



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Alpenkonvention konkret

Ziele und Umsetzung



Alpensignale 2



Impressum

Publikationsreihe Alpensignale

Medieninhaber/Herausgeber:

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention
Herzog-Friedrich-Straße 15
A-6020 Innsbruck, Österreich

Verantwortlich:

Dr. Igor Roblek, Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention

Graphische Gestaltung:

Werbeagentur Ingenhaeff-Beerenkamp, Absam (A)

© Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention, Innsbruck, 2004; sofern nichts Anderes angegeben

Für diesen Band:

Herausgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Referat Öffentlichkeitsarbeit · 11055 Berlin

Redaktion: Silvia Reppe (BMU),
Monika Ulrich (BMU),
Irene Brendt (StMUGV)

Quellen:

- Alpenbüro Netz GmbH, Birgit Grübler, Jöri Schwärzel, Schweiz
- Amt für Tiefbau Kanton Uri, Altdorf, Schweiz
- Amt für Wald, Natur und Landschaft, Liechtenstein
- Bayerisches Geologisches Landesamt, Deutschland
- Bayer. Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Deutschland
- Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS, Schweiz
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Österreich
- Deutscher Alpenverein
- Gäste-Information Schliersee, Deutschland
- Gemeinde Mäder, Österreich
- Gemeinde Oberstaufen, Deutschland
- H. Diem
- Dr. Georg Hauger, Technische Universität Wien, Österreich
- Dr. Jürg Meyer Schweizer Alpenclub SAC
- Landesamt für Wasserwirtschaft Bayern, Deutschland
- Ländliches Fortbildungsinstitut Tirol, Österreich
- Prof. Dr. Martin Seger, Universität Klagenfurt, Österreich
- Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Agencija za učinkovito rabo energije, Slowenien
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft, GeoRisikoForschung
- Dr. Nathalie Morelle, Verein Grande Traversées des Alpes
- Réseau des espaces protégés alpins, Frankreich
- Österreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz
- Ortsvorstehung Ginzling, Österreich
- P. Tasser
- Stadt Bad Reichenhall, Deutschland
- Thomas Kollegger, Verein Wasserweg Albulatal, Schweiz
- Turisticno društvo Rateče-Planica, Slowenien
- U. Visciani, APT Trentino

Stand: November 2004

Layout: Feldes & Vogt, Bonn

Druck: 20.000

MINISTERVORWORT



Nach zwei Jahren deutscher Vorsitz der Alpenkonferenz ist es Zeit, Bilanz zu ziehen. Was haben wir erreichen können? Was bleibt zu tun?

Nach dem In-Kraft-Treten aller Protokolle der Alpenkonvention in Liechtenstein, Österreich, Deutschland und Slowenien ist die Umsetzung der Alpenkonvention und ihrer Protokolle in den Vordergrund getreten. Die Ratifizierung der Protokolle, insbesondere des Verkehrsprotokolls, durch alle Vertragsparteien bleibt jedoch vorrangiges Ziel.

Auf der Grundlage des Zehn-Punkte-Programms des deutschen Vorsitzes haben wir in den vergangenen zwei Jahren gemeinsam mit den Vertragsstaaten, Beobachtern und Netzwerken in den Alpen die Voraussetzungen für einen kontinuierlichen Umsetzungsprozess geschaffen. Das Ständige Sekretariat der Alpenkonvention, mit seinem Sitz in Innsbruck und seiner Außenstelle in Bozen, leistet hierzu einen wichtigen Beitrag.

Die größte Bedrohung für das Bergökosystem Alpen sind der zunehmende Verkehr und der Klimawandel. Naturkatastrophen und der rasante Abbau der Gletscher führen uns die dramatischen Folgen des globalen Klimawandels in den Alpen vor Augen. Von den untersuchten 76 Alpengletschern haben in den letzten Jahrzehnten 68 Gletscher 30 Prozent ihrer Fläche und über 50 Prozent ihres Volumens verloren. Verkehr und Naturgefahren als Folge des Klimawandels waren deshalb Schwerpunkte unserer Initiativen. Der Handlungsbedarf ist hier besonders dringend und für die Alpenbevölkerung unmittelbar spürbar.

Mit dem Aktionsplan Brenner 2005, einer gemeinsamen Initiative von Österreich, Italien und Deutschland, wird eine klare Zielvorgabe zur Verlagerung des grenzüberschreitenden Verkehrs von der Straße auf die Schiene gesetzt. Um 50 % soll der kombinierte Verkehr bis 2005 gegenüber 2001 gesteigert werden. Nach bisherigen Er-

gebnissen bin ich optimistisch, dass das Ziel erreicht wird. Gemeinsam haben die Vertragsstaaten intensiv daran gearbeitet, dieses intelligente Modell für andere Verkehrskorridore durch die Alpen nutzbar zu machen. Für sechs weitere Verkehrskorridore sollen analoge Maßnahmen entwickelt werden. In einer gemeinsamen Erklärung wird die VIII. Alpenkonferenz eine aktive grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Verkehrsbe-
reich vereinbaren, um die Probleme des alpinen und inneralpiner Verkehrs gemeinsam zu lösen.

Mit dem Klimawandel müssen wir uns auf eine größere Häufigkeit und Intensität von Naturkatastrophen im Alpenraum einstellen. Ich begrüße es daher besonders, dass wir sowohl vorbeugende als auch reaktive Maßnahmen identifizieren und unterstützen konnten und unmittelbar vor der Einrichtung eines grenzüberschreitenden Netzwerkes der Entscheidungsträger und Fachstellen, der sogenannten „Plattform Naturgefahren“ stehen.

In Deutschland sind wir mit dem Entwurf eines Hochwasserschutzgesetzes auf gutem Weg, die Auswirkungen einer Naturgefahr besser eindämmen zu können. Mit dem Thema Wasser werden wir uns auch im Rahmen der Alpenkonvention stärker beschäftigen müssen. Vor dem Hintergrund der EG-Wasserrahmenrichtlinie geht es besonders darum, die dort nicht abgedeckten alpen-spezifischen Themen - Gletscherschutz, Wasserkraft, Beschneidung - sowie den Hochwasserschutz voranzubringen. Die Behandlung des Themas Wasser wird daher im mehrjährigen Arbeitsplan der Alpenkonferenz verankert werden.

Für einen effektiven Schutz der Biodiversität im Alpenraum muss die Zusammenarbeit von Schutzgebieten grenzüberschreitend vertieft werden. Ich setze mich dafür ein, die Ausweisung von grenzüberschreitenden Schutzgebieten zu stärken und Schutzgebiete über die Grenzen hinweg zumindest durch Korridore zu verbind-

MINISTERVORWORT

den. Dies ist ein konkreter Beitrag zur Umsetzung des Artikels 12 des Naturschutzprotokolls, der die Einrichtung eines ökologischen Verbundes vorsieht. Auf deutsche Initiative und durch fast alle Vertragsstaaten gemeinsam finanziert, hat das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete die vorbereitenden Arbeiten für eine grenzüberschreitende Optimierung der Schutzgebiete in den Alpen aufgenommen.

In enger Zusammenarbeit der Vertragsstaaten wurde ein alpenweites Indikatorensystem entwickelt. Dies ist eine wesentliche Grundlage für den Alpenzustandbericht, der bis zur nächsten Alpenkonferenz 2006 erstmalig erstellt werden soll und der eine wichtige Basis für künftige Entscheidungen der Politik im Alpenraum bilden wird.

Für die nachhaltige Entwicklung des Alpenraumes haben Bevölkerung und Kultur eine hohe Bedeutung. Zu diesem Thema wird bis zur IX. Alpenkonferenz in Zusammenarbeit mit den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, den Netzwerken und Beobachtern eine politische Deklaration erarbeitet werden, deren Umsetzung in den Alpenstaaten der Überprüfung unterliegt.

Die Beobachter der Alpenkonvention, allen voran die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA, leisten einen unverzichtbaren Beitrag zur Umsetzung der Alpenkonvention und ihrer Protokolle. Mit ihnen haben

wir einen ständigen Austausch geführt, der für beide Seiten sehr fruchtbar war.

Die Ziele der Alpenkonvention und die Erfolge bei ihrer Umsetzung bekannt zu machen, ist eine Voraussetzung dafür, die Menschen im Alpenraum für diesen Prozess zu gewinnen. In der Publikationsreihe „Alpensignale“ werden Grundlagen, Ergebnisse, Informationen künftig veröffentlicht. Mein Anliegen ist es, in dieser Ausgabe „Alpenkonvention konkret“ zu zeigen, dass die Umsetzung der Alpenkonvention und ihrer Protokolle in allen Alpenstaaten tatsächlich begonnen hat. Die großen und kleinen Aktivitäten und Projekte, die hier zusammengetragen sind, sollen anregen, aktiv in diesem Prozess mitzuwirken.



Jürgen Trittin

**Vorsitzender der Alpenkonferenz
Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

INHALTSVERZEICHNIS

Ministervorwort	1
Die Umsetzung der Alpenkonvention aus Sicht des Völkerrechts und des Europarechts	5
Die Umsetzung der Alpenkonvention in Bayern	10
Die Umsetzung der Protokolle der Alpenkonvention in Österreich	14
Die Rolle der Netzwerke	16
Gemeinde-Netzwerk „Allianz in den Alpen“. Die Alpenkonvention – kein utopischer Wunsch, sondern machbare Realität	16
Das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete – Umsetzung des Naturschutzprotokolls seit der ersten Stunde	21
Verkehr	25
Verkehr im Rahmen der Alpenkonvention	25
„Aktionsplan Brenner 2005“ (Österreich, Italien, Deutschland)	30
Alps Mobility (Italien, Österreich, Deutschland)	32
New Mobility, Alpen Retour (Schweiz)	33
Naturgefahren	35
Naturkatastrophen und Klimaänderungen im Alpenraum: Trends und Vorsorgemöglichkeiten	35
Plattform Naturgefahren	38
Erlebnispfad Klosters (Schweiz)	38
Sicherheit vor Naturgefahren – auf dem Weg zur Risikokultur (Schweiz)	39
Sicherheit vor Naturgefahren und Ausweisung als Waldreservat – ein Gegensatz? (Liechtenstein)	41
Informationsdienst Alpine Naturgefahren IAN (Bayern)	42
DIS-ALP (Österreich, Italien, Schweiz, Slowenien, Deutschland)	42
EGAR (Österreich, Italien, Deutschland)	43
CatchRisk (Italien, Schweiz, Österreich, Deutschland)	43

INHALTSVERZEICHNIS

Tourismus	45
Nachhaltiger Tourismus mit der Alpenkonvention – „Wohin geht die Reise?“	45
Die Via Alpina – ein Weg für die Umsetzung der Alpenkonvention	49
Schweiz pur/Klein & Fein/Allianz im Albulatal (Schweiz)	52
Auditing in Skigebieten	53
Nachhaltige Entwicklung in der Gemeinde Kranjska Gora (Slowenien)	55
Bevölkerung und Kultur	57
Bevölkerung und Kulturen in den Alpen	57
Partizipative Ortsplanung (Schweiz)	60
Ausbildung grenzüberschreitender Natur- und Kulturlandschaftsführer in der Euregio (Bayern und Tirol)	60
Biomassefernwärmeversorgung in der Gemeinde Preddvor (Slowenien)	61

DIE UMSETZUNG DER ALPENKONVENTION AUS SICHT DES VÖLKERRECHTS UND DES EUROPARECHTS

I. Entstehung der Alpenkonvention

Die Forderungen nach Errichtung eines Übereinkommens zum Schutz der Alpen reichen zurück in die fünfziger Jahre und mündeten schließlich 1988 in eine Entschließung des Europäischen Parlaments, mit der die Europäische Kommission aufgefordert wurde, den Entwurf einer Konvention zum Schutz eines der wichtigsten Ökosysteme Europas vorzulegen. 1989 kam es in Berchtesgaden zur 1. Alpenkonferenz der Umweltminister der Alpenstaaten, die mit einer Grundsatzresolution abschloss. Bereits am 7. November 1991 wurde eine völkerrechtlich verbindliche Rahmenkonvention durch sechs Alpenstaaten (Österreich, Schweiz, Deutschland, Frankreich, Liechtenstein, Italien) und die EG in Salzburg unterzeichnet. Weitere Vertragspartner sind mittlerweile Slowenien und Monaco. Nach der Ratifikation durch drei Vertragsstaaten (Österreich, Liechtenstein und Deutschland) trat die Alpenkonvention im Jahr 1995 in Kraft. Die EG, Slowenien, Frankreich, Monaco, Schweiz und Italien folgten bis 1999.

Die Alpenkonvention ist keine politische Absichtserklärung, sondern ein verbindlicher völkerrechtlicher Vertrag. Sie enthält allgemeine Verpflichtungen der Vertragsparteien mit dem Ziel, Lösungen für Probleme bei der Erhaltung und dem Schutz der Alpen zu erarbeiten. Die praktische Durchführung der in der Rahmenkonvention niedergelegten Grundsätze wird gemäß Art. 2 Abs. 3 Alpenkonvention durch verschiedene Protokolle gewährleistet, welche eigenständige völkerrechtliche Verträge darstellen. Bislang wurden Protokolle zu den Bereichen Raumplanung, Berglandwirtschaft, Naturschutz und Landschaftspflege, Bergwald, Tourismus, Bodenschutz, Energie, Verkehr sowie ein Zusatzprotokoll über die Streitbeilegung ausgearbeitet und von den meisten Vertragsstaaten auch unterzeichnet bzw. innerstaatlich ratifiziert.

II. Inhalt und Aufbau der Alpenkonvention

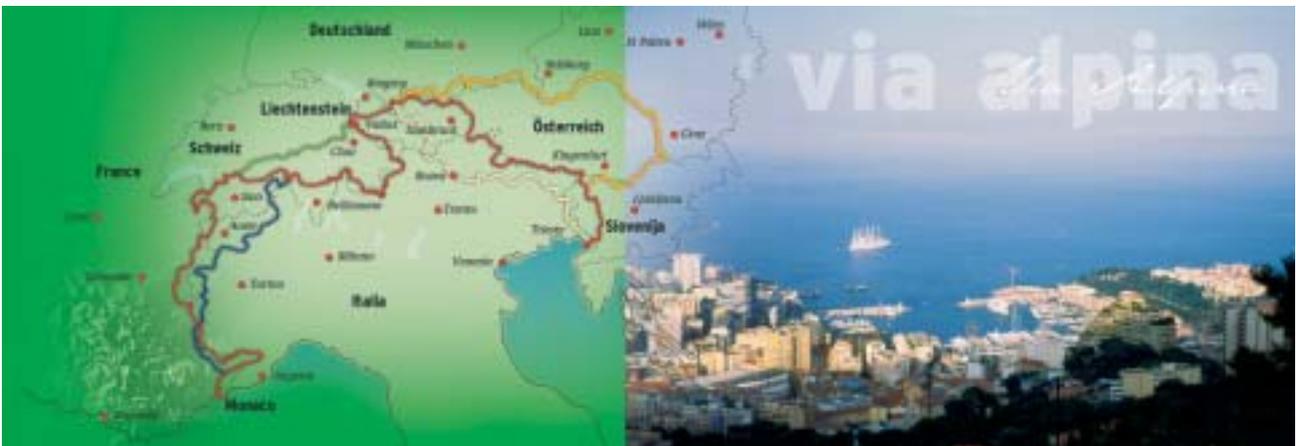
1. Anwendungsbereich

Art. 1 Abs. 1 der Alpenkonvention erklärt das Gebiet der Alpen, wie es in der Anlage zur Konvention umrissen ist, zum Gegenstand der Konvention. Dieser erfasst einen Bereich, der sich etwa im Westen von Avignon bis vor Wien im Osten und von Monaco im Süden bis zur Höhe Münchens im Norden erstreckt. Daraus ergibt sich eine Fläche von rund 190.000 km² mit ca. 13 Millionen Einwohnern in 5.934 in einer Liste genannten Gemeinden im Geltungsbereich der Alpenkonvention. Damit ist das Gebiet der Alpen zum ersten Mal rechtsverbindlich festgelegt. Die Abgrenzung orientiert sich im Wesentlichen an geologischen Kriterien, an einer erforderlichen Höhenlage über 700 Meter und an den vorhandenen Vegetationszonen, teilweise aber auch an Verwaltungsgrenzen. Art. 1 Abs. 2 Alpenkonvention sieht vor, dass jede Vertragspartei jederzeit durch eine an den Depositärstaat Österreich gerichtete Erklärung die Anwendung der Konvention auf weitere Teile seines Hoheitsgebietes erstrecken kann.

2. Zielsetzung

Als Ziel nennt die Alpenkonvention in Art. 2 Abs. 1 eine Verpflichtung der Vertragsparteien zu „eine(r) ganzheitliche(n) Politik zur Erhaltung und zum Schutz der Alpen unter ausgewogener Berücksichtigung der Interessen aller Alpenstaaten, ihrer alpinen Regionen sowie der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unter umsichtiger und nachhaltiger Nutzung der Ressourcen“. In Art. 2 Abs. 2 Alpenkonvention werden zwölf Sachbereiche genannt, in denen die Vertragsparteien zur Erreichung des Ziels „geeignete Maßnahmen“ ergreifen. Diese Gebiete sind: Bevölkerung und Kultur (lit. a), Raumplanung (lit. b),

>> Monaco ist der Ausgangspunkt der Wanderung entlang der Via Alpina. Quelle: N. Morelle



Luftreinhaltung (lit. c), Bodenschutz (lit. d), Wasserhaushalt (lit. e), Naturschutz und Landschaftspflege (lit. f), Berglandwirtschaft (lit. g), Bergwald (lit. h), Tourismus und Freizeit (lit. i), Verkehr (lit. j), Energie (lit. k) und Abfallwirtschaft (lit. l).

Es ist eine wichtige Erkenntnis des modernen Umweltvölkerrechts, dass jede raumwirksame Tätigkeit Umweltbelange betrifft und deshalb nur ein ganzheitlicher Ansatz erfolgversprechend ist. Dementsprechend verfolgt die Alpenkonvention nicht sektorale Umweltziele im eigentlichen Sinn, wie die Reinhaltung von Luft, Boden und Wasser, sondern will umfassend die nachhaltige Bewirtschaftung eines von 13 Millionen Menschen bewohnten Ökosystems regeln. Auf diese Weise erfasst sie auch querschnittartig verschiedene wirtschaftliche, politische und soziale Wechselwirkungen, die Beiprodukte nicht umweltbezogener Regelungen sind (wie z.B. Verkehr, Tourismus oder Bevölkerungsfragen). Aus der ursprünglich angestrebten Alpen„schutz“konvention ist deshalb ein Instrument integrativer Politik geworden, das den Lebensraum Alpen langfristig bewahren will.

Eine besondere Rolle spielt dabei das Konzept der Nachhaltigkeit, welches das moderne Umweltvölkerrecht, insbesondere seit der UN-Konferenz über Umwelt und Entwicklung von 1992, prägt. Eine Konsequenz der Rio-Konferenz ist die Agenda 21, die ein politisches Aktionsprogramm darstellt und Handlungsempfehlungen an alle im Umweltbereich tätigen Akteure ausspricht, um den Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung umzusetzen. Die Alpenkonvention ist Bestandteil dieses globalen Prozesses und unter dem Aspekt „Bewirtschaftung empfindlicher Ökosysteme: nachhaltige Bewirtschaftung von Berggebieten“ mit der Agenda 21 vernetzt. Eine Konkretisierung des Nachhaltigkeitsprinzips findet sich in der Alpenkonvention insbesondere in dem Protokoll Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, welches dieses Ziel spezifiziert und in Art. 5 zum Querschnittziel erhebt.

III. Institutionelles Recht der Alpenkonvention

Gemessen an dem, was im Umweltvölkerrecht üblich ist, stellt sich die Alpenkonvention in organisationsrechtlicher Hinsicht durchaus als fortschrittliches Modell dar.

1. Alpenkonferenz

Die Alpenkonvention schafft kein spezielles Organ, welches mit der Aufgabe der Rechtsetzung betraut ist – wie etwa die EU mit einem Rat und einem Parlament. Jedoch besitzt sie mit der aus den zuständigen Ressortministern gebildeten Alpenkonferenz ein beschlussfassendes Organ, in dem die Vertragsstaaten zusammentreffen, um die Verträge weiterzuentwickeln. Die wesentlichen in Art. 6 Alpenkonvention aufgelisteten Aufgaben der Alpenkonferenz sind Änderungen der Alpenkonvention,

die von den Mitgliedstaaten zu ratifizieren sind, Beschluss der Protokolle sowie die notwendigen finanziellen Entscheidungen. Die Alpenkonferenz tritt nur alle zwei Jahre zu ordentlichen Tagungen bei der Vertragspartei, die den Vorsitz führt, zusammen. Bisher fanden sieben Alpenkonferenzen der Umweltminister statt. Die nächste Sitzung wird im November 2004 in Garmisch-Partenkirchen stattfinden.

Internationale Organisationen, jeder andere europäische Staat sowie Zusammenschlüsse alpiner Gebietskörperschaften, wie z.B. die ARGE Alp und die ARGE Alpen-Adria, können an den Tagungen der Alpenkonferenz als Beobachter teilnehmen. Dasselbe gilt für internationale, nichtstaatliche Organisationen (Non-Governmental Organisations, NGOs), wie z.B. die CIPRA. Diese Kooperation mit den NGOs kann bis hin zur Mitarbeit in Arbeitsgruppen auf Gemeindeebene reichen. Voraussetzung ist eine Akkreditierung durch die Alpenkonferenz.

2. Ständiger Ausschuss

Als ausführendes Organ der Alpenkonferenz wird der Ständige Ausschuss eingerichtet, der sich aus den Delegierten der Vertragsparteien auf Beamtenebene zusammensetzt (Art. 8 Alpenkonvention). Seine Aufgaben umfassen im Wesentlichen die Sichtung und Bewertung aller relevanten Informationen in Bezug auf die Durchführung der Alpenkonvention und der Protokolle, die Vorbereitung der Alpenkonferenz sowie die Einsetzung von Arbeitsgruppen für die Erarbeitung der Protokolle. Der Vorsitz innerhalb des Ständigen Ausschusses wird von jener Vertragspartei wahrgenommen, die gleichzeitig den Vorsitz der Alpenkonferenz innehat. Der Ständige Ausschuss beschließt ferner über die Teilnahme von Vertretern von Regierungs- und Nichtregierungs-Organisationen an seinen Sitzungen.

3. Sekretariat

Als drittes Organ ist schließlich in Art. 9 Alpenkonvention ein Ständiges Sekretariat vorgesehen, das als Stabsstelle der Alpenkonferenz, des Ständigen Ausschusses und des Vorsitzes fungieren soll. Die VII. Alpenkonferenz in Meran hat am 19./20.11.2002 die Errichtung des Ständigen Sekretariats in Innsbruck mit einer operativen Außenstelle in Bozen beschlossen. Die Aufgabenbereiche sind zwischen den beiden Sitzen aufgeteilt. Das Innsbrucker Büro ist zuständig für die politischen und administrativen Aufgabenbereiche des Sekretariats, die Vertretung des Sekretariats nach außen, die Öffentlichkeitsarbeit sowie für die politische und technische Unterstützung des Vorsitzes. Bozen ist für die technisch-operativen Aufgabenbereiche zuständig, d.h. für das Alpenbeobachtungs- und Informationssystem (ABIS), die Koordination der Alpenforschungsaktivitäten und die Übersetzungen und Dolmetscherarbeiten. Leiter des Ständigen Sekretariats ist der Generalsekretär. Mit dem

Ständigen Sekretariat wird eine Einrichtung geschaffen, die Hilfestellung bei der Durchsetzung der Alpenkonvention leisten kann.

4. Streitbeilegungssystem

Wichtiges Element des institutionellen Umweltvölkerrechts ist ein Streitbeilegungsverfahren. In der bisherigen Vertragspraxis dominiert die außergerichtliche Streitbeilegung in Form von Verhandlungen und Vergleichsverfahren zwischen den Vertragsparteien. Interessanterweise bildet die Alpenkonvention insoweit eine Ausnahme, da sie ein Streitbeilegungsverfahren zwischen den Vertragsparteien durch ein Schiedsgericht vorsieht. Das Protokoll Streitbeilegung ist am 18. Dezember 2002 in Kraft getreten. Nachdem in den ersten Entwürfen zur Alpenkonvention noch ein rudimentäres Verhandlungssystem vorgesehen war, ist das verabschiedete Streitbeilegungsprotokoll ein echter Fortschritt im Umweltvölkerrecht, insbesondere da das Schiedsverfahren obligatorisch, d.h. eine zusätzliche Unterwerfungserklärung der Parteien entbehrlich ist, und das Schiedsgericht mit der Mehrheit seiner Mitglieder entscheidet. Die Entscheidungen des Schiedsgerichts sind bindend, endgültig und von den Parteien unverzüglich umzusetzen.

5. Überprüfungsmechanismus

Das Protokoll Streitbeilegung löst nur zum Teil das für das Völkerrecht typische Problem der Rechtsdurchsetzung, welches sich daraus ergibt, dass die notwendigen Zwangsmittel fehlen. Vollzugsdefizite im Umweltvölkerrecht werden deshalb zunehmend nicht nur mit der Androhung von Sanktionen, sondern mit differenzierten Maßnahmen bekämpft. Auf der VII. Alpenkonferenz in Meran am 19./20.11.2002 wurden Mechanismen zur Überprüfung der Einhaltung der Alpenkonvention und

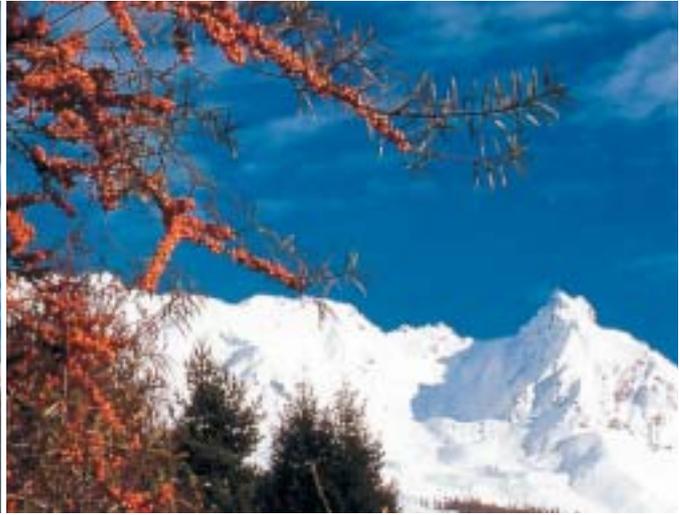
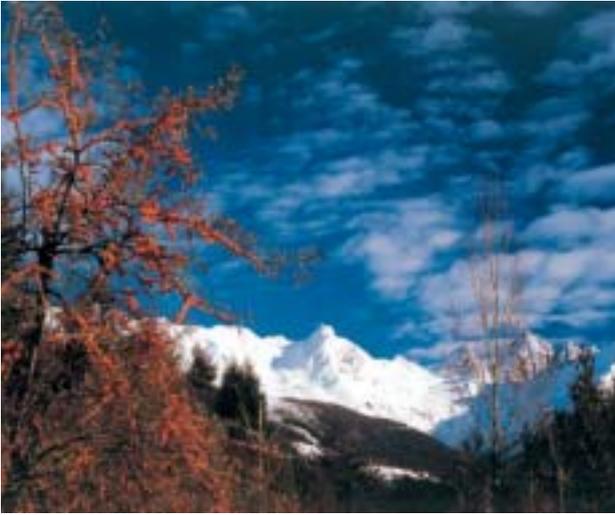
ihrer Durchführungsprotokolle beschlossen. Die Alpenkonferenz hat einen Überprüfungsausschuss eingerichtet, der sich mit (1) regelmäßigen Berichten der Vertragsparteien sowie (2) Ersuchen der Überprüfung einer vermuteten Nichteinhaltung der Alpenkonvention bzw. der Protokolle von dritter Seite befasst. Es ist ein wesentlicher Vorteil dieses Systems gegenüber dem Streitbeilegungsverfahren, dass sich nicht nur Vertragsparteien, sondern auch interessierte NGOs an den Überprüfungsausschuss wenden können. Das Überprüfungsverfahren endet im Fall eines Verstoßes nicht mit einer Sanktion, sondern mit einem Bericht, einem Beschluss und einer Empfehlung, die veröffentlicht werden und eine gewisse Prangerwirkung entfalten können.

IV. Position der EG zur Alpenkonvention

Vertragspartei der Alpenkonvention ist auch die Europäische Gemeinschaft (EG). Diese hat bislang die Rahmenkonvention unterzeichnet und ratifiziert sowie drei Protokolle (Naturschutz und Landschaftspflege, Berglandwirtschaft, und Raumplanung und nachhaltige Entwicklung) unterzeichnet, jedoch nicht ratifiziert. Die Kommission hat außerdem 2001 einen Vorschlag zur Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls vorgelegt, der nach wie vor vom Rat geprüft wird. Weil angeblich die finanziellen oder personellen Mittel fehlten, nahmen außerdem lange Zeit keine Vertreter der Kommission an den Sitzungen der Alpenkonventionsgremien teil. Tatsächlich dürften die Gründe für diesen Stillstand jedoch in der rechtlichen Wirkung zu suchen sein, welche die ratifizierten Alpenkonventions-Protokolle in der Rechtsordnung der EG entfalten würden. Völkerrechtliche Verträge der EG sind nach Art. 300 Abs. 7 EG-Vertrag mit ihrem Inkrafttreten für Parlament, Rat und Kommission verbindlich. Sie stehen in der europäischen Normenhierarchie über Verordnungen und Richtlinien.

>> Mont Blanc Massiv vom Col du Brévent (2.368 m). Quelle: H. Diem





Kauner Grat der Öztaler Alpen. Quelle: Prof. Dr. Martin Seger, Universität Klagenfurt

Würde die EG die Alpenkonvention und die Protokolle ratifizieren und dadurch ins Gemeinschaftsrecht integrieren, würden ihre Bemühungen, Regelungen für die europäischen Bergregionen auszuarbeiten, entwertet, jedenfalls sofern ihre „interne“ Lösung für das Alpengebiet nicht mit der Alpenkonvention vereinbar wäre. Bislang dient die Alpenkonvention deshalb lediglich als Auslegungshilfe im EG-Recht. In einem bis vor den Europäischen Gerichtshof (EuGH) geführten Rechtsstreit über die Haftung der Republik Österreich wegen der Blockade der Brennerautobahn durch das Transitforum e.V. hatte der Generalanwalt am EuGH im Jahr 2003 festgestellt, dass die Konvention und ihre Protokolle im Rahmen einer Abwägung von Umweltschutzerwägungen mit Argumenten des freien Warenverkehrs berücksichtigt werden können. Dieser Gedanke wurde vom EuGH zwar nicht ausdrücklich aufgegriffen. Er wird jedoch mittlerweile verstärkt in seinen Entscheidungen berücksichtigt, z.B. in seiner einstweiligen Anordnung aus dem Jahre 2003 im Streit zwischen Österreich und der EG über ein Fahrverbot für bestimmte Lkw auf einem Teilstück der Inntalautobahn (A 12).

V. Protokolle zur Alpenkonvention

Die Alpenkonvention selbst ist als Rahmenvertrag konzipiert und enthält lediglich grundlegende institutionelle Aspekte und allgemeine Ziele. Sie überlässt die Festlegung konkreter völkerrechtlicher Rechte und Pflichten den Protokollen, die praktisch das Herzstück der Alpenkonvention darstellen. Bisher kam es zur Ausarbeitung folgender Protokolle: (1) Protokoll zur Raumplanung und nachhaltigen Entwicklung, (2) Protokoll Berglandwirtschaft, (3) Protokoll Naturschutz und Landschaftspflege, (4) Protokoll Bergwald, (5) Protokoll Tourismus, (6) Protokoll Bodenschutz, (7) Protokoll Energie, (8) Protokoll Verkehr und (9) Protokoll Streitbeilegung.

1. Bedeutung der Protokolle

Diese Protokolle sind zwar mit der Rahmenkonvention verknüpft, können aber ein unterschiedliches rechtliches Schicksal entfalten, denn es gibt keine Verpflichtung der Vertragsparteien zur Unterzeichnung und Ratifizierung der von der Alpenkonferenz ausgearbeiteten Protokolle. Gleichwohl sind sämtliche Protokolle seit 18.12.2002 in Kraft, weil nach Art. 11 Alpenkonvention eine Ratifikation durch drei Vertragsparteien ausreicht. Sie entfalten auch in Deutschland, Österreich, Liechtenstein und Slowenien rechtliche Wirkung, weil sie von diesen Staaten ratifiziert wurden. Monaco und Frankreich haben immerhin einige der Protokolle ratifiziert. In der Schweiz steht die Ratifikation einiger Protokolle unmittelbar bevor. Italien und die EG haben die Protokolle lediglich unterzeichnet, aber bislang noch nicht ratifiziert.

Die Protokolle verdienen besondere Aufmerksamkeit, denn sie enthalten weitaus konkretere und inhaltlich weitreichendere Regelungen, als man bei der Unterzeichnung der Rahmenkonvention im Jahre 1991 ahnen konnte. Indessen ist die Regelungsdichte der Protokolle unterschiedlich. Nach Art. 3 des Protokolls über Raumplanung von 1994 trifft die Parteien nur eine Pflicht zur „Berücksichtigung“ von Umweltschutzkriterien im Rahmen ihrer nationalen Politik. Wie und mit welchem Ergebnis sie das tun müssen, bleibt offen. Ähnlich ist das Protokoll über Naturschutz und Landschaftspflege von 1994 formuliert, wo etwa in Art. 10 davon die Rede ist, dass sich die Vertragsparteien „bemühen“, Belastungen und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verringern. Jedoch sind andere Bestimmungen des Protokolls klarer formuliert, z.B. Art. 11 über die Ausweisung von Schutzgebieten: „Die Vertragsparteien verpflichten sich, bestehende Schutzgebiete im Sinne ihres Schutzzwecks zu erhalten.“ Vergleichbares gilt beim Protokoll Bodenschutz von 1998, das nach Art. 14 Abs. 1 den Vertragsparteien das Recht zur Erteilung einer Genehmi-

gung von Skipisten in Wäldern mit Schutzfunktionen nur in Ausnahmefällen gewährt.

2. Auswirkungen auf das nationale Recht

Kombiniert mit dem ganzheitlichen Ansatz der Alpenkonvention, ergeben sich aus dieser Eindeutigkeit Probleme für die Vertragsstaaten, welche ihr nationales Recht mit diesen Regelungen in Einklang zu bringen haben. Da eine Vielzahl nationaler Gesetze im Umwelt-, Naturschutz-, Bau- und Planungsrecht von der Alpenkonvention betroffen sein werden, stellt sich für den Gesetzgeber die Frage nach der Anpassung der nationalen Rechtsvorschriften an die Konvention.

Darüber hinaus werden auch die nationalen Behörden und Gerichte die Konvention und die Protokolle anzuwenden haben, die schließlich durch Ratifikation Bestandteil der jeweiligen Rechtsordnungen der Vertragsstaaten geworden sind. Eine Anwendung einzelner Bestimmungen der Alpenkonvention bzw. der Protokolle durch nationale Behörden und Gerichte kommt grundsätzlich in Betracht, soweit diese nach Inhalt, Zweck und Formulierung hinreichend genau sind und keiner weiteren Ausführungsbestimmung bedürfen. Während nun die Bestimmungen der Alpenkonvention selbst den Vertragsparteien einen weiten Beurteilungsspielraum verleihen und innerstaatlich allenfalls nur zu Auslegungszwecken herangezogen werden können, werden viele Protokollbestimmungen unmittelbar durch nationale Behörden und Gerichte als gesetzliche Vorschriften angewendet werden können. Ob dies der Fall ist, bleibt im Einzelfall zu prüfen.

Kommt es dann zur Kollision einer unmittelbar anwendbaren Protokollbestimmung mit bestehenden nationalen Gesetzen, wird das Protokoll meist schon als speziellere Norm vorrangig heranzuziehen sein. Andernfalls besitzen die Protokolle, ebenso wie die Alpenkonvention selbst, immerhin eine Maßstabsfunktion. Das bedeutet: Die Behörden und Gerichte müssen sie nach dem Grundsatz der völkerrechtskonformen Interpretation bei der Auslegung des innerstaatlichen Rechts so weit wie möglich berücksichtigen. Dabei ist der Alpenkonvention Vorrang einzuräumen, weil davon auszugehen ist, dass die Vertragsstaaten im Zweifel ihre internationalen Verpflichtungen einhalten wollen.

Diese Wirkung der Alpenkonvention und ihrer Protokolle soll an einem aktuellen Beispiel kurz illustriert werden. Bei der Planung eines neuen Skigebiets im Raum Innsbruck wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, ohne dass Art. 14 Abs. 1 des Protokolls Bodenschutz berücksichtigt wurde. Nach dieser Vorschrift sind Genehmigungen für den Bau von Skipisten in Wäldern mit Schutzfunktionen nur in „Ausnahmefällen“ zu erteilen, in „labilen Gebieten“ dürfen sie überhaupt nicht er-

teilt werden. Dass diese Vorschrift durch eine nationale Behörde als gesetzliches Verbot direkt angewendet werden kann, liegt auf der Hand. So hat auch das zuständige Gericht entschieden und die unter Verstoß gegen Art. 14 Abs. 1 des Protokolls Bodenschutz von der Tiroler Landesregierung bereits erteilte Genehmigung für den Skipistenbau aufgehoben.

Andere Bestimmungen in den verschiedenen Protokollen zur Alpenkonvention sind jedoch allgemeiner und unbestimmter formuliert. Hier greift die Verpflichtung der Behörden und Gerichte zur völkerrechtskonformen Auslegung. Das Ziel der jeweiligen Protokollbestimmung muss in die Anwendung und Abwägung des nationalen Umweltrechts einfließen. Ansatzpunkte hierfür sind die in nationalen Gesetzen enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffe. So sind etwa die im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung diskutierten Umweltbelange oder die in einem naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren erörterten Interessen des Naturschutzes im Lichte der Protokolle der Alpenkonvention zu interpretieren, mit dem Ergebnis, dass ggf. bestimmte Projekte nicht zu genehmigen sind.

VI. Bewertung

Die vielschichtige Konvention ist eine große Wundertüte. Von Kritikern wird befürchtet, die Protokolle seien so umfangreich, zugleich aber so unklar, dass gegenüber jeder staatlichen Maßnahme mit mehr oder weniger subtilen Begründungen behauptet werden könnte, eine Verpflichtung aus der Alpenkonvention werde verletzt. Umgekehrt könnte aber dieser Umstand genauso gut bewirken, dass sich eine Überforderung der nationalen Instanzen im Umgang mit der Alpenkonvention breit macht, die im Ergebnis zu deren Missachtung führt. Um dies zu verhindern, sollten sich alle zuständigen Stellen in den Mitgliedstaaten mit den Inhalten der Konvention auseinandersetzen.

Prof. Dr. Werner Schroeder, Leopold Franzens Universität Innsbruck

DIE UMSETZUNG DER ALPENKONVENTION IN BAYERN

Am 19.12.2002 traten die wesentlichen Bestimmungen der Alpenkonvention – acht Fachprotokolle sowie ein Protokoll zur Streitbeilegung – durch die Ratifizierungen Deutschlands, Österreichs und Liechtensteins völkerrechtlich in Kraft. Ihr Inhalt ist somit Bestandteil des in Deutschland geltenden Rechts.

Rechtliche Umsetzung

Durch ihren sogenannten „self-executing“-Charakter sind die Verpflichtungen in den Protokollen im deutschen Recht unmittelbar vom Gesetzgeber und den nationalen Behörden anzuwenden und müssen beispielsweise im Rahmen von Genehmigungsverfahren oder Umweltverträglichkeitsprüfungen berücksichtigt werden.

Eine Zielrecherche in Verbindung mit dem Ratifizierungsverfahren hat ergeben, dass in der deutschen/bayerischen Rechtsetzung nur wenige Lücken im Vergleich zu den Zielen der Protokolle bestehen. Neben dem Landesentwicklungsprogramm sind die Inhalte der Alpenkonvention und ihrer Protokolle in Bayern vor allem

in den Regionalplänen und mehreren Gesetzen (z.B. Bay. Naturschutzgesetz, Bay. Bodenschutzgesetz, Bay. Waldgesetz), Verwaltungsvorschriften (Landschaftspflege-richtlinien) und Förderprogrammen (Kulturlandschaftsprogramm) bereits enthalten.

Zum Teil erreichen die Vorgaben aus den Protokollen leider (noch) nicht die gesetzlichen Vorschriften in Bayern. So sind im Gegensatz zu den in der Alpenkonvention festgehaltenen Vereinbarungen z.B. Zusatzstoffe zur Verbesserung der Beschneidung in Bayern nicht zulässig.

Geltungsbereich der Alpenkonvention in Deutschland

Als einziges Bundesland Deutschlands mit Alpenanteil entfallen auf den bayerischen Alpenraum 5,84 % der Gesamtfläche des Anwendungsgebietes der Alpenkonvention¹⁾. Obwohl die bayerischen Alpen in Bayern nur eine sehr kleine Fläche einnehmen, bilden sie einen wesentlichen Anteil der bayerischen Identität, und Berge, Volksmusik, Trachten sind wichtiger Teil der bayerischen Tradition.

>> Großer Aletschgletscher von Märjela Richtung Konkordiaplatz. Quelle: H. Diem



¹⁾ Dieser umfasst gemäß Alpenkonvention das Gebiet der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Berchtesgadener Land, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim, Traunstein, Weilheim-Schongau, Oberallgäu, Ostallgäu und Lindau (Bodensee) sowie die kreisfreien Städte

Rosenheim, Kaufbeuren und Kempten. Von insgesamt 5.934 Gemeinden im gesamten Geltungsgebiet entfallen 284 Gemeinden auf Deutschland/Bayern.

Nachfolgend werden wesentliche Festlegungen im Vorfeld sowie aktuelle Umsetzungsaktivitäten im bayerischen Alpenraum in Kurzform und zur Anregung weiterer Aktivitäten in Bayern beschrieben.

Alpenplan

Schon früh hat man in Bayern erkannt, dass die zunehmende Landschaftszerstörung das ökologische Potenzial als wesentliche Grundlage eines attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraumes gefährdet. Bereits 1972 wurde daher der sogenannte Alpenplan als vorgezogener Teilabschnitt des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) erlassen und bei Inkrafttreten des LEP 1976 als Abschnitt Erholungslandschaft Alpen in dieses übernommen. Der Alpenplan wurde als vorbeugendes Konzept zur Verhinderung von Übererschließung, zur Sicherung des Naturraumes, zur Verminderung des Gefahrenpotenzials durch Lawinen und Erosion und zur Sicherung des Gebietes für die Erholung aufgestellt. Zur Verwirklichung dieser Ziele ist der bayerische Alpenraum in drei Zonen eingeteilt, die je nach Art unterschiedliche Infrastrukturmaßnahmen erlauben oder untersagen.

In der striktesten Schutzkategorie, der Zone C, sind beispielsweise neue Verkehrserschließungen unzulässig, mit Ausnahme notwendiger landeskultureller Maßnahmen (z.B. Alm- und Forstwege). Im Zusammenhang mit den Erfahrungen des Lawinenwinters 1998/99 wurde die Zone C bei der Fortschreibung des LEP 2003 auf 43 % des bayerischen Alpenraums erweitert. Auch wenn der Alpenplan in vielen Bereichen positive Wirkung zeigte, sind durch die verschiedensten Entwicklungen in Europa heute die bayerischen Alpen einer Fülle von Problemen ausgesetzt, die nicht mehr national lösbar sind. Um diese Probleme lösen zu können, braucht es ein alpenweit tragfähiges Konzept und eine gemeinsame Strategie. Die Alpenkonvention ist dafür der passende Rahmen. Sie verstärkt die Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Staaten und Regionen der Alpen und gibt einheitliche alpenweite Umweltstandards vor.

Naturgefahren

Im Bereich der alpinen Naturgefahren hat die internationale Zusammenarbeit in Bayern eine lange Tradition. Neben längerfristigen Kooperationen in internationalen Organisationen werden viele gemeinsame Projekte mit ausländischen Partnern durchgeführt (vgl. z.B. EGAR, DISALP, CatchRisk).

Bei der Umsetzung des Zehn-Punkte-Arbeitsprogramms des Vorsitzes tritt Bayern insbesondere für die Einrichtung einer alpenweiten „Plattform Naturgefahren“ zur Alpenkonferenz im November 2004 ein. Die Plattform soll ein strategisches Netzwerk aller Alpenstaaten bilden mit dem Ziel, grenzüberschreitende Maßnahmen der Gefahren-Früherkennung und -abwehr schneller und wirksamer umzusetzen (siehe auch „Plattform Naturgefahren“, S. 38).

Tourismus und Verkehr

Die bayerischen Alpen sind im alpenweiten Vergleich relativ dicht besiedelt, da sie sehr hohe Attraktivität als Wohn- und Erholungsraum besitzen. Sie sind touristisch großflächig dezentral organisiert, wobei der Naherholung der Bevölkerung aus den Räumen München, Augsburg oder Stuttgart neben dem allgemeinen Alpintourismus eine große Bedeutung zukommt.



Skibergsteigen umweltfreundlich. Quelle: Deutscher Alpenverein

Neben strukturellen Problemen und rückläufigen Übernachtungszahlen spielen vor allem der zunehmende Naherholungsverkehr an den Wochenenden und der Transitverkehr Richtung Österreich und Italien eine wesentliche Rolle.

Um den Problemen entgegenzuwirken, werden in den bayerischen Alpen seit Jahren Projekte für nachhaltigen Tourismus und Verkehr gefördert und durchgeführt.

Erfolgreiche Beispiele dafür sind das „Öko-Modell Hinde-lang“, „Ökomodell Achantal“, Ländliche Regionalentwicklung „Auerbergland“ (LEADER-Projekt) oder die „Interessengemeinschaft für Autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte in Bayern“ und der Bergsteigerbus des Deutschen Alpenvereins (DAV) ins Karwendel.

Beispiele für naturverträgliche Erholung sind die vom Bayerischen Umweltministerium geförderten Projekte „Canyoning-Konzept Alpenraum“, „Freizeit und Erholung im Karwendel – naturverträglich“ (beide in Zusammenarbeit mit Tiroler Landesregierung und DAV) oder „Ski-bergsteigen umweltfreundlich“ (mit DAV).

Im Rahmen der EuRegios im Grenzraum Bayern-Österreich gibt es ebenfalls zahlreiche Aktivitäten, wie die „Bergschau“ (Bayern/Vorarlberg, www.bergschau.com) oder zahlreiche grenzüberschreitende Radwege, wie die neu eröffnete „Via Bavarica Tyrolensis“ (Bayern/Tirol).

Zudem ist Bayern aktiver Partner der Via Alpina (Interreg III B-Projekt), dem Weitwanderweg durch die acht Alpenstaaten.

Umsetzung auf lokaler Ebene

Gemeindenetzwerk

Ein gutes Beispiel für die alpenweite Umsetzung auf lokaler Ebene ist das Gemeindenetzwerk „Allianz in den Alpen“, ein Zusammenschluss von ca. 180 Gemeinden im gesamten Alpenraum von Frankreich bis Slowenien. Das Gemeindenetzwerk wurde 1996 von der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA und dem Alpenforschungsinstitut Garmisch-Partenkirchen als konkretes Umsetzungsprojekt ins Leben gerufen. Zu den 27 Pilotgemeinden gehörten auch die bayerischen Gemeinden Bad Reichenhall, Großweil, Mittenwald, Oberammergau, Oberstaufen und Schliersee.

Seit Beginn unterstützt das Bayerische Umweltministerium die daran beteiligten Gemeinden und fortgesetzt auch die bayerischen Gemeinden im Rahmen des laufenden Projekts DYNALP (Interreg III B), die zum Teil auch Mitglied im Gemeindenetzwerk sind. Ziel ist es u. a., mit den vom Bayerischen Umweltministerium eingebrachten Mitteln die Vernetzung und die Gewinnung neuer Mitglieder im Gemeindenetzwerk zu unterstützen. Wurden in der Vergangenheit verstärkt modellhafte Umsetzungswege für die Alpenkonvention - beispielsweise zu Landschaftspflege, Ökotourismus oder Energie - gewonnen, so besitzt heute der Best Practise-Transfer einen vergleichbar hohen Stellenwert.

Partner des Projekts sind u.a. das Achenal, Reit im Winkl, Chiemsee, Oy-Mittelberg, Oberstaufen und Bad Reichenhall. Oberstaufen schloss sich zudem Ende 2002 im Rahmen des EU-Programms LEADER+ mit 12 Nachbargemeinden zur Region „Impuls Westallgäu 10+“ zusammen, die sich unter dem Motto „Wir handeln über Grenzen“ für die Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum einsetzen wollen. Die Projekte beschäftigen sich z.B. mit der Inwertsetzung des regionalen Rohstoffs „Weißtannenholz“ oder mit der Verbesserung des ÖPNV-Angebots in den Gemeinden sowie der regionalen An-



Bad Reichenhall - Mitglied im Gemeindenetzwerk „Allianz in den Alpen“ der 1. Stunde und Alpenstadt des Jahres 2001. Quelle: Stadt Bad Reichenhall

bindung. Weiters wurde eine Internetplattform „Generationenring“ installiert, die das gesamte Angebot kultureller und sozialer Einrichtungen des Westallgäus integrieren soll.

Alpenstadt des Jahres

Ein weiteres Netzwerk ist die Interessengemeinschaft „Alpenstadt des Jahres“. Unter diesem Titel wird eine Alpenstadt für ihr besonderes Engagement bei der Umsetzung der Alpenkonvention ausgezeichnet. Im Jahre 2001 war Bad Reichenhall „Alpenstadt des Jahres“. Im Zuge dessen wurde von insgesamt 15 Anliegergemeinden des grenzüberschreitenden Flusses Saalach aus Österreich und Bayern die sog. „Saalachresolution“ unterzeichnet. Unter anderem wurde ein „Saalacherlebnisweg“ mit Infotafeln zu Fauna und Flora, Geschichte und Kultur etc. von der Quelle bis zur Mündung begonnen, der noch heuer im Rahmen der EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein fertiggestellt werden soll.

Als Alpenstadt 2005 wurde Sonthofen im Allgäu ausgewählt. Die bisherigen und geplanten Aktivitäten der Stadt für eine nachhaltige Entwicklung (Beisp. Leitbild „Zukunft Sonthofen“) sollen damit verstärkt unter dem Blickwinkel des aktiven Auseinandersetzens mit der Alpenkonvention und ihrer Protokolle und der alpinen und städtischen Identität stehen.

Regionale Umsetzung von Umweltqualitätszielen

Initiativen wie EuRegios oder Lokale Aktionsgruppen (LAG) im Rahmen von LEADER+ sind gut geeignet, die Ziele der Alpenkonvention auf regionaler Ebene zu konkretisieren und umzusetzen.

Dies zeigte sich u.a. im Rahmen des Projekts „Regionale Umsetzung von Umweltqualitätszielen im Alpenraum“. Im Landkreis Berchtesgadener Land wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes in Kooperation mit den bereits bestehenden Arbeitskreisen des Agenda 21-Prozesses und

anderen aktiven Interessengruppen der Bevölkerung untersucht, wie die auf nationaler Ebene formulierten Ziele der Alpenkonvention auf lokaler Ebene mit Leben erfüllt werden können. Dabei wurde die Durchgängigkeit der Ziele der Alpenkonvention innerhalb der regionalen Pläne und Programme sowie die Übereinstimmung der Ziele des landesweiten Agenda 21-Prozesses mit den Zielen der Alpenkonvention geprüft. Beispielsweise finden im Nationalparkplan von Bayerns einzigem Alpen-Nationalpark Berchtesgaden die Alpenkonvention und ihre Protokolle als Rechtsgrundlage Berücksichtigung. Der Nationalpark ist zudem aktives Mitglied des Netzwerks alpiner Schutzgebiete.

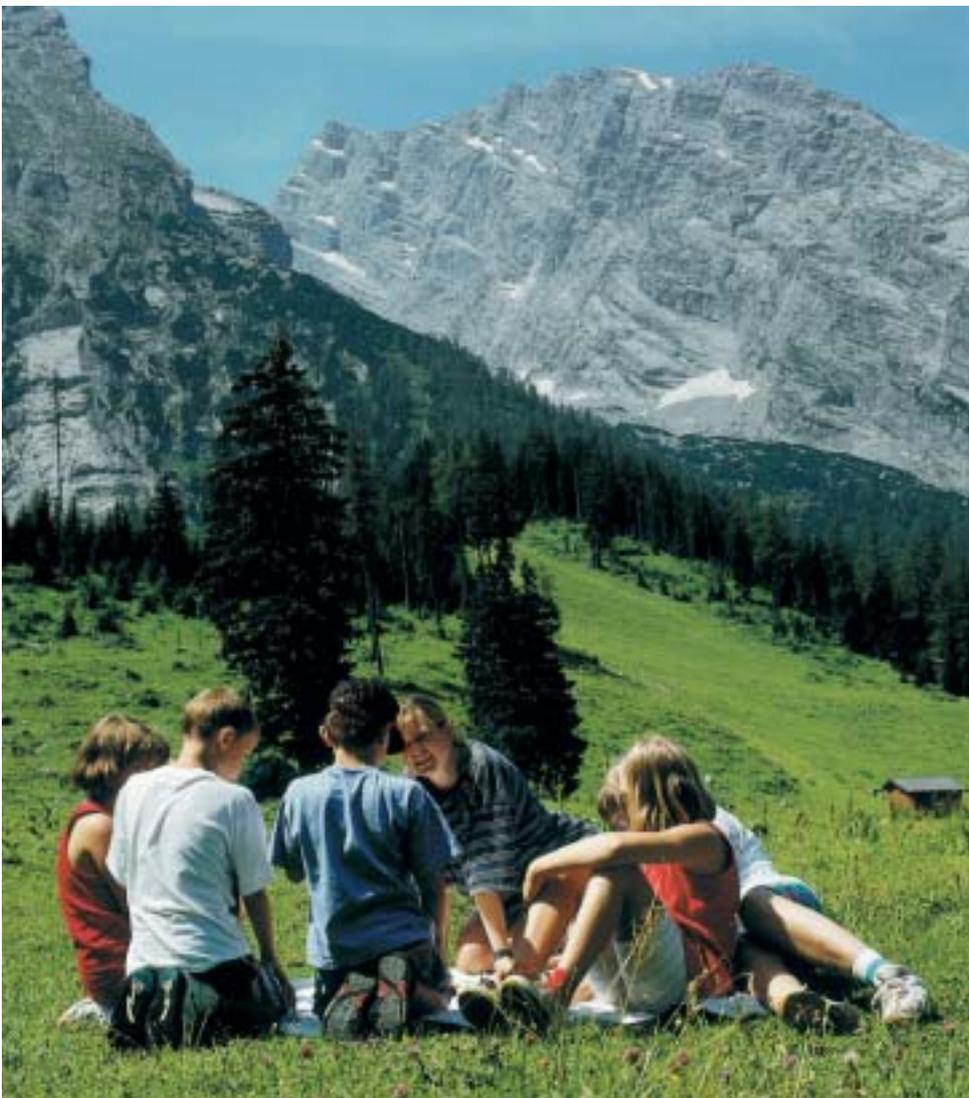
Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen des Projekts wurde die große Bedeutung einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit über Ziele und Nutzen der Alpenkonvention deutlich, da die Alpenkonvention, ihre Protokolle und die darin enthaltenen Ziele bei der

breiten Bevölkerung, engagierten Organisationen und selbst bei den Behörden und Gemeinden noch weitgehend unbekannt sind.

Erfolgreiche Aktivitäten, wie die vom DAV in Zusammenarbeit mit Bundesumweltministerium und Bayerischem Umweltministerium durchgeführte Veranstaltung „Bergforum 2004“ oder auch die nun vorliegende Umsetzungsbroschüre, bilden erste Ansätze einer erfolgreichen Öffentlichkeitsarbeit, die auch künftig einen Schwerpunkt bei der angestrebten Umsetzung einnehmen muss.

Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Deutschland



Nationalpark Berchtesgaden, Bayerns einziger Alpen-Nationalpark ist Mitglied im Netzwerk alpiner Schutzgebiete. Quelle: Bayer. Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz

DIE UMSETZUNG DER PROTOKOLLE DER ALPENKONVENTION IN ÖSTERREICH

Österreich ist Vertragspartei des Übereinkommens zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), BGBl. 1995/477 i. d. F. BGBl. III 1999/18 und seit der VI. Tagung der Alpenkonferenz, 30./31. Oktober 2000 in Luzern nicht nur Signatar, sondern seit 18. Dezember 2002 mittlerweile auch Vertragspartei aller bislang im Rahmen der Alpenkonvention ausgearbeiteten Protokolle.

Im Zuge der innerösterreichischen parlamentarischen Behandlung wurde festgelegt, dass die Protokolle der Al-

Zeitpunkt des Inkrafttretens zugänglich sind, sodass eine Erlassung von Gesetzen nicht erforderlich ist.

Das Fehlen eines solchen gesetzlichen Erfüllungsvorbehaltes hat nun zur Folge, dass die Protokolle zur Alpenkonvention innerstaatlich unmittelbare Wirksamkeit erlangt haben und demgemäß sowohl vom Gesetzgeber als auch von der Vollziehung entsprechend zu berücksichtigen sind, sofern sie dazu geeignet („self executing“) sind.



Brandberg im hinteren Zillertal gehört dem Gemeindefeldnetzwerk „Allianz in den Alpen“ an. Die Inhalte des Durchführungsprotokolls „Berglandwirtschaft“ werden hier vollinhaltlich umgesetzt. Quelle: P. Tasser

penkonvention gesetzändernden bzw. gesetzergänzenden Charakter haben. Da die Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention Angelegenheiten regeln, die auch den selbstständigen Wirkungsbereich der Länder betreffen, war überdies die Zustimmung der Länderkammer (Bundesrat) erforderlich. Sowohl der Beschluss im Nationalrat als auch der Beschluss im Bundesrat wurde übrigens einstimmig gefasst.

Im Zuge des parlamentarischen Verfahrens wurde bezüglich der Protokolle – im Gegensatz zur Mutterkonvention – beschlossen, dass alle der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich ab dem

Ob eine Bestimmung unmittelbar anwendbar ist, hängt also davon ab, ob sie hinreichend bestimmt im Sinne des in der Verfassung verankerten Legalitätsprinzips ist, was nur im Einzelnen beurteilt werden kann.

Ist es offenkundig, dass eine Norm nicht „self executing“ ist, so ist diese Bestimmung auch nicht anwendbar. Ist die Eignung zur unmittelbaren Anwendbarkeit („bloß“) zweifelhaft, so wird die unmittelbare Anwendbarkeit angenommen. Mittlerweile geht der österreichische Verfassungsgerichtshof ebenso von der unmittelbaren Anwendbarkeit des Art. 14 des Bodenschutzprotokolls aus.

Im Lichte dieser Ausführungen wurde in Österreich folgende Grobeinteilung der Protokollbestimmungen getroffen:

1. Bestimmungen, die unmittelbar anwendbar (also „self executing“) sind, d.h. solche, die von rechtsanwendenden Vollzugsorganen und Behörden ohne weitere Transformation oder Modifikation zur Anwendung gebracht werden

Jedenfalls innerstaatlich umzusetzen sind die zahlreichen Berichts- und Untersuchungspflichten der einzelnen Protokolle, speziell des Protokolls Naturschutz und Landschaftspflege. Bei anderen unmittelbar anzuwendenden Bestimmungen der Protokolle ist zur Vermeidung allfälliger Kompetenzkonflikte weiters zu untersuchen, ob ihr Inhalt bereits dem Rechtsbestand von Bundes- und/oder Landesgesetzen angehört. Fehlen solche, sind die Protokollbestimmungen unmittelbar anzuwenden; bei widersprüchlichem Inhalt zu bestehenden Vorschriften sind die üblichen Auslegungsregeln heranzuziehen.

Beispiele: Art. 12 (2) Tourismusprotokoll; Art. 11 (1) Naturschutzprotokoll

2. Aufträge, die darauf abzielen, legislative Anpassungen in Gesetzen bzw. Verordnungen durchzuführen bzw. als neue Bestimmungen hinzuzutreten

Ein möglicher Umsetzungsbedarf ist lediglich in wenigen einzelnen Bereichen, etwa bei verschiedenen Planungsvorgaben, gegeben; einzelne Bestimmungen können auch zu Umstrukturierungen und Neupositionierungen allenfalls im Förderbereich führen.

Beispiele: Art. 2 Bergwaldprotokoll (a. - Verordnung gegen forstschädliche Luftverunreinigungen); Art. 8 Protokoll Raumplanung und Nachhaltige Entwicklung; Art. 10 Protokoll Raumplanung und Nachhaltige Entwicklung

3. Bestimmungen, die eher deklaratorischen Charakter haben, aber dennoch als Argumentations-, Auslegungs- und Begründungshilfen durch die Behörden zu berücksichtigen wären

Der Großteil der Bestimmungen hat deklaratorischen Charakter und ist allenfalls zur Interpretation, politischen Zielbestimmung und als Maßstab für allfällige Interessensabwägungen heranzuziehen.

Beispiele: Art. 6 (3) Tourismusprotokoll; Art. 3 Verkehrsprotokoll

In Österreich sind wir in der durchaus beneidenswerten Lage, dass es ein eigenes Meinungsbildungs- und Akkordierungsgremium in Form des Österreichischen Nationalen Komitees gibt, eine seit 14 Jahren bestehende innerstaatliche Koordinationsplattform, besetzt mit Vertretern aus den Bundesländern, den betroffenen Ministerien, nationalen NGOs und den Sozialpartnern. Diese beiratsähnliche Einrichtung ermöglicht es – wie in der Vergangenheit schon erfolgreich bei der Abfassung der österreichischen Stellungnahmen zu den Protokollentwürfen praktiziert –, den Implementierungsbedarf auf breiter nationaler Basis festzulegen.

Ein in diesem Kreis ausgearbeiteter Umsetzungskatalog wurde mittlerweile verabschiedet und allen im Alpenraum gelegenen erstinstanzlichen Behörden weitergeleitet. Diese Unterlage stellt eine erste Einschätzung und rechtliche Bewertung dar und enthält eine grobe Zusammenschau der in Umsetzung der Durchführungsprotokolle notwendigen Schritte. Damit soll der anstehenden Implementierung ein weiterer Impuls gegeben werden, sodass ein dynamischer Prozess ausgelöst wird, der einhergehend mit einer permanenten Weiterentwicklung und Neugewichtung der in dieser Unterlage vorgeschlagenen Umsetzungsschritte schließlich in einer österreichweiten, konsistenten Entscheidungs- und Spruchpraxis mündet.

**Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft, Österreich**

DIE ROLLE DER NETZWERKE

Gemeinde-Netzwerk „Allianz in den Apen“. Die Alpenkonvention – kein utopischer Wunsch, sondern machbare Realität – am Beispiel der Gemeinde Mäder

1. Ein Netzwerk entsteht

Die Idee: Um die Alpenkonvention zum Leben zu erwecken, soll ein Netzwerk geschaffen werden. CIPRA International und das Alpenforschungsinstitut (AFI) haben darum mit Unterstützung der Europäischen Union mit 27 Pilotgemeinden aus dem gesamten Alpenbogen ein ÖKO-Audit-Verfahren für Alpengemeinden entwickelt.

Die Gemeinden arbeiteten im Sinne von Lokalen Agenten in den Bereichen Energie, Raumplanung, Verkehr, Tourismus, Wasser, Berglandwirtschaft, Wald und Abfallwirtschaft. Für diese Bereiche wurden Checklisten zur Bestimmung des Ist-Zustandes entwickelt.

Um gleich von Beginn an mit denselben Maßstäben zu arbeiten, wurden internationale Treffen veranstaltet. Beim 3. Erfahrungsaustausch in Bovec (SLO) gründeten die 27 Pilotgemeinden den Verein „Gemeinde-Netzwerk Allianz in den Alpen“.

Mit Jahresanfang 2003 ist die Zahl der Mitgliedsgemeinden auf 140 mit einer Fläche von über 6.000 km² angewachsen. Eine große Herausforderung stellt dabei die Sprachenvielfalt dar. Sämtliche offizielle Dokumente werden in den vier Hauptsprachen Französisch, Italienisch, Slowenisch und Deutsch herausgegeben.

Für den Informationsaustausch steht neben dem „Netzwerk-Info“, der Mitgliederzeitung, auch das Internet zur Verfügung. Auf der Homepage www.alpenallianz.org gibt es neben dem Zugang zu allen Mitgliedsgemeinden auch eine Beispielsammlung von über 200 „das Überleben im Alpenraum sichernden Projekten“.

Die Mitglieder wollen aber nicht nur selbst beispielhaft wirken. Sie wollen auch eine gemeinsame starke Stimme für ein nachhaltiges Bewohnen der Alpen erheben. Den ersten Erfolg erzielten sie mit einer Resolution zum Verkehrsprotokoll. In dieser Resolution wurden die UmweltministerInnen aufgefordert, bei der Konferenz in Luzern (CH) im Herbst 2000 das Verkehrsprotokoll in der vorliegenden Form zu unterfertigen. Die Resolution wurde auf der Ministerkonferenz behandelt. Das Ergebnis der Ministerkonferenz entspricht voll umfänglich der Resolution.

2. Umsetzung auf Gemeindeebene

Mäder liegt im Vorarlberger Rheintal direkt am Rhein auf 414 m Seehöhe. Der Rhein, der größte Wildbach Europas, hat über Jahrhunderte hinweg das Schicksal der Gemeinde bestimmt und war auch für die bis in die fünfziger Jahre dieses Jahrhunderts fast sprichwörtliche Armut verantwortlich.

Daher hat sich in der Gemeinde Mäder in den letzten 40 Jahren mehr verändert als ein paar Jahrhunderte vorher zusammengenommen. Bei der Volkszählung 1951 hatte Mäder 786 EinwohnerInnen, 1991 waren es 2.724, und heute sind es rund 3.240. Die Zahl der Häuser ist in diesem Zeitraum von 180 auf rund 900 angewachsen. Da-

>> Zwischen Anorga und Lago di Cancano: Blick Richtung Osten nach Valldidentro. Quelle: H. Diem





Umsetzung der Alpenkonvention in der Gemeinde Mäder, Österreich. Quelle: Gemeinde Mäder

mals waren einige Einmann-Betriebe im Dorf, heute werden in 40 Betrieben über 800 Arbeitsplätze angeboten.

Um zu verstehen, was heute geschieht, muss man die Vergangenheit ein wenig kennen. Im 17. und 18. Jahrhundert hat der Rhein durch die zunehmende Besiedlung im Oberlauf und das Abholzen der Wälder vermehrt Hochwässer mit katastrophalen Auswirkungen im wahrsten Sinn des Wortes durch die Gemeinde Mäder geführt. Mäder stand vor der Aufgabe. Die Verantwortlichen damals konnten erreichen, dass der Wildbach Rhein in ein schmales Bett zurückgedrängt wurde.

Dadurch war es möglich, die vorher vorhandenen Auen abzuholzen und der Landwirtschaft zugänglich zu machen. Diese Auwälder haben jedoch nicht nur Wasser zurückgehalten, sie waren auch Windschutz. Das Dorf war ohne diese Auwälder dem Wind preisgegeben, und Föhnstürme trugen regelmäßig Dächer von den Häusern.

Protokoll „Landschaftspflege“

1973 wurde vom Land Vorarlberg ein Landschaftsschutzgesetz erlassen. Die neue Landesstelle für Natur- und Landschaftsschutz fragte bei den Vorarlberger Gemeinden an, ob sie Landschaftsschäden namhaft machen könnten, die es zu sanieren gelte. Die Gemeinde Mäder meldete die Abholzung der ehemaligen Rheinauen im Ausmaß von ca. 20 ha als Landschaftsschaden an. Das Land ging auf das Mäderer Begehren ein, verlangte aber ein Gesamtkonzept über das Gemeindegebiet.

Flurgehölzbepflanzungsplan

Mit Mario Broggi als Planer wurde ein Flurgehölzbepflanzungsplan erarbeitet. Der Richtplan sah vor,

ca. 80.000 Bäume und Sträucher auf rund 15 km Länge zu pflanzen. Der Raumbedarf wurde mit ca. 2 % der Gemeindefläche ermittelt. Der Flurgehölzbepflanzungsplan wurde zu über 90 % in die Tat umgesetzt. Insgesamt wurden über 70.000 Bäume und Sträucher gepflanzt. Im Flurgehölzrahmenplan wurden viele andere landschaftsplanerische Anliegen ebenfalls aufgegriffen, so etwa die Rekultivierung einer gemeindeeigenen Kiesgrube und deren Umwandlung in ein Erholungsgebiet, welches das erste Landschaftsschutzgebiet Vorarlbergs wurde.

Zum 10-jährigen Bestehen des Flurgehölzbepflanzungsplanes wurde dann ein Grünordnungsplan für den Siedlungsraum erstellt. Bereits im Flurgehölzrahmenplan wurde die Idee entwickelt, im Siedlungsgebiet eine größere Natur- und Erholungsanlage zu platzieren. Damit wurde auch aufgezeigt, dass die Natur am Siedlungsrand nicht aufhört. Der Grünordnungsplan hat drei Aufgaben:

1. die Gestaltung des Ortsbildes im Zusammenwirken mit dem Flächenwidmungs- und Verkehrsplan
2. die Sicherung der Benutzbarkeit der Freiräume
3. die Stärkung des Naturhaushaltes im Siedlungsgebiet.

Er beinhaltet damit die Voraussetzungen für die langfristige Erhaltung einer angemessenen Qualität der Umwelt.

Gemeindeentwicklungsplanung

1992 wurde im Zuge der Gemeindeentwicklungsplanung mit dem Büro stadmland das Ziel „Mäder soll Umweltmustersgemeinde werden“ festgelegt. „Gemeindeentwicklungsplanung“ wird dabei als ein einer Lokalen Agenda 21 gleichlaufender Prozess definiert. Die Gemeindever-

antwortlichen erarbeiten gemeinsam mit der Bevölkerung Ziele und Aktionen.

Darin wurden unter anderem folgende Ziele festgelegt:

1. Schutz von Kleinbiotopen
2. Naturnahe Gartengestaltung
3. Gestalterische Aufwertung des ortnahen Grünraumes
4. Schutz wertvoller Obstwiesen

Protokoll „Energie“

Sanierung Vereinsheim

In den Rahmen dieses Protokolls fallen die Sanierung gemeindeeigener Gebäude. Besonders deutlich zeigt sich dieses genutzte Einsparungspotenzial beim Vereinsheim, der ehemaligen Volksschule. Das Gebäude verbrauchte vor der Sanierung jährlich 16.000 l Öl und emittierte damit rund 45 Tonnen CO₂. Nach der Sanierung betrug der Energieverbrauch in den letzten sechs Heizperioden durchschnittlich 32.000 kWh, wobei diese durch eine Biomassenahwärmeversorgung abgedeckt werden und somit der CO₂-Ausstoß auf 0 gesenkt werden konnte. Die Energiekennzahl wurde von 240 kWh/m² auf 48 kWh/m² gesenkt. Dies war wirtschaftlich nur möglich, weil die Gemeinde die externen Kosten mit in Wirtschaftlichkeitsberechnungen einbezieht.

Die öffentliche Hand darf keinen volkswirtschaftlichen Schaden anrichten!

Biomassenahwärmeversorgung

Das Schul- und Kulturzentrum wird seit 1994 durch eine Biomassenahwärmeversorgung mit Wärme versorgt. Diese Anlage wiederum wird zu rund 60 % aus Durchforstungsmaterial aus den vor über 20 Jahren gepflanzten Flurgehölzen beliefert. Dadurch ergeben sich minimale Transportwege, und der CO₂-Kreislauf wird im unmittelbaren Nahbereich geschlossen.

Öko-Hauptschule

Die Verantwortlichen in der Gemeinde Mäder vertreten die Auffassung, dass eine nachhaltige Veränderung des Lebensstils der Bevölkerung nur über die heranwachsende Jugend erfolgen kann. Aus diesem Gedanken heraus wurde der Entschluss gefasst, die neue Hauptschule als Öko-Hauptschule zu führen und als ökologisches Mustergebäude zu planen und zu errichten.

Im Januar 1997 wurde mit dem Bau begonnen, und im September 1998 war das Gebäude bezugsfertig. Mit der ersten Öko-Hauptschule des Landes wurde gleich auf mehreren Ebenen Neuland betreten: Einmal ist es der ökologische Unterrichtsschwerpunkt, zum anderen handelt es sich bei der Schule um ein Niedrigst-Energie-Gebäude, das mit weniger als 20 kWh/m² Nutzfläche auskommt. Diese Werte werden durch die Würfelform des Hauptgebäudes mit geringstmöglichem Außenhautanteil und die teilweise Versenkung der Turnhalle, aber auch durch hochwertige Wärmedämmung und Isoliergläser in Verbindung mit Wärmerückgewinnung und Erdkollektoren erreicht. Die restliche Heizenergie wird über die Biomasseheizung CO₂-neutral gewonnen. Eine eigene Studie über „Die Optimierung des ökologischen Materialeinsatzes“ garantierte eine optimale Baustoffauswahl.

Auf dem Dach der Turnhalle ist eine 105 m² große Photovoltaikanlage errichtet worden. Diese Anlage wird ständig erweitert. Im Jahr 2000 konnte ein 8 m² großes Sonnenrad in Betrieb genommen werden. Die Anlage hat eine Spitzenleistung von 12,3 kWh und liefert einen Jahresstromertrag von ca. 11.000 kWh. Die Erwärmung des Nutzwassers erfolgt mittels einer Solaranlage. Dazu wurden auf dem Dach der Hauptschule 28 m² Kollektoren verlegt. In der Technikzentrale sind zwei hochgedämmte Nutzwasserspeicher mit insgesamt 3.000 Liter Inhalt.

Das Regenwasser, welches auf die verbaute Fläche fällt, wird nicht in die Kanalisation, sondern in einen Teich im Schulhof eingeleitet, wo es verdunsten oder versickern kann.

Straßenbeleuchtung

Über Vorschlag des e5-Teams (e5 ist ein Programm für energieeffiziente Gemeinden, das durch das Energieinstitut Vorarlberg nach dem Muster „Energistadt Schweiz“ initiiert wurde; mittlerweile beteiligen sich Gemeinden aus Vorarlberg, Tirol und Salzburg an diesem freundschaftlichen Wettbewerb.) wurde beschlossen, die Straßenbeleuchtung auf den modernsten Stand zu bringen. Dabei wurden alle Quecksilberdampflampen (weißes Licht) durch Natriumdampflampen (gelbes Licht) ersetzt. Gleichzeitig können die Lampen jetzt einzeln geregelt werden.

In der Gemeinde Mäder gibt es rund 340 Lichtpunkte. 109 über 20 Jahre alte Lampenköpfe wurden durch neue Leuchten ersetzt. Der Rest wurde umgerüstet. Das bringt vor allem eine höhere Gleichmäßigkeit der Ausleuchtung, wodurch die Sicherheit und der Komfort ebenfalls erhöht werden. Gleichzeitig wurden die acht Schaltschränke auf den neuesten technischen Stand gebracht. Die gesamten Umrüstkosten beliefen sich auf € 88.000,-.

Energiecontracting Solaranlage Fußballclub

1999 erhielt das Clubheim des FC Mäder eine neue Heizung und Warmwasserbereitung. Die Gemeinde finanzierte die Anlage als Contractor vor und der FC Mäder führt 15 Jahre lang 90 % der gesparten Energiekosten als Tilgung an die Gemeinde ab. Der dadurch nicht gedeckte Betrag ist eine Direktförderung durch die Gemeinde.

Für die Warmwasserbereitung wurde ein Sonnenkollektor mit 32 m² an die Südostfassade des Clubheimes montiert. Zusammen mit der neuen Heizung können damit rund 35 % Energie gespart werden.

Energiekonzept

Energiesparen und die Verwendung erneuerbarer Energien wird immer mehr zum Thema. Um in diesem Bereich den Überblick zu bewahren, hat die Gemeinde Mäder ein Energiekonzept erarbeitet.

In diesem Energiekonzept werden einerseits alle von der Gemeinde Mäder eingegangenen Verpflichtungen, die auf den Energieverbrauch Auswirkungen haben, aufgelistet. Hier geht es beispielsweise darum, dass sich die Gemeinde durch den Beitritt zum Klimabündnis verpflichtet hat, die CO₂-Emission aus dem Jahr 1998 bis zum Jahr 2010 um 50 % zu senken. Oder: Mit dem Beitritt zum Gemeinde-Netzwerk „Allianz in den Alpen“ hat sich die Gemeinde verpflichtet, dass der Verbrauch erneuerbarer Ressourcen nicht schneller erfolgen darf, als sie durch

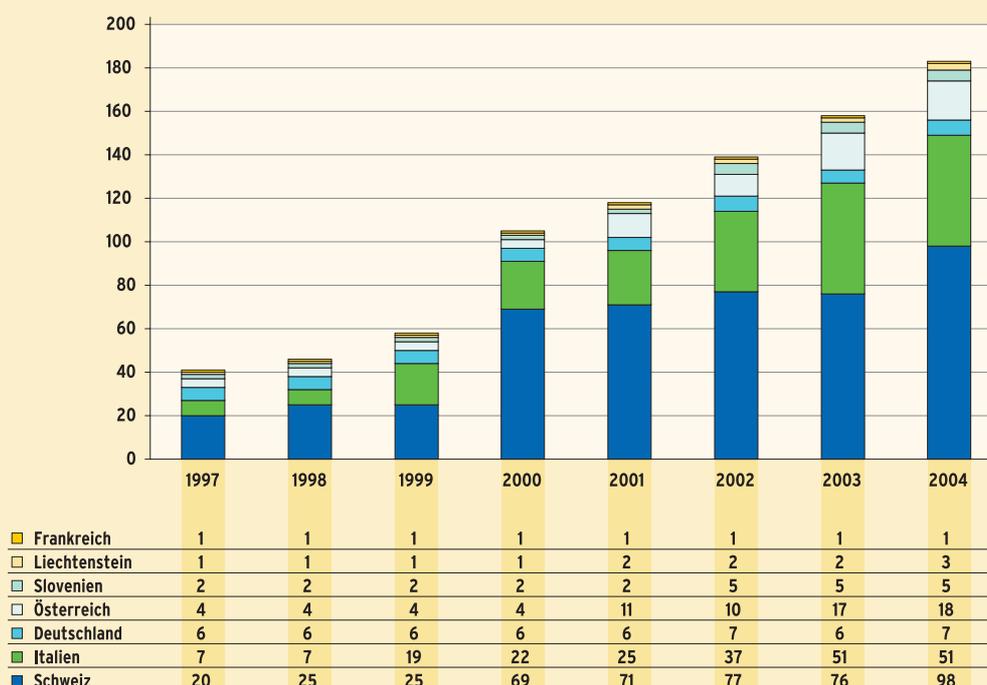
dauerhafte erneuerbare Ressourcen ersetzt werden können. Selbstverständlich sind wir auch mit dem e5-Programm eine Verpflichtung eingegangen: die Umsetzung einer kontinuierlichen energiepolitischen Arbeit in der Gemeinde.

Darauf aufbauend werden die Ergebnisse des Räumlichen Entwicklungskonzeptes und des Flächenwidmungsplanes nochmals dargestellt. Die von der Gemeinde als Verwaltungseinheit verursachten Energieverbräuche werden anhand der Gebäude und der sonstigen Einrichtungen wie Straßenbeleuchtung, Wasserversorgung und Kanalisation einzeln dargestellt. Verbesserungspotenziale werden formuliert und als verbindliche Ziele für die Verwaltung festgeschrieben.

Im Anschluss werden die Bereiche Verkehr, Öffentlichkeitsarbeit und Förderung untersucht. Insbesondere bei der Förderung geht es darum, klare Ziele zu haben, damit nicht nach dem „Gießkannenprinzip“, sondern möglichst effektiv das Energiesparen und die erneuerbaren Energien gefördert werden.

In einem gesonderten Kapitel wird untersucht, inwieweit auf den Energieverbrauch der privaten Haushalte, der Gewerbe- und Industriebetriebe eingewirkt werden kann. Hier soll in den nächsten drei Jahren eine Energiekarte erarbeitet werden, auf welcher ersichtlich ist, durch welche Maßnahmen die höchsten Einsparungen erzielt werden können, wo die Nutzung von Abwärme möglich ist und wo sonst sinnvolle energierelevante Maßnahmen gesetzt werden können.

Stand der Mitgliedsgemeinden





Gemeinde Schliersee - ein weiteres Mitglied im Gemeinденetzwerk . Quelle: Gäste-Information Schliersee, www.schliersee.de

Protokoll „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“

Bereits 1965 hat die Mäderer Gemeindevertretung beschlossen, einen Flächenwidmungsplan ausarbeiten zu lassen. Beauftragt wurde Univ.Prof. Dr. Rudolf Wurzer von der Technischen Hochschule Wien.

Prof. Wurzer vertrat in der damaligen Zeit, die von starkem Bevölkerungswachstum und -zuzug dominiert war, die Auffassung, das Vorarlberger Rheintal entwickle sich im Laufe der Jahre zu einem geschlossenen Stadtgebiet und die einzelnen Gemeinden würden zu Stadtteilen. Da dann das gesamte Rheintal überbaut wäre, würde jeder dieser einzelnen Stadtteile einen eigenen Erholungspark benötigen – ähnlich dem Central Park in Manhattan.

Räumliches Entwicklungskonzept

In den Jahren 2000 und 2001 wurde in einem offenen Planungsprozess ein Räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet. Dabei wurde festgelegt, die Durchgrünung des Ortes zu stärken und das Bauland zu reduzieren.

Flächenwidmungsplanung

Bei der Umsetzung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes in einen Flächenwidmungsplan wurden rund 150.000 m² aus der Bauwohnfläche herausgenommen. Das sind 11,9 % des vormaligen Bauwohngebietes. Die Freifläche Landwirtschaft wurde bis auf die Flächen um die bestehenden Höfe in Freifläche Freihaltegebiet umgewandelt. Damit ist jede Bebauung verboten.

Unternehmen.V

Mit „Unternehmen.V“ wurde in Vorarlberg durch das Büro für Zukunftsfragen, den Umweltgemeindevorband

und den VlbG. Verkehrsverbund eine Plattform ins Leben gerufen, die sämtliche AkteurInnen, die sich auf Gemeindeebene für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen, zusammenbringen soll.

In der Pilotphase von „Unternehmen.V“ wurden in vier Gemeinden, darunter auch in Mäder, Arbeitsgruppen gebildet, die die Kompetenzen in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt, Soziales/Kultur und globale Verantwortung an einen Tisch bringen sollen. Diese Teams hatten die Aufgabe, anhand einer Checkliste den Entwicklungsprozess ihrer Gemeinde selbst zu evaluieren.

In einem nächsten Schritt sammelten die Gruppen anhand der vorhandenen Leitbilder beispielhafte Maßnahmen ihrer Gemeinde und bewerteten diese mit Hilfe des Unternehmen.V-Nachhaltigkeitsrasters. Wie dem Nachhaltigkeitsraster der Gemeinde Mäder leicht entnommen werden kann, ist vor allem im Bereich Wirtschaft noch einiges aufzuholen.

Daher wird in einem ersten Schritt versucht, in einer internen Arbeitsgruppe, die sich aus GemeindevertreterInnen und Mitgliedern des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr zusammensetzt, einen Zielkatalog zu erarbeiten.

Protokoll „Bodenschutz“

Zwei von der Gemeinde Mäder installierte Förderungen haben den Bodenschutz als integrales Ziel.

Landwirtschaftsförderung

Zum einen gewährt die Gemeinde eine 25%ige Erhöhung der ÖPUL-Förderung (eine Bundesförderung zur Ökologisierung der Landwirtschaft). Hier wird jährlich ein Betrag von etwa € 7.000,- ausgeschüttet.

Biogasförderung

Zum anderen wird die Nutzung von Biogas gefördert. Das bringt einerseits eine Klimaentlastung, auf der anderen Seite wird eine Verbesserung des Bodenlebens erzielt, wobei gleichzeitig der zugekaufte Handelsdünger ersetzt werden kann. Die im Sommer 2002 im Betrieb genommene Anlage erzeugt jährlich über 200.000 kWh Strom und spart etwa 270 Tonnen CO₂/Jahr. Der Baukostenzuschuss durch die Gemeinde betrug rund € 36.000,-.

Protokoll „Verkehr“

Micronetzwerk

Gemeinsam mit den Netzwerkgemeinden Frastanz (A), Grabs (CH), Mauren (FL) und Schaan (FL) wird in einem Interreg IIIA-geförderten Projekt versucht, die eigenen Verkehrsprobleme zu lösen. Ziel ist die Stärkung der innerörtlichen Rad- und Fußwege. Wir versuchen immer wieder, für FußgängerInnen und RadfahrerInnen Abkürzungen gegenüber den motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen zu erreichen.

Das Projektziel in Mäder ist: Kein Kind wird mit dem Auto zur Schule gebracht.

Nach dem hoffentlich erfolgreichen Abschluss des Projekts wollen wir aus den darin gewonnenen Erkenntnissen Forderungen an die regionale und überregionale Verkehrspolitik ableiten und selbstverständlich nach außen transportieren.

Protokoll „Bevölkerung und Kultur“

Sozialprofil

Am 22. April 2002 beschloss die Gemeindevertretung einstimmig das Sozialprofil „Mäder – Ein Leben lang“. Über 120 MädererInnen arbeiteten daran mit.

In einem rund 100 Fragen starken Fragebogen wurden der Ist-Zustand und die Meinungen der Bevölkerung über das soziale Leben in Mäder erhoben. Anschließend wurden in Arbeitsgruppen zu den fünf Themenbereichen „Unsere Kinder – Unsere Jugendlichen – Unsere Familien“, „Wir leben miteinander – Wir brauchen einander“, „Lebensqualität, die sich lohnt“, „Älter werden in Mäder“ und „Senioren- und Sozialzentrum“ Leitsätze sowie Maßnahmen zu deren Umsetzung erarbeitet. Diese Umsetzung ist derzeit voll im Gange. Die drei Einstiegsprojekte „Kreativraum“, „Erzählcafé“ und „Kulturen begegnen sich“ sind bereits Bestandteil des Mäderer Dorflebens geworden, weitere werden folgen.

Miteinander

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus 10 österreichischen und 10 türkischen Frauen, stellte sich im Rahmen der Arbeit am Sozialprofil die Aufgabe:

- Die beiden Kulturen nebeneinander stellen, zeigen, dass sie miteinander leben können, ohne dass eine die andere „verschluckt“ (Integration ist nicht gleich Assimilation).
- Verständnis für die jeweiligen Wurzeln wecken, um eine Verständigung ohne Angst zu ermöglichen.
- Das Zusammengehörigkeitsgefühl im sozialen Netz der Gemeinde Mäder stärken.
- Verständigung lernen, um konfliktfreier miteinander leben zu können.
- Vorurteile und Missverständnisse abbauen.
- Die Schaffung von Möglichkeiten zu regelmäßigen Begegnungen fördern und unterstützen.

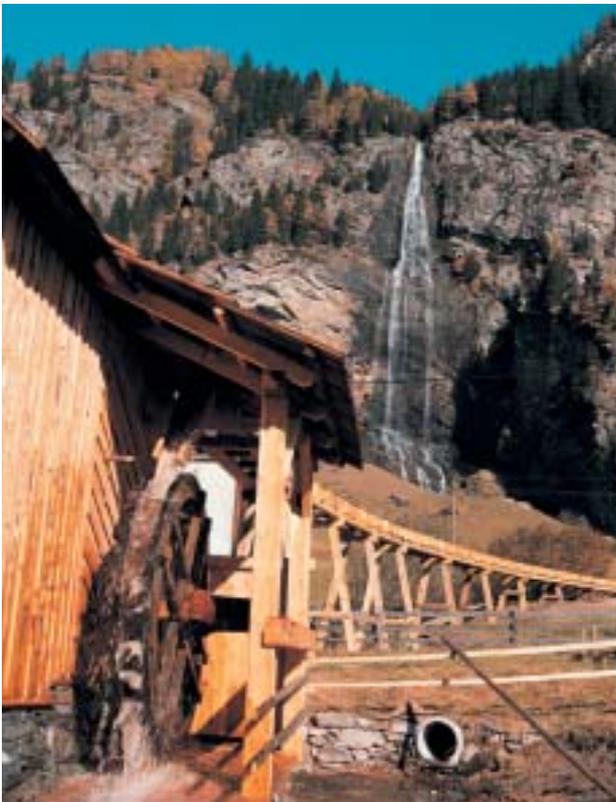
Auftakt war die dreitägige Veranstaltung „Ihr und mir – Miteinander – Siz ve Biz“ mit einer Ausstellung, Schaukochen, einer orientalischen Ecke, einem Festabend mit Liedern, Tänzern und Darstellung von Bräuchen, einem Podiumsgespräch über Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Islamischen und der Katholischen Kirche und Ähnlichem. Rund 500 sowohl türkische, als auch österreichische BesucherInnen zeigten großes Interesse am Thema.

Jetzt geht es weiter mit Kochabenden, Alltagsdeutschkursen, Tanznachmittagen, regelmäßigen Treffen, ... die Kulturen, die sich begegnen, beschränken sich natürlich nicht mehr nur auf türkisch-österreichisch.

Rainer Siegele, Gemeinde-Netzwerk „Allianz in den Alpen“

Das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete. Umsetzung des Naturschutzprotokolls seit der ersten Stunde

Schon 1994 wird von französischer Seite der Aufbau eines Netzwerks der Alpenen Schutzgebiete zur Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit im alpinen Naturschutz vorgeschlagen. Die konkrete Umsetzung des Artikels 12 des Naturschutzprotokolls war hierfür der Startpunkt: „Die Vertragsparteien treffen geeignete Maßnahmen, um einen nationalen und grenzüberschreitenden Verbund ausgewiesener Schutzgebiete, Biotope und anderer geschützter oder schützenswerter Objekte zu



Nationalpark Hohe Tauern – Blick auf die Krimmler Wasserfälle. Quelle: Netzwerk Alpiner Schutzgebiete

schaffen. Sie verpflichten sich, die Ziele und Maßnahmen für grenzüberschreitende Schutzgebiete aufeinander abzustimmen.“

Während der ersten internationalen Konferenz der Alpen Schutzgebiete 1995 in Gap beschließen die aus allen Alpenländern vertretenen Schutzgebietsverwalter, ab sofort enger in allen Fragen des Gebietsmanagements zusammenzuarbeiten und die Erfahrungen ihrer Kollegen zu nutzen sowie gemeinsame Projekte der Schutzgebiete zu erarbeiten und zu fördern. Nach einigen Vorbereitungsarbeiten wird hierfür ab Januar 1997 die Geschäftsstelle des Alpiner Netzwerks eingerichtet. Es entstehen bis zum Jahr 2002 insgesamt 15 technische Arbeitsgruppen, die sich mit verschiedenen Fragen des Schutzgebietsmanagements, des Arten-, Ressourcen- und Habitatschutzes befassen (Große Greifvögel und Huftiere, Beutegreifer und Alpine Flora, nachhaltiges Wasser- und Waldmanagement, Management der Besucherströme, wirtschaftliche Wertschöpfung in Schutzgebieten, NATURA 2000, Bergland- und Almwirtschaft, Öffentlichkeitsarbeit...). Bei all diesen Arbeitsgruppen und deren Veranstaltungen wird der Bezug zur Alpenkonvention und ihrer Protokolle deutlich und verdeutlicht. Die behandelten Thematiken werden auch einem Fachpublikum und der Öffentlichkeit durch geeignete Publikationen zugänglich gemacht (Fachpublikationen und Leitfäden, „Best-Practice“ – Erhebungen, öffentlichkeitswirksame Ausstellungen, wie die zu den Mythischen Bergen, Bücher und Filme, immer in den vier offiziellen Sprachen der Konvention).

Das Alpine Netzwerk unterstützt die Mitglieder bei der Erarbeitung und Durchführung von gemeinsamen Projekten, wie etwa im Rahmen europäischer Programme (z.B. INTERREG III B – Habitalp), fördert gemeinsame Monitoringbestrebungen zu Fauna und Flora, erarbeitet mit seinen Partnern in den Schutzgebieten und anderen Einrichtungen des Naturschutzes gemeinsame Konzepte und Produkte zur Öffentlichkeitsarbeit und organisiert Fachtagungen, Studienreisen sowie einen regen Personalaustausch zu anwendungsorientierten Fragestellungen.

All dies hat zu einer stärkeren Zusammenarbeit der alpinen Schutzgebiete durch einen regelmäßigen Methodenaustausch und direkte fachliche und persönliche Kontakte geführt, die auch die zentralen Inhalte der Alpenkonvention mit Leben erfüllt. Es ist ein fachlicher Verbund zwischen den Schutzgebieten und deren Verwalter entstanden, der die Grundlage für die Umsetzung des anfangs erwähnten Artikels 12 des Naturschutzprotokolls darstellt (Abstimmung von Zielen und Maßnahmen, fachlicher Austausch). Da jedoch nur großflächige und ökologisch kohärente geschützte Gebiete dauerhaft und nachhaltig einen Schutz des Naturgutes der Alpen

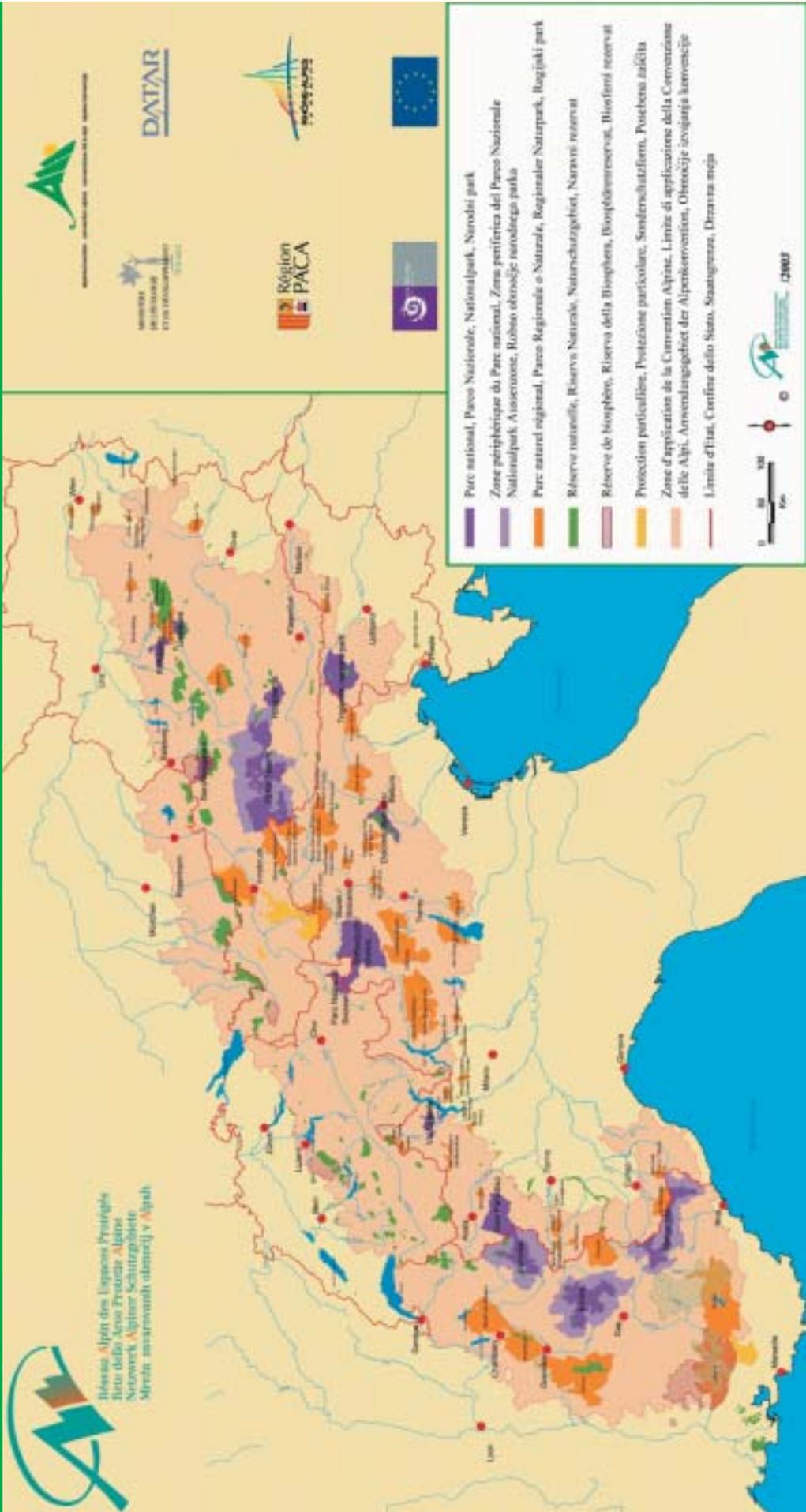


Steinbock im Nationalpark Gran Paradiso. Quelle: Netzwerk Alpiner Schutzgebiete

sicherstellen und natürliche Prozessabläufe gewährleisten können, hat der deutsche Vorsitz der Alpenkonferenz das Alpine Netzwerk aufgefordert, eine konkrete Studie zur Frage der grenzübergreifenden Schutzgebiete und ökologischen Korridore vorzuschlagen.

Die Durchführung dieser Studie wurde vom Ständigen Ausschuss der Alpenkonferenz genehmigt und wird von den Vertragsstaaten unterstützt. Sie ist der erste und sehr konkrete Schritt zum Aufbau der räumlichen Dimension des Netzwerks, wie es in der Alpenkonvention festgelegt ist. Die Arbeit soll das vorhandene Potenzial an Schutzgebieten und grenzübergreifenden Verbindungen dar-

Netzwerk Alpiner Schutzgebiete



Quelle: Netzwerk alpiner Schutzgebiete

stellen einschließlich der vorhandenen Maßnahmen zur Artenmigration und ihrer zweckmäßigen Ergänzungen. Der Aspekt der grenzüberschreitenden Schutzgebiete, die Abstimmung ihrer Ziele und Maßnahmen und die Schaffung von Verbindungen zwischen den alpinen Schutzgebieten werden zu einer neuen Qualität des Naturschutzes in den Alpen führen. Es ist die sinnvolle Koordinierung der bestehenden Mittel (Vertragsnaturschutz, Absprachen mit den lokalen Akteuren, Harmonisierung von Maßnahmen zwischen Gebietskörperschaften), die hier von Konventionsseite hauptsächlich angestrebt wird.

Das Netzwerk Alpiner Schutzgebiete stellt den größten und umfassendsten fachlichen Verbund des räumlichen Naturschutzes innerhalb der Alpenkonvention dar. Es wurde als Beitrag einer konkreten Umsetzung der Alpenkonvention gegründet und behandelt neben Inhalten des Naturschutzprotokolls auch Themen anderer Protokolle (Berglandwirtschaft, Tourismus, Raumplanung und nachhaltige Entwicklung...). Die alpinen Schutzgebiete sind Räume besonderen Interesses für Besucher und Bevölkerung. Sie schützen ein jahrhundertealtes Natur- und Kulturgut und können Modellfunktion im modernen Naturschutz übernehmen. Sie sind auch Kommunikationsräume, insbesondere durch ihre Besucherzentren, ihre

Informationspolitik und durch den Empfang und die Betreuung von Touristen und Wanderern. Die Alpenkonvention ist hier präsent, und die Schutzgebiete sind eines ihrer Sprachrohre.

Das Beispiel des Netzwerks Alpiner Schutzgebiete wurde auch im Rahmen der Karpatenkonvention aufgegriffen. Ein vergleichbares im Aufbau befindliches Netzwerk orientierte sich am Alpinen Netzwerk und wurde im Rahmen der von der Alpenkonvention geförderten Bergpartnerschaften unterstützt. Das Alpine Netzwerk beteiligte sich ebenfalls am Aufbau des Netzwerks der Schutzgebiete der Pyrenäen.

Die Alpenkonvention hat Impulse gegeben, die Phase ihrer konkreten Umsetzung hat begonnen und Ergebnisse sind sichtbar. Das Netzwerk der Alpiner Schutzgebiete ist die älteste Initiative, fast 10 Jahre nach seiner Gründung und langjähriger fachlicher Arbeit ist nun eine Phase der räumlichen Vernetzung im Sinne des Artikels 12 des Naturschutzprotokolls eingeleitet.

**Ministerium für Ökologie und nachhaltige Entwicklung, Frankreich
Netzwerk Alpiner Schutzgebiete, Gap**

Netzwerk Alpiner Schutzgebiete

- Administrativ an den Nationalpark Les Ecrins (F) angegliedert, Geschäftsstelle mit 5 permanenten Personen und projektbezogenem Personal
- Unterstützt vom französischen Staat und den alpinen Regionen Provence-Alpes-Côte-d'Azur und Rhône Alpes sowie projektorientiert von anderen Vertragsstaaten der Alpenkonvention
- 350 großflächige Schutzgebiete aller Kategorien, davon 14 National- und 65 Natur- oder Regionalparke
- Etwa 2.000 Schutzgebietsverwalter und Betreuer
- Etwa 20 % der alpinen Fläche sowie fast alle alpinen Pflanzen, Tiere und Habitate

- 15 technische und fachliche Arbeitsgruppen
- Mehr als 150 Veranstaltungen und zahlreiche Veröffentlichungen und Ausstellungen seit 1999

Sitz des Alpiner Netzwerks :
Réseau Alpin des Espaces Protégés
Micropolis Isatis
F - 05000 Gap

Tel. : +33 (0)4 92 40 20 00 Mail : info@alparc.org
Fax : +33 (0)4 92 40 20 01 Web : www.alparc.org

VERKEHR

Verkehr im Rahmen der Alpenkonvention

Die spezifische Problemlage

Warum Alpenkonvention und Verkehrsprotokoll? Warum nicht Apenninenkonvention oder Rheintalkonvention? Warum nicht Bildungs- oder Medizinprotokoll? Was also macht den Alpenverkehr zum Objekt der Rampenlichtbegierde und zum Ziel der Regelungswut? Versuchen wir die Gemengelage und ihre spezifischen Schichten vorsichtig zu sondieren:

- Da haben wir zunächst ein Objekt (den Alpenraum), an das seit der Entdeckung seiner Vermarktbarkeit vor etwa 150 Jahren enorme und miteinander konkurrierende Nutzungsansprüche mit immer steigender Intensität gestellt werden. Zudem sind die Interessenlagen der Nutzer sehr heterogen, und zwar nicht nur zwischen verschiedenen Individuen und Lobbys, sondern auch innerhalb derselben (also schizophoren) Personen, die etwa zwecks Berufsausübung oder Freizeitgestaltung (Skifahren!) gern rasch am gewünschten alpinen Zielort sein möchten, aber natürlich nachts nach getaner Arbeit oder erschöpfender Freizeitaktivität ihre ungestörte und wohlverdiente Schlafruhe reklamieren.

- Dieses Objekt Alpenraum erweist sich infolge seiner speziellen Beschaffenheit (nämlich der hohen Reliefenergie, also stark wechselnder, verschiedene Klimazonen durchlaufender Höhenlagen mit entsprechend variierender Vegetation und darauf feinabgestimmter Fauna) als außerordentlich sensibel und verletzlich gegenüber Eingriffen durch die Vermarktung.

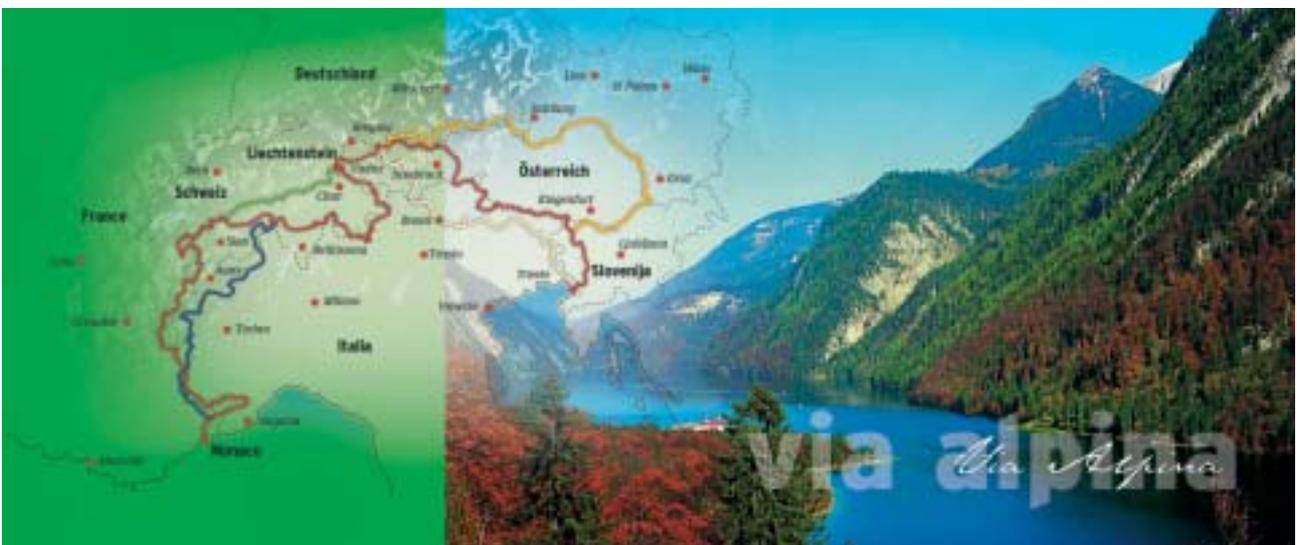
- Als zusätzliche Problemschicht der besonderen Art kommt hinzu, dass dieses kapriziöse, sensible und attraktive Objekt Alpenraum auch noch durch staatliche Grenzen zerstückelt ist. Das hat mehrere, vor allem zwei problemverschärfende Konsequenzen: Erstens kommen für Nutz und Schutz des Objektes verschiedene Rechtsordnungen bzw. Anspruchs- und Betroffenheitsmentalitäten zur Geltung. Und zweitens kann man damit (auch im Zeitalter der Globalisierung) angenehm nationale Feindbilder aufbauen (das dominante Wort „Transit“, der ja immer an allem Schuld ist, macht das deutlich).

Transit, du geliebtes Scheusal!

Wagen wir zunächst eine saubere Definition. Transitverkehr, bitte, was ist das? Transitverkehr – oder in der beliebten Kurzform „Transit“ – durch ein Land (bzw. durch ein definiertes Gebiet) ist Verkehr, der sowohl irgendwo über die Grenze eines Landes (bzw. eines definierten Gebietes) in ein Land (bzw. in ein definiertes Gebiet) einfährt als auch in Verfolgung seines Fahrzieles das Territorium des betreffenden Landes (bzw. des definierten Gebietes) ohne Aufenthalt wieder irgendwo verlässt. Transit ist damit durch die Zufälligkeit von vereinbarten Landes- oder Gebietsgrenzziehungen definiert und dementsprechend davon abhängig.

Man könnte angesichts einer so harmlosen Definition das Thema Transit sofort wieder verlassen, wenn nicht in der breiten Öffentlichkeit unter medialem Flankenschutz eine ganz andere Definition vom Transitverkehr vorherrschen würde. Und diese Volksmund-Definition kann man in etwa folgende Worte kleiden: „Transitverkehr ist jener Verkehr, der am meisten unsere Umwelt belastet, am

>> Entlang des glasklaren Königssees am Fuße des Watzmann führt die Via Alpina in Bayern. Quelle: N. Morelle



meisten unsere Verkehrswege zerstört und am unfallträchtigsten ist.“ In Annäherung an diese Volksmund-Definition wird Transitverkehr überdies nahezu ausnahmslos stillschweigend mit einer bestimmten, meist relativ kleinen Teilmenge davon, nämlich mit dem Straßengütertransitverkehr ausländischer Lkw, gleichgesetzt.

Folgen wir der Abstufung unserer Wahrnehmungsintensität, so stellen wir fest, dass wir eine stramme Feindbild-Rangordnung in uns fix verdrahtet haben, die sich an unseren Ängsten um die Einschränkung unserer Ansprüche orientiert: Bilderbuch-Feindbild Nr. 1 ist der ausländische Lkw, den man mit dem Verdikt „Transit“ versehen durch die Transithölle donnern lässt. Feindbild Nr. 2 ist der inländische Lkw. (Dass er nichts anderes tut, als all das zu transportieren, was wir entweder konsumieren oder aber an Abfall hinterlassen, verdrängen wir dabei.) Ein schon relativ zahnlöses Feindbild ist der fremde Pkw; immerhin lässt er ja mit seinen Touristen die Kassen fühlbar klingeln. (Am liebsten wäre uns allerdings der Tourist, der nur noch sein Geld überweist und selber gar nicht mehr kommt.) Als goldenes Kalb schließlich fungiert der eigene Pkw. Und zur Gewissensbeschwichtigung empfiehlt man allen seinen Freunden und Bekannten gern die Bahn.

Das Fazit aus diesen stark vereinfachten Darlegungen kann in folgender These zusammengefasst werden: Jede gesellschaftliche Gruppierung, jede Interessengemeinschaft, jedes menschliche Kollektiv braucht zur Ablenkung von gruppeninternen Problemen und zur Aufrechterhaltung der eigenen heilen Welt ein gemeinschaftliches Feindbild, einen Sündenbock. Der Transitverkehr (genauer: der Straßengütertransitverkehr mit ausländischen Lkw) entspricht einem solchen Feindbild in hervorragender Weise. Im Transitverkehr manifestiert sich zu einem erheblichen Teil unser aller unterschwellige Abneigung gegen das Fremde. Gemildert wird diese unsere Abneigung nur dann, wenn es sich um geldbringende Fremde handelt. Wie jämmerlich wäre unsere Befindlichkeit ohne das geliebte Scheusal Transit! Wir müssten dann nämlich mit Entsetzen feststellen, dass wir doch tatsächlich uns selber ändern müssten, anstatt diese Änderung wie gewohnt mit erhobenem Zeigefinger von den Fremden einfordern zu können. Fürwahr, wenn es den Transit nicht gäbe, so müsste man ihn glattweg erfinden, so unentbehrlich ist er als Feindbild geworden.

Begriffssystematik

Die Diskussion um die vielschichtige, interessengeleitete Verwendung des Transit-Begriffes hat gezeigt, dass man ohne klare Begriffe nicht auskommt und dass eine strenge systematische Analytik nicht durch emotionale Appelle ersetzt werden kann. Deshalb sei nun der Versuch einer Begriffssystematisierung unternommen.

Ein erster Versuch sei dabei auf eine offizielle Rechtsnorm, nämlich auf das Verkehrsprotokoll der Alpenkon-

vention (in Österreich BGBl III, Nr. 234/2002), gegründet. Dort setzt sich Alpenverkehr aus (a) alpenquerendem Verkehr und (b) inneralpinem Verkehr zusammen. Das Staunen ist nun nicht unbeträchtlich, wenn man die zugehörigen rechtsverbindlichen Definitionen liest:

„alpenquerender Verkehr“ = Verkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Alpenraumes
„inneralpiner Verkehr“ = Verkehr mit Ziel und Quelle im Alpenraum (Binnenverkehr) inklusive Verkehr mit Ziel oder Quelle im Alpenraum

Diese Definitionen setzen eine genaue Gebietsdefinition des Alpenraumes voraus.

Dieser ist – ebenfalls rechtsverbindlich – durch die Alpenkonvention normiert. (Den Begriff „Transit“ kennt das Verkehrsprotokoll hingegen nicht.) Warum nun aber das Staunen? Weil mit diesen drei Definitionen (alpenquerender Verkehr, inneralpiner Verkehr, Alpenraum) höchst Verblüffendes zutage tritt: Eine Fahrt von München nach Bozen ist nämlich kein alpenquerender, sondern ein inneralpiner Verkehr, hingegen ist eine Fahrt von München nach Wien ebenso alpenquerender Verkehr wie etwa von New York nach Boston.

Demgegenüber darf festgehalten werden, dass die Schweiz, die das Verkehrsprotokoll ja (noch) nicht ratifiziert hat, in ihren Statistiken und verkehrspolitischen Stellungnahmen „alpenquerenden Verkehr“ durchaus anders, und zwar in Übereinstimmung mit dem Sprachgebrauch definiert als Verkehr, der einen Alpengebirgszug quert, und dabei sehr sorgfältig unterscheidet zwischen alpenquerendem Binnenverkehr (etwa von Zürich nach Lugano), alpenquerendem Ziel- und Quellverkehr (etwa von Zürich nach Mailand und retour) und alpenquerendem Transitverkehr (etwa von Karlsruhe nach Mailand).

Bedeutung des Verkehrs

Das Protokoll „Verkehr“ der Alpenkonvention geht zunächst grundsätzlich vom Schutzbedürfnis des Alpenraums aus und bezieht sich damit implizit auf die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Mensch. Damit aber steht das Verkehrsprotokoll fast zwangsläufig in Konflikt mit anderen Zielen von nationalen, aber auch supranationalen Interessen, die zum Teil ebenfalls rechtlich normiert sind. Die Forderung des freien Warenverkehrs der EU ist dabei nur ein Aspekt, wiewohl ein gern zitierter, da er ebenso wie das Transitgespenst Feindbilder bemüht. Konsequente (durchaus auch ökologisch motivierte) verkehrspolitische Regulative (wie sie das Verkehrsprotokoll u.a. vorsieht), die etwa auch den heimischen Verkehrsteilnehmer betreffen, werden im Zweifelsfall von diesen durchaus mit nichtökologischen Rechtfertigungen auszuhebeln versucht.

Es sind aber auch die in der Präambel zum Protokoll „Verkehr“ angeführten Bewusstseins- und Überzeugungslagen untereinander nicht unbedingt friktionsfrei, wenn es etwa heißt, dass „... die ansässige Bevölkerung in der Lage sein muss, ihre Vorstellungen von der [...] wirtschaftlichen Entwicklung selbst zu definieren ...“. Dies kann, insbesondere wenn man an Betriebsansiedlungen oder Erweiterungen von touristischen Anlagen denkt, durchaus im Konflikt zu anderen Zielen des Verkehrsprotokolls (siehe Kap. I, Artikel 1) stehen.

Abgesehen von den negativen Auswirkungen des Verkehrs (siehe weiter unten), existieren nämlich auch ganz konkrete positive Wirkungen des Verkehrs im Alpenraum. Neben den offenkundigen Funktionen, wie Belieferung der Wohnbevölkerung und der Gäste des Alpenraums mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfes, also der Aufrechterhaltung der lokalen Wirtschaftskraft und des Tourismus schlechthin, bewirkt die Existenz von leistungsfähigen und funktionstüchtigen Verkehrsanlagen eine besitzfestigende Wirkung und kann so etwa Entvölkerungstendenzen ganzer Talschaften (Stichwort: Bergbauernsterben) zumindest abschwächen, allerdings auch zu verstärktem Pendlerverkehr führen.

Ökologische Aspekte des Verkehrs auf Umwelt und Mensch

Unbestritten ist aber, dass es aufgrund der fehlenden Kostenwahrheit im Verkehr (allerdings auch im Öffentlichen Verkehr!) zu teilweise massiven negativen Beeinträchtigungen der Umwelt kommt. Wenn man allerdings von negativen ökologischen Auswirkungen des Verkehrs spricht, meint man fast ausschließlich negative Umweltwirkungen, die direkt (etwa Lärm) oder indirekt zunächst „nur“ auf den Menschen einwirken. Im Wesentlichen sind dies Luftschadstoffe (Atemwegserkrankungen), andere Schadstoffe, die über die Nahrungskette zum Menschen gelangen, sowie soziale Trennwirkung und Aspekte des Landschaftsbildes. Die weiteren negativen Wirkungen des motorisierten Verkehrs (aber auch von nicht motorisierten Fortbewegungsarten wie Skifahren, Mountainbiken, Paragliten etc.) auf die vom Menschen nicht genutzte Tier- und Pflanzenwelt (wie ökologische Trennwirkung, Zerstörung oder Beeinträchtigungen von Teillebensräumen etc.) lassen sich für einzelne Arten oder Populationen ökologisch nachweisen, spielen allerdings interessanterweise in den aktuellen Diskussionen – wenn überhaupt – nur eine vorgeschobene Rolle.

Etliche verkehrsbedingte Umweltprobleme wiegen in manchen sensiblen Räumen (wie es die Alpentäler sind) tatsächlich besonders schwer, weil auf vergleichsweise engem Raum (a) sich die unterschiedlichen Nutzungen stärker konkurrenzieren, (b) es zu einer im Vergleich zu außeralpinen Regionen anderen Emissionscharakteristik kommt und (c) zum Teil auch andere Ausbreitungsmechanismen zu einer anderen Immissionsbelastung führen. Bei der Bewertung von verkehrsbedingten Emis-

sionen im Gebirgsraum ist nämlich zu berücksichtigen, dass, bedingt durch die vergleichsweise häufigeren Steigungs- und Gefällestrecken, erhöhte Schadstoffemissionen gegenüber ebenen Strecken auftreten sowie eine unterschiedliche Zusammensetzung der Emissionen zu beobachten ist. (So verschieben sich beispielsweise die Emissionen im Bereich von Steigungstrecken und bei höheren Geschwindigkeiten von den Kohlenmonoxiden und den Kohlenwasserstoffen stärker zu den Stickoxiden.) Eine weitere Besonderheit des Alpenraumes ist aufgrund von topografischen und meteorologischen Besonderheiten der Weg von der Emission zur Immission. Häufig auftretende Inversionswetterlagen im Alpenraum behindern den Austausch der bodennahen Luftmassen insbesondere während der Nachtstunden und in den Wintermonaten. Emissionen während dieser Zeit können so durch Konzentration zu einer bedeutend höheren Immissionsbelastung führen.

Neben der räumlichen Konzentration der Verkehrsnachfrage (auf wenige Orte und Täler) existieren im Alpenraum zudem noch ausgeprägte zeitliche (saisonale) Schwankungen der Belastungen. Beide Phänomene (räumliche und zeitliche Dichte) zusammen führen gemeinsam mit einer unter Umständen (durch andere menschliche Nutzungen) bereits vorbelasteten Umwelt zu gravierenden Beeinträchtigungen des alpinen Lebensraumes. Insbesondere die zeitlichen Schwankungen der Belastungen (Spitzenbelastungen oft nur an wenigen Tagen des Jahres) in Kombination mit zum Teil extrem dispersen Siedlungsformen stellen die Baulasträger vor das fast unlösbare Problem, mit aufwändigen Schutzmaßnahmen, die im Vergleich zum Nutzen des Verkehrs wenige, aber stark Betroffene vor Lärmschäden wirksam zu schützen.

Dies führt unmittelbar zur Frage des sozialen bzw. wirtschaftlichen Umfeldes im Alpenraum. Dieses ist gekennzeichnet durch eine massive Verlagerung vom Primären Sektor (Berglandwirtschaft) zum Tertiären Sektor, was zu einer wachsenden Verstädterung im Bereich der alpinen Agglomerationen bei deutlich abnehmender Bevölkerung in strukturschwachen Alpenregionen führt. Das Halten der Bevölkerung im kleinstrukturierten dörflichen Siedlungsbiet ist teilweise nur mit Tourismus möglich (Gefahr des „brain drain“), der sich wiederum an wenigen Orten konzentriert. Freizeit- und Tourismusnutzungen verlangen allerdings ihrerseits nach weitgehend intakter Natur.

Die Erreichbarkeit (peripherer Orte in Bezug auf die alpinen Agglomerationen) ist allerdings in vielen Fällen nur mit dem motorisierten Individualverkehr in zumutbaren Zeiten möglich, womit der Verkehrsträger Straße gleichsam zum Produktionsfaktor für den Tourismus wird. Autofreie Orte wie Zermatt (CH) oder Werfenweng (A) beweisen eindrucksvoll, dass Besucher zwar autofreien Tourismus am Zielort schätzen, gleichwohl aber gern mit dem eigenen Auto anreisen. Eine räumliche Problemverlagerung ist die Folge.



Parkplatz in Täsch (CH). Hier parken alle jene, die mit dem Auto anreisen, um sich im autofreien Zermatt „umweltfreundlich“ zu erholen. Quelle: Hauger 2004

Das Verkehrsprotokoll fordert zwar nachhaltigen Verkehr und Mobilität, bleibt aber sowohl in der Definitiorik als auch auf der Maßnahmenebene erstaunlich vage und verliert sich bisweilen in konsensualen Gemeinplätzen. Bis auf wenige Ausnahmen (Artikel 11 Abs.1: „Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.“) hat das Verkehrsprotokoll eher appellativen Charakter und ist als eine Rechtsnorm einzustufen, die jedenfalls nicht „self-executing“ ist. Es fehlen Zeithorizonte ebenso wie konkrete Sanktionen bei Zuwiderhandlung.

Maßnahmen im Alpenverkehr

Nicht zuletzt aufgrund der mit Ende des Jahres 2003 abgelaufenen Ökopunkte-Regelung in Österreich und deren Ablöse durch eine zahnlose Nachfolgeregelung stellt sich die Frage, welche Maßnahmen im Zuge einer umweltorientierten Verkehrspolitik geeignet sind, den alpenquerenden Verkehr so abzuwickeln, dass der Lebensraum der Bevölkerung und das alpine Ökosystem funktionsfähig erhalten werden. Der Verkehrspolitik stehen hierzu verschiedene (vielerorts auch schon angewandte) Lösungsansätze zur Verfügung, die jedoch meist nur eine begrenzte Wirkung im Hinblick auf eine Reduzierung der Belastungen und zusätzlich unerwünschte Nebenwirkungen haben, so dass sie nicht unumstritten sind.

Tabelle 1 liefert, ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, eine Strukturierung der möglichen Maßnahmen und fasst diese nach Maßnahmenbereichen zusammen. Nach der Tabelle werden einzelne ausgewählte Maßnahmen eingehender behandelt.

Emissionskontingentierung: Eine Kontingentierung von Schadstoffemissionen wurde bereits seit dem 1.1.1993 im Rahmen des Transitabkommens bzw. des späteren österreichischen EU-Beitrittsvertrages (Protokoll Nr. 9) mit der Einführung des so genannten Ökopunkte-modells für Transitfahrten von Lkw der Vertragsparteien

(EU-Länder und einige andere) über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht durch Österreich angewendet. Ziel war es, die Stickoxidemissionen im Straßengütertransitverkehr bis zum Ende des Jahres 2003 auf 40 % des Ausgangswertes des Jahres 1991 zu reduzieren. Um das Ziel zu erreichen, wurden die Ökopunkte-Kontingente schrittweise von Jahr zu Jahr verringert. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass tatsächlich verstärkt emissionsärmere Fahrzeuge im Transitverkehr durch Österreich eingesetzt wurden und damit das Ziel einer Emissionsminderung von NOx erfüllt werden konnte. Aus diesem Blickwinkel betrachtet, erwies sich das Ökopunktemodell durchaus als möglicher Ansatz für eine umweltschonendere Verkehrsabwicklung. Dennoch sind auch Kritikpunkte zu beachten:

- Die Regelung galt nur für Transitfahrten durch Österreich, nur für Lkw über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht und nur für Fahrzeuge aus EU-Ländern und nur wenigen anderen Staaten.
- Die Emissionswerte des Lkw wurden auf der Basis des motorleistungsbezogenen COP-Wertes ermittelt. Motoren mit größerer Leistung durften auch entsprechend mehr emittieren.
- Die Emissionen waren nur an das Stickoxid als „Leit-schadstoff“ gekoppelt, andere Umweltwirkungen, wie etwa die Lärmemissionen, blieben jedoch unberücksichtigt.
- Die Länge der Transit-Fahrtstrecke wurde nicht berücksichtigt.

Fahrtenkontingentierung: Das Konzept einer Kontingentierung von Fahrten widerspricht dem Grundsatzziel der Europäischen Union für einen freizügigen Verkehr von Personen, Waren und Dienstleistungen. Nicht zuletzt deshalb sind die früher im internationalen Straßengüterverkehr üblichen Kontingente für Fahrten ausländischer Lkw im Inland inzwischen zumindest innerhalb der Europäischen Union aufgehoben worden. Auch die im Zuge der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) (gemäß Landverkehrsabkommen Schweiz – EU (1999)) eingeführte Beschränkung der jährlichen Fahrtenanzahl für 40-Tonnen-Lkw aus der EU in die Schweiz oder durch die Schweiz („40-Tonnen-Kontingent“) ist lediglich als eine zeitlich begrenzte Übergangsregelung anzusehen, da ab dem Jahr 2005 40-Tonnen-Lkw generell in der Schweiz erlaubt sein werden.

Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge: Die Emissionsgrenzwerte EURO 0, I, II, III und IV werden beispielsweise bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz für die Berechnung der Tarife herangezogen.

Maßnahmen zur Einhaltung von Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten): Durch unzureichende Überwachung der Vorschriften ergeben sich beim Straßengütertransport Zeit- und Kostenersparnisse, die die Wett-

Tab.1: Maßnahmenbereiche mit möglichen Maßnahmen zu einer umweltschonenden Abwicklung des(Alpen-)Verkehrs

Maßnahmenbereiche	Maßnahmen	
Ordnungspolitische Instrumente	<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Emissionskontingentierung</u> ■ <u>Fahrtenkontingentierung</u> ■ <u>Regelung zur Einhaltung bestimmter Umweltstandards</u> (z. B. Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge [EURO I, II, III, IV; COP-Werte]) ■ Förderung von ressourcenschonenderen Techniken ■ Erleichterung für den Einsatz neu entwickelter Techniken 	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Veränderung des Ordnungsrahmens ■ Beschränkung der Gewichte und Abmessungen von Lkw (z. B. ehem. 28t-Limit in der Schweiz) ■ zeitliche, sektorale und/oder lokale Fahrverbote (z. B. Nachtfahrverbote, Verbote für bestimmte Transporte, Fußgängerzonen) ■ Immissionsbedingte Fahrverbote bei Grenzüberschreitung ■ <u>Maßnahmen zur Einhaltung von Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten)</u> 	
Marktpolitische Instrumente	Infrastrukturpolitische Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bevorzugte Investitionen im Infrastrukturausbau von umweltschonenderen Verkehrsträgern (Schiene) ■ Vermeidung von (weiteren) (höherrangigen) Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßenbau
	Preispolitische Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abbau und Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern (z. B. Wegekostenanlastung) ■ <u>Implementierung der externen Kosten in Mautgebührensätze</u> ■ Implementierung der externen Kosten auch in Infrastrukturbenutzungsentgelte und Tarife im ÖPNV und Schienengüterverkehr ■ Internationale Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für Transporte (z. B. einheitliche Besteuerung der Lkw innerhalb Europas)
	Logistische Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausweisung des Angebotes auf der Schiene ■ Maßnahmen im Bereich der Schienenlogistik, um Nachteile gegenüber dem Lkw abzubauen (Verwendung moderner Techniken des unbegleiteten kombinierten Verkehrs) ■ Maßnahmen zur besseren Auslastung der Fahrzeuge (Transportbörsen, Einbeziehung des Werkverkehrs)

Anmerkungen zu den unterstrichenen Maßnahmen siehe Text nach der Tabelle (eigene Zusammenstellung durch die Autoren aus diversen Quellen)

bewerbsituation zu Lasten der Schiene beeinträchtigen und außerdem die Unfallkosten der Straße erhöhen.

Implementierung der externen Kosten in Mautgebührensätze: Die derzeitige Wegekostenrichtlinie der EU (Richtlinie 1999/62/EG) verbietet die Anlastung von externen Kosten bei der Festsetzung von Straßenbenutzungsgebühren sowie die Verwendung der eingenommenen Geldmittel für andere Zwecke (wie zum Beispiel für

Investitionen im Bereich der Schiene) als zur Abdeckung der Infrastrukturkosten der Straße. Es ist jedoch anzunehmen, dass bei der anstehenden Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie die Anlastung auch der externen Kosten zugelassen werden könnte. (Dies wird u.a. im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 gefordert.)

Schlussfolgerungen

Die Situation des Alpenverkehrs ist zu vielschichtig, als dass es Patentrezepte für eine aus der Sicht der Umwelt verbesserte Bewältigung der Güter- und Personenverkehrsströme gäbe. Mit der Möglichkeit, zukünftig Umweltkosten in die Kalkulation von Straßenbenutzungsgebühren mit einfließen zu lassen, könnten aufgrund der darauf abgestimmten Mauttarife zusätzlich Anreize geschaffen werden, für Gütertransporte die Schiene zu wählen. Mit einer Ausdehnung des Road-Pricing auch auf den Pkw-Verkehr könnte langfristig die Schiene auch im Personenverkehr wieder an relativer Attraktivität gewinnen.

Von den Alpenländern hat die Schweiz sicherlich am konsequentesten die Weichen so gestellt, dass bei den Gütertransporten der alpenquerende Verkehr von der Straße auf die Schiene gelenkt wird, auch was die Bereitstellung der Infrastrukturkapazitäten anbelangt, die mit dem Bau der neuen Alpentransversalen (NEAT) an Lötschberg und Gotthard ihren wohl kapitalintensivsten Niederschlag finden. Unterstützt wurde diese Strategie durch die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, den in der Verfassung verankerten Alpenschutzartikel und nicht zuletzt durch den breiten Rückhalt aus der Bevölkerung, die sich in mehreren Abstimmungen für diesen Weg entschieden hat. Allerdings werden die Maßnahmen erst in fünf bzw. zehn Jahren wirklich greifen können, wenn die neuen Transversalen in Betrieb genommen werden können. Zu deren vollen Wirksamkeit ist es allerdings auch erforderlich, dass nördlich und südlich der Alpen entsprechende Kapazitäten an Trassen und Umschlagterminals vorhanden sind.

Prof. Dr. Peter Cerwenka, Dr. Georg Hauger und Dr. Bardo Hörl,
Technische Universität Wien

Aktionsplan Brenner 2005

Am 5. Juli 2002 hatten die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und Italiens, Kurt Bodewig, Mathias Reichhold und Pietro Lunardi sowie der griechische Staatssekretär Ioannis Konstantinidis in Berlin die Einsetzung dreier Arbeitsgruppen beschlossen, die Lösungen für die aktuellen Probleme im alpenquerenden Güterverkehr erarbeiten sollten. Unter Vorsitz des deutschen Bundesverkehrsministers wurden in einer Arbeitsgruppe die Möglichkeiten für kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Steigerung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs untersucht. Vorrangig wurden insbesondere Maßnahmen für den Kombinierten Verkehr (KV) im Korridor Deutschland-Österreich-Italien auf der Brennerachse mit allen relevanten Beteiligten aus Verkehrswirtschaft und Verwaltung in mehreren Workshops erörtert und abgestimmt. Als Grundlage diente eine im Vorfeld erarbeitete Problemanalyse.

Die Ergebnisse wurden in einem Aktionsplan „Brenner 2005“ zusammengefasst. Dieser enthält die erforderlichen Maßnahmen zur Gestaltung und Sicherung des kurz- bis mittelfristigen Ausbaus des Angebotes im Kombinierten Verkehr auf der Brennerachse. Der Aktionsplan ist aus Sicht aller Beteiligten (Ministerien, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahnnetzbetreiber, Kombiverkehrsgesellschaften, Terminalbetreiber, Spediteure) die maßgebliche Voraussetzung, um das Ziel zu erreichen, das Aufkommen des Kombinierten Verkehrs auf der Brennerachse bis zum Jahr 2005 um mindestens 50 % gegenüber 2001 zu steigern. Da im Jahr 2001 der Kombinierte Verkehr auf der Brennerroute 11,10 Mio. Tonnen betrug (Quelle: Verkehrsbericht Tirol 2001), bedeutet dies eine Steigerung um 5,55 Mio. Tonnen auf 16,65 Mio. Tonnen im Jahr 2005. Dies würde es ermöglichen, die erwarteten Zuwächse des Straßengüterverkehrs weitgehend zu verlagern. Der Aktionsplan greift dabei auch schon begonnene bzw. geplante Maßnahmen und Projekte zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs auf der Brennerachse auf. Er bündelt und vertieft diese Ansätze, erweitert sie um zusätzliche Aktionen und hinterlegt sie in einem auf das Verlagerungsziel orientierten Umsetzungsplan.

Mit der Verabschiedung dieses Aktionsplanes sind alle Beteiligten konkrete Verpflichtungen für ein koordiniertes Vorgehen zum Ausbau der Kapazitäten und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Schienengüterverkehrs eingegangen.

Die Verkehrsminister vereinbarten, im Rahmen eines Monitorings die Umsetzung der hierzu erforderlichen in den Maßnahmenpaketen I, II und III zusammengefassten Maßnahmen zu beobachten, zu begleiten und zu unterstützen. In einem Folgetreffen der Minister sollen die bislang erzielten Fortschritte und ggf. weiterer Maßnahmen erörtert werden.

Der Aktionsplan „Brenner 2005“ umfasst drei Maßnahmenpakete:

Maßnahmepaket I enthält Maßnahmen mit höchster Priorität, mit deren Umsetzung sofort begonnen wird;

Maßnahmepaket II betrifft Maßnahmen, mit deren Umsetzung kurzfristig begonnen wird und die die Wettbewerbsfähigkeit verbessern, um damit die Grundlage der Erschließung neuerer Transportmärkte zu schaffen;

Maßnahmepaket III zielt schließlich auf mittelfristig realisierbare Maßnahmen, die Grundlage für ein langfristig angelegtes Wachstum des Kombinierten Verkehrs bilden.

Die Maßnahmen sind im Wesentlichen wie folgt umgesetzt worden:

1. Zum Maßnahmenpaket I:

Bestehende Traktionsengpässe sind weitestgehend beseitigt worden. Dadurch konnte die Rate der pünktlich verkehrenden Güterzüge in Richtung Norden von 45 % auf rd. 70 % erhöht werden. Ursächlich hierfür ist u. a. die ebenfalls im Aktionsplan geforderte direkte Anbindung des Terminals Verona Quadrante Europa (Q. E.) seit dem 15. Dezember 2002. Hierdurch konnte der betriebliche Halt bei der Überquerung der Linie Verona – Mailand entfallen.

Des Weiteren wurde ein System der Pönalisierung entwickelt, das ab 1. Januar 2004 dazu beiträgt, die für den Brennerverkehr notwendigen Ressourcen, d.h. Lokomotiven und Lokführer, sicherzustellen. Es sind zudem die geforderten Schritte unternommen worden, um administrative Vorgänge zu vereinfachen und zu vereinheitlichen sowie betriebstechnische Hindernisse an den Grenzübergängen durch Vereinheitlichung der Vorschriften der Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen zu beseitigen. So konnten beispielsweise innerhalb der Brenner-Servicestelle Prozessoptimierungen erzielt werden, die zu einer Reduzierung des Arbeitsaufwandes und damit zur Verkürzung der Aufenthaltsdauer der Güterzüge am Brenner geführt haben. Einen weiteren wichtigen Punkt stellt die Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches dar. Dabei geht es um die Optimierung der Schnittstellen zwischen den Beteiligten und um die Verbesserung der Ressourcensteuerung und der Kundeninformation. Hier sind erste Verbesserungen im Datentransfer zwischen den beteiligten Bahnunternehmen erzielt worden. Durch die im Jahr 2003 abgeschlossene Installation von so genannten TRIS-E-Mailer (separaten PC) bei den Betriebsleitzentralen der drei beteiligten Infrastrukturbetreiber werden durch manuelle Eingabe Informationen u. a. zu Zugausfällen und Zuglaufprognosen ausgetauscht. Auch die Beseitigung von Engpässen in der betrieblichen Abwicklung im KV-Terminal Verona Q. E. wurde erfolgreich vorangebracht. Hierzu wurde ein neues Programm für die Terminalnutzung erstellt, welches mit den Fahrplananträgen sowie mit dem Rangierbetrieb im Sinne einer Slot-Zuteilung abgestimmt ist.

Besondere Erwähnung verdient schließlich auch die Entwicklung der in Deutschland und in Italien in den Brennerverkehr einbezogenen KV-Terminals mit sog. Spitzenüberspannung. Hierbei handelt es sich um die Überspannung der in die Ladegleise einmündenden Gleisabschnitte im Terminal mit elektrischer Oberleitung (Fahrdraht). Auf diese Weise ist es möglich, dass ein mit einer E-Lok bespannter Containerzug zum Zwecke des Umschlags in den Terminal fahren kann, der selbst ohne Fahrdraht ausgerüstet ist, weil dieser das Umschlagen mittels Kran verhindern würde. Hierzu schiebt die E-Lok den Zug entweder hinein oder zieht ihn mit Schwung auf das Ladegleis. Es entfällt somit die Notwendigkeit, die E-Lok im sog. Vorbahnhof abzukuppeln und dem Containerzug eine Diesellokomotive vorzusetzen, welche den



Alltag Inntal! Die Transitlawine trägt durch Lärm und Schadstoffe zu einer enormen Beeinträchtigung der Lebensqualität bei. Quelle: OeAV, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz

Zug auf das Ladegleis zieht. Auf diese Weise wird ein Rangieraufwand vermieden. Dies wiederum spart Kosten und Zeit, weil die aufwändige Zugbildung entfällt. Zugleich wird die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs für die verladende Wirtschaft erhöht, weil bessere Ladeschlusszeiten möglich sind. Eine derartige Spitzenüberspannung ist im Terminal München-Riem bereits vorhanden. Ebenso wurden die Anschlüsse an den KV-Terminal Verona Q. E. im November 2002 und April 2003 mit Spitzenüberspannung ausgerüstet.

2. Zum Maßnahmenpaket II:

Es erfolgt die Entwicklung und Umsetzung eines durchgehenden achsenbezogenen Traktionskonzeptes im Sinne einer Interoperabilität. Hierzu verfolgen die Eisenbahnverkehrsunternehmen verstärkt den Einsatz von Mehrsystemlokomotiven. Zudem werden die Verfahren zur wechselseitigen Zulassung der Lokomotiven E 412 und EU 43 (Italien), E 189 (Deutschland) sowie E 1822 (Österreich) für den Verkehr auf der Strecke Verona – München entwickelt. Die Beteiligten haben auch entscheidende Schritte bei den Fahrplanverbesserungen zwecks Verkürzung der Beförderungszeit in bestehenden Relationen unternommen. Praktisch alle Züge des Kombinierten Verkehrs über den Brenner weisen eine gleichbleibende Pünktlichkeit von 80 bis 90 % auf. Dies hat zu einer erhöhten Kundenzufriedenheit und zu einem Wachstum des Volumens geführt. Mit dem Fahrplanwechsel zum 15. Dezember 2003 wurden alle KV-Züge über den Brenner in einer Weise neu trassiert, dass sie künftig im Takt fahren. Damit werden für einige Relationen die Fahrzeiten signifikant verkürzt.

Was die Bewertung der Perspektiven des Angebotes im begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße [RoLa]) anbelangt, so haben Kundenbefragungen zur Analyse der Marktchancen ergeben, dass keine gesteigerte Nachfrage für RoLa-Strecken über eine Länge von 300 km besteht. Hinzuweisen ist des Weiteren darauf, dass die Firma Bertani das RoLa-Angebot erweitert hat. So hat sie zusätzlich zur Strecke Trient – Wörgl ab Novem-

ber 2002 die RoLa Bozen – München/Wörgl (28 Fahrten pro Woche) in Betrieb genommen, auf welcher ab Januar 2004 eine weitere Steigerung vorgesehen war. Dennoch verbleiben – auf italienischer Seite – nach wie vor freie Trassen, die eine Verlagerung der bis Brennersee führenden Verkehre nach Süden hin (auch bis nach Trient – Verona) ermöglichen würden.

Ein weiteres RoLa-Terminal im oberbayerischen Raum zur Entlastung von Manching ist in Vorplanung.

3. Zum Maßnahmenpaket III:

Hinsichtlich der Herstellung der Trassenverfügbarkeit für den Güterverkehr haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Trassenkatalog ausgearbeitet, der verfügbare Infrastrukturkapazitäten aufzeigt. Zum derzeitigen Zeitpunkt stehen in der Regel 16 Zugtrassenpaare zwischen München und Verona an Werktagen zur freien Disposition, wobei diese Zahl, bedingt durch laufende Be- und Abbestellungen im Ausmaß von +/- 30 % variiert. Aus Sicht der Netze sind zumindest 50 % der Trassen zeitlich marktfähig, darüber hinaus erweisen sich auch Trassen außerhalb der im KV üblichen Zeitsegmente als durchaus vermarktbar.

Des Weiteren erfolgte eine gemeinsame Analyse und Bewertung von Engpässen in der Infrastruktur mit Blick auf die erwartete Steigerung des KV-Aufkommens. So wurde z.B. festgestellt, dass bei Überschneidungen mit den Hauptverkehrszeiten des Personennahverkehrs morgens und abends Kapazitätsmangel auf den Strecken in den für den Kunden des Kombinierten Verkehrs relevanten Zeitfenstern besteht. Dies ist besonders beim Streckenschnitt München – Rosenheim der Fall.

Auf italienischer Seite werden derzeit Maßnahmen durchgeführt, um auf der Strecke Verona – Brenner zusätzliche Tageskapazitäten zu erreichen. Dies geschieht durch eine automatische Steuerung des Zugabstandes und die ferngesteuerte Regelung des Verkehrs.

Bezüglich der Entwicklung der für die Brennerverkehre notwendigen Infrastruktur ist zum einen darauf hinzuweisen, dass derzeit im KV-Terminal München-Riem die Planungen zur Realisierung eines dritten Umschlagmoduls laufen. Hierdurch kann die heutige Umschlagkapazität von 250.000 Ladeeinheiten pro Jahr auf 370.000 Ladeeinheiten gesteigert werden. Zudem kommen die Planungen zum Bau eines Schienenstranges zwecks Herstellung der direkten Anbindung des Terminals München-Riem, der sog. Truderinger Kurve, voran. Das Projekt befindet sich in der technischen und baurechtlichen Planungsphase und gehört mit zu den laufenden und fest disponierten Vorhaben des „Vordringlichen Bedarfs Schiene“ im Bundesverkehrswegeplan 2003.

Zum anderen wird derzeit auch im KV-Terminal Verona Q. E. ein weiteres Umschlagmodul gebaut, wodurch mit Beginn des Jahres 2005 die Umschlagkapazität von 250.000 auf ca. 330.000 Ladeeinheiten gesteigert werden kann.

Fazit: Der „Aktionsplan Brenner 2005“ stellt ein mit allen Beteiligten im Einzelnen abgestimmtes und von den Verkehrsministern Deutschlands, Italiens und Österreichs einvernehmlich gebilligtes Lösungskonzept dar. Er zeichnet sich dadurch aus, dass er

- eine klare Zielvorgabe enthält, nämlich die Steigerung des Aufkommens des Kombinierten Verkehrs auf der Brennerachse bis zum Jahr 2005 um 50 % gegenüber 2001, und
- ein Bündel von konkreten Maßnahmen festlegt sowie die Verantwortlichkeiten für deren Umsetzung eindeutig regelt.

Schon jetzt lässt sich sagen, dass der Aktionsplan in beispielgebender Weise die Aktivitäten aller am Brennerverkehr beteiligten Akteure (Ministerien, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahnnetzbetreiber, Kombiverkehrsgesellschaften, Terminalbetreiber, Spediteure) bündelt und koordiniert.

Insgesamt betrachtet, lassen die bisherigen Ergebnisse die Erreichung des Zieles einer Steigerung des Kombinierten Verkehrs auf der Brennerachse um 50 % erwarten.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Deutschland

Alps Mobility

Im Frühjahr 1998 schlossen sich neun Projektpartner aus Deutschland, Italien und Österreich zusammen, um im Rahmen des Gemeinsamen EU-Aktionsprogramms Raumordnung im Alpenraum (Art. 10 EFRE) ein „Pilotprojekt für umweltfreundliche Reiselogistik, verknüpft mit elektronischen Buchungs- und Informationssystemen, in alpinen Tourismusregionen – **Alps Mobility**“ durchzuführen. Das Projekt endete im Jahr 2001.

Der Schwerpunkt des Pilotprojekts bestand in der Entwicklung und Umsetzung von Lösungen, den touristischen Verkehr in die Alpen und in den Urlaubsorten ökologisch verträglich abzuwickeln. Die Ergebnisse reichten von neuen Erkenntnissen in der Nachfrage im touristischen Verkehr, attraktiven sanft-mobilen Tourismuspäckchen über die Schaffung von regionalen Mobilitätszentralen mit neuen innovativen Dienstleistungen, neuen Auskunftssystemen für Touristen und Ausflugs Gäste bis zu



Alternatives Verkehrsmittel - Pferdekutsche. Quelle: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

optimierten und innovativen Angeboten im Öffentlichen Verkehr.

„Alps Mobility II - Alpine Pearls“:

Dieses Projekt wurde, aufbauend auf dieser erfolgreichen Kooperation, im Dezember 2002 von den Partnern des Projekts unter Einbeziehung zusätzlicher Partner aus der Schweiz und aus Frankreich beim EU-Programm Interreg III B, Alpenraum, eingereicht und im April 2003 von der EU genehmigt. Lead Partner ist das österreichische Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Zentraler **Schwerpunkt** des Projekts ist die **Schaffung innovativer ökotouristischer Angebote „Perlen der Alpen“**, die die touristischen Attraktionen mit den Vorteilen von sanfter Mobilität mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verknüpfen. Ziel ist die Verwirklichung eines Reisepackages durch die Alpen ausschließlich mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln, wie Bahnen, Bussen, Fahrrädern, Nullemissionsfahrzeugen, Pferden oder zu Fuß. Jede teilnehmende Partnerregion wird selbst eine „Perle“, d.h. sie muss bestimmte Mobilitäts- und Tourismus-Standards im Sinne der Nachhaltigkeit nach einem vorgegebenen Kriterienkatalog erfüllen. Die sanftmobil Reisen sollen über die landschaftlich schönsten Routen führen, interessante Mobilitätserlebnisse bieten und über perfekte Informationstechnologie (z.B. mit GPS-gestützten Handhelds für die Reisenden) verfügen sowie gleichzeitig hohen Komfort z.B. durch Gepäcktransport anbieten.

Im Zentrum des Projekts steht die Planung und Umsetzung dieses ökotouristischen Angebotes in alpinen Tourismusregionen. Die Arbeit setzt sich zusammen aus

- einer Implementierungsstudie, die die Kriterien und Indikatoren für das touristische Produkt „Perlen der Alpen“ konkretisieren und die Details für die transalpine Umsetzung festlegen soll,

- der Planung und teilweisen Umsetzung der umweltverträglichen Reisekette in die Alpen und zwischen den Regionen zu ihren Partnerregionen (die „Perlenkette“),
- der Umsetzung in transalpinen Pilotaktionen,
- der Entwicklung und Umsetzung eines gemeinsamen PR- und Marketing-Konzeptes.

Projektdauer: Mai 2002 bis Dezember 2005

**Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft, Österreich**

Ansprechpartner:

DI Robert Thaler und Dr. Veronika Holzer
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. V/5
Stubenbastei 5, 1010 Wien;
Tel.: 0043/1/51522/1210
E-mail: veronika.holzer@lebensministerium.at

New Mobility

In der Schweiz reisten 2002 rund 20 % der Übernachtungsgäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn und Bus) an²⁾. In den anderen Alpenländern ist dieser Prozentsatz sogar um einiges tiefer. Dies ist kein Zufall, sondern hat System. Denn die Mobilitätsangebote für diejenigen Gäste, die gerne ohne Auto anreisen würden, sind oft so sehr Mangelware, dass „Urlaub vom Auto“ zum Dauerstress würde.

Fazit

1) Potenzielle Umsteiger auf den öffentlichen Verkehr reisen weiterhin per Auto an.

2) Potenzielle neue Gäste, die kein Auto zur Verfügung haben, kommen gar nicht. So fliegen Gäste aus städtischen autolosen Haushalten lieber mit dem Flugzeug auf eine Südseeinsel. Denn dort fährt kein Tourist mit dem eigenen Auto.

New Mobility schafft sanft-mobile Angebote

New Mobility ist ein maßgeschneidertes Projekt für Tourismusorte und -destinationen, die ihren Gästen vollen Komfort und freie Mobilität anbieten wollen, wenn diese ohne ihr Auto anreisen. New Mobility baut das notwendige Angebot für „Urlaub vom Auto“ auf und hilft den Tourismusdestinationen, dieses erfolgreich zu vermarkten. Mit einer attraktiven An- und Abreise sowie einer flexiblen Mobilität vor Ort sollen die ohne Auto ein-

²⁾ BFS, GastroSuisse, ST, SHV, STV: Schweizer Tourismus in Zahlen 2002, Bern, Juli 2002.

getroffenen Gäste willkommen heißen werden. Dazu sind unter anderem folgende konkrete „sanft-mobile“ Angebote möglich: Optimierung der Anreise durch bessere Anschlüsse und erleichterten Gepäcktransport, Förderung der Mobilität vor Ort durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Car-Sharing und Elektrofahrzeuge. Die Angebote von New Mobility werden mit anderen touristischen Angeboten zu einem Paket gebündelt und vermarktet.



New Mobility; Die Anreise in den Urlaub mit dem Zug ist nicht nur komfortabel, sondern auch spektakulär: Bahn und Piz Bernina. Quelle: Jöri Schwärzel, Alpenbüro Netz GmbH

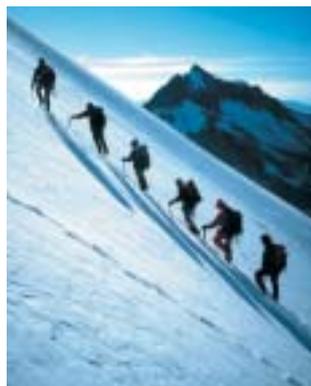
Hinter New Mobility steht mobiltour.ch – Netzwerk und Projektstelle für sanfte Mobilität im Tourismus, betreut durch die Alpenbüro Netz GmbH. Die Alpenbüro Netz GmbH arbeitet vor Ort mit Gemeindebehörden und Tourismusorganisationen zusammen. Weitere Partner sind die ortsansässigen Touristiker sowie lokale, nationale und internationale Transportunternehmungen. Die SBB spielen dabei in der Dienstleistungskette vom Wohnort des Gastes bis zum Feriendomizil eine zentrale Rolle.

Alpen retour

Eine 1998 bei den Sektionen des Schweizer Alpen-Clubs (SAC) durchgeführte Mobilitätsumfrage zeigte auf, dass deren An- und Rückreise zu einer Bergtour viel Verkehr – ca. 10 Mio. Personenkilometer im Auto pro Jahr – verursacht und viel Energie verbraucht. Die Anreise zu einer Berghütte benötigt durchschnittlich 30- bis 35-mal mehr Energie als der gesamte Hüttenbetrieb für eine Übernachtung. Der SAC und seine 111 Sektionen zeigten sich aufgrund dieser Tatsache betroffen. 2001 wurde die Mobilitätskampagne Alpen retour ins Leben gerufen, um die Bergsportler zu sensibilisieren und zur Benützung von alpenfreundlichen Verkehrsmitteln zu animieren. In den drei Kampagnejahren hat der SAC verschiedene Produkte und Maßnahmen kreiert und eine große Anzahl an Bergsportlern erreicht. Alpen retour wurde im Juni 2004 offiziell beendet, doch die alpenfreundliche Mobilität wird auch weiterhin Thema im SAC bleiben.

Wichtig war dem SAC – notabene, dem größten Schweizer Sport- und Freizeitverein – dabei, die Bergsportler nicht mit Verboten, sondern mittels Angeboten von einer

alpenfreundlichen Mobilität zu überzeugen. Unter dem Dach von Alpen retour wurden verschiedene Produkte und Maßnahmen entwickelt, angeboten und getestet: Nebst intensiver Öffentlichkeitsarbeit und interner Kommunikation waren es unterschiedliche materielle und immaterielle Anreize sowie Serviceanreize, die zur Sensibilisierung und Animierung der Bergsportler kreiert wurden (www.sac-cas.ch). Nennenswert ist unter anderem die



Bergsteiger sind von der Klimaerwärmung stark betroffen und daher auch bei der Verkehrsmittelwahl positiv zu beeinflussen. Quelle: J. Meyer

Mobilitätsberatung, die sich an Schlüsselpersonen in den SAC-Sektionen richtete, um Informationen sowie Möglichkeiten von alpenfreundlichen Sektionstouren aufzuzeigen.

Eines der herausragendsten Produkte jedoch, das binnen dieser Zeit kreiert wurde, ist der Alpen-Fahrplan im Internet unter www.alpenonline.ch. Per Mausklick können sämtliche für die Tourenplanung benötigten Informationen zur ÖV-Anreise und anderem abgerufen werden.

Erfolgreich abgeschlossen

Im Juni 2004 wurde Alpen retour erfolgreich abgeschlossen. Es beteiligten sich über 50 % der SAC-Sektionen freiwillig und aktiv an Alpen retour. 71 % der SAC-Mitglieder konnte Alpen retour erreichen. 77 % von ihnen hielten die Kampagne für sinnvoll. Beeindruckend ist vor allem, dass im Referenzjahr 2002 70 % aller Personenkilometer der Sektionstouren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden – im Vergleich dazu 1998: 42 %. Eine Steigerung von 66 %!

Alpenbüro Netz GmbH

Kontakte:

Schweizer Alpen-Club, Ressort Umwelt
Postfach, CH-3000 Bern 23

oder: mobiltour.ch, Alpenbüro Netz GmbH
Jöri Schwärzel, Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers,
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 55, info@mobiltour.ch

NATURGEFAHREN

Naturkatastrophen und Klimaänderung im Alpenraum: Trends und Vorsorgemöglichkeiten

Katastrophentrends

Die Schadenbelastungen aus Naturkatastrophen haben in den letzten Jahrzehnten drastische Ausmaße angenommen. Die inflationsbereinigte Zunahme gegenüber den 60er Jahren liegt für die letzten 10 Jahre beim Siebenfachen für die volkswirtschaftlichen und beim Vierzehnfachen für die versicherten Schäden. Dabei hat sich nicht nur der durchschnittliche Anteil der versicherten Schäden auf 16 % verdoppelt, sondern auch die mittlere Anzahl großer Naturkatastrophen auf sechs pro Jahr (s. Tab. 1).

Diese Katastrophenzunahme wird größtenteils von steigenden Werten bzw. versicherten Haftungen, insbesondere auch in stark exponierten Regionen, wie z.B. im Küsten- und Alpenraum, verursacht. Außerdem zeigt sich immer wieder bei Naturkatastrophen, dass die Schadenanfälligkeiten von Bauwerken und Infrastrukturen trotz aller Bauvorschriften und technischen Weiterentwicklungen eher größer als kleiner geworden sind (s. Tab. 2).

Klimaänderung

Gleichzeitig sprechen viele Indizien dafür, dass die sich abzeichnende Klimaänderung zunehmend Einfluss auf

die Häufigkeit und Intensität von Wetterextremen gewinnt, die weltweit heute schon für fünf von sechs Naturkatastrophen verantwortlich sind. Da sind einerseits die großen Sturmkatastrophen der letzten Zeit, die fast jedes Jahr für neue Schadenrekorde sorgten, und andererseits die zahllosen Überschwemmungs-, Unwetter-, Hitze- und Waldbrandkatastrophen, die häufiger als jemals zuvor aufzutreten scheinen (s. Tab. 3).

Tatsächlich belegen die Analysen von Beobachtungsreihen ebenso wie die Klima-Modellrechnungen, dass sich die Eintrittswahrscheinlichkeiten für extreme Wetterereignisse bereits deutlich geändert haben oder noch ändern werden.

Naturkatastrophen im Alpenraum

Katastrophenschäden stammen im Alpenraum zu einem stark überwiegenden Teil von extremen Wetterereignissen. Hier stehen die Stürme bei der Zahl der Schadenergebnisse und bei den versicherten Schäden mit Abstand an erster Stelle, gefolgt von den Überschwemmungen (die allerdings bei den volkswirtschaftlichen Schäden den größten Anteil ausmachen), den sonstigen Naturkatastrophen (u.a. Winterschäden, Waldbrand, Erdbeben) und schließlich den hier nur selten schadenträchtigen Erdbeben (s. Abb.1).

Das Bild ändert sich deutlich, wenn man die Schadenspotenziale extremer Naturkatastrophen betrachtet. Hier

Tab. 1: Große Naturkatastrophen 1950 - 2003

Dekadenvergleiche	Dekade 1950 - 1959	Dekade 1960 - 1969	Dekade 1970 - 1979	Dekade 1980 - 1989	Dekade 1990 - 1999	Letzte 10 Jahre 1994 - 2003	Faktor 80er : 60er	Faktor Letzte 10 : 60er
Anzahl	20	27	47	63	91	60	2,3	2,2
Volkswirt. Schäden	42,7	76,7	140,6	217,3	670,4	514,5	2,8	6,7
Versicherte Schäden	-	6,2	13,1	27,4	126,0	83,6	4,4	13,5
Vers./volkswirt. Schäden in %	-	8,0	9,3	12,6	18,8	16,2	1,6	2,0

Tab. 2**Naturkatastrophen nehmen weltweit dramatisch an Häufigkeit und Schadensmaß zu****Die Gründe:**

- Bevölkerungszunahme
- Steigender Lebensstandard
- Konzentration von Bevölkerung und Werten in Großstadträumen
- Besiedlung und Industrialisierung stark exponierter Regionen
- Anfälligkeit moderner Gesellschaften und Technologien
- Steigende Versicherungsdichte
- Änderung der Umweltbedingungen

©Münchener Rück, GeoRisikoForschung, 2/1999

rücken dann Ereignisse in den Vordergrund, die zwar nur eine sehr kleine Eintrittswahrscheinlichkeit aufweisen, wie z. B. starke Erdbeben, große Bergstürze oder extreme Sturzfluten, aber bei einem „Volltreffer“ in einer dicht-besiedelten Region außerordentlich hohe Schadenbelastungen auslösen können. Davon gibt die Liste bedeutender Naturkatastrophen im Alpenraum seit 1980 einen Vorgeschmack (s. Tab. 4).

Mit der Temperaturzunahme, die im vergangenen Jahrhundert im Alpenraum mehr als doppelt so schnell ablief wie im globalen Mittel, erhöht sich hier die Katastrophengefahr zusätzlich: Der Anstieg der Permafrostgrenze, das Abschmelzen der Gletscher, die intensiveren Niederschläge, die häufigeren Stürme und die längeren Trockenheitsperioden führen mittel- und langfristig zu mehr Felsstürzen und Erdbeben, Sturzfluten und Muren, Schmelzwasserausbrüchen und Überschwemmungen, Unwettern und Hagelschlägen, Dürren und Waldbränden, ganz abgesehen von den substanziellen Veränderungen in Flora und Fauna, die damit einhergehen werden.

Vorsorgemöglichkeiten

Wegen der Langlebigkeit einiger wesentlicher Treibhausgase wird sich die anthropogene Klimaänderung nur langfristig abmildern lassen, selbst wenn schon bald rigide Klimaschutzmaßnahmen auf globaler Ebene ergriffen würden – was aber überhaupt nicht zu erwarten ist. Es müssen alle denkbaren Vermeidungsstrategien ein-

Tab. 3**Der anthropogene Treibhauseffekt erhöht die Katastrophengefahr**

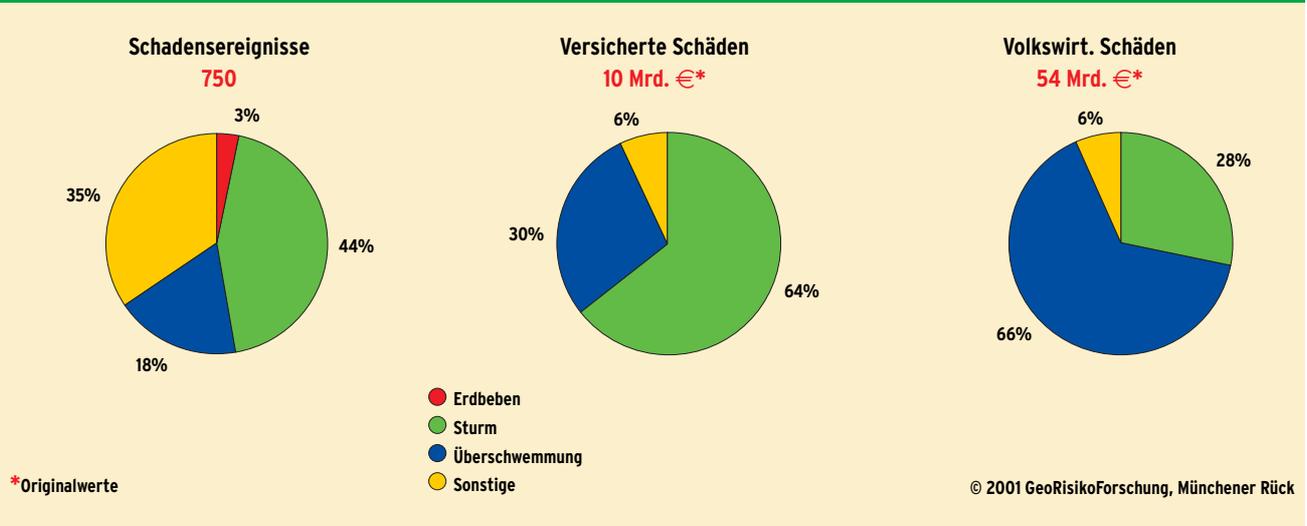
gesetzt werden, um eine Verringerung der klimawirksamen Emissionen zu erreichen (s. Tab. 5).

Gleichzeitig werden geeignete Anpassungsmaßnahmen an die nicht mehr vermeidbaren Klima- und Umweltveränderungen immer dringender. So müssen die in den nächsten Jahrzehnten zu erwartenden höheren Extremwerte von z. B. Temperaturen, Niederschlägen und Windgeschwindigkeiten heute schon in Bauvorschriften und bei der Zonierung von Hochrisikogebieten berücksichtigt werden, wenn der Schutz von Bevölkerung und Sachwerten mit der steigenden Gefährdung Schritt halten soll. Hierher gehört auch der verbesserte Schutz vor den finanziellen Auswirkungen einer steigenden Zahl von Naturkatastrophen.

Versicherung als wichtiger Bestandteil der privaten, betrieblichen und öffentlichen Risikovorsorge hat vor allem zum Ziel, das finanzielle Rufrisiko des Versicherungsnehmers zu minimieren. Dies gilt auch für die Naturgefahren, die in einem Großteil der heute angebotenen Versicherungsprodukte mit gedeckt werden. Aus der Sicht des Rückversicherers, aber auch aus gesamtwirtschaftlicher und politischer Sicht, gefährden Naturkatastrophen die nachhaltige Entwicklung in vielen Regionen. Auch in Mitteleuropa liegen die möglichen Schadenssummen in Größenordnungen, die eine umfassende Risiko-Partnerschaft zwischen Versicherungsnehmer, Erst- und Rückversicherung und Staat erforderlich machen.

Dr. Gerhard Berz,
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft, München

Abb. 1: Naturkatastrophen im Alpenraum 1980-2003



Tab. 4: Bedeutende Naturkatastrophen im Alpenraum 1980-2003

Datum	Region	Ereignis	Tote	Schäden (Mio €)**	
				volkswirt.	versichert
12.7.1984	Süddeutschland	Hagelsturm	-	950	480
18. - 28.7.1987	Norditalien	Erdrutsche, Sturmfluten	44	675	0
Juli - Aug. 1987	Schweiz (Brig)	Überschwemmungen	8	800	175
25.2. - 1.3.1990	Gesamte Alpen	Stürme Vivian, Wiebke	7*	700*	460*
Sept. - Okt. 1993	Schweiz (Brig)	Überschwemmungen	2	620	320
4. - 6.11.1994	Norditalien (Veltin)	Überschwemmungen	64	9.300	65
Jan. - März 1999	Gesamte Alpen	Lawinen, Winterschäden	108	850	150
1.5.1999	Deutschland/Schweiz	Überschwemmungen	8	670	290
3. - 7.7.2000	Österreich	Hagelstürme	2	125	70
14. - 21.10.2000	Norditalien/Schweiz	Überschwemmungen	38	8.500	ca. 420
6. - 7.7.2001	Süddtschl., Bayern, Baden-Württemberg	Unwetter	6	300	200
7. - 8.7.2001	Norditalien	Unwetter, Tornado	-	175	30
3.8.2001	Süddtschl., Bayern	Unwetter, Hagelsturm	-	300	200
Aug. 2002	Süddtschl., Österreich, Italien	Überschwemmungen, Unwetter, Hagel	30	10.000	1.000
2./3.1.2003	Dtschl., Schweiz, Frankreich	Wintersturm Calvann, Überschwemmungen	6	305	100
August 2003	Österreich, Schweiz, Italien, Frankreich	Unwetter, Erdrutsche	5	500	5

*nur in Österreich und Schweiz

** Originalwerte

Tab. 5: Klimaschutz - Strategien

Vermeidung

- z. B.:
- Verringerung der Emissionen (Energiesparen, Effizienzsteigerung, Ausbau erneuerbare Energien, Filterung)
 - Co₂-Speicherung (Aufforstung, Holzbau)
 - Internat. Verträge (Rio, Kyoto), lokale Aktivitäten (Agenda 21), Selbstverpflichtungen, Handel mit Co₂-Emissionsrechten

Anpassung

- z. B.:
- Bauvorschriften (Auslegungswerte, Landnutzungsbeschränkungen)
 - Katastrophenschutz (ISDR, Warnsysteme, Schutzbauten)
 - Agrartechnik (Bewässerung, Biotechnologie)
 - Naturschutz (Schutzgebiete)
 - Versicherung, Solidargemeinschaften

Plattform Naturgefahren

Außergewöhnliche Katastrophenereignisse im Alpenraum haben in den letzten 10 Jahren zugenommen, Beispiele dafür sind der Lawinenwinter 1999, Katastrophenhochwässer von Pfingsten 1999 und August 2002, Bergstürze z.B. am Matterhorn im Sommer 2003 oder das Trockenjahr 2004. Im Laufe des heißen Sommers im letzten Jahr haben die Alpengletscher 5 –10 % ihrer Masse verloren. Schätzungen zufolge sind im Jahr 2050 drei Viertel der Gletscher verschwunden.

Bekannte statistische Trends, wie extremere und häufigere Starkregenereignisse, Anstieg der Schneefallgrenze im Winter, Ansteigen der Permafrostgrenze, Rückgang der Gletscher und extremere Temperaturschwankungen in den Alpen, deuten darauf hin, dass die Vorboten eines kommenden Klimawandels bereits deutlich merkbar sind.

Bedingt durch die Begrenztheit des Siedlungsraums im Alpenraum und das zunehmend höhere Gefahrenpotenzial nehmen dadurch die Konflikte zwischen Siedlung, Verkehr, Naturschutz, Land- und Forstwirtschaft und Freizeitnutzung zu.

Vor dem Hintergrund der immer deutlicher werdenden Zusammenhänge zwischen den Auswirkungen des Klimawandels und der Häufigkeit und Intensität von Naturkatastrophen hat der Schutz der Bevölkerung und Sachwerte, aber auch des ökologischen Systems vor Naturgefahren eine besondere gesellschaftliche Bedeutung.

Bereits nach den katastrophalen Überschwemmungen von 1999 und 2000, die fast den gesamten europäischen Alpenraum betrafen, hat eine internationale Arbeitsgruppe im Auftrag der Alpenkonferenz die Ereignisse analysiert und in ihrem Bericht Empfehlungen für Maßnahmen zu einem noch wirkungsvolleren Schutz vor Naturgefahren gegeben. Auf nationaler Ebene ergreifen die Vertragsstaaten bereits umfangreiche Aktivitäten zur Vorsorge und zum Schutz vor Naturgefahren. Unabhängig von der Risikosituation und dem Sicherheitsniveau, können die Alpenländer aber noch mehr vom gegenseitigen Erfahrungsaustausch hinsichtlich der Prävention zum Schutz vor Naturgefahren profitieren.

Im Rahmen des Zehn-Punkte-Programms des deutschen Vorsitzes wurde deshalb eine politische Beschlussfassung zum Thema Naturgefahren für die VIII. Alpenkonferenz 2004 vorgesehen, die Prävention und Reaktion sowie die konkrete Zusammenarbeit der Vertragsparteien weiter intensivieren soll.

Dazu soll bei der Alpenkonferenz der Minister im November 2004 in Garmisch-Partenkirchen eine alpenweite „Plattform Naturgefahren“ eingesetzt werden, in der politische und wissenschaftliche Fragen direkt erörtert werden.

Zusammensetzung und Aufgaben der Plattform

Die Plattform besteht auf der strategischen Ebene aus den verantwortlichen Vertretern für das primäre Management der alpinen Naturgefahren in den Vertragsstaaten. Sie steht im Dialog mit den beteiligten Gruppen und Institutionen aus Tourismus, Verkehr, Land- und Forstwirtschaft, Naturschutz sowie Katastrophenschutz und Meteorologie.

Im Alpenraum existieren einige fest etablierte Expertengruppen, deren Netzwerke bereits heute dem Erfahrungsaustausch dienen. Die flächendeckend im ganzen Alpenraum einzurichtende Plattform Naturgefahren wird auf diese vorhandenen internationalen Fachgremien (wie z.B. Interprävent oder IUFRO [International Union of Forest Research Organization]) sowie auf einschlägige nationale Institutionen zurückgreifen.

Die Plattform soll der Politikberatung der Alpenkonvention dienen. Dabei ist sowohl ein fachlicher Input an die Politik als auch eine Beratung und Begutachtung für im politischen Umfeld auftauchende Fragen notwendig.

Ziel ist es, sowohl die politischen Entscheidungsträger als auch die Bevölkerung für das Thema Naturgefahren zu sensibilisieren und ein Grundverständnis für den Umgang mit Naturgefahren aufzubauen.

Je nach Anlass sollen Expertengruppen zu einem bestimmten Thema mit einem befristeten Auftrag betraut werden und Ergebnisse für die Alpenkonferenz erarbeiten. Mögliche Themen im länderübergreifenden Dialog sind Frühwarnsysteme, Schutzwald, technische Schutzmaßnahmen, Maßnahmen zur Bewältigung von Ereignissen und zur Wiederinstandsetzung oder die gezielte Ermittlung von Musterbeispielen („Best Practice“).

Ziel der Plattform ist es letztlich, durch eine bessere – institutionalisierte – Zusammenarbeit unter dem Dach der Alpenkonvention schneller und effizienter grenzüberschreitende Maßnahmen der Gefahren-Früherkennung und -abwehr umzusetzen und dadurch einen besseren Schutz der Bevölkerung im Alpenraum vor Naturgefahren zu gewährleisten.

Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Deutschland

Erlebnispfad Klosters

Oft ist den Gästen, aber auch den Einheimischen nicht mehr bewusst, welche Kräfte die Natur in den Bergen frei machen kann. Verschüttete Schneesportler wegen fahrlässigem Umgang im Tiefschnee, aber auch verschüttete Häuser wegen fahrlässiger Ortsplanung bezüglich der Rufen und des Hochwassers, zeigen ein verschüttetes Wissen über die Naturgefahren. Der Erlebnispfad Klosters,



Der Erlebnispfad Klosters informiert auf spielerische Weise über die Landschaftsgeschichte und Naturgefahren. Quelle: Birgit Grübler, Alpenbüro Netz GmbH

der im Sommer 2004 eröffnet wurde, versucht auf spielerische Art das Thema den Menschen wieder näherzubringen. Der Erlebnispfad schaut aber noch darüber hinaus und weit zurück: Welche landschaftsgestaltenden Kräfte waren und sind in der schönen Landschaft um Klosters noch am Werke? Wie nutzen wir Menschen diese natürlich entstandene Landschaft und ihre Elemente?

Die schön geschwungenen Hügel, die steilen Felshänge, die mal zahm, mal wild sprudelnden Bergbäche, die farbigen Wiesen und Wälder rund um Klosters erfreuen die Gäste. Um dem Publikum die aktuellen natürlichen Prozesse in dieser Landschaft sowie die Nutzung der Landschaftselemente aufzuzeigen, hat das Alpenbüro in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Klosters, der Rätia Energie, Pro Natura und etlichen anderen einen Erlebnispfad erstellt, bei dem - neben einer modernen Wissensvermittlung - Spiel und Spaß in der freien Natur im Mittelpunkt stehen. Zusätzlich steht dem Interessierten eine Broschüre zur Vertiefung der Themen zur Verfügung.

Aktuelle natürliche Prozesse in der Landschaft

Obwohl die Landschaft auf den ersten Blick unveränderlich erscheint, ist sie ständig in Bewegung. Eis, Wasser, Schnee, Wind und endogene Kräfte haben unsere Gegend geformt und verändern sie auch noch heute. Die Kraft des Wassers gestaltet den Verlauf der Bäche immer wieder neu, Lawinnenniedergänge verändern die Landschaft und Murgänge oder Erdbeben beeinflussen das Relief der Berghänge. Wie diese Prozesse im Einzelnen ablaufen und wie wir Menschen mit den aktuellen Naturgefahren umgehen, wird auf verständliche Art anhand verschiedener Tafeln und Installationen entlang des Weges erklärt.

Alpenbüro Netz GmbH

Kontakte: Klosters Tourismus, Alte Bahnhofstrasse 6, CH-7250 Klosters, T ++41 (0)81 410 20 20, info@klosters.ch

oder: Alpenbüro Netz GmbH, Eva Lunz, Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers, T ++41 (0) 81 420 22 55, graubuenden@alpenbuero.ch

Sicherheit vor Naturgefahren - auf dem Weg zur Risikokultur

Wie die zahlreichen Erfahrungen der letzten Jahre in der Schweiz zeigen, konnte die Zahl der Todesopfer infolge Naturkatastrophen zwar reduziert werden, die Sachschäden und insbesondere die indirekten Schäden nahmen jedoch zu. Die bisherige Politik im Umgang mit Naturgefahren, welche primär die Gefahrenabwehr zum Ziel hatte, darf rückblickend als positiv bezeichnet wer-



Durch Steinschlag beschädigte Schutzgalerie in der Nähe von Gurtellen, Kanton Uri (April 2003). Quelle: Amt für Tiefbau Kanton Uri, Altdorf

den. Die Zunahme der Besiedlungsdichte und die enorme Wertsteigerung sowie die vielfältigen Bedürfnisse in Beruf und Freizeit vergrößern jedoch das Risiko durch Naturgefahren laufend. Umwelteinflüsse, wie ein Klimawandel, können zukünftig die Bedrohung durch einzelne Naturgefahren verschärfen. Das resultierende Risiko auf ein erträgliches Maß zu vermindern, stellt eine anspruchsvolle Aufgabe unserer Gesellschaft dar. Mit einer bewusst gelebten Risikokultur soll in der Gesellschaft ein ganzheitliches Verständnis für den Umgang mit Sicherheitsfragen erreicht werden.

Die Nationale Plattform Naturgefahren PLANAT

Um die Vorbeugung gegen Naturgefahren in der Schweiz weiter zu verbessern, hat der Bundesrat 1997 die Nationale Plattform Naturgefahren PLANAT, bestehend aus zwanzig Fachleuten aus allen Landesteilen der Schweiz, eingesetzt. Ihr Hauptziel ist der bewusstere Umgang mit bestehenden und künftigen Naturrisiken im Sinne einer präventiven Risikokultur.

Die Schweizer Bevölkerung, ihre Lebensgrundlage sowie erhebliche Sachwerte möglichst optimal vor den verschiedenen Naturgefahren zu schützen, stellt eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kantonen, Gemeinden, der Wirtschaft und jedes einzelnen Individuums dar. Hauptaufgabe der öffentlichen Hand ist es, die Risiken aufzuzeigen und zu mindern; Aufgabe jedes Einzelnen ist es, Verantwortung zu übernehmen und durch Schutzvorkehrungen im Rahmen seiner Möglichkeit Schäden zu verhindern oder zu reduzieren.

Eine neue Strategie im Umgang mit Naturgefahren

Die PLANAT-Strategie „Sicherheit vor Naturgefahren“ strebt für die Schweiz eine Risikokultur im Umgang mit Naturgefahren an. Darin werden gesellschaftlich, ökonomisch und ökologisch vertretbare Schutzziele definiert, d. h. Grenzen für die Sicherheitsanstrengungen beim Schutz von Leib und Leben sowie von Hab und Gut. Die Schutzziele sollen mit einem integralen Risikomanagement erreicht werden. Dabei werden mögliche Maßnahmen der Prävention, Intervention und Wiederinstandstellung gleichwertig und über sämtliche Naturgefahren hinweg aufeinander abgestimmt. Trotz bester Vorbeugung muss aber auch in Zukunft mit Katastrophen gerechnet werden. Für die Minderung des Restrisikos ist es

deshalb wichtig, auch über eine umfassende Notfallplanung zu verfügen.

PLANAT c/o Bundesamt für Wasser und Geologie, Schweiz

Bibliografie und Adresse

■ Sicherheit vor Naturgefahren. Risikokultur – von der Vision zur Strategie. *Tätigkeitsbericht 2001 – 2003 der Nationalen Plattform Naturgefahren (PLANAT), PLANAT-Reihe 7/2004 (d); 8/2004 (f); 9/2004 (i)*

■ Vision und Strategie – Sicherheit vor Naturgefahren, *PLANAT-Reihe 1/2004 (d); 2/2004 (f); 3/2004 (i)*

Die Publikationen sind auch im PDF-Format auf der PLANAT-Website www.planat.ch als Download verfügbar.

Sekretariat PLANAT
 c/o Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG)
 Postfach, 2501 Biel
 Telefon: ++41 (0) 32/ 328 87 40
 Fax: ++41 (0) 32/ 328 87 12
 E-Mail: planat@bwg.admin.ch
 Internet: www.planat.ch

Integrales Risikomanagement (→PLANAT)



Unter integralem Risikomanagement wird das ganzheitliche Vorgehen in einem Kreislauf von Prävention, Intervention und Wiederinstandstellung verstanden.

Nach Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS

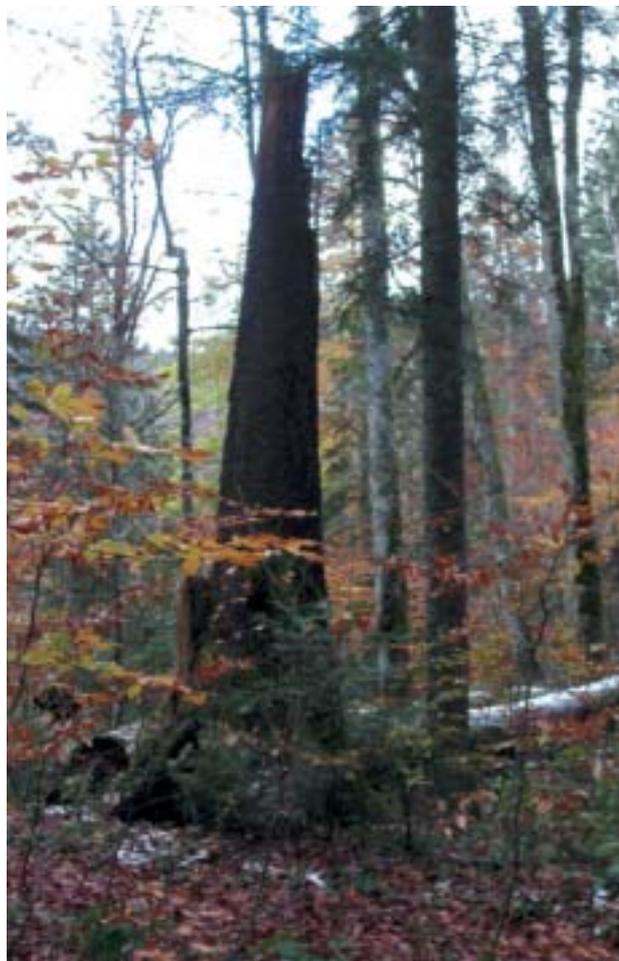
Sicherheit vor Naturgefahren und Ausweisung als Waldreservat – ein Gegensatz?

Die Bewirtschaftungsgrundsätze der Liechtensteiner Waldwirtschaft fördern die Erfüllung der Natur- und Landschaftsschutzfunktion des Waldes auf dessen gesamter Fläche. So entspricht die im Rahmen der Erbringung der Holzproduktions-, der Schutz- und der Erholungsfunktion praktizierte naturnahe Waldbewirtschaftung einem vorrangigen Naturschutzziel. Mit der möglichst langen Erhaltung und der Vernetzung von Alt- und Totholzinseln oder mit dem Schutz und der Pflege ökologisch wertvoller Waldränder werden gezielte Schutzmaßnahmen umgesetzt. Darüber hinaus bleiben Waldflächen mit vorrangiger Natur- und Landschaftsschutzfunktion als Naturwaldreservate gemäß Art. 10 des Bergwaldprotokolls zur Alpenkonvention ausgewiesen und damit langfristig verbindlich der natürlichen Walddynamik überlassen.

Erosion und Hangrutschungen, Wildbäche, Steinschlag und Lawinen beeinflussen und begrenzen im Gebirgsland Liechtenstein die Landnutzungsmöglichkeiten. Deshalb beschränkt das Erfordernis zur Sicherstellung der Schutzwirkungen des Bergwaldes gemäß Art. 6 des Bergwaldprotokolls zur Alpenkonvention den walddynamischen Handlungsspielraum auf großen Flächen. So steht der Ausweisung eines aus Naturschutzsicht schützenswerten Waldes als der freien Dynamik überlassenes Naturwaldreservat nicht selten das Erfordernis dessen Pflege und Bewirtschaftung als Schutzwald zur Optimierung der Schutzwirkungen gegenüber.

Das mit einem Naturwaldreservat angestrebte Naturschutzziel „Sicherung der natürlichen Dynamik“ lässt sich somit ehrlicherweise in Wäldern, in denen im Hinblick auf die Optimierung der Schutzwaldwirkungen Eingriffe notwendig sind, nicht verwirklichen. Sehr wohl lassen sich dagegen anderweitige vorrangige Natur- und Landschaftsschutzziele bei gleichzeitiger Vornahme von sanften Maßnahmen der naturnahen Schutzwaldpflege erreichen: Diese Wälder, in denen ein spezifisches vorrangiges Naturschutzziel gezielte Maßnahmen der Naturschutzpflege erfordert, sind dann ebenso als Sonderwaldfläche ausgeschieden wie jene Waldgebiete, in denen die Erreichung wichtiger Naturschutzziele durch die Ausführung naturnaher Pflegemaßnahmen im Hinblick auf ein wichtiges Schutzwaldentwicklungsziel nicht beeinträchtigt wird.

Insgesamt sind im Liechtensteiner Wald 30 Waldreservate und Sonderwaldflächen mit einer Gesamtfläche von 1.879,2 ha oder 27,4 % der bestockten Waldfläche ausgeschieden; von diesen entfallen 7 auf Waldreservate, 3 auf zusammenhängende Waldreservate/Sonderwaldflächen und 20 auf Sonderwaldflächen. Die Waldreservate umfassen eine Fläche von 1.322,1 ha oder 70,4 %, die Sonderwaldflächen 557,1 ha oder 29,6 %. Die kleinste Fläche beträgt 2,4 ha, die größte 924,8 ha.



Chornohirskii-Urwald. Quelle: Amt für Wald, Natur und Landschaft

Über 50 unterschiedliche Waldgesellschaften sind in den Naturwaldreservaten und Sonderwaldflächen vertreten. Das Naturschutzziel, die Waldökosystem- und Artenvielfalt sowie die Genressourcen zu erhalten, wird mit den ausgeschiedenen Waldreservaten und Sonderwaldflächen somit ebenso erreicht wie die in einigen Sonderwaldflächen zusätzlich nachgefragte Schutzwirkung vor Naturgefahren.

Aufgrund der floristischen oder faunistischen Zusammensetzung oder des besonderen Entwicklungspotenzials hinsichtlich der natürlichen Walddynamik ist für jedes Waldreservat und jede Sonderwaldfläche ein Schutz- und Waldentwicklungsziel verbindlich bestimmt. Zusätzlich ist festgelegt, welche Pflege-, Bewirtschaftungs- und Unterhaltsmaßnahmen zur Erreichung des Schutz- und Waldentwicklungsziels notwendig und zulässig sind. Außerdem sind diejenigen Maßnahmen bestimmt, welche einerseits notwendig sind, um möglicherweise schädliche Einwirkungen auf das Waldreservat oder die Sonderwaldfläche selbst zu begrenzen, oder welche andererseits notwendig sind, um Schäden auf benachbarte Gebiete infolge der Unterschützstellung auszuschließen.

Sowohl der Verzicht auf die bisherige tatsächliche oder die zukünftig optionale Nutzung als auch die Vornahme

von spezifischen Maßnahmen verursachen für den Waldeigentümer Kosten: Es entsteht ein Entschädigungsanspruch für den Nutzungsverzicht und ein Abgeltungsanspruch für die erbrachten spezifischen Durchführungsmaßnahmen. Der Entschädigungsanspruch für den Nutzungsverzicht für die 30 Waldreservate und Sonderwaldflächen beläuft sich auf durchschnittlich CHF 26,7/ha/Jahr. Die Höhe der Abgeltungen für funktionenorientiert erbrachte Leistungen ist bestimmt durch den Umfang der Pflege-, Bewirtschaftungs- und Unterhaltsmaßnahmen und die personelle, organisatorische und finanzielle Betriebsplanung.

Ein Interessenausgleich zwischen unterschiedlichen Vorrangfunktionen ist dabei gesichert: Wo in einem großflächigen Waldreservat Erfordernisse zur Leistung der Schutzfunktion eine minimale Pflege auf einer Teilfläche voraussetzen, sind die entsprechenden Teilflächen als Sonderwaldflächen ausgewiesen.

Amt für Wald, Natur und Landschaft, Liechtenstein

Informationsdienst Alpine Naturgefahren (IAN)

Lawinen, Hochwasser, Muren, Rutschungen und Felsstürze sind Naturphänomene, die den Lebensraum Alpen seit jeher prägen. Mit der Besiedlung der Alpen wurden sie zu Naturgefahren.



Heftige Regenfälle brachten Teile eines Hangs in Vordergern (Gem. Berchtesgaden) ins Rutschen. Quelle: Bayerisches Landesamt für Wasserwirtschaft

Um diese Gefahren zu beurteilen, betrachten Fachleute eine Vielzahl von Faktoren, u. a. die Vegetation und Geologie im Einzugsgebiet eines Wildbachs. Der **Informationsdienst Alpine Naturgefahren (IAN)** bündelt Informationen verschiedener Fachbehörden in thematischen Karten. So ermöglicht er einen Überblick über die Gefahrensituation in einem Gebiet. Auch abgelaufene Schadensereignisse werden dokumentiert.

Für wen sind die Informationen wichtig?

In erster Linie sind die Gemeinden und Planungsbüros angesprochen. Aber auch jeder Bürger hat die Möglichkeit, sich über die Situation an seinem Wohnort zu informieren. Das genaue Beurteilen der Gefahrensituation bleibt allerdings Sache der Fachleute. (Bei Fragen dazu gibt Ihnen Ihr zuständiges Wasserwirtschaftsamt gerne Auskunft.)

Wie finde ich den IAN?

Den IAN finden Sie unter www.wasser.bayern.de

Stichwort Naturgefahren

und ebenso unter www.lfw.bayern.de

Stichworte Service → Warn- und Informationsdienste

Landesamt für Wasserwirtschaft Bayern, Deutschland

DIS-ALP - Disaster Information System of Alpine Regions

Naturgefahren Informationssystem in Alpenen Regionen (INTERREG IIIB Projekt)



Hochwasser, Lawinen, Rutschungen - Naturgefahren im alpinem Lebensraum

Hintergrund und Ziele des Projekts

Naturkatastrophen sind im gesamten alpinen Bereich eine wichtige Komponente des täglichen Lebens und Parameter menschlicher Aktivitäten sowie Entwicklungen.

DIS-ALP ist bezüglich der Art von Naturkatastrophen ein Querschnittsprojekt und konzentriert sich auf die Lösung des Informationsproblems (Dokumentation von Katastrophenereignissen).

Die jüngsten Katastrophenereignisse haben gezeigt, dass Informationen über bereits aufgetretene Naturkatastro-

phen von größter Bedeutung sind. Sie dienen als Basis für interdisziplinäre Forschung, zur Erklärung und Vorhersage von Katastrophen sowie als Entscheidungsgrundlage für Maßnahmen zur Risikominimierung.

Die für den räumlichen Entscheidungsprozess grundlegende Informationsbasis wird durch das Projekt DIS-ALP vereinheitlicht und leichter zugänglich.

Die Resultate und Effekte des DIS-ALP-Projekts (mit dreijähriger Laufzeit, 2003–2006) werden unter anderem sein:

Kurzfristig: Ein intensiver überregionaler Informationsaustausch von Experten des Wassermanagements, des Wildbach- und Lawinenschutzes mit Raumplanern, Forstexperten und Informationstechnikern.

Mittelfristig: Eine Informationsplattform über Naturkatastrophen für die Öffentlichkeit, die auch der „Übersetzung“ komplexer Zusammenhänge und Ereignisse zwischen Experten, Planungsinstitutionen und Betroffenen dient.

Langfristig: Eine Vereinheitlichung und Homogenisierung der Naturkatastrophen-Dokumentation im gesamten Alpenraum mit dem positiven Effekt des einfacheren Informationsaustausches bei regionsüberschreitenden Katastrophen.

Das Projektteam zeichnet sich in seiner Zusammensetzung durch die räumliche Abdeckung eines breiten Bereiches des Alpenraumes sowie durch die interdisziplinäre Erarbeitung von Lösungen aus.

www.dis-alp.org

Landesamt für Wasserwirtschaft Bayern, Deutschland

Einzugsgebiete Alpine Regionen - EGAR

Ausgangslage:

Alpine Regionen und Wildbachgebiete unterliegen durch natürliche Phänomene wie Lawinen, Steinschlag, Rutschungen, Muren und Hochwasser einerseits und durch anthropogene Einflüsse und Nutzungen andererseits einer ständigen Dynamik. Das Risiko zu solchen Naturgefahren und deren Ausmaß ist durch die Wechselwirkung natürlicher abiotischer (Klima, Geologie) und biotischer (Boden, Wasser, Vegetation) Faktoren sehr unterschiedlich. Die Naturgefahren stehen vielfach in engem Zusammenhang mit der Art und Intensität spezifischer Nutzungen. Dementsprechend ergeben sich häufig Konfliktsituationen aufgrund des Nutzungspotenzials



Durch Naturgefahren gefährdete Gebäude. Quelle: Landesamt für Wasserwirtschaft Bayern

(Wald, Landwirtschaft, Siedlung, Tourismus, Naturschutz etc.) und des vorhandenen Naturgefahrenpotenzials.

Ziele

Ziel des Projekts war es, anhand zweier alpiner Täler – Zillertal/Tirol, Oberammergau/Bayern – die Nutzungsansprüche und Naturgefahren darzustellen und zu vergleichen. Die Überschneidungsbereiche, die sich daraus ergeben, zeigen deutlich aktuelle und potenzielle Konflikte auf und bilden eine wichtige Grundlage für regionale Planungen.

Das Naturgefahrenpotenzial wurde in sog. Gefahrenhinweiskarten dargestellt und bewertet und dient als Entscheidungsgrundlage zur Konfliktregelung (Wo kann man eine Nutzung tolerieren, intensivieren, wo erhöht sich das Naturgefahrenpotenzial, welche zusätzlichen Schutzmaßnahmen sind nötig etc.?). Zudem sind Aussagen zur Dringlichkeit von lokalen Detailuntersuchungen und -planungen für notwendige Schutzmaßnahmen möglich.

Die Methodik zur Umsetzung von EGAR wurde in einem EU-Projekt mit Bayern, dem Land Tirol und der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol entwickelt. Die Ergebnisse sind in den bayerischen „**Informationsdienst Alpine Naturgefahren – IAN**“ bzw. das Tiroler Rauminformationssystem (TIRIS) eingebunden und stellen eine weitere Hilfe im Umgang mit Naturgefahren im Bergland dar.

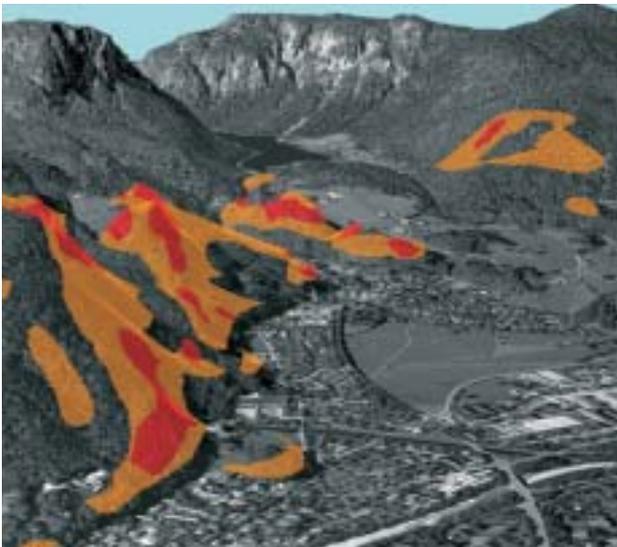
Landesamt für Wasserwirtschaft Bayern, Deutschland

CATCHRISK - Mitigation of hydrogeological risk in Alpine catchments



(Verminderung von hydrogeologischen Risiken in alpinen Einzugsgebieten)

In den letzten Jahren ist die Alpenregion immer häufiger von Katastrophen hydrologischen und geologischen Ursprungs (Hochwasser, Muren, Steinschlag, Felsstürze,



Die roten und orangen Flächen sind potenzielle Anbruchbereiche für Felsstürze, die im digitalen Geländemodell dreidimensional dargestellt werden.

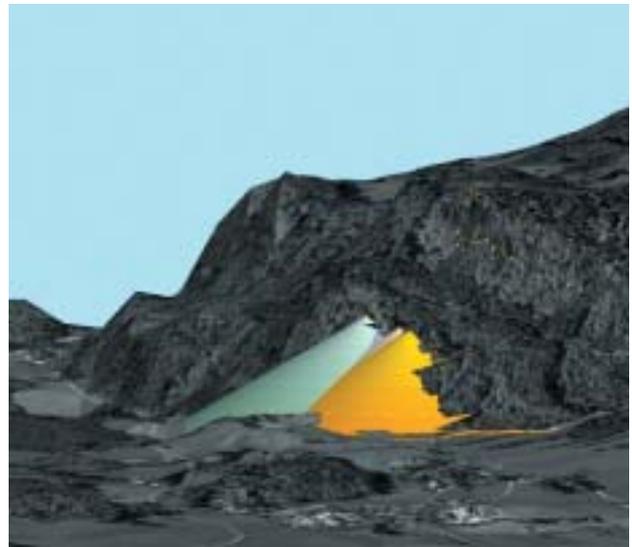
Rutschungen) heimgesucht worden. Diese Ereignisse, die schwere Schäden im gesamten Alpenraum verursacht haben, sind vermutlich auf eine Erhöhung der Intensität der Niederschläge und auf die räumliche Konzentration der Niederschläge zurückzuführen.

Einige Niederschlagsereignisse waren so heftig, dass sie zu Jahrhunderthochwässern führten oder diese gar übertrifften wurden.

In unterschiedlichen Regionen der Alpenanrainerstaaten sind bereits Methoden zur Risikoabschätzung bei Überschwemmungen, Rutschungen und Felsstürzen entwickelt worden.

Ein Hauptziel des Interreg III B-Projekts „**Mitigation of hydro-geological risk in Alpine catchments**“ ist es, gemeinsam Grundlagen, Methoden und Überwachungsstrategien zu erarbeiten und auszutauschen, um Risiko-Szenarien in alpinen Einzugsgebieten definieren zu können. Das Ziel ist, die negativen Auswirkungen von hydrologisch-geologischen Naturkatastrophen zu verhindern oder zumindest abzumindern.

Im Zuge des Projekts werden ein gemeinsamer Ansatz zur Beschreibung von Risikoszenarien in Alpentälern, im Speziellen auf Schwemm- und Murfächern, ausgearbeitet sowie gemeinsame Richtlinien und Terminologien im Sinne einer nachhaltigen Landnutzungsstrategie entwickelt. Unter den 10 Partnern (aus Italien, Schweiz, Deutschland, Österreich) sollen dabei Methoden, GIS-Datensysteme



In Kenntnis der potenziellen Anbruchbereiche für Felsstürze kann deren maximale Reichweite mit Hilfe von computergestützten Modellierungen näherungsweise bestimmt werden (Pauschalwinkelmethode).

und -tools sowie Erfahrungen und Ergebnisse in den jeweiligen Testgebieten ausgetauscht werden.

Das Projekt gliedert sich in fünf Arbeitspakete:

- WP1 - Hydrogeologische Prozesse im Bereich des Einzugsgebietes
- WP2 - Gefahrenabschätzung bei Hangbewegungen
- WP3 - Überschwemmungen auf den Schwemm- und Murfächern
- WP4 – Überschwemmungen im Flusstal
- WP5 – Veröffentlichung der Projektergebnisse

Im Rahmen des Arbeitspaketes 2 „Gefahrenabschätzung bei Hangbewegungen“ werden beispielsweise Gefahrenhinweiskarten im Maßstab 1:25.000 für Felssturz- und Steinschlagereignisse entwickelt. Mit Hilfe einer GIS-gestützten Methode erfolgt die flächenhafte Ermittlung von potenziellen Gefährdungsbereichen durch Felsstürze (maximale Reichweiten) im regionalen Maßstab sowie deren Einstufung nach Eintrittswahrscheinlichkeit und Intensität.

www.catchrisk.org

Bayerisches Geologisches Landesamt, Deutschland

TOURISMUS

Nachhaltiger Tourismus mit der Alpenkonvention - „Wohin geht die Reise?“

„The Alps – the playground of Europe“ nannten die Reisenden des 19. Jahrhunderts eines ihrer begehrtesten Reiseziele. Sie bezogen sich dabei auf den Titel der berühmten Monografie des englischen Alpinisten Leslie Stephen. Mehr als ein Jahrhundert später haben sich die europäischen Alpen von der Geburtsstätte des modernen Reisens zur intensiven Fremdenverkehrsregion entwickelt. Mit über 100 Millionen Besuchern im Jahr liegt die touristische Wertschöpfung bei jährlich rund 50 Milliarden €. Doch trotz solch immenser touristischer Kennzahlen darf nicht übersehen werden, dass nur jede zehnte der 6000 Gemeinden in den Alpen eine intensive Nutzung für den Fremdenverkehr kennt. Der weitaus größte Teil der Alpenregionen besitzt einen wenig intensiven bis gar keinen Tourismus.

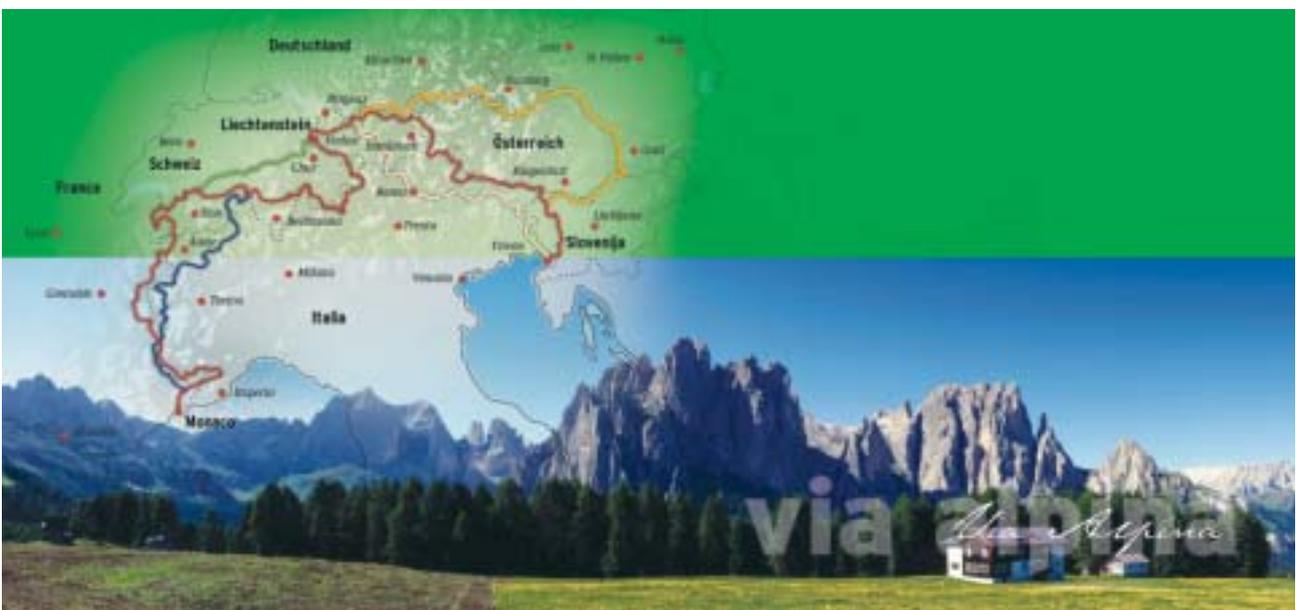
Die Alpen bilden einen der landschaftlich attraktivsten Großräume in Europa. Die Schönheiten reichen von den vergletscherten Viertausendern der Westalpen bis zu den beschaulichen vor- und randalpinen Seen in Bayern und in der Schweiz; von den letzten unverbauten Flusslandschaften der Ostalpen bis zu den alten Ackerterrassen und historischen Bewässerungssystemen in Südtirol, Piemont und Wallis, von den hochgelegenen Streusiedlungen der Walser in den Zentralalpen bis zu den historischen Alpenstädten in Norditalien. Solche und andere Perlen gilt es zu behüten wie einen Schatz, denn sie bilden heute und in Zukunft die wichtigste Ressource für einen ökonomisch erfolgreichen Alpentourismus.

Übernutzung und Unternutzung

In ihrer punktuellen touristischen Übernutzung sind die Alpen zum Negativbeispiel für eine umweltzerstörerische und nicht nachhaltige Entwicklung geworden. Rund fünf Millionen Gästebetten mit ansehnlichen Anteilen in der Parahotellerie, über 10.000 Luftseilbahnen, Sessellifte und Skilifte, Tausende Kilometer Autobahnen, Schnellstraßen sowie Flugplätze, Schneekanonen, Golfplätze, Funparks und vieles andere mehr sind Ausdruck dieser negativen Entwicklung. Und trotz stagnierender Nachfrage im Skitourismus ist weiterhin der Aus- und Neubau einer großen Zahl von Skigebieten geplant, so zum Beispiel mit dem Zusammenschluss der Skigebiete von Meiringen-Hasliberg im Berner Oberland und Engelberg-Titlis in der Zentralschweiz.

Diese Dimensionen können nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Alpentourismus, regional unterschiedlich stark, mit wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen hat. So sind die Touristiker heute mit einer markanten Veränderung bei den Nachfragetrends und beim Gästeverhalten konfrontiert. Der Skifahrermarkt stagniert, nicht zuletzt aufgrund des steigenden Durchschnittsalters der Bevölkerung in den touristischen Quellgebieten. Die klassische alpine Sommerfrische gehört längst der Vergangenheit an, und statt wandernd in Berggasthäusern zu logieren, frönen die Gäste heute zum Beispiel dem Antiaging-Urlaub in der Wellness-Oase. So plant im Schweizer Traditionskurort Arosa ein ausländischer Unternehmer in schönster Panoramalage mitten im Wandergebiet ein überdimensioniertes Wellness-Resort.

>> Sanfte Wiesen und steil aufragende Felswände prägen die Landschaft im Rosengarten in Südtirol. Quelle: U. Visciani/APT Trentino



Jüngere Zielgruppen halten demgegenüber nach trendigen Sportangeboten Ausschau und zappen zwischen Sport-Klassikern, wie Snowboarden oder Mountainbiken und Nischenangeboten, wie Eisfallklettern, Downhill, Riverrafting oder Canyoning. Vermehrt breiten sich auch lärmintensive Motorsportarten aus, vom geländegängigen Quad bis zur touristischen Gebirgsfliegerei. Viele dieser neuen Angebote sind nicht alpenspezifisch und werden auch von vielen anderen Tourismusdestinationen angeboten. So buchen Konsumentinnen und Konsumenten heute das Ökotourismusangebot in Kenia oder in

gen vielerorts sichtbar zum Aufschwung des lokalen Tourismus bei. Gemäß neueren Studien besitzt der naturnahe Tourismus in einigen Alpenländern ein Potenzial von bis zu einem Drittel der Gäste. Obwohl der naturnahe Tourismus überwiegend Individualgäste anspricht, entstehen in jüngster Zeit in allen Alpenländern zahlreiche neue Firmen, welche sich auf Outdoor-Angebote spezialisieren.

Mehr als die Hälfte der Bevölkerung lebt in den urbanisierten Zentrumsregionen der Alpen. Daraus resultiert ei-



Der Langlauf stellt eine Form des sanften Tourismus dar. Quelle: Deutscher Alpenverein

Brasilien mit der gleichen Selbstverständlichkeit, wie früher die Hohen Tauern oder die Seeralpen für den Nationalparkurlaub ausgewählt wurden.

Die wachsende Konkurrenz im internationalen Tourismus macht vielen Anbietern zunehmend zu schaffen. Besonders in ländlichen Urlaubsorten und abgelegenen Talschaften sorgt man sich über die sinkende Bettenauslastung, während die Zuwachsraten fast nur noch in den stark frequentierten touristischen Hochburgen anfallen. Die Folge sind oftmals Betriebsschließungen, verbunden mit einem Verlust an lokalen Arbeitsmöglichkeiten, wodurch die Zahl der Pendler zunimmt und sich der Trend zur Abwanderung weiter verstärkt.

Trends und Gegentrends

Jeder Trend besitzt einen Gegentrend. In den Alpen kommt dies in der steigenden Nachfrage nach Angeboten des naturnahen Tourismus zum Ausdruck. Naturnahe und landschaftsorientierte Sport- und Freizeitaktivitäten, wie Wandern, Trekking, Winterwandern, Radfahren, Mountainbiken, Bergsteigen, Skitouren und Klettern, tra-

ne wachsende Bedeutung der Nah- und Nächsterholung als eine spezifische und immer wichtiger werdende Form des alpinen Fremdenverkehrs. In vielen Regionen, die in der Nähe großer inner- und außeralpiner Städte, wie Wien, München, Zürich, Grenoble, Turin und Mailand, liegen, gewinnt der Tagestourismus zunehmend größere Anteile, und die Zahl der Übernachtungsgäste geht kontinuierlich zurück. Wo diese Entwicklung nicht durch verbesserte ÖPNV-Angebote aufgefangen wird, erhöht sich die Belastung aus dem motorisierten Individualverkehr und bedroht die Qualität der alpinen Lebensräume.

Klimaerwärmung und Tourismus

Extreme Topographie, Klimagegensätze und sensible Ökosysteme prägen den Charakter der alpinen Landschaft. Diese Besonderheiten sind der Grund dafür, dass die Folgen des Klimawandels in den Alpen rascher und direkter sichtbar werden als anderswo. Für den Alpentourismus resultiert aus der Klimaerwärmung eine neuartige Problemlage. Skigebiete in tiefen Lagen spüren bereits heute die Auswirkungen der saisonal stark schwankenden Schneegrenze. Wenn die Wintertempe-

raturen während eines längeren Zeitraums zu hoch liegen, helfen auch die in den vergangenen Jahrzehnten in großer Zahl erstellten künstlichen Beschneiungsanlagen nicht mehr weiter. Auf der Suche nach Auswegen prüfen derzeit eine Reihe Bergbahnunternehmen die Erschließung von neuen, heute noch schneesicheren Berggipfeln und Geländekammern für den Skisport.

Einen Vorgeschmack dessen, was der Alpentourismus in Zukunft möglicherweise erwartet, illustriert das Beispiel des Hitzesommers im Jahr 2003. Wenn diese Phänomene zum alpinen Normalfall werden, schmelzen die Gletscher noch stärker zurück als bisher und verlieren ihre touristische Attraktivität. Die Permafrostböden tauen auf und erhöhen das Risiko von Naturkatastrophen, tückische neue Gefahren in Fels und Eis erhöhen das Risiko beim Bergwandern und Bergsteigen. Gemäß neueren Forschungsergebnissen wird die weitere Klimaerwärmung dazu führen, dass die Bewohner und Gäste der Alpen zukünftig noch mehr als bisher mit extremen Naturereignissen wie Starkniederschlägen, Lawinen, Murgängen und Windstürmen zu kämpfen haben werden.

Nachhaltiger Tourismus mit der Alpenkonvention

Mit der Alpenkonvention beabsichtigen die Alpenstaaten, gemeinsame Leitbilder für eine nachhaltige Tourismusentwicklung im Alpenraum zu konkretisieren und gemeinsam umzusetzen. Der Club Arc Alpin (CAA), der alpenweite Dachverband der Alpinistenvereine, hat hierzu einen konkreten Vorschlag entwickelt: Die Alpenländer sollen gemeinsam die Grenzen des Skigebietsausbaus festlegen. Eine jährliche Vergabe von Pistenflächenkontingenten und die internationale Angleichung von Umweltverträglichkeitsprüfungen könnten dem unheilvollen Trend des internationalen Wetttrüstens entgegenwirken. Damit wäre der Neubau von Pisten an einzelnen Orten nicht untersagt, müsste jedoch durch einen Rückbau an anderen Orten kompensiert werden.

Einen für die Zukunft der Alpen existenziellen Zielbereich stellt die Raumordnung dar. Damit können dem Massentourismus in seinen überbordenden Formen sinnvolle Grenzen aufgezeigt werden, etwa mit der Festlegung naturräumlicher Entwicklungsgrenzen im Skisport oder durch die Festsetzung der Größe und Qualität von Siedlungsflächen. In gleichem Sinne zielt die Alpenkonvention auf die Einführung von Ruhezeiten ab, um neben den touristischen Schwerpunktgebieten ausreichende Kompensationsräume für Menschen, Tiere und Ökosysteme zu erhalten. Solche raumordnerischen Strategien sollen aus Sicht der Alpenkonvention begleitet werden durch verbesserte Ausbildungen für Tourismusverantwortliche und vermehrte Sensibilisierung und Umweltbildung bei den Gästen. Bestehende und gut funktionierende Beispiele sind die jährliche Sommerakademie der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA und die „Schule des Sanften Reisens“, getragen durch das Wiener Institut RESPECT und die Naturfreunde Internationale.

In touristischer Hinsicht verfolgt die Alpenkonvention zweierlei grundsätzliche Zielrichtungen: Einerseits soll der Intensivtourismus, der die Existenzgrundlage vieler Alpenregionen darstellt, umwelt- und sozialverträglicher gestaltet werden. Andererseits zielt die Alpenkonvention auf die Förderung des naturnahen, ländlichen Tourismus. Diese beiden grundsätzlichen Zielrichtungen schließen sich zwar nicht aus, bedürfen jedoch je spezifischer Strategien und Maßnahmen. So verzichten beispielsweise ländliche Tourismusgebiete wie der Biosphärenpark Großes Walsertal auf den Bau neuer Skigebiete und setzen auf innovative Kooperationen mit Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft. In intensiven Tourismusorten geht es daneben auch um ein effizientes und ökologisches Ressourcen-Management. So ist die Walliser Skistation Saas Fee daran, im Zuge einer qualitativen Bereinigung seiner skitouristischen Infrastrukturen die Anzahl der Skilifte zu reduzieren und die Skigäste auf besonders geeigneten Flächen zu konzentrieren. Parallel dazu fördert der Ort den autofreien Tourismus und den Einsatz von erneuerbaren Energien.

„UNESCO-Biosphäre“ und „Sanft Mobiler Schlüssel“

Wie das Tourismusprotokoll der Alpenkonvention in einer ländlichen Region umgesetzt werden kann, zeigt das Entlebuch in der Schweiz. In dieser voralpinen Randregion haben sich Verantwortliche und Bevölkerung dafür entschieden, mit dem Aufbau eines UNESCO-Biosphärenreservats zu beginnen. Wichtigstes Naturkapital der „UNESCO-Biosphäre Entlebuch“ bilden die ausgedehnten Moorlandschaften, auf deren Basis ein wertschöpfungsstarker, naturnaher Tourismus aufgebaut werden soll. Dank einer Vielzahl von Kooperationen zwischen Tourismus, Berglandwirtschaft, Forstwirtschaft, Gewerbe und anderen Partnern sollen nicht nur die bisherigen Tourismusorte, sondern alle Gemeinden der Region von der neuen Strategie profitieren können. Das Entlebuch vermag sich so als eine Modellregion zu profilieren, welche die eigene Zukunft selber in die Hand nimmt und aktiv mitgestaltet.

Die Gemeinde Werfenweng im österreichischen Pongau beweist mit ihren Bemühungen zur Besänftigung des Tourismusverkehrs, dass auch ein einzelner Tourismusort einen relevanten Beitrag zur Vermeidung der Klimaerwärmung leisten kann. Im Mittelpunkt steht der „Sanft-Mobile-Schlüssel“ der Werfenwenger Hotelkooperation. Jene Gäste, die den Autoschlüssel für die Dauer des Urlaubsaufenthaltes im Tresor des Tourismusverbandes einschließen lassen, erhalten kostenlos den „Sanft-Mobile-Schlüssel“ mit einer Fülle von zusätzlichen, den auto-losen Gästen vorbehaltenen Leistungen: kostenloser Abholservice vom nächsten Bahnhof mit dem eigens eingerichteten „Werfenweng Shuttle“; ein Mobiltelefon für die Dauer des Urlaubs, um den Privatchauffeur mit seinem Elektroauto für Fahrten innerhalb des Ortes rufen zu können; freie Nutzung der Elektro-Fahrzeuge (Elektro-Scooter, Elektro-Fahrräder) in Werfenweng; Fahrradver-

leih sowie freien Badeintritt und ein großes Angebot an geführten Wanderungen und Radtouren. Die Werfenwenger Strategie ist ökonomisch erfolgreich, konnte doch der Ort seine Nächtigungszahlen in jüngster Zeit markant



Die Gemeinde Werfenweng (Salzburg) setzt im Tourismus auf sanfte Mobilität.
Quelle: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Österreich

steigern. Werfenweng und weitere Destinationen, die sich für eine nachhaltige Tourismusmobilität einsetzen, werden jetzt zusätzlich belohnt. Namhafte holländische Reiseanbieter haben ein Angebotspaket mit sanft-mobilen Urlaubsorten in den Alpen lanciert.

„Via Spluga“, „Maison de Pays“ und „Allianz in den Alpen“

Die Alpenkonvention strebt nicht eine isolierte Ökologisierung des Tourismus an. Genauso wichtig wie der Schutz der Umwelt sind Lösungsansätze für die sozioökonomischen Probleme im Alpenraum. Ein unverzichtbares Element einer zukunftsfähigen Tourismusentwicklung im Alpenraum stellt daher die Partizipation der lokalen Akteurinnen und Akteure dar.

Ein anschauliches Umsetzungsbeispiel liefert hierfür die „Via Spluga“, welche die Schweiz mit Italien verbindet. Bei diesem Kultur- und Weitwanderweg handelt es sich um die ehemalige Säumeroute des Splügenpasses zwischen Graubünden und dem Veltlin, welche auf der historischen Trasse in mehreren Tagen in beiden Richtungen erwandert werden kann. Ein breit abgestütztes Regionalmanagement versucht, die branchenübergreifende und grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Gang zu bringen. Neben den lokalen, regionalen und nationalen Behörden beider Länder werden die Akteurguppen aus verschiedenen Branchen, wie Hotellerie, Gastronomie, Verkehr, Gewerbe und Landwirtschaft, einbezogen. Daneben gilt es, Medien, Schulen, Forschung und überregionale touristische Leistungsträger für das Projekt zu gewinnen. Auf diesem breiten Fundament wird es möglich, mit der „Via Spluga“ eine funktionierende touristische Angebotskette zu entwickeln, welche vor Ort mitgetragen wird und auf dem Markt einen stetig wachsenden Erfolg aufweist.

Im „Maison de Pays“ in Josiers in der Ubaye in den französischen Alpen kooperieren das Kleingewerbe und die

Landwirtschaft in einer Tourismusregion. In den Auslagen des „Schaufensters der Ubaye“, wie sich das Haus selber bezeichnet, liegen Milch-, Fleisch- und Wurstspezialitäten, Honig, Spirituosen, Seifen, Töpferwaren, Möbel, Kunsthandwerk und andere regionale Produkte zum Verkauf bereit. Die Kundschaft besteht zum überwiegenden Teil aus Gästen der umliegenden Tourismusstationen, aber auch Einheimische decken sich im Laden mit lokalen Erzeugnissen ein. Unter Umgehung des Zwischenhandels liefern Hersteller, Landwirte und Gewerbetreibende aus der Region ihre Produkte direkt ins Verkaufsgeschäft.

Das Gemeindefeld „Allianz in den Alpen“ dokumentiert, in welche Richtung die alpenweite Zusammenarbeit im nachhaltigen Tourismus zukünftig gehen kann. In diesem alpenweiten Netzwerk sind über 160 Gemeinden aus allen Alpenländern zusammengeschlossen und bearbeiten neben dem Tourismus auch weitere damit verwandte Handlungsfelder, wie Berglandwirtschaft, Naturschutz und Landschaftspflege, Raumplanung und Verkehr. Das Gemeindefeld ist keine touristische Marketingorganisation, sondern ein Verbund von Gemeinden mit intensivem, extensivem und zum Teil auch ohne Tourismus. Im Rahmen der Alpen-Allianz tauschen die Gemeindeverantwortlichen ihre Erfahrungen aus, zum Beispiel ganz praktische Überlebensstrategien von Alpengemeinden im Rahmen des globalen Strukturwandels. Mit dem aktuellen Projekt „DYNALP“ entwickeln die beteiligten Netzwerkgemeinden auf Basis der kulturell-landschaftlichen Werte neue, nachhaltige Tourismusangebote.

Wohin geht die Reise?

Gegenwärtig sind Bestrebungen im Gang, große und rentable Bergbahnunternehmen in verschiedenen Alpenländern unter dem Dach eines internationalen Konzerns zusammenzufassen. Was für einige Branchenleader im Skitourismus vielleicht ein gangbarer Weg sein kann, bietet kein taugliches Rezept für eine zukunftsfähige Tourismusbranche in den Alpen. Die Besonderheit der alpinen Fremdenverkehrswirtschaft besteht gerade in ihrem kleinstrukturierten Mosaik von Hotels, Gasthäusern, Bergbahnen und Kleinanbietern. In dieser kleinförmigen betrieblichen Struktur liegt einerseits eine Stärke des Alpentourismus, weil dadurch nicht einfach gegen, sondern mit der ansässigen Bevölkerung geplant und gearbeitet werden muss. Andererseits bilden solche Strukturen aber auch seine größte Schwäche mit den typischen Problemen des Kleingewerbes. Hierzu gehören beispielsweise fehlende Investitionsmöglichkeiten für dringend nötige Erneuerungen, geringe Innovationsfähigkeit zur Entwicklung neuer Angebote, mangelnde Dienstleistungsqualität und unzureichendes Marketing. Dies alles sind Schwächen, die im Rahmen der Förderung einer nachhaltigen Regionalentwicklung angegangen werden müssen, wozu die Alpenkonvention eine Hilfestellung bieten kann.



Canyoning – eine Trendsportart. Quelle: Deutscher Alpenverein

Wird die Alpenkonvention in Zukunft in diesem Sinne von den touristischen Keyplayern in den Alpen als Chance verstanden, können daraus tatsächlich neue Werkzeuge entstehen, welche mithelfen, die gegenwärtigen Schwächen des Tourismus abzubauen und gleichzeitig dessen Stärken weiterzuentwickeln. Hierzu braucht es aber das Bewusstsein aller am Tourismus Beteiligten, dass eine intakte und attraktive Alpenlandschaft auch in Zukunft die wichtigste Ressource des alpinen Fremdenverkehrs darstellt.

**Dr. Dominik Siegrist, Hochschule für Technik, Rapperswil
Präsident CIPRA International**

Die Via Alpina – ein Weg für die Umsetzung der Alpenkonvention

Sanfter Tourismus, und insbesondere Wandertourismus, wird schon seit etwa 40 Jahren als eine wichtige Komponente der nachhaltigen Entwicklung der Bergregionen anerkannt. Die Via Alpina ist die erste gemeinsame Initiative der acht Alpenstaaten, ihre Aktivitäten in diesem Bereich zu koordinieren und zusammen zu kommunizieren. Ein Netzwerk von fünf grenzüberschreitenden Wanderwegen bildet die Grundlage dieser Zusammenarbeit. Es wurde ausschließlich aus bestehenden, leichten Bergwanderwegen zusammengestellt, schwerpunktmäßig in Grenzgebieten und in strukturschwachen Regionen, die am meisten von der touristischen Entwicklung profitieren können. Die Via Alpina bildet damit eine Plattform für den technischen Austausch der AkteurInnen und ein konkretes, sehr medienwirksames Werkzeug für die Lokalentwicklung. Darüber hinaus ist sie, durch ihre Präsenz entlang 5.000 km in fast allen Berggebieten und Regionen der Alpen und durch ihre vielfach

publizierte Übersichtskarte, eine besonders gut sehbare Darstellung des Alpenraums. Damit stärkt die Via Alpina nach innen sowie nach außen das Bewusstsein der gemeinsamen alpinen Identität.

Die Initiative wurde von der französischen Organisation Grande Traversée des Alpes ins Leben gerufen und wird seit 2000 von einem Internationalen Steuerungsausschuss geführt. Darin sind für jeden der acht Alpenstaaten drei Kompetenzbereiche vertreten: die Staaten und regionalen Gebietskörperschaften mit Raumentwicklungszuständigkeit; die Alpen- und Wandervereine, die über fachliche Kompetenz in der Wegenetzverwaltung und über unmittelbare Kenntnis der Erwartungen des Publikums verfügen; die regionalen Tourismusorganisationen, die ihre Erfahrung in das Marketing und ihre Kommunikationsressourcen im Projekt einbringen. Seit ihren Anfängen hat sich die Via Alpina als ein Beitrag zur Umsetzung der Alpenkonvention verstanden. Dies wurde im Jahre 2002 von der VII. Alpenkonferenz gewürdigt. Eine Partnerschaftvereinbarung zwischen dem Internationalen Steuerungsausschuss und dem Ständigen Sekretariat wird auf der VIII. Alpenkonferenz im November 2004 unterschrieben, welche die optimale Nutzung der möglichen Synergien sichern wird.

In der ersten Umsetzungsphase des Via Alpina-Projekts wurden allerlei Daten über die Wege, die Infrastruktur und das Natur- und Kulturerbe gesammelt und veröffentlicht. Diese Arbeiten wurden durch die Partnerorganisationen und die Europäische Union (Europäischer Fonds für Regionalentwicklung) im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Interreg IIIB Alpenraum mit 2,4 Millionen € finanziert. Für den Zeitraum 2005 bis 2007 wurde ein neuer Finanzierungsantrag eingereicht. Die Arbeit wird sich auf die Entwicklung von spezifischen touristischen Angeboten entlang der Via Alpina fokus-

sieren. Das beinhaltet die praktische Umsetzung der bisherigen gemeinsamen Arbeit im Bereich der Qualitätsförderung auf allen Ebenen der touristischen Kette, insbesondere über eine Einbeziehung und Weiterbildung der lokalen Dienstleistungsanbieter. Natur und Kultur bilden die Grundlage für den Wandertourismus. Daher kommt der Via Alpina auch eine wichtige Rolle als Instrument für Umweltbildung zu. Über die Aufwertung des Natur- und Kulturerbes in der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit hinaus werden in Zusammenarbeit mit den Schutzgebietsverwaltungen und anderen Spezialisten bestimmte Methoden und Aktivitäten entwickelt, um die Via Alpina als Umweltbildungsinstrument zu nutzen, insbesondere für die Jugend.

Somit entwickelt sich die Via Alpina immer mehr von einem linearen Werkzeug zu einem flächendeckenden Netzwerk. Die Arbeiten werden von einem Evaluierungsprozess begleitet, der die Weichen für die meistversprechenden Bereiche der langfristigen Fortführung der internationalen Kooperation stellen wird. Eine passende, feste Organisationsstruktur wird identifiziert und die entsprechenden Mittel werden sichergestellt werden müssen. Fest steht, dass die Via Alpina zwar alle räumlichen Ebenen einbeziehen muss, dass sie aber hauptsächlich durch die lokalen Akteure, die den Kontakt zu den Touristen pflegen, und von denjenigen, denen die Initiative zugute kommen soll, leben wird. Viele Gebiete haben sich bereits die Idee angeeignet und lokale Arbeitsgruppen gegründet, die Via Alpina als Katalysator für die Aufstellung integrierter Entwicklungsstrategien zu nutzen: zum Beispiel im Schweizer Graubünden, grenzüberschreitend in den französischen und italienischen Seealpen oder im Dreiländereck Rätikon in Liechtenstein, der Schweiz und Österreich.

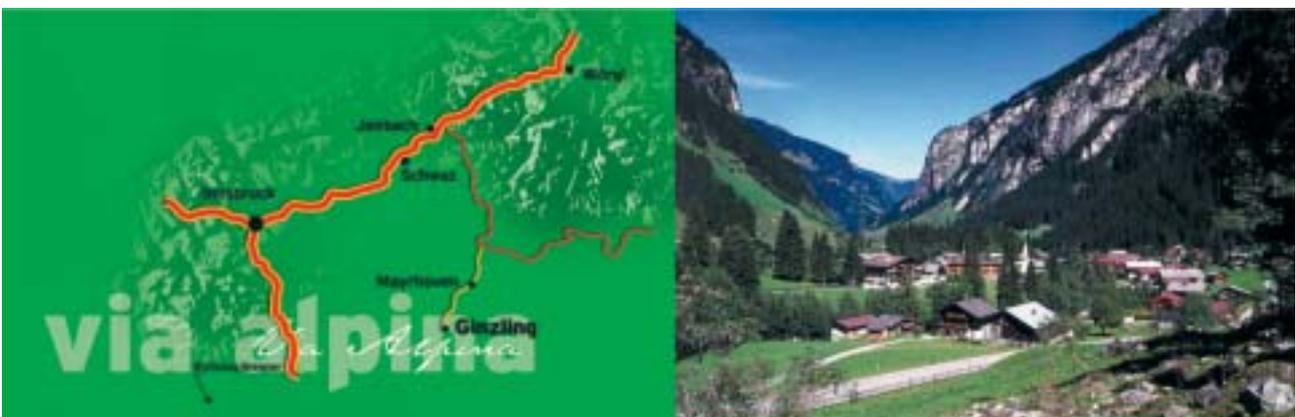
Das Projekt Via Alpina ist daher nicht nur ein Anreiz für eine Bewegung fördernde Freizeit- und Urlaubsaktivität, sondern besitzt auch eine regional- und tourismuspolitische Strategie. Sie gilt insbesondere der Aufmerksamkeit und Stärkung des entwicklungschwachen ländlichen Berggebietes, sie soll auch der Bedeutung des

naturnahen Tourismus für diese Gebiete gerecht werden. Das völkerrechtlich verbindliche Instrument der Alpenkonvention betont in einigen Protokollen das besondere Verhältnis zum ländlichen Raum. Im Artikel 6 des Tourismusprotokolls wird konkret die Einleitung einer nachhaltigen Politik postuliert, „welche die Wettbewerbsfähigkeit des naturnahen Tourismus im Alpenraum stärkt und damit einen wichtigen Beitrag zur sozioökonomischen Entwicklung des Alpenraums leistet“. Ebenso achten die Vertragsparteien darauf, dass in den Gebieten mit starker touristischer Nutzung ein ausgewogenes Verhältnis zwischen intensiven und extensiven Tourismusformen angestrebt wird. In der Tat gibt es im Alpenraum trotz intensiver touristischer Erschließung zahlreiche Gemeinden und Ortschaften im Schatten einer zukunftsfähigen Entwicklung. Vor allem zählen viele kleine Gemeinden dazu; nach W. Bätzing (1993) fallen von den rund 5.800 Alpengemeinden 22,3 % in die Kategorie unter 300 Einwohner bzw. 54,4 % unter 1.000 Einwohner. Vielfach bestehen große Entwicklungsunterschiede auf engstem Raum.

Der Oesterreichische Alpenverein (OeAV) hat bei der Routenfestlegung der Via Alpina im österreichischen Alpenanteil besonderen Wert darauf gelegt, kleine, entwicklungsschwache und mit dem Charakter eines Bergsteigerdorfes ausgezeichnete Talorte mit einzubeziehen. Zwei Beispiele sollen hier stellvertretend näher vorgestellt werden: Ginzling (Zillertaler Alpen) und Vent (Ötztaler Alpen).

Ginzling liegt am „Roten Weg“ im Abschnitt vom Tiroler Inntal, durch die Tuxer Voralpen und Zillertaler Alpen nach Südtirol/Italien. Die Zillertaler Ortschaft mit rund 370 Einwohnern liegt auf einer Seehöhe von 985 m und gehört kurioserweise zu zwei Gemeinden (Finkenberg, Mayrhofen). Ginzling war und ist Ziel und Heimat großer Bergsteiger; Arbeitsgebiete großer deutscher Alpenvereinssektionen wie Berlin, Kassel, Würzburg, usw. liegen in den Zillertaler Alpen. Die Berliner Hütte als bedeutender Alpinstützpunkt und langjähriges Eldorado der Gletscherforschung feierte im Juli

>> Das Bergsteigerdorf Ginzling/Tirol im hintersten Zillertal ist Ausgangspunkt für eine Vielzahl an hochalpinen Bergtouren in den Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen. Quelle: Ortsvorstehung Ginzling



2004 das 125-jährige Bestandsjubiläum. Im Jahre 1991 wurde der Zillertaler Hauptkamm mit den Einstiegstälern in die Gletscherwelt von der Tiroler Landesregierung unter Schutz gestellt und 2001 zum Hochgebirgs-Naturpark Zillertaler Alpen erklärt. Trotzdem sind die Übernachtungszahlen von Ginzling kontinuierlich rückläufig (Sommer 2003: 18.000 Übernachtungen). Im Februar 2004 gab deshalb die für Raumordnung und Naturschutz zuständige Tiroler Landesrätin Anna Hosp die Zusage für ein vom OeAV in Zusammenarbeit mit der Naturparkbetreuung vorgelegtes Investitionsprogramm zur Profilierung von Ginzling als Bergsteigerdorf entlang der Via Alpina.

Die Ortschaft **Vent** (1.893 m Seehöhe) des Tourismuszentrums Sölden liegt inmitten der Ötztaler Alpen am „Gelben Weg“ der Via Alpina. Vent zählt insgesamt 190 Einwohner und ist seit jeher der Inbegriff des kleinen, feinen Bergsteigerdorfes. Dieser wurde im Jahre 1980 mit einer Aussendung bekräftigt, das Bergsteigerdorf Tirols sehr zur Freude der naturliebenden Bergfreunde bleiben zu wollen. Von Vent aus betrieb der damalige Pfarrer Franz Senn die Gründung des Deutschen Alpenvereins. Er verfolgte eisern sein Tourismuskonzept zu Gunsten der in bitterer Armut lebenden Bergbevölkerung. Heute ist Vent einer der immer seltener gewordenen, hochgelegenen Alpenorte, die nicht im großtechnischen Massentourismus aufgegangen sind. Obschon die Übernachtungen – vor allem auch im Sommerhalbjahr (Sommer 2003: 43.000 Übernachtungen) – stabil geblieben sind, gibt es immer wieder Bestrebungen, durch großtechnische Erschließungen den Winter- und Gletscherschitourismus auszubauen. Dem steht aber ein im Jahre 1981 eingerichtetes Ruhegebiet „Ötztaler Alpen“ auf der Basis des Tiroler Naturschutzgesetzes entgegen. Zudem wurde dieses Schutzgebiet 1995 als Natura 2000-Gebiet mit der ausdrücklichen Betonung des Schutzgutes „Gletscher“ nominiert. Deshalb gelten alle Anstrengungen, den derzeitigen Entwicklungsstand zu halten. Hier zählen vor allem auch neben den heimischen Initiativen die neu aktivierten Bemühungen des Deutschen Alpenvereins: Gründung einer Wegegemeinschaft Inneres Ötztal zur vorbildlichen

Instandsetzung des weiten Bergwegenetzes, Wiedereröffnung aller Schutzhütten auch im Winter, Reaktivierung der traditionellen „Ötztaler Runde“ (Skihochtourenrunde) mit Winterverdienstmöglichkeiten für die Venter Bergführerfamilien. DAV, OeAV und Ortsvertreter von Vent arbeiten in der Gruppe „Pro Vent“ zusammen.

Viele kleine Schritte sind nötig, um dem umfassenden internationalen Anspruch eines Bergsteigerdorfes bzw. Via Alpina-Etappenortes gerecht werden zu können. Die Umsetzung der Alpenkonvention trägt in Tirol zum Erreichen dieses Zieles wesentlich bei. Der nächste Schritt besteht darin, ein alpenweites Netzwerk der alpinen Bergsteigerdörfer unter dem Dach der Alpenkonvention zu bilden.

Dr. Nathalie Morelle, Projektkoordinatorin Via Alpina-International, Verein Grande Traversée des Alpes

Mag. Peter Haßbacher, Leiter der Fachabteilung Raumplanung/ Naturschutz, Österreichischer Alpenverein

www.via-alpina.org

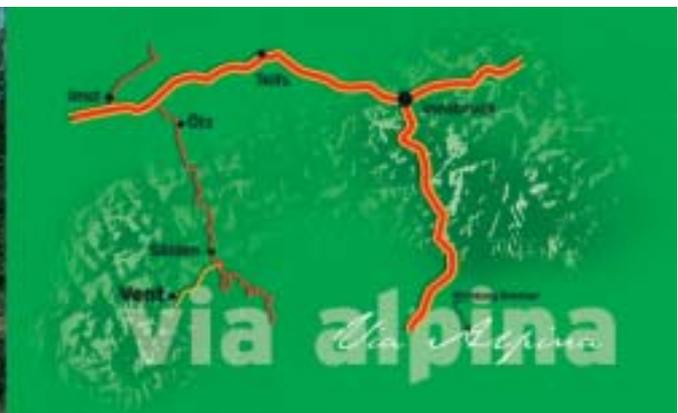
www.alpenverein.or.at/naturschutz

www.naturpark-zillertal.at

www.ginzling.net

www.vent.at

>> Eingebettet in die Ötztaler Alpen liegt auf 1.900 m Seehöhe das Bergsteigerdorf Vent/Tirol. Quelle: OeAV, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz



Schweiz pur

In der Kampagne Berge© hat Schweiz Tourismus ST, die touristische Marketingorganisation für die Schweiz, erstmals und bewusst die naturnahe Landschaft ins Zentrum der Werbung genommen. Mit der Kampagne Schweiz pur ging ST noch einen Schritt weiter: Der naturnahe Tourismus soll besonders gefördert werden.

Das Ziel der Kampagne ist eine höhere Wertschöpfung aus natur- und landschaftsorientiertem Tourismus:

- Stärkung des Natur- und Kulturerlebnisses Schweiz
- Aufwertung und Stärkung der „Marke Schweiz“: Die Schweiz wird stärker mit dem Erlebnis von intakter Natur, Kultur und Landschaft verbunden
- Bessere Auslastung im Sommer, besonders in Bergregionen und wirtschaftlichen Randgebieten
- Förderung der Sensibilität beim Gast bezüglich Wert und Gefährdung der Landschaft sowie der Notwendigkeit von Schutz-, Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten
- Vermehrte Kooperation zwischen regionalen Tourismusveranstaltern und Vertretern des Naturschutzes
- Nachhaltige Gestaltung des Schweizer Tourismus

Eine Jury aus je fünf Naturschutz- und Tourismusfachleuten hat anfangs Sommer 2004 die beispielhaftesten naturnahen Tourismusangebote ausgewählt. Im August 2004 wurden sie anlässlich einer Prämierung der Presse vorgestellt und anschließend auf www.myswitzerland.com, der Homepage von Schweiz Tourismus, aufgeschaltet: Naturwunder Aletsch, Wandern und Kneipen im Biosphärenreservat Entlebuch, Wasserwelten Göschenalp, Griesalp-Kiental - Einklang mit der Natur, Rund um die Kastanie im Malcantone, Nationalpark-Wander-Tour, Seltene Botanik im Parc Jurassien Vaudois, Kulturlandschaft im Seeland, Heublumen-Whirlpool in St. Antonien, Open-air-Museum im Valle di Muggio, Bergwelt pur im Vallée du Trient, Via Spluga.

Kontakte: Schweiz Tourismus, Michael Keller
Tödistrasse 7, CH-8027 Zürich
Tel.: ++41 (0)1 288 12 64
michael.keller@switzerland.com

oder: Alpenbüro Netz GmbH, Jöri Schwärzel
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 55
graubuenden@alpenbuero.ch

Klein & Fein

Graubünden Ferien ist der Dachverband der Bündner Touristiker. Seine Aufgabe ist es, den Ferienkanton Graubünden in der Schweiz und im Ausland bekannt zu machen. Nebst den großen und bekannten Tourismusorten wie Davos, Arosa, St. Moritz gibt es aber auch ganz kleine Tourismusorte ohne topmoderne und ausgebaute Infrastruktur: kleine und feine Orte für große Ferien. Graubünden Ferien hat das Potenzial entdeckt, das in ihnen liegt. Sie sind nicht einfach nur Randerscheinungen einer Tourismusregion. Sie haben ihren eigenen Wert – auch einen ökonomischen. Hierher können sich die gestressten Städter zurückziehen und Natur, Authentizität und Erholung pur erleben. Bis jetzt liegt eine wunderschöne Broschüre von Klein & Fein vor (bestellbar unter: kuf@graubuenden.ch). Doch das ist nur die äußere Hülle. Hinter den Kulissen werden die verantwortlichen Touristen mit auf die Reise zu einer nachhaltigen Entwicklung im Tourismus genommen.



Bei „Klein & Fein“ trifft der Gast auch auf die Landwirtschaft, wie hier im Val Lumnezia (Tal des Lichts). Quelle: Alpenbüro Netz GmbH

Kontakte: Graubünden Ferien, Urs Wohler
Alexanderstrasse 24, CH-7001 Chur
Tel ++41 (0)81 254 24 24
kuf@graubuenden.ch

oder: Alpenbüro Netz GmbH, Stefan Forster
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 55
graubuenden@alpenbuero.ch

Allianz im Albulatal

Die Mitglieder des Gemeinденetzwerks Allianz in den Alpen streben ein zukunftsbeständiges Wirtschaften und eine nachhaltige Nutzung der Umwelt gemäß Alpenkonvention an. Der Weg dazu ist eine intensive Zusammenarbeit, sowohl innerhalb der Gemeinde (Bürgerbeteiligung) als auch zwischen den Mitgliedsgemeinden. Im Juli 2004 sind 183 Gemeinden Mitglied bei Allianz in den Alpen (www.alpenallianz.org). Der Kanton Graubünden allein beherbergt 24 Mitgliedsgemeinden, darunter auch diejenigen der Region Albula. Die Region Albula liegt auf der Bahnstrecke Chur - St. Moritz an der berühmten Albulalinie der Rhätischen Bahn. Die Region ist ländlich, touristisch geprägt. Die Abwanderung bedroht die



Im Albulatal ist die Natur- und Kulturlandschaft das Zukunftspotenzial.
Quelle: Thomas Kollegger

Existenz der Region. Der jugendliche und umtriebige Gemeindepräsident von Alvaneu, Thomas Kollegger vereinigte das Tal im Verein Allianz im Albulatal, führte die Region ins Gemeindefeldnetzwerk Allianz in den Alpen und gab dem Schicksal kräftig Gegensteuer.

Mit Hilfe der vom Bundesamt für Raumentwicklung unterstützten Projektleitung wurde dann das Projekt Ansaina gestartet. Das Projekt Ansaina – der Name heißt auf rätoromanisch Zeichen – ist eine Initiative, um regionale Potenziale für einen Aufschwung zu nutzen. Die Projektträger wollen das Albulatal als naturnahe, landschaftsorientierte Tourismusregion positionieren. Im Zentrum steht das Wasser (Wasserweg und Bäderkultur) wie auch der Bahntourismus (Erlebnispfad, Museum). Ansaina ist jedoch auch eine Marke, unter der zum Beispiel die innovativen, einheimischen Landwirte erfolgreich ihre Produkte herstellen und verkaufen. Ansaina ist für die Be-

völkerung ein Hoffnungszeichen gegen die Abwanderung.

Alpenbüro Netz GmbH

Kontakte: Verein Wasserweg Albulatal
Thomas Kollegger
CH-7492 Alvaneu Dorf
Tel.: ++41 (0) 81 410 15 10
thomas.kollegger@bluewin.ch

oder: Allianz in den Alpen Schweiz
Alpenbüro Netz GmbH, Karin Walder
CH-7220 Schiers
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 57
graubuenden@alpenbuero.ch

Auditing von Skigebieten

Ein Beitrag zur Umsetzung des Tourismusprotokolls der Alpenschutzkonvention.

Die Alpen gehören mit rund 50 Millionen Urlaubern zu den am intensivsten besuchten touristischen Zielgebieten weltweit. Der Tourismus gehört damit zu den bedeutendsten Wirtschaftszweigen im Alpenraum. Mit dem Tourismus sind aber auch eine Vielzahl von Belastungen verbunden, die sich aus den notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, dem Verkehr etc. ergeben. Die Auswirkungen dieser Belastungen sind in den Alpen an vielen Stellen zu sehen. Ein Beispiel ist das durch den Klimawandel, an dem der Tourismus durch die insbesondere mit dem Flugverkehr zusammenhängenden Treibhausgasemissionen in erheblichem Maße beteiligt ist, verursachte Abschmelzen der Gletscher. Von den untersuchten 76 Alpengletschern haben in den letzten Jahrzehnten be-

>> Die Via Alpina führt in Slowenien am Nationalpark Triglav vorbei. Quelle: N. Morelle



reits 68 Gletscher 30 % ihrer Fläche und über 50 % ihres Volumens verloren. Hiermit ist eine Erhöhung der vor allem für den Wintersporttourismus wichtigen Schneefallgrenze auf über 1.500 m verbunden, mit der Folge, dass viele niedriger gelegene Wintersportorte ihre Infrastruktur kaum noch auslasten können und neue touristische Infrastrukturmaßnahmen in immer höher gelegenen, bisher kaum belasteten Gebieten erschlossen werden. Vor diesem Hintergrund gewinnt in vielen Zielgebieten der Sommertourismus an Bedeutung und damit die Erhaltung einer intakten Natur und Landschaft.

Die Liechtensteiner Stiftung „pro natura - pro ski“ hat in den vergangenen Jahren die Entwicklung eines Auditings in Skigebieten gefördert mit dem Ziel, eine ökologische Aufwertung der touristisch intensiv genutzten Landschaft und damit eine dauerhafte Sicherung der touristischen Grundlagen zu erreichen. Im Kern geht es um die Erhaltung und Entwicklung eines ästhetischen Landschaftsbilds im besiedelten wie im unbesiedelten Raum, um die Förderung naturnaher Kulturlandschaften und eine ressourcenschonende Tourismusentwicklung.

Der vorliegende Leitfaden zur ökologischen Aufwertung und zur Durchführung eines Auditverfahrens in Skigebieten stellt ein landschaftsbezogenes, freiwilliges Umweltmanagementsystem dar. Das Skigebietsaudit basiert auf der Erfassung aller relevanten sport- und nutzungsbezogenen Daten, wie z. B. Nutzungsintensität der Pisten, Beförderungskapazitäten der Liftanlagen, Beschneiungsanlagen, Nutzung des Skigebiets in der Nacht, für Events etc., Nutzung im Sommer z.B. durch Mountainbiking, landwirtschaftliche Nutzung, usw. sowie der Erhebung der relevanten Umweltdaten zu den Faktoren Boden, Wasser, Klima/Luft, Vegetation, Fauna und Landschaft. Auf der Grundlage der erfassten Daten werden Ziele und Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung des Skigebiets vor allem in den Bereichen Boden, Landschaft und Naturschutz identifiziert und festgelegt. Die Vorgehensweise ist hierbei dem Prozess nach EMAS (EG-Öko-Audit-Verordnung, 1993/2001) vergleichbar. Das Skigebietsaudit soll dabei als freiwilliges Instrument über einen „good practice award“ durch die Stiftung „pro natura pro ski“ gefördert werden.

Mit der Annahme des Tourismusprotokolls im Rahmen der Alpenkonvention haben sich die Vertragsstaaten verpflichtet, auf eine nachhaltige touristische Entwicklung zu achten und die Entwicklung von Leitbildern, Entwicklungsprogrammen und Plänen zu unterstützen, die diesem Ziel dienen sowie landschafts- und umweltschonende Projekte zu fördern. Die flächendeckende Anwendung des Skigebietsaudits wäre ein solcher Beitrag zur Umsetzung der im Rahmen der Alpenkonvention eingegangenen Verpflichtungen. Es wurde bisher in jeweils einem Skigebiet in Österreich, der Schweiz und Liechtenstein erprobt. Im Rahmen der Alpenkonvention wird angestrebt, weitere Pilotanwendungen zu initiieren und die Erfahrungen auszuwerten. Ziel ist die breite, freiwillige Anwendung im gesamten Alpenraum. Hierbei ist klar, dass



Die Berggebiete sind durch den Massentourismus einem großen Druck ausgesetzt. Die Alpenkonvention setzt mit dem Protokoll „Tourismus“ auf eine ausgewogene Tourismusentwicklung. Quelle: OeAV, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz

sich das Instrument dann durchsetzen wird, wenn der hiermit verbundene Nutzen für die Skigebietsbetreiber erkennbar ist.

Die Nutzenpotenziale für die Betreiber werden vor allem in den Bereichen Wettbewerbsfähigkeit, Kostenreduzierung, Risikominderung und Verbesserung der Organisation gesehen. Die Sensibilität der Reisenden für eine intakte Natur und Landschaft hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen, wie Umfragen belegen. Ebenso wird bei der Vergabe von Sportgroßveranstaltungen die Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzfragen hinterfragt. Das Internationale Olympische Komitee hat Umweltschutz sogar zur dritten Säule der Olympischen Idee erklärt. Und auch der Internationale Skiverband wendet sich zunehmend diesen Fragen zu. Das Auditverfahren in Skigebieten birgt darüber hinaus auch die Chance, die Kosten in Genehmigungsverfahren zu senken, weil auf eine Reihe von Daten aus dem Auditverfahren zurückgegriffen werden kann. Ebenso können kostenintensive Sanierungsmaßnahmen bei flächenwirksamen Schäden vermieden werden. Schließlich hat sich bei der Anwendung von Umweltmanagementverfahren immer wieder gezeigt, dass die Motivation und Identifikation der Mitarbeiter mit ihrer Tätigkeit gesteigert wird.

**Amt für Wald, Natur und Landschaft, Fürstentum Liechtenstein
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit - Deutschland**

Bezugsadresse für den Leitfaden:

pro natura pro ski
Postfach 885
FL- 9490 Vaduz
Fürstentum Liechtenstein

Steuerung der nachhaltigen Entwicklung in der Gemeinde Kranjska Gora unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Alpenkonvention

Im Bewusstsein, dass die Alpen einen spezifischen, mannigfaltigen und zugleich verwundbaren Lebens- und Wirtschaftsraum darstellen, bemüht man sich in der Gemeinde Kranjska Gora unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Alpenkonvention um die nachhaltige Entwicklung des gesamten Gebietes, eingebettet in den größeren Raum.

Als Best Practice-Beispiele können zwei Großprojekte hervorgehoben werden, für die es der Gemeinde gelungen ist, internationale Mittel zu beschaffen. Es handelt sich dabei um den Bau des Kanalisationsnetzes (Abwasserbeseitigung) und des Radweges von Kranjska Gora nach Gozd Martuljek.

Kanalisationsnetz

Die Gemeinde Kranjska Gora war sich der Dringlichkeit beim Ausbau eines Kanalisationssystems für die Abwasserklärung bewusst, deshalb wurde dieses Vorhaben in die Entwicklungspläne aufgenommen und es wurden mehrere Studien und Vorentwürfe für den Ausbau eines Systems der öffentlichen Kanalisation erstellt.

Um eine Finanzbeteiligung für das Projekt zu erreichen, hat sich die Gemeinde an mehreren Ausschreibungen beteiligt, dazu konnten Fördermittel seitens des Ministeriums für Umwelt und Raum in Höhe von 10 % vom Investitionsvolumen für die erste Phase lukriert werden.

Im weiteren Verlauf wurde seitens der Gemeinde das Verfahren für die Ausschreibung und Konzessionsvergabe durchgeführt.

Das Projekt wurde aus folgenden Quellen finanziert:

- Mittel des Konzessionärs, der einen Kredit der Europäischen Investitionsbank erworben hat,
- Mittel der Gemeinde aus Beitragszahlungen für die Anschlüsse,
- Fördermittel von EU Phare LSIF.

Der Bau wurde im ersten Halbjahr 2002 abgeschlossen.

Als positive Wirkung der Investition kann angeführt werden, dass mit Betriebsbeginn des Kanalisationssystems die Abwässer kontrolliert in die zentrale Kläranlage in Tabre geleitet werden und dadurch die Verschmutzung des Grundwassers und der Oberflächengewässer unter-



Die berühmte Flugschanze von Planica im Sommer. Quelle: Turisticno drustvo Ratece-Planica (Tourismusverein Rateče-Planica)

bunden ist. Durch einen in der ersten Hälfte dieses Jahres von der Gemeinde in Auftrag gegebenen Test (Zwiebeltest) konnte eine hohe Qualitätsverbesserung der Oberflächengewässer nachgewiesen werden.

Sicherlich hat sauberes Wasser auch einen Einfluss auf die höhere Lebensqualität der Bevölkerung sowie der Gäste, die das Tourismusgebiet Kranjska Gora besuchen.

Radweg

Der wichtigste Wirtschaftszweig der Gemeinde ist der Tourismus. Deshalb wurde von der Gemeinde Kranjska Gora eine Strategie zur Tourismusentwicklung verabschiedet und dabei wurden Ausgangspunkte für eine nachhaltige und naturidentische, ökologisch vertretbare Entwicklung des Tourismus festgelegt, die auf umweltfreundlichen Produkten, wie dem sanften Tourismus, der freundlichen Verkehrsregelung, dem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und der Berücksichtigung des Grundsatzes für die Zukunft, der eine ausgewogene Entwicklung ermöglicht und vor allem keine Einschränkung für die Entwicklung der kommenden Generationen auf Kosten der jetzigen bedeutet, aufbauen soll.

Touristische Trends verlangen nach Neuheiten und neuen Produkten, die Entwicklung läuft vor allem in Richtung einer aktiveren Freizeitgestaltung. Das Radfahren ist als Erholung immer weiter verbreitet, vor allem das Mountainbiken wird zur Familienerholung (aktive Freizeitgestaltung von Familien mit Kindern) und zu einem besonderen Tourismusprodukt. Dadurch entsteht auch die Nachfrage nach sicheren Radwegen zur Erholung in diesem ausgesprochen stark fremdenverkehrsorientierten Gebiet.

Die Gemeinde Kranjska Gora ist eine Grenzgemeinde, die an die Gemeinde Arnoldstein in Österreich und Tarvis in Italien angrenzt. Über das gesamte Gemeindegebiet verläuft die Trasse einer nicht mehr in Betrieb stehenden Eisenbahnstrecke in einer Länge von 28 km, und zwar durch das gesamte Tal der Oberen Save mit einer Weiterführung nach Italien. Ein Teil der Trasse zwischen



Jährl. völkerbindendes Treffen am Dreiländereck Österreich-Italien-Slowenien.
Quelle: Turisticno drustvo Rateče-Planica (Tourismusverein Rateče-Planica)

Kranjska Gora und Rateče hat den Status einer Lokalstraße, die als Zubringerstraße zu landwirtschaftlichen Parzellen und Skipisten in Podkoren verwendet wird, während sich in der Sommersaison Radfahrer dieser Strecke bemächtigen und diese zu einem echten Radweg machen. Auch die ungenutzte Trasse der Eisenbahnstrecke bot sich von selbst für die Nutzung als Radweg an. Die Trasse ist breit genug, die Dämme stabil, die Kreuzungen sind bereits verkehrssicher gestaltet, so dass die Umgestaltung keine größeren Investitionen verlangte.

Von der Gemeinde Kranjska Gora wurde im Jahr 1995 mit den Nachbargemeinden Tarvis und Arnoldstein ein Protokoll über die Zusammenarbeit unterzeichnet und in die engeren Ziele der Zusammenarbeit auch der Ausbau eines internationalen Radweges aufgenommen. Der Radweg im Bereich von Kranjska Gora, der über die Grenze nach Italien weitergeführt wird, ist ein charakteristisches Projekt der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

Im Rahmen des internationalen Projekts „Radwege dreier Länder“, das im Jahr 1998 ins Programm der PHARE CROSS BORDER COOPERATION (CBC) Slowenien-Österreich aufgenommen worden ist, wurde also eine Radverbindung vom Grenzübergang Rateče, durch Kranjska Gora, Gozd Martuljek und Mojstrana bis Hrušica entworfen.

Der Radweg von Rateče nach Gozd Martuljek, der die I. Phase darstellt, ist Teil eines Fernradweges und Radwegenetzes in einer Länge von 14 km. Aus dem Programm PHARE CBC Österreich-Slowenien konnten 400.000 € lukriert werden, das sind 75 % der Investitionen, 25 % steuerten das Verkehrsministerium – Direktion der Republik Slowenien für Straßen – und die Gemeinde Kranjska Gora bei. Die Projektunterlagen für die II. Phase von Gozd Martuljek nach Mojstrana sind bereits ausgearbeitet.

Die Projektziele sind die Einrichtung der Wege, die bereits derzeit für das Radfahren genutzt werden, die Kennzeichnung und der Ausbau sicherer Übergänge bei Hauptverkehrs- und anderen Straßen, die Fernanbindung ans internationale Radwegenetz. Eines der Hauptziele des Projekts ist vor allem die Einführung des Radfahrens als neues Fremdenverkehrsprodukt, als neue umweltfreundliche Form der Erholung und als Verbesserung des Angebotes und der Infrastruktur am Radweg selbst und in den Siedlungen, durch die der Radweg verläuft. Ein

anderes bedeutendes Ziel ist die Verringerung der Umweltverschmutzung und Belastung durch motorisierten Verkehr sowie die Erschließung von interessanten touristischen Destinationen für Fahrradfahrer oder Wanderer bei gleichzeitiger Gewährleistung der entsprechenden Verkehrssicherheit. Im Winter wandeln sich die Radwege zu Langlaufloipen, Winterwanderwegen und Wegen für Pferdegespanne.

Der Radweg verläuft in naturbelassener Umwelt und ist durchgehend asphaltiert, vom restlichen Verkehr getrennt und mit Rastplätzen ausgestattet. Für Radwege ist charakteristisch, dass sie auch durch Siedlungen, an interessanten touristischen Punkten und Kulturdenkmälern sowie Gastwirtschaften vorbei verlaufen. Durch die Steigerung des Radverkehrs kommt es auch zur Entwicklung des Zusatzangebotes: Fahrradverleih, Reparaturwerkstätten, Verkauf von Fahrrädern und Ausrüstung, Anschluss an Omnibus und Bahn (Jesenice – Villach).

Die unmittelbaren Nutzen des Projekts sind:

- Entlastung der Landstraßen und Gewährleistung der Verkehrssicherheit;
- Gestaltung von Ortszentren und Anlegen von Übergängen für Fußgänger und Radfahrer (Kranjska Gora, Rateče);
- Zugang mit Fahrrädern zu attraktiven touristischen Destinationen;
- beim Fernradweg in Richtung Tarvis Straßengefälle mit Eignung für Familienreisen.

Einfluss der Infrastruktur auf den Fremdenverkehr

Wie bereits mehrmals erwähnt, werden durch die Entwicklung des Radfahrens auch spezialisierte Dienstleistungen entwickelt, die zugleich einen Ansporn für unternehmerische Interessen und ergänzende Aktivitäten im ländlichen Raum darstellen. Ein Radweg verläuft durch Siedlungen und nicht an ihnen vorbei. Die Folge ist eine Umsatzsteigerung beim Verkauf von Fahrrädern und Ausrüstung in spezialisierten Sportgeschäften. Man kann auch eine neue Gästestruktur erwarten. Von Bedeutung ist auch eine gleichzeitige Anpassung des touristischen Angebotes und die Eroberung von Marktnischen.

Beide Projekte sind gute Beispiele für die Implementierung der Alpenkonvention und ihrer Protokolle, denn sie gewährleisten den Grundsatz der Prävention, eine gute Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung, Wirtschaftsentwicklung, eine sparsame und überlegte Raumnutzung und die Verringerung der Emissionen bei gleichzeitiger Einführung der Grundsätze des nachhaltigen Verkehrs.

Gemeinde Kranjska Gora, Slowenien

BEVÖLKERUNG UND KULTUR

Bevölkerung und Kulturen in den Alpen

Obschon das Protokoll „Bevölkerung und Kultur“ seit Beginn der Alpenkonvention vorgesehen war, dauert seine Fertigstellung am längsten. Ist darin der Ausdruck der einem komplexen und sensiblen Thema eigenen Schwierigkeiten zu sehen? Oder das Zeichen des zaghaften Bestrebens der Projektträger, sich eines Themas anzunehmen, das weniger als etliche andere durch ein Umwelthanliegen gekennzeichnet ist? Es ist jedoch inzwischen anerkannt, dass es keine nachhaltige Entwicklung ohne soziale und kulturelle Belange gibt. Fest steht außerdem, dass die Alpenumwelt ihre Qualitäten nicht einzig und allein ihren wild lebenden Komponenten verdankt, sondern auch dem kulturellen Erbe, den alltäglichen Praktiken der Land- und Forstwirte sowie den symbolischen Bindungen der Bewohner an die sie umgebende Landschaft und Umwelt. Die Beschäftigung mit den Alpen der Gegenwart und der Zukunft erfordert eine außerordentlich große Aufmerksamkeit für die demographische, soziale und kulturelle, aber letztendlich auch politische Situation ihrer einzelnen Gebiete.

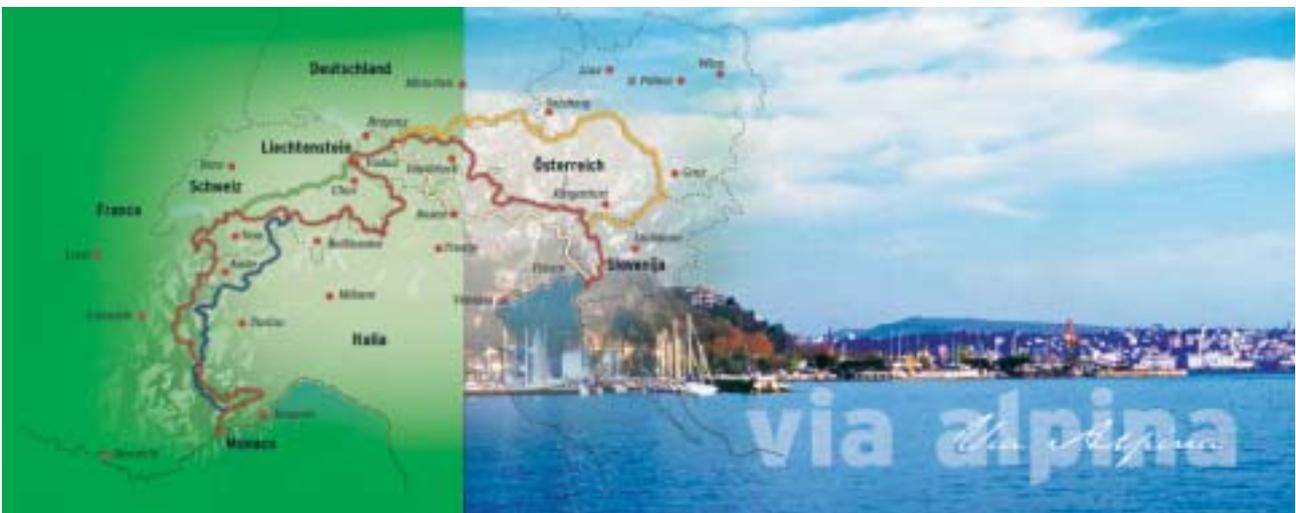
Ein demographischer Trendwechsel ohnegleichen

In den vergangenen 150 Jahren war die Besiedelung der Alpen einem tief greifenden Wandel unterworfen, der in seiner Bedeutung alles übertrifft, was nach der Rückkehr des Menschen in ein spät vom Eis befreites Kettengebirge möglich war. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts hat sich die Bevölkerung in dem von der Alpenkonvention erfassten Raum mehr als verdoppelt: Sie stieg von 7 Millionen auf mehr als 14 Millionen Einwohner an. Dieser nie zuvor festgestellte Wachstumsrhythmus ist dem ver-

gleichbar, der im gesamten Gebiet der betroffenen Länder zu beobachten ist.

Er erweist sich jedoch als sehr gegensätzlich, wenn man die Alpen einer detaillierten Betrachtung unterzieht: Überall ist die Stadtbevölkerung schneller gewachsen als die Landbevölkerung, insbesondere dank eines starken Beschäftigungsanstiegs: Mehr als zwei Drittel der Arbeitsplätze im Alpenraum befinden sich heute in städtischen Gebieten; die Verbesserung der Straßenanbindungen im Alpenbogen und ein neues Wohnverhalten haben dazu geführt, dass dieses städtische Wachstum weit über die Städte des 19. Jahrhunderts hinausging. Heute sind es die in 5, 10, ja sogar 50 km Entfernung von den eigentlichen Städten gelegenen sogenannten periurbanen Gebiete, in denen die eindrucksvollsten Wachstumsquoten zu verzeichnen sind. Die zahlreichen Landgemeinden, die insbesondere in Frankreich, im Piemont und im Tessin zwischen 1870 und 1945 einen bisweilen erheblichen Anteil ihrer Bevölkerung verloren hatten, erlebten eine spektakuläre demographische Veränderung. Im Gegensatz dazu sind in den ländlichen Gemeinden der Lombardei, Venetiens, der Steiermark, Kärntens und Sloweniens, wo man zunächst der Landflucht gut standgehalten hatte, heute sehr geringe, ja sogar negative Wachstumsraten zu verzeichnen, wenn diese ländlichen Gemeinden nicht im Umfeld der großen perialpinen Städte angesiedelt sind. Die Alpenregionen blicken demnach nicht auf eine einheitliche demographische Geschichte zurück: Es wurden bis zu 17 Verhaltenstypen in der Chronologie der demographischen Entwicklungen (Bätzing) festgestellt. Die Mechanismen sind zwar insgesamt im Alpenraum recht ähnlich – die zunehmend stärkere Rolle der wichtigsten Städte innerhalb der Alpen und der perialpinen Metropolen bei der Siedlungsvertei-

>> Die Hafenstadt Triest an der Adria ist Endpunkt der Via Alpina. Quelle: N. Morelle



lung, der steigende Einfluss der Fremdenverkehrsressourcen auf die Verteilung der Bewohner –, jedoch sind ihre Auswirkungen, je nach Situation und Zugänglichkeit der Gemeinden einerseits und dem Typ der dort vorhandenen Ressourcen und Tätigkeiten andererseits, sehr unterschiedlich.

Herausforderungen für die soziale und territoriale Gerechtigkeit

Diese sehr starke Differenzierung des demographischen Verhaltens der Berggemeinden und -regionen führt zu einer ersten Konsequenz für die soziale und territoriale Gerechtigkeit.

In den Regionen, die Einwohner verlieren, wie im Piemont und in den Ostalpen sowie in den Regionen, in denen die Bevölkerungsdichte infolge einer lang anhaltenden verlangsamen oder erst seit zu kurzer Zeit eingeleiteten Trendwende der Bevölkerungsabwanderung sehr gering ist, wie beispielsweise in den provenzalischen Alpen, haben die Städte und Regionen (Länder, Provinzen, Kantone etc.) Schwierigkeiten bzw. zögern, ein zufriedenstellendes Angebot öffentlicher Dienstleistungen aufrechtzuerhalten: Überall in diesen entvölkerten Alpenregionen stellte sich jüngst die Frage nach der Beibehaltung der Postschalter, Schulen und Pflegedienstleistungen im Nahbereich; hier und da kämpfen ganze Täler oder kleinere Städte um die Beibehaltung eines öffentlichen Krankenhauses, wie in La Mure in Frankreich, oder einer Zug- bzw. Busverbindung. Die Unternehmen wiederum, die eine noch größere Zahl privater Dienstleistungen erbringen, zögern im Allgemeinen, sich niederzulassen und Regionen auszustatten, in denen die Investitionen im Vergleich zu den potenziellen Kunden kostenintensiv erscheinen. So haben sich beispielsweise die Anbieter für Mobiltelefonie vorrangig in den städtischen Gebieten und in den wichtigsten Fremdenverkehrszentren niedergelassen, bevor sie sich, bisweilen unter staatlichem Druck, in den ländlichen Gebieten mit geringerer Bevölkerungsdichte angesiedelt haben. Dieser Kontrast zwischen den städtischen Gebieten und den Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte ist umso augenfälliger, als die Wirtschaft der wichtigsten Alpenstädte und perialpinen Städte, wie Mailand, München, Verona, Grenoble oder Genf, seit dem 2. Weltkrieg eine bemerkenswerte Dynamik unter Beweis gestellt haben.

So gesehen, stellt sich die Ressourcenverteilung für die Alpenbevölkerung in Bezug auf den Zugang zu Dienstleistungen und Beschäftigung sehr ungleich dar. Die geringere Qualität der Pflegedienste und der Schul- und Universitätsausbildung, das eingeschränktere Arbeitsplatzangebot in den ländlichen Gebieten im Vergleich zu den städtischen Gebieten benachteiligen weiterhin Erstere und fördern die Anziehungskraft der Städte. Ein Teil der Alpen leidet nach wie vor unter den Auswirkungen eines brain drain sowie – ganz allgemein – ein Teil der

jüngsten und bestausgebildeten Generationen, was diese hinsichtlich der sozialen Vielfalt und der Aussichten auf wirtschaftliche Entwicklung benachteiligt. Denn entgegen den aus der Revolution der sogenannten neuen Informationstechnologien erwachsenen Hoffnungen hielten Fernunterricht und Telearbeit nicht alle ihre Versprechen.

Herausforderungen für die soziale Bindung

Die vor einem halben Jahrhundert eingesetzte sehr starke Vermischung der traditionellen Alpenbevölkerung mit der neu hinzugekommenen Bevölkerung im Alpenraum hat ebenfalls wesentliche Auswirkungen auf die Organisation der lokalen Gesellschaften. Die traditionellen Gemeinschaften waren über lange Zeit durch eine äußerst intensive soziale Bindung gekennzeichnet, die insbesondere in der kollektiven Organisation der täglichen Arbeit und in der religiösen Praxis ihren Ausdruck fand. Den gegensätzlichen Bewegungen einer Entvölkerung und einer Wiederbevölkerung ausgesetzt, konnten diese Gemeinschaften mehr oder weniger erfolgreich diesen starken sozialen Zusammenhalt pflegen. Dort, wo die Landflucht am drastischsten war, konnte man eindrucksvolle Auflösungserscheinungen feststellen; der Zuzug neuer Einwohner, mitunter ohne örtliche Wurzeln und somit ohne Bindung an die alten Generationen, führte zu einem Nebeneinander, aus dem sich nur mühsam wirkliche Dorfgemeinschaften bilden. Daraus resultiert eine relativ hohe Zahl alleinstehender, bisweilen suizidgefährdeter, Menschen unter den ältesten Bewohnern. Die bedeutendsten Touristengemeinden verzeichneten ebenfalls den Zuzug neuer Einwohner, manchmal Ausländer, die nicht immer in der Lage bzw. interessiert sind, sich in das Netzwerk der alteingesessenen Familien zu integrieren. Das Ergebnis ist beispielsweise ein manchmal stark verbreitetes Suchtverhalten bei den Saisonarbeitern im Tourismusgewerbe. Schließlich stellen sich durch den Zuzug sehr vieler neuer Bewohner in den großen periurbanen Gebieten vergleichbare Probleme – insbesondere der sozialen Eingliederung – und spezifische Probleme, z. B. im Wesentlichen der stärkere Wettbewerb hinsichtlich der Grundstücksressourcen. Der Anstieg der Grundstücks- und Wohnungspreise erschwert der traditionellen Bevölkerung den Zugang zu diesem Markt zunehmend.

Hoffnungen und Grenzen für eine neue Identitätsfindung

Infolgedessen ist die Alpenbevölkerung in der Vielfalt ihrer gesellschaftlichen und demographischen Situationen einer doppelten Herausforderung für den Schutz oder die Wiederherstellung örtlicher Gesellschaften ausgesetzt. Einerseits stellt sich die Herausforderung der Dauerhaftigkeit bzw. der Wiederherstellung von Identitätsbindungen, andererseits die Herausforderung der Neuschaffung bzw. der Wiedererfindung leistungsfähiger Wirtschaftssysteme.

Bereits seit langem sind die durch eine sehr große Vielfalt sprachlicher, spezifischer und nationaler Kulturen gekennzeichneten Alpen Gegenstand einer von den Eliten der europäischen Gesellschaften geschaffenen und durch die volkstümliche Literatur weit verbreiteten vereinheitlichenden Darstellung. In dieser Darstellung liegt der Ursprung der touristischen Praktiken und bestimmter nachhaltiger, daraus hervorgegangener Migrationen: Neue Arbeitnehmer und Zuzüge in den Tourismusorten,

sie nicht sogar völlig gescheitert ist: So waren das unvermittelte Hereinbrechen des Fremdenverkehrs in der Region Tarentaise (Frankreich) in den 70er Jahren und die rasche Verstädterung im Umfeld von Genf oder Mailand momentane oder dauerhafte Quellen für wirtschaftliche und kulturelle Konflikte.

Man kann heute glauben, dass die offenkundigsten und nachhaltigsten Umbaanstrengungen im sozialen und



Traditioneller Wochenmarkt in Oberstaufen (Bayern). Quelle: Gemeinde Oberstaufen

periurbane Wohnbevölkerung der großen perialpinen Metropolen.

Diese Darstellungsweise wurde den Alpengemeinschaften übergestülpt, die sie mehr oder weniger sofort annehmen und gezwungen waren, die Beziehungen zwischen dieser exogenen Sichtweise und ihren eigenen Einzigartigkeiten zu überdenken. Diese Spannung zwischen den überlieferten Kulturen und der von außen übergestülpten Identität wurde, je nach dem entsprechenden Kontext, in dem sie stattfand, sehr unterschiedlich erlebt: In den traditionell ältesten Fremdenverkehrsregionen (Zentralschweiz, Valais, Haute Savoie, Nord- und Südtirol etc.) haben die örtlichen Gesellschaften oftmals die notwendige Zeit und die Kontinuität der Generationen genutzt, um Identitäten zu pflegen, bei denen die Charakteristika des kulturellen Erbes mit den Vorstellungen der Touristen verbunden wurde, und oftmals gelang es ihnen sogar, Letztere so in den Griff zu bekommen, dass daraus identitätsbezogene und kulturelle Ressourcen wurden (Museen für die lokale Tourismusgeschichte, Neofolklore etc.); im Gegensatz dazu war die Kopplung dort, wo die Auflösung der traditionellen Gesellschaften sehr stark vorangetrieben wurde oder wo die Einführung der Fremdenverkehrswirtschaft und der städtischen Kultur plötzlich aufkam, schwieriger zu bewerkstelligen, wenn

kulturellen Bereich sich auf das Vorhandensein leistungsfähiger lokaler Wirtschaftssysteme stützen, die in der Lage sind, sich in die zeitgenössische Handelswirtschaft und in immer noch instabile Umweltgleichgewichte einzufügen. Bestimmte städtische Zonen, wie Grenoble oder Annecy in Frankreich, zeugen von der Kapazität hochmoderner Produktionssysteme und sehr verstädterter sowie von Sportkultur und ökologischer Kultur stark beeinflusster lokaler Gesellschaften, neue Gebiete in den Alpen mitzuziehen, indem städtische Praktiken und die Bewirtschaftung der Bergweltressourcen miteinander verbunden werden. Ländliche Regionen, wie das Große Walsertal im österreichischen Vorarlberg, erarbeiten neue Entwicklungsmodelle, die eine Verbesserung der Lebensbedingungen der Einwohner, der agrotouristischen Produktionssysteme und eine überlegte Bewirtschaftung der Umweltressourcen miteinander kombinieren. Schließlich ist es Landwirten und Viehzüchtern in zahlreichen Alpenregionen gelungen, die Produktions- und Vermarktungsbedingungen umzuorientieren, indem die Qualitäten der Landschaft, der Umwelt und des Know-hows für die Entwicklung originärer Produkte, die zugleich Träger einer kollektiven Identität und ökologischer Gleichgewichte sind, aufgewertet wurden. In allen Fällen erscheint die territoriale Ausgewogenheit, die für neue wirtschaftliche, soziokulturelle und

umweltrelevante Gleichgewichte aufschlussreich ist, als eine Bedingung und ein Zeichen für erfolgreiche Umstrukturierungen.

Die Bedeutung der lokalen, regionalen und internationalen politischen Optionen

Diese Unterschiedlichkeit der bisweilen vielversprechenden Situationen zeigt die Bedeutung der zugrunde liegenden politischen Optionen. Das Aufkommen neuer lokaler Gesellschaften erfordert die Berücksichtigung mannigfaltiger Faktoren durch die lokalen Akteure – die exogenen Darstellungen, ebenso wie die lokalen Identitäten, die Wanderungsbewegungen und die Vielfalt der individuellen Wege, die Wettbewerbsfähigkeit der Produkte und wirtschaftlichen Dienstleistungen sowie der Schutz der Umweltqualität – im Rahmen lokaler politischer Projekte, die notwendigerweise innovativ sind. Im Gegensatz dazu stellen die Versuchungen eines Rückzugs auf die eigene Identität, Nährboden für einen übermäßigen Lokalpatriotismus und für Ausgrenzung, denen bestimmte Regionen unter der Einwirkung populistischer und reaktionärer Bewegungen zu erliegen scheinen, eine Sackgasse gegenüber den Herausforderungen der Moderne und der Integration in die europäische Gesellschaft und Wirtschaft dar. Schließlich ist die Mobilisierung der innovativen lokalen Akteure in politischen Projekten größeren Ausmaßes für den gesamten Alpenraum im Rahmen oder am Rande der Alpenkonvention eine Organisationsebene, die der Förderung dieser Modelle für Entwicklung und soziale Integration bei den nationalen und gemeinschaftlichen Institutionen zweckdienlich ist. Das ist der Weg, den diese Generation der Gemeindevernetzung, der Stadt- und Regionalverbände, die Vorreiter einer möglichen neuen Alpenidentität sein kann und zugleich durch kulturelle Fundamente, wirtschaftliche Leistungen und politischen Ehrgeiz gekennzeichnet ist, zu beschreiten scheint.

Prof. Bernard Debarbieux, Universität Genf

Partizipative Ortsplanung

In der Schweiz hat jede Gemeinde die Pflicht, die raumplanerischen Grundlagen zu erstellen, wie der Ort sich entwickeln soll. Dabei hat – gemäß der schweizerischen Gepflogenheit der direkten Demokratie – das Volk das letzte Wort. Die Partizipation oder die Bürgerbeteiligung will jedoch mehr. Die Gemeindebevölkerung soll aktiv in den Prozess der Planung einbezogen werden. Dieses Planungsmodell will das Raumplanungsamt Graubünden in Zukunft immer öfter anwenden. Denn das Ergebnis einer partizipativen Ortsplanung ist bedürfnisgerecht und wird von der Bevölkerung auch besser akzeptiert. Vor allem soll mit ihr auch eine Entwicklung in Richtung Zukunft ausgelöst werden: also eine Verknüpfung der lokalen Agenda 21 einerseits mit den technischen Planungsins-

trumenten andererseits. Die Pilotgemeinden der partizipativen Ortsplanung sind die der Castasegna im Bergell und Sur am Julierpass.

Beispiel Sur

Sur ist ein 100-Seelendorf im Oberhalbstein, hier passieren die Touristen, die mit dem Auto von Zürich nach St. Moritz fahren. Sur kämpft um seine Zukunft: Die Bevölkerung ist überaltert, die Finanzen fehlen. Doch Sur macht sich Mut, denn auf seinem Gemeindegebiet liegt auch das berühmte Naturidyll Alp Flix. Und es hat junge Familien, die für die Zukunft kämpfen. Die partizipative Ortsplanung begann 2003 mit einer Zukunftskonferenz, die folgende Projektideen generierte:

- Schaffung eines Informationszentrums für den geplanten Naturpark Ela und die Alp Flix
- Erstellen eines Ferienaltersheimes
- Bereitstellung von günstigen Parzellen für die Wohnbauförderung

Die Ortsplanung und die aktuelle Melioration (Güterzusammenlegung und Erschließung) können nun für die Bauprojekte den geeigneten Boden bereitstellen. Die Projekte sind kühn, zwar schon ein wenig gereift. Doch der Weg zur Umsetzung vor allem der genialen Idee „Ferienaltersheim“ ist noch weit. Doch Sur packt die Zukunft an – ganz im Sinne der Alpenkonvention.

Alpenbüro Netz GmbH

Kontakte: Amt für Raumplanung, Cla Semadeni
Grabenstrasse 1, CH-7001 Chur
Tel.: ++41 (0)81 257 23 241
cla.semadeni@arp.gr.ch

oder: Alpenbüro Netz GmbH, Karin Walder
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers
Tel.: ++41 (0) 81 420 22 57
graubuenden@alpenbuero.ch

Ausbildung grenzüberschreitender Natur- und Kulturlandschaftsführer in der Euregio

Die Euregio Zugspitze-Wetterstein-Karwendel ist geprägt von einer vielfältigen, abwechslungsreichen Landschaft und einer engen kulturhistorischen Beziehung ihrer bayerischen und Tiroler Bewohner. Der ausgeprägte Fremdenverkehr bedingt darüber hinaus eine massive touristische Nutzung vieler Landschaftsteile.

Natur- und LandschaftsführerInnen vermitteln den Menschen unserer Zeit in ansprechender Weise die Natur- und Kulturlandschaft sowohl in heimatlichen Regionen

als auch z. T. grenzübergreifend in Europa. Dadurch fördern sie die Wertschätzung und gleichzeitig das Verständnis für die Gefährdungen des ländlichen Raumes. Als kompetente Partner von Tourismusverbänden schaffen sie mit ihren Natur- und Landschaftsführungen ein zusätzliches Angebot an naturschonender und landschaftspflegender Freizeitgestaltung.

Die Qualifizierungsmaßnahme „Aus- und Fortbildung von Natur- und LandschaftsführerInnen“ leistet einen deutlichen Beitrag zur Entwicklung und wirtschaftlichen Stärkung des Raumes, da sie nicht nur ein attraktives Zusatzangebot für einen naturschonenden Tourismus darstellt, sondern damit auch Einheimischen die Möglichkeit bietet, zusätzliche Einkommensquellen zu schaffen.



Untersuchungen am und im Wasser. Mit Becherlupen/Mikroskopen wird die reiche Tierwelt eines Gebirgsbaches nähergebracht. Quelle: Ländliches Fortbildungsinstitut Tirol

Durch die Inwertsetzung der heimischen Natur- und Kulturlandschaft wird nicht nur das Bewusstsein für den heimischen Lebensraum geschärft, sondern auch über alle Grenzen hinweg die gemeinsame kulturelle Identität einer gemeinsamen Region gestärkt.

EuRegio Zugspitze-Wetterstein-Karwendel

Kontakt: Euregio Zugspitze-Wetterstein-Karwendel
Geschäftsstelle: Peter Keller,
Bahnhofstr. 16, D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel.: ++49 (0) 8821 969-044
keller@euregio-zwk.org

Fernwärme durch Holzbiomasse in Preddvor

Slowenien bemüht sich um die Gestaltung von Energiebedingungen, die eine nachhaltige Entwicklung im Rahmen der für den Alpenraum verträglichen Belastungen ermöglichen. In Slowenien beträgt heute der Anteil der regenerativen Energiequellen am primären Energiever-

brauch 9 %. Das Potenzial für eine höhere Nutzung der erneuerungsfähigen Energiequellen in Slowenien ist beträchtlich. Vor allem wäre eine wesentlich höhere Nutzung von Holzbiomasse, Sonne und Wind denkbar. Damit hat Slowenien auch reale Möglichkeiten, gemäß Kyoto-Protokoll eine Senkung von Treibhausmissionen um 8 % zu erreichen. Die Entschlossenheit Sloweniens dieses Ziel zu erreichen, ist im Nationalen Energieprogramm und in den in Entstehung begriffenen operativen Programmen für die Nutzung der einzelnen erneuerungsfähigen Energiequellen niedergelegt. Für die Durchführung dieser Programme sind bereits Förderungen aus dem Haushalt und andere Maßnahmen, wie z.B. die Verordnung über die Preisfixierung für den Ankauf von Strom bei qualifizierten Herstellern, vorhanden und in Zukunft wird es weitere Förderungen geben.

Preddvor ist als geschlossene Siedlung von Wäldern umgeben und mit eigener Holzindustrie für Fernheizung mit Holzbiomasse sehr geeignet. Die Fernheizung ersetzt über 200 individuelle Heizstellen, die vorwiegend mit Heizöl gespeist wurden. Als Brennmaterial werden Holzschnitzel, Sägemehl und Baumrinde mit zugelassener relativ hoher Feuchtigkeit verwendet. Der Rohstoff stammt aus dem benachbarten Holzbetrieb und aus der näheren Umgebung.

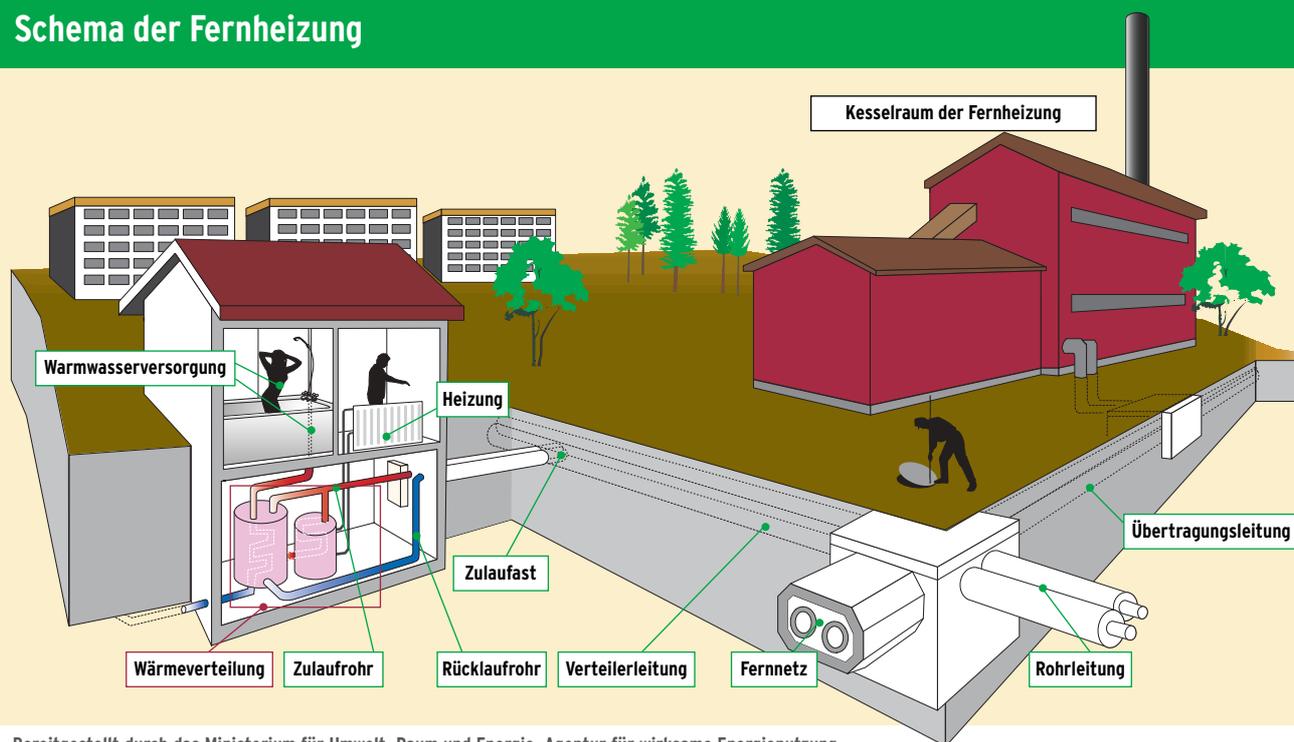
Die Basis für das Fernheizsystem stellt ein 2,5 MW-Kessel für Holzbiomasse dar. Als Zusatzkessel für die Abdeckung der Spitzenbelastungen und Reserve wird ein 4-MW-Kessel für ELHO (extra leichtes Heizöl) verwendet. Das gesamte System ist durch die Verwendung einer Sonderprogrammausrüstung gänzlich visualisiert und PC-gelenkt. Für die Versorgung des Ortes mit Wärmeenergie sind 7.000 Trassenmeter vorisolierter Rohrleitungen verlegt, durch die über kompakte Wärmezentren 212 Objekte im System miteinander verbunden sind. Auch der Betrieb des Gesamtnetzes einschließlich der Wärmestationen ist voll automatisiert und optimiert sowie voll mit dem automatischen Kesselbetrieb kompatibel. Diese Kompatibilität ermöglicht als einzige in diesem Teil Europas eine weitere dynamische Optimierung des gesamten Systems für einen optimalen Betrieb mit niedrigsten Kosten.

Die Gesamtinvestition hat einen Wert von 3.892.000 €. Den größten Teil der Investition (30 %) stellt der Kessel mit der Gesamtausrüstung dar, 22 % das Fernnetz und 23 % die Investition in Wärmestationen und Fernüberwachung. Der richtige Ansatz bei der Durchführung des Projekts und die Berücksichtigung der modernen Umweltstandards bei der Planung waren auch Bedingungen für die Gewährung von Fördermitteln aus dem grenzüberschreitenden PHARE-Programm und aus dem slowenischen Haushalt, ohne die das Projekt nicht realisierbar gewesen wäre. Die nichtrückzahlbaren Fördermittel (60 % der gesamten Investition) in der Bauphase des Systems ermöglichen einen niedrigeren Preis der Wärmeenergie im Vergleich mit individueller Nutzung von Fossilbrennstoffen, vor allem aber eine langfristige Stabilität, denn Holz-

biomasse ist ein einheimischer Brennstoff und den Preisschwankungen für Erdöl derivative auf dem Weltmarkt nicht unterworfen. Die Beteiligung von Privatkapital an der Gesellschaft, die auf lokaler Ebene die Energieversorgung sichern soll, ist eine zusätzliche Garantie für wirksame und wirtschaftlich gerechtfertigte Lösungen bei hochwertiger und verlässlicher Energieversorgung.

von fossilen Energieträgern im Ort Preddvor im Wert von ca. 280.000 € jährlich bei. Soviel beträgt ungefähr der Kaufwert von Fossilbrennstoffen, die durch die Verwendung von Holzbiomasse ersetzt werden. Schätzungen nach ist durch den Betrieb dieses Projekts in Slowenien das Brutto sozialprodukt jährlich um 700.000 € höher. Das bedeutet, dass die staatliche Subvention volkswirt-

Schema der Fernheizung



Bereitgestellt durch das Ministerium für Umwelt, Raum und Energie, Agentur für wirksame Energienutzung.

Das Fernwärmesystem ersetzt den Bewohnern von Preddvor den Verbrauch von 840.000 l Heizöl, senkt die Emission von CO₂ um 2.130 Tonnen jährlich und die Emissionen von CO um 37 Tonnen jährlich. Neben der hohen Qualität wird dadurch auch eine verlässliche, sorglose und preislich interessante Wärmequelle angeboten. Die Durchführung des Projekts trägt zur Importsenkung

schaftlich gesehen eine äußerst wirksame Investition darstellt. Neben einer saubereren Umwelt trägt sie auch zur nachhaltigen Entwicklung und zum zusätzlichen Einkommen in der Region bei.

Ministerium für Umwelt, Raum und Energie, Agentur für effiziente Energienutzung, Slowenien

Kontakt:

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention

www.alpconv.org

info@alpconv.org

Sitz in Innsbruck

Herzog-Friedrich-Straße 15

A-6020 Innsbruck, Österreich

Außenstelle Bozen

Drususallee 1

I-39100 Bozen

Italien

**Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit**

www.bmu.de

service@bmu.bund.de

Referat Öffentlichkeitsarbeit

D - 11055 Berlin

Diese Broschüre wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Deutschen Bundesregierung finanziert.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Der Druck erfolgt auf Recyclingpapier aus 100% Altpapier.



www.alpconv.org