 896 30, Fax 896 317, e-mail Naturschutzakademie@t-online.de

13.9. – 15.9. · Feldkirch

Alternative europäische Verkehrskonferenz in Feldkirch
Anlässlich der Konferenz der Verkehrsminister der EU in Feldkirch haben die GRÜNEN Europas, Österreichs und der Region Vorarlbergs eine parallele Konferenz organisiert. Themen: «Reduktion des Verkehrs/Kostenwahrheit, Problematik des Güterverkehrs und der regionalen Wirtschaft» u.a...
Infos: Katharina Wiesflecker, Tel 0043-5572 28 070, Fax 28 070 1, e-mail: gruene.vorarlberg@demut.or.at

16.9. – 17.9. · Allianz in den Alpen – Schweizerreise

Auf einer Schweizerreise durch Netzwerkgemeinden in der Schweiz (Grabs SG, Flühi Sörenberg LU, Zweisimmen BE und Charmey FR) wird die konkrete Arbeit im Netzwerk vor Ort vorgestellt. Es werden beispielhafte Projekte aus ausgewählten Handlungsfeldern besichtigt.
Infos: Gemeindefeldnetzwerk «Allianz in den Alpen», Postfach 1060, 8031 Zürich, Tel 0041 1 271 38 94, Fax. 273 03 69, e-mail: alpen@dial.eunet

21.9. – 24.9. · Linz

Internationale Tage für nachhaltige Stadtverkehrsentwicklung
Autofreie Städte- und Siedlungskonzepte – Nachhaltige Flächennutzungs- und Verkehrspolitik in Städten und Ballungsräumen.
Infos: Oberösterreichische Umweltakademie, Dr. Leo Aichhorn, Stockhofstr.32, A-4021 Linz, Tel 0043 732 7720 4424, Fax 7720 4424, e-mail: uak.post@ooe.gv.at

23.9. – 26.9. · Airolo – San Gottardo – Piora

Alpenforschung und Transversalen
Jahresversammlung 1998
Infos: Centro di Biologia Alpina di Piora, c/o Istituto cantonale batteriosierologico, Via Ospedale 6, CH-6904 Lugano, Tel 0039 91 923 25 22, Fax 922 09 93, e-mail casanova@dos.tigov.ch

28.9.-1.10. · Villach

Water Related Conflicts of Interests in the Alpine Environment – Research Deficits; Demands and Solutions
International Workshop
Infos: Joanneum Research, Institute of Hydrogeology and geothermics, c/o Ilse Entner, Elisabethstr. 16/2, A-8010 Graz, Tel 0043 316 876-1395 oder-1374; Fax 876-1321; e-mail water98@joanneum.ac.at
Internet http://www.joanneum.ac.at/events/ihg

1.10. – 2.10 · Aosta

Zweite Internationale Konferenz der Alpen Schutzgebiete
Parco Nazionale Gran Paradiso und Réseau Alpin des Espaces Protégés
Der Nationalpark Gran Paradiso lädt zusammen mit dem Netzwerk Alpiner Schutzgebiete die Verwalter der Nationalparks zur zweiten internationalen Konferenz ein, bei der die Arbeit der letzten Jahre überprüft und ein Überblick über die zukünftige Rolle gewonnen werden soll. Weiteres Thema: Die Wildfauna im Rahmen der Alpenkonvention. Die Zahl der Teilnehmer ist auf 120 begrenzt. Eine eventuelle Auswahl wird sich nach der repräsentativen Verteilung der Länder und Einrichtungen richten.
Infos: Parco Nazionale Gran Paradiso / Réseau Alpin des Espaces Protégés, LAMA, 17, rue M. Gignoux, F-38031 Grenoble Cedex, Tel 0033 4 76 63 59 46, Fax 63 58 77, e-mail: pguido@iga.ujf-grenoble.fr

1.10. – 4.10 · Maloja

Die soziale Frage.
2. Salecina Tagung zur Zukunft der Arbeit. Fachleute, Betroffene und Interessenten diskutieren Erfahrungen, Strategien und Alternativen zur Erwerbslosigkeit.
Infos: Stiftung Salecina, CH-7516 Maloja, Tel 0041 81 824 32 39, Fax 824 35 75

2.10. – 4.10. · Laacherseehaus

Internationales Seminar «Blaue Flüsse».
Infos: Naturfreunde International, Diefenbachgasse 36, A-1150 Wien, Tel 0043 1 892 38 77, Fax 812 97 89

3.10.

Internationale ITE Aktion.
Infos: Alpen-Initiative, Postfach 29, CH-3900 Brig
Tel 0041 27 924 22 26, Fax 924 43 05, e-mail alpitem@rhone.ch

6.10. – 9.10. · Sion

Le rôle de l'eau dans le développement socio-économique des Alpes
Infos: IKB, CH-1959 Sion 4, Tel 0041 27 203 73 83

8.10. – 11.10. · Offenburg

Europäische Umweltpolitik in den Bergregionen.
Tagung der DAV-Naturschutzreferenten
Infos: Deutscher Alpenverein, Referat Natur- und Umweltschutz, Von-Kahr-Str. 2-4, D-80997 München

11.10. – 13.10. · Bled

International Workshop on Research and Monitoring as Key Elements for Sustainable Development in the Limestone Alps.
Alpine limestone habitats which are important elements in mountain regions are among the most fragile ecosystems in Europe and represent a vital contribution to biodiversity. Mismanagement and increasing pollution threaten this very fragile environment. Therefore, measures for sustainable management and protection have to be taken to conserve this important type of European landscape. Keywords: Impact on alpine limestone habitats by different use interests. Impact by pollution and socioeconomy and tourism. Language: English.
Infos: Institute of Plant Physiology, University of Vienna, Alth-anstr. 14, A-1091 Vienna, Dr. Susanna Wiener
Tel 0043 1 31336 1491, Fax 31336 776, e-mail wiener@pflaphy.pph.univie.ac.at, Internet http://efern.boku.ac.at/IFFF/events

15.10. – 17.10. · Genf

La naissance de la science en montagne dans le 17ème et 18ème siècle
Infos: Musée ethnographique, B. Crettaz, Bvd. Carl-Vogt 65-67, 1205 Genf, Fax. 0041 328 52 31

20.10. – 21.10. · Seon

4. Franz-Rutner-Symposium – Lebensraum Fließgewässer – Charakterisierung, Bewertung und Nutzung
Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege.
Namhafte ReferentInnen berichten über aktuelle Fragestellungen und ihre Ergebnisse der Grundlagenforschung. Die ökologischen Besonderheiten der Fließgewässer und die Anpassung ihrer Bewohner kommen dabei ebenso zur Sprache wie wichtige aktuelle Themen wie z.B. das Problem der Restwassermenge und das Problem der nutzungsabhängigen Bewertung der Fließgewässer.
Infos: Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege, Seethalerstr. 6, D-83410 Laufen/Salzach, Tel 0049 8682 896 30, Fax 896 317, e-mail Naturschutzakademie@t-online.de

22.10. – 24.10. · Locarno

Die Öffnung der Strommärkte und die Folgen für die Berggebiete
Jahrestagung der CIPRA-International
Infos: CIPRA, Im Bretsch 22, FL-9494 Schaan
Tel 0041 75 237 40 30, Fax 237 40 31, e-mail cipra@cipra.lol.li

5.11. – 8.11. · Maloja

Qualität im Tourismus.
Zweite Bergeller Gespräche zum sanften Tourismus
Infos: Stiftung Salecina, CH-7516 Maloja,
Tel 0041 81 824 32 39, Fax 824 35 75

CIPRA-Jahres- fachtagung in Locarno/CH

Die Öffnung der Strom- märkte und die Folgen für die Berggebiete

22.–24. Oktober 98

(siehe Artikel auf
Seite 12/13)

Schöne Neue Alpen

Eröffnung: 2. Juli

«Schöne Neue Alpen» ist eine fotografische Bestandsaufnahme. Sie thematisiert die Gratwanderung zwischen Alpenwirklichkeit und Alpenmythos. «Schöne Neue Alpen» greift dieses Spannungsverhältnis mit eindrucksvollen Fotos u.a. aus den Bereichen Verkehr, Tourismus, Berglandwirtschaft, Wildnis und Kulturlandschaft auf.

Die Ausstellung wird vom 3. Juli bis 4. Oktober im Münchner Stadtmuseum gezeigt und geht dann auf Wanderschaft durch die Alpenländer und darüber hinaus. Zur Ausstellung erscheint im Raben Verlag das Begleitbuch «Schöne Neue Alpen».

Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München, Tel. 0049-(0)89-359 85 86; Fax: -359 66 22

Zusammenschluss Valsesia/Aostatal

fp. Im Mai hat die Region Piemont beschlossen, die Verbindung Alagna Valsesia – Gressoney durch eine zweiteilige Seilbahn zu finanzieren (vorgesehene Kosten 9,3 Milliarden Lire, ca. 4,8 Mio. ECU). Damit wird ein Skigebiet geschaffen, welches das gesamte Gebiet zwischen Champoluc (Aostatal) und Alagna Valsesia umfasst. Damit wird der Skispass das ganze Jahr über möglich, weil die Anlagen auf einen Gletscher auf über 3000 m.ü.M. führen. Ein solches Projekt verursacht verschiedenorts Kopfschütteln: Zum einen weil Anlagen auf einem Gletscher gebaut werden, zum anderen weil der Mehrverkehr, den die neuen Anlagen bewirken werden, die Kapazitäten des Val Sesia sprengen werden.

CIPRA-Italien: Wahlen

fp. Unlängst wurde der Vorstand von CIPRA-Italien neu gewählt. Als Präsident wurde Helmuth Moroder (SOS Dolomites) bestätigt. Neuer Vizepräsident ist Annibale Salsa, Mitglied des Zentralvorstandes des Club Alpino Italiano. Fabio Balocco (Pro Natura Torino) wurde als Sekretär wiedergewählt und Gianni Cametti (Gruppo Ricerche Cultura Montana) ist der neue Schatzmeister.

Lust auf ein Praktikum bei der CIPRA?

Cipra-International bietet in der Geschäftsstelle in Liechtenstein laufend Praktikumsplätze an. Für das sechsmonatige Praktikum wird ein Lohn bezahlt.

Das Anforderungsprofil:

StudienabgängerInnen naturwissenschaftlicher Richtungen, evtl. auch anderer Studienrichtungen mit Interesse an der Arbeit im NGO/Umweltschutzbereich, die mindestens zwei «Alpensprachen» (deutsch, französisch, italienisch, slowenisch) beherrschen.

CIPRA, im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel. 0041 75 237 40 -30/ Fax -31, e-mail: cipra@cipra.lol.li.



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

IMPRESSUM

Mitteilungen der CIPRA

Erscheint 4mal jährlich

Redaktion (red): Andreas Götz, Michel Revaz, Alma Sartoris, Hendrik Bernhard Pehlike, CIPRA-International – weitere AutorInnen: Peter Hasslacher (ph), Regula Imhof (ri), Jacques Molinari (jm), Helmuth Moroder, Francesco Pastorelli (fp), Herbert Scheiring, Andreas Weissen (aw), Renate Zauner (rz) – Übersetzungen: Hendrik Bernhard-Pehlike, Cristina Cocchi, Abdelaziz Gouali, Andreas Götz, Zdenka Hafner – Celan, Michel Revaz, Alma Sartoris, Maša Valentincič – Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht – Gedruckt auf Altpapier – Deutsche, französische, italienische und slowenische Ausgabe – Gesamtauflage: 10600 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: cipra@cipra.LOL.li,
Homepage: www.cipra.org

Nationale Vertretungen

CIPRA-Österreich, c/o ÖGNUM Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien
Tel.: 0043-1-40 113-36, Fax: 0043-1-40 113-50, e-mail: Umweltdachverband@oegnu.or.at
(bei subject bitte angeben: CIPRA)

CIPRA-Schweiz, c/o Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel
Tel.: 0041-61 317 91 91 u. 61 317 92 42, Fax: 0041-61 317 92 66, e-mail: mailbox@pronatura.ch

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

CIPRA-France, c/o 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-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan
Tel.: 0041-75-232 52 62, Fax: 0041-75 237 40 31, e-mail: lgu@lgu.LOL.li

CIPRA-Italia, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Torino
Tel.: 0039-011-54 86 26, Fax: 0039-011-534 120, e-mail: pronto@arpnet.it

CIPRA-Slovenija, Regionalni center za okolje, Slovenska cesta 5, SI-1000 Ljubljana
Tel.: 0038-61-125 70 65, Fax: 0038-61 125 70 65, e-mail: ursa.komac@guest.arnes.si

Regionale Vertretung

CIPRA-Südtirol, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen
Tel.: 0039-0471 97 37 00, Fax: 0039-0471 97 67 55, e-mail: natur@dnet.it

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552, melden.

Zurechnendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient Pore una crocetta secondo il caso						
Weggezogen: Nachsendeinst. abgelehnt O demängig: Trennung Termini di spedizione scaduti	<table border="1"> <tr> <td>Adresse ingenuitend insufficiente insufficiente</td> <td>Ursache bekannt incomu Scopo scuro</td> <td>Nicht abgeholt Non rec. Scopo filtrato</td> <td>Annahme verweigert Refusé Respinto</td> <td>Gestorben Deceduto Deceduto</td> </tr> </table>	Adresse ingenuitend insufficiente insufficiente	Ursache bekannt incomu Scopo scuro	Nicht abgeholt Non rec. Scopo filtrato	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Deceduto Deceduto
Adresse ingenuitend insufficiente insufficiente	Ursache bekannt incomu Scopo scuro	Nicht abgeholt Non rec. Scopo filtrato	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Deceduto Deceduto		