

G O L F

Ein unsozialer Modesport auf Zerstörungsfeldzug in unserer Natur- und Kulturlandschaft

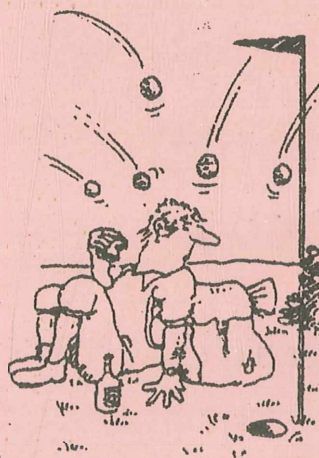
Golfplätze versuchen in unserem Land an allen Ecken und Enden, insbesondere im Bereich geschützter oder schützenswerter Landschaften aus dem Boden zu wuchern. Fundierte Untersuchungen über die Wertigkeit und die Auswirkungen bestehender Golfanlagen fehlen weitestgehend. Sehr wenige Leute beanspruchen außergewöhnlich viel Land für sich und ihre exklusive Modesportart.

Daher fordert der österreichische Naturschutzbund:

- 1) Genereller Baustopp für sämtliche Golfanlagen im Land Salzburg bis das neue Naturschutzgesetz mit einer Bewilligungspflicht für Golfplätze in Kraft ist.
- 2) Zumindest 2-jährige intensive Untersuchungen an den bestehenden Golfplätzen (Floristik, Faunistik, Bodenbiologie, Biotopstrukturen, wenn nötig spezielle Aspekte wie Hydrologie etc.).
- 3) Vorschreibung von Umweltverträglichkeitsprüfungen bei neuen Golfplatzprojekten.
- 4) Gewährleistung, daß keine öffentlichen Gelder für die Errichtung und Erhaltung von Golfanlagen verwendet werden (d.h. verpflichtende Vorlage von Finanzierungsplänen bei Projekteinreichung).
- 5) Festlegung einer absoluten Obergrenze für Golfanlagen.

Golfplätze schränken die freie Begehbarkeit der Landschaft stark ein. Daraus kann eine Nutzungsverdichtung auf den übrigen Flächen erfolgen, während die Golfflächen nur von wenigen Golferinnen und Golfern vollumfänglich genutzt werden können. Es stellt sich die Frage der sozialen Verträglichkeit.

AMS: CIPRA
Kleine Schriften 6/90



Stefan Lucas

W E I N
ZUM
GOLFPLATZ IN KLESSHEIM
unsozial - steril - giftgrün




Wenige Leute halten einen großen Park besetzt! Betreten verboten, steht an der Einzäunung. Ein mögliches Salzburger Naherholungsgebiet im Schloßpark von Kleßheim wird der Salzburger Bevölkerung vorenthalten und - geduldet beziehungsweise sogar "gefördert" von der Salzburger Landesregierung zu einem extrem niedrigen Pachtbetrag von angeblich 60.000,- S pro Jahr einigen Golfern überlassen. Ein steriler giftgrüner Rasen dehnt sich aus zwischen wunderschönen Parkbäumen. Ein unsozialer (viel Fläche für wenig Menschen) Modesport versucht sich nun noch weiter breitzumachen.

Der Naturschutzbund fordert betreffend den Golfplatz in Kleßheim:

- ♥ Öffnung des gesamten Schloßparkes für alle Salzburger
- ♣ Umgestaltung steriler Rasenflächen zu ökologisch wertvolleren Flächen
- ♣ keinesfalls eine Erweiterung des bestehenden Golfplatzes

Ich unterstütze!

die Einführung einer Landesförderung in Salzburg zur NUTZUNG der SONNENENERGIE, (Modell OÖ, 15.000,- einmaliger nicht rückzahlender Baukostenzuschuß)
 Der einzelne Bürger soll direkt für seinen Einsatz der umweltfreundlichen solaren Energiegewinnung einen nicht rückzahlenden BAUKOSTENZUSCHUSS bekommen.

Name	Anschrift	Unterschrift
		
		
		
Einfach abreißen, weitergeben u. zurücksenden an: PLATTFORM GEGEN ATOMGEFAHREN (P L A G E) Arenbergstr.10, 5020 SALZBURG		

Sonntag, 18. November

9.00 Uhr Halbtagesexkursion auf den Gaisberg unter Leitung von
Dr. Helmut Wittmann
Dr. Winfrid Herbst
Dr. Gerald Schlager

Zielsetzung und Ausgestaltung eines Naherholungsgebietes
Nutzungskonflikte – Wald-Wild-Problematik – Landschaftsästhetik.

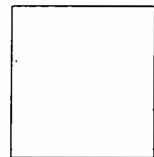
Festes Schuhwerk und Regenschutz wird empfohlen.

Gefördert von der ÖGNU aus Mitteln des Bundesministeriums für
Umwelt, Jugend und Familie.



Impressum: F.d.I.v.: Österr. Naturschutzbund, Mag. Birgit Markart, Arenbergstraße
10, 5020 Salzburg. Gesamtherstellung: Offsetdruck Bubnik, 5323 Ebenau 25.

-
- Ich wünsche, in den ÖNB und damit in die Landesgruppe meines Heimatlandes aufgenommen zu werden:
Mitgliedsbeitrag öS 200,- / Jahr
- Ich bitte um einen Stadtplan von Salzburg
- Ich möchte Informationen über den ÖNB



An den
**Österreichischen
Naturschutzbund**

Arenbergstraße 10
5020 SALZBURG



**ÖSTERREICHISCHER
NATURSCHUTZBUND**
Bundesverband für Natur und Umweltschutz

ÖSTERREICHISCHE NATURSCHUTZAKADEMIE
A-5020 Salzburg (Haus der Natur), Arenbergstraße 10, Tel.: 0662/642909

**13. Österreichischer
Naturschutzkurs**

in Salzburg
16. – 18. November 1990

Veranstaltungsort:
Heffterhof
Maria-Cebotari-Straße 5 (an der Obuslinie 6)

Eintritt frei

Gesundheit – Gentechnik
Biotopschutz –
Skipistenbegrünung
Energie – Treibhauseffekt

Programm

Freitag, 16. November

- 19.00 Uhr Eröffnung des 13. Österreichischen Naturschutzkurses
durch *Prof. Dr. Eberhard Stüber*
- 19.15 Uhr *Dipl. Chem. Hanswerner Mackwitz, Wien*
Chemische Belastung der Biosphäre –
Gegenstrategien und Perspektiven
- 20.15 Uhr Diskussion

Samstag, 17. November

- 9.00 Uhr *Dr. Brigitte Klug, Wien*
Skipistenbegründung – Eine kritische Betrachtung
anhand von Vegetationsanalysen
- 9.45 Uhr *Ing. Helmut Wenig, Graz*
Klimachaos – Die Erde hat Fieber
- 10.30 Uhr P A U S E
- 10.50 Uhr *Johann Kapeller, Piesendorf*
Aktion Biotopschutz im Pinzgau
- 11.10 Uhr *Josef Moritz, Windbaag*
„Wir sind ein Teil dieser Erde“
Audiovision mit Impressionen aus der Natur
Unsere Umwelt in einem Spaziergang durch das Jahr
- 12.00 Uhr M I T T A G S P A U S E
- 14.00 Uhr *Dr. Thomas Plän, Regensburg*
Gegen russisches Genroulette –
Die ungeklärten Gefahrenpotentiale der
Gentechnologie für Mensch und Umwelt
- 14.45 Uhr *Univ. Doz. Dr. Heinrich Klech, Wien*
Wie gefährlich ist Passivrauchen?

15.30 Uhr P A U S E

16.00 Uhr *Dipl. Ing. Franz Mair, Salzburg*
Wo sind unsere Energiequellen?

16.45 Uhr *Mag. Martin Bergmayr, Walding*
Sonnenenergie zur Warmwasserbereitung und
Heizung in der Übergangszeit

17.30 Uhr Diskussion der beiden Referate

19.30 Uhr **„Natur in Wort und Ton“**
Ausführende:
Gisela Bogensberger, Sopran
Josef Löschenberger, Tenor
Marek Andree Sonnberg, Klavier

FREIWILLIGE SPENDE

Erlös wird für Artenschutzprojekte eingesetzt

13. Österreichischer Naturschutzkurs
16. - 18. November 1990 in Salzburg

Ich nehme am Naturschutzkurs teil, und ersuche um folgende Vor-
merkungen:

Name: _____

Anschrift: _____

- von 16. bis 17. Nov. 1990 Einzelzimmer mit/ohne Bad (Dusche)
 von 17. bis 18. Nov. 1990 Doppelzimmer mit/ohne Bad (Dusche)

Datum: _____ Unterschrift: _____

Zeitu im Stau

Ausgabe 1990 Herausgegeben vom Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Abermals willkommen im Stau!

iebe Autofahrerinnen und Autofahrer, alljährlich starten Millionen Bundesbürger in die »schönsten Wochen des Jahres« mit ihrem Auto. Alljährlich wieder versammelt sich diese traute Gesellschaft vor den sattsam bekannten »neuralgischen Punkten« oder an den besonders »gefährdeten Wochentagen«.

Fast all diese Urlauber wissen um die Gefahren der Umwelt, wie uns die Statistik informiert, trotzdem halten fast alle an ihren Gewohnheiten fest. An ein Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel oder an Urlaub einmal anders denken nur wenige. Und sowieso nurmehr eine Minderheit handelt wirklich. Dabei ergab der Kostenvergleich zwischen einer Urlaubsreise Hamburg – Florenz und zurück für eine vierköpfige Familie eine Ersparnis von DM 700,- für die Bahnfahrer, wie wir bereits in der »ZEITUNG IM STAU« 1988 berichtet hatten.

Wir wünschen uns 1990, im Europäischen Jahr des Tourismus, mehr Einsicht und hoffen, daß Sie diese Zeit im Stau jetzt dazu verbringen können, um in Ruhe einmal über die vorhandenen Alternativen nachzudenken. Eine Reihe von Anregungen finden Sie in dieser Zeitung. Wünschen Sie noch mehr Informationen, dann schreiben Sie uns bitte! Wir hoffen, daß Sie im kommenden Jahr nicht wieder im Stau stecken bleiben!

Mit freundlichen Grüßen für Ihre Zeitung im Stau
Dieter Popp



Farbige Wege im grauen Alltag:

Es geht auch anders. Anstatt verreisen: »Stattdessen«. Umwelt und sozialverträgliche Stadterkundungen, Stadtspiele und Aktionen für Bewohner und Besucher in zehn bundesdeutschen (Groß-) Städten.

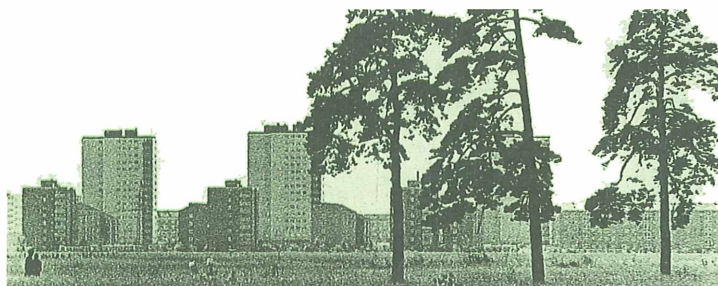
undesweit entstanden seit 1983 zehn, zumeist als gemeinnützig anerkannte Stattdessen-Initiativen und Vereine aus Geschichtswerkstätten, Volkshochschulkursen, Umweltgruppen und mit kritischen Kultur- und Tourismusfachleuten. Im Mittelpunkt ihrer Aktivitäten steht die Stattdessen-Idee:

– Direkte Begegnungen mit der Stadt ermöglichen, mit ihrer Atmosphäre, den Menschen und ihrem Lebensalltag.
– Persönliche Beziehungen zur (eigenen) Stadt aufbauen helfen; Straßen, Gebäude und Einwohner verstehen lernen, sie der eigenen Wahrnehmung nach einordnen und darüber diskutieren können.

– Heimat erlebbar und aneignbar machen. Lernen, das eigene Reisen zu regionalisieren, zu lokalisieren und dabei auch Umweltschäden zu vermeiden.

– »Sanftes« Reisen lernen und praktizieren. Den eigenen Reisestil überdenken, neu entdecken und neu einüben. Gemeinsame (Fuß-) Wege zu einem umweltverträglicheren (Städte-)Tourismus einschlagen.

Wie Jahresringe vom Leben der Bäume berichten, erzählen Inschriften, Denkmale oder Fassaden vom Leben (in) einer Stadt. Der graue Alltag kann dadurch seine Farbigkeit zurückerhalten. Reisen in der eigenen Stadt könnten für manche



Stunde im Stau auf fremden Straßen entschädigen.

Farbige Wege im grauen Alltag findet man nicht unbedingt von selbst. Ist man aber gewillt, das eigene Fahrzeug als übliches städtisches Fortbewegungsmittel in Frage zu stellen, ist der Weg frei für aktive Stadterkundungen zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad. Die Stattdessen-Idee setzt hier an und versteht sich als Vermittler von Alternativen zur motorisierten Flucht aus der Stadt in womöglich ebenfalls überfüllte Naherholungsgebiete.



Das neue Signet des Bundes Naturschutz: Geblieben ist der Symbolbaum, die Linde.

Führungen und Erkundungen nach der Stattdessen-Idee werden angeboten in Berlin (Büros im Ost- und Westteil), Bielefeld, Bonn, Frankfurt/M., Hamburg, Köln, München, Münster, Nürnberg und in Ruhrgebietsstädten.

Stattdessen München e.V./
Gerhard Ongyert

Kontaktadresse:
Stattdessen München e.V.
c/o Renate Straub
Bauerstraße 19
8000 München 40
Tel. 089/2718940
Bürozeiten: Di., Mi., Do.
15.00–18.30 UhrΔ

Inhalt

- 1 »Stattdessen«
- 2 Natur und Urlaub
- 4 Umsteigen!
- 5 »Bahnreport«
- 6 Europa unter Rädern
- 7 Alpenfrust
- 8 »Gewinnen im Stau«

Ökomodell Hindelang

Urlaub mit gutem Gewissen

Weil für Urlaubsgäste Begriffe wie Naturschutz und »sanfter Tourismus« weitgehend geläufig sind, macht man sich im Oberallgäuer Kurort Hindelang seit längerem Gedanken, wie dem verstärkten Bedürfnis nach intakter Natur vor allem am Urlaubsort Rechnung zu tragen ist. Damit könnte Hindelang zum Trendsetter für einen Urlaub mit gutem Gewissen werden, den viele andere Fremdenverkehrsorte leider nicht bieten können.

Hindelang, die auf Täler und Bergterrassen verteilte Gemeinde, unterstützt den »sanften Tourismus« durch die notwendige »Werbung nach innen«. Aber auch durch immer neue Programme, die der geforderten Kombination von Urlaub und Naturschutz entsprechen.

Die stärksten Trumpfkarten im Hindelanger Köcher: Kürzlich wurde den Alpenge nossenschaften von Hindelang-Hinterstein der »Oberallgäuer Umweltpreis« verliehen. Stellvertretend für alle Hindelanger Bauern erhielt die Hintersteiner Wald- und Weidegenossenschaft die Umweltmedaille »Naturschutz und Landwirtschaft sind Partner« des Bundes Naturschutz in Bayern e.V. (BN), um die hervorragenden Leistungen dieser Bauern für die Erhaltung einer wertvollen Kulturlandschaft entsprechend zu würdigen.

Der in Hindelang begonnene gemeinsame Weg von Bauern, Naturschützern und Kommunalpolitikern setzt

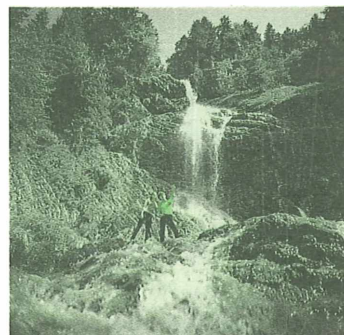
auf den Erhalt der gewachsenen Kulturlandschaft als Existenzgrundlage des Fremdenverkehrs und als Erfolgsstrategie für die Landwirtschaft.

Durch eine Studie im Auftrag des Bundes Naturschutz wurde das sogenannte »Ökomodell Allgäu« am Beispiel der Gemeinde Hindelang durchgerechnet und seine Übertragbarkeit auch auf andere Regionen mit ähnlichen Problemen überzeugend präsentiert.

Da sich vor allem die jüngeren Bäuerinnen und Bauern am steigenden Einkommen außerhalb der Landwirtschaft orientieren, muß die Zukunftssicherung ihrer Betriebe durch eine langfristige Strategie abgesichert werden. Dazu bietet sich gerade den ohnehin naturnah wirtschaftenden Bergbauern auf dem künftigen Agrarmarkt eine echte Chance. Denn es steigt das Interesse der Verbraucher nach gesunden Lebensmitteln aus artgerechter Tierhaltung in einer ökologisch stabilen Landschaft.

Je deutlicher sich die Produkte aus naturnah wirtschaftenden Betrieben mit garantierter Qualität von der Massenware abheben, um so höher können auch die dafür zu fordernden Preiszuschläge festgelegt werden.

Mittlerweile haben sich im Rahmen des »Ökomodells« 76% der Hindelanger Bergbauern vertraglich verpflichtet, ohne mineralische Düngung und chemischen Pflanzenschutz auf ihren Höfen zu wirtschaften. Dabei wird auch das Ziel angesteuert, anerkannt biologische Lebensmittel zu erzeugen und



Natur und Kultur haben in den Bergen um Hindelang eine Landschaft geformt, die es zu erhalten gilt. Das »Ökomodell Allgäu« könnte dabei helfen.

Foto: Archiv KV Hindelang

Mitglied der entsprechenden Fördergemeinschaften zu werden. Ein solches Gütesiegel ist nicht nur eine hervorragende Absatzgarantie für diese Bauern, sondern stellt auch eine gute Verbindung zum Fremdenverkehr in dieser Region her.

Mit diesen Leistungen der Hindelanger Bauern werden sie in der Lage sein, eine der schönsten Kulturlandschaften des Allgäus langfristig zu sichern. Sie schaffen damit nicht nur die Grundlage für ihre naturbelassenen Produkte, sondern sie sichern auch die Erhaltung der für den Fremdenverkehr so bedeutsamen Kulturlandschaft.

Diese Leistung sollte von den Hindelanger Bürgern und dem Hotel- und Gaststättengewerbe dadurch honoriert und offensiv genutzt werden, daß sie die Produkte der Region und der jeweiligen Saison auf die

Speisekarten ihrer Gasthöfe bringen. Mit dieser Form von Direktvermarktung kann eine energie-, verkehrs- und abfallaufwendige Versorgung der Hotel- und Gaststättenbetriebe zugunsten einer umweltfreundlichen Versorgung reduziert werden. So wären auch die Hindelanger Hotel- und Gaststättenbetriebe dann indirekt über den Bezug dieser Produkte an dem Erhalt der Kulturlandschaft und damit dem Grundkapital des Fremdenverkehrs beteiligt.

Das »Ökomodell Hindelang« ist ein Einstieg für eine umweltverträgliche Fremdenverkehrsentwicklung im Oberallgäu. Eine der größten zusammenhängenden Bergblumenlandschaften Süddeutschlands wäre sicherlich auch eine touristisch bessere Alternative als der weitere Ausbau von Liftanlagen und Parkplätzen in Teilbereichen der Gemeinde. Eine Kombination des weiteren Ausbaus von Wintersporteinrichtungen mit der Entwicklung einer ökologisch orientierten Fremdenverkehrsgemeinde ist nur schlecht denkbar. Daher muß in Hindelang bald die Entscheidung für die Zukunft des Fremdenverkehrs fallen.

Die Alternative:

Die Eisenbahn braucht nicht nur weniger Platz und das ist in den engen Alpentälern besonders wichtig, sondern sie braucht bei 50prozentiger Auslastung nur ein Drittel soviel Energie als ein modernes Auto. Entlang der Bahntrassen wird das Gelände nicht durch Blei oder Salz vergiftet und vor allem werden keine Stickoxide und Kohlenwasserstoffverbindungen freigesetzt, die zusammen mit dem daraus umgewandelten, hochgiftigen Ozon Hauptverursacher des Bergwaldsterbens sind. Der Schadstoffausstoß ist beim Auto bis zu 40mal so hoch als bei der Bahn!

Das Urlaubsgebiet zum Verlieben.

hindelang

Bad Oberdorf · Vorderhindelang
Hinterstein · Oberjoch · Unterjoch

Heilklimatischer Kurort – Kneippkurort (850–1 150 m)
Fitness – Kur – Erholung
Wandern – Bergsport – Wintersport
Urlaub im besten Alpenklima

Auskünfte:
Kurverwaltung, 8973 Hindelang, Telefon 083 24/892-0

Erholung für Mensch und Natur

Allein die Bundesbürger gaben 1987 45 Milliarden Mark für ihr Urlaubsvergnügen aus. Weltweit wurden von über 350 Millionen Touristen im vergangenen Jahr 140 Milliarden DM umgesetzt. Wachstumsraten von bis zu 40 Prozent lassen die Kassen der Touristikbranche hohe Wellen schlagen.

eute rücken die problematischen Auswirkungen der Touristenlawine immer stärker ins öffentliche Bewußtsein. Es ist kaum noch eine Neuigkeit, daß der Tourismus, der als »weiße Industrie« bezeichnet wird, so eine weiße Weste nicht mehr trägt. Wie andere Industriezweige auch, hat der durch kurzfristig erzielbaren Gewinn motivierte Tourismus in den letzten Jahrzehnten zu immer stärkeren, offensichtlichen Umweltbelastungen geführt:

Hotelburgen an den Stränden des Mittelmeers oder an der Nord- und Ostsee, massenhafte Zweitwohnungen mit enormem Flächenverbrauch, Waldrodungen für Skipisten oder das durch den Tourismus erhöhte Verkehrsaufkommen mit dazugehöriger Lärm- und Abgasbelastung sowie Landschaftsverbrauch sind die Kehrseite dieser Medaille.

Gegen diese Gefahren richtet sich die Kritik des »Sanften Tourismus«. Von Robert Jungk wurde unter diesem Schlagwort 1980 die Debatte über die aktuellen Alternativen zum harten Tourismus eröffnet. Was versteht Jungk unter »hartem« und »sanftem« Reisen.

Ökologische Komponente:

Ein landschafts- und umweltplanerisches Konzept, das eine bessere Umweltverträglichkeit des Tourismus auf allen Ebenen anstrebt.

Soziale Komponente:

Der Tourismus soll sozial

verantwortlich sein, d. h. er muß auf den Erhalt der einheimischen Soziokultur Wert legen und der einheimischen Bevölkerung Priorität beimessen.

Erholungskomponente:

Sanfter Tourismus erfordert eine neue »Reisekultur«, in der Freizeit als Möglichkeit zu persönlichem Wachstum, bei gleichzeitig verantwortungsbewußtem Verhalten gesehen wird.

Ökonomische Komponente:

Das Konzept des »Sanften Tourismus« beinhaltet qualitatives Wirtschaftswachstum, das langfristig und breit gestreute Einkommen – unter Berücksichtigung ökologischer Kosten und Nutzen – ermöglichen soll.

Daß es sich bei »Sanftem Tourismus« um eine Idealvorstellung handelt, ist unbestritten. Sanfter Tourismus, eine Bewegung mit einer Vielzahl von Ansätzen und Forderungen an eigentlich alle Wirtschafts- und Lebensbereiche, ist in letzter Konsequenz gleichbedeutend mit Begriffen wie Sanfte Technologie, Sanfte Chemie, Sanfte Landwirtschaft.

All diese gut klingenden und – wie gesagt – ein Leitbild darstellende Kriterien für das »umweltverträgliche und sozialverantwortliche Reisen« sind bisher nur ein Ansatz und bruchstückhaft in der Praxis erprobt worden.

Aber die Tourismusbranche selbst hat nun den »sanften Tourismus« ebenfalls entdeckt, wie die vielfältigen Diskussionen der Internatio-

Eine Schwalbe für Klarheit bei »sanften« Angeboten

Neues Markenzeichen für umwelt- und sozialverträgliche Beherbergungsbetriebe

Gestiegenes Umweltbewußtsein der Gäste und massive, regionale Geschäftseinbrüche nach Umweltkatastrophen haben die Touristikbranche zum Nachdenken und teils auch schon zum Handeln gebracht. Das Problem ist: Jeder fischt sich aus dem komplizierten Produkt Urlaub nur einige Faktoren heraus, verbessert sie und preist sein Angebot als »sanft«.

Um hier mehr Klarheit zu schaffen, hat jetzt »*verträglich reisen*«, ein Beratungsunternehmen, erstmals Mindestkriterien für ökologisch- und sozialverträgliche Beherbergungsbetriebe formuliert:

- Objekt ist mehrheitlich Eigentum von Ortsansässigen.
- Speisen und Getränke überwiegend aus der Region und entsprechend der Saison. Mindestens ein vegetarisches Hauptgericht. Auch Vollwertkost. Keine einzeln verpackten Kleinstportionen und Einweggebilde.
- Mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, ggf. Zubringer. Örtliches Streckennetz und Fahrpläne deutlich ausgehängt.
- Individuelles Energiesparkonzept und Energiespartips für Gäste. Keine Elektroheizung als Hauptheizquelle.
- Individuelles Wasserspar- und Abwasserreinhal-

- tekonzep. Tips für Gäste.
- Individuelles Abfallkonzept und Abfallpartips für Gäste. Abfalltrennung, soweit Abnahme gesichert.
- Putz- und Pflegemittel soweit möglich biologisch abbaubar und sorgsam dosiert.
- Für Außenanlagen keine Kunstdünger, Pestizide und Torf. Möglichst Wiese statt Rasen.
- Tips oder Angebote für verträgliche Freizeitaktivitäten im Nahbereich.
- Einhaltung gesetzlicher und tarifvertraglicher Bestimmungen für Mitarbeiter/innen.

Die Beherbergungsbetriebe werden für eine Gebühr beraten, jährlich überprüft und mit einer Schwalbe ausgezeichnet. Ein Kuratorium aus Vertretern von Touristik- und Umweltschutzverbänden sowie Journalisten soll über die korrekte Einhaltung der Kriterien wachen.

Eine erste Liste mit Häusern unterschiedlicher Kategorien und Größe in Süddeutschland und der DDR ist für die Herbstsaison '90 vorgesehen. Sie wird im Sommer in der Presse und in den Mitgliederzeitschriften des Bundes Naturschutz in Bayern veröffentlicht oder auf Wunsch zugeschickt. Gebucht wird direkt bei den Häusern.
Manfred Reuther
Kontakt: *verträglich reisen*, Bach 33, 8319 Velden.

nenal Tourismusbranche und das Schwerpunktthema des Bayerischen Fremdenverkehrstages 1989 bewiesen haben.

Sanfter Tourismus wird nachgefragt, auch dies ist keine Binsenweisheit, son-

dern Ergebnis des Nachfragepotentials, das der Studienkreis für Tourismus im Rahmen einer Reiseanalyse herausgefunden hat.

Frieder Stede, Generalsekretär der Naturfreunde Internationale

Die Alternative zur Autobahn

Umweltfreundlich mit der Bahn

Für Autofahrer, die sich den Streß auf der Straße ersparen, am Ziel aber den eigenen Wagen nicht missen möchten, bietet die Bahn interessante Reisezugverbindungen in den Süden.

utoverladestellen gibt es in Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hagen, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Köln, Lindau, Lörrach, München, Münster, Niebüll, Sonthofen, Stuttgart, Westerland.

Regelmäßig werden Zielorte in Österreich, Italien, Jugoslawien, Griechenland, Frankreich und in der Schweiz angefahren. In Tagesreisezügen (z. B. Düsseldorf-Salzburg) gibt es komfortable Reisezugwagen, 1. Klasse, für die Nachtreise werden Liege- oder Schlafwagen angeboten.

Der Hund darf übrigens mit ins Schlafwagenabteil, in den Liegewagen nur dann, wenn die reisende Familie mit Hund das Abteil für sich alleine gebucht hat. Man soll übrigens nicht vergessen, die Bestimmungen für die Mitnahme von Tieren in den verschiedenen Ländern zu studieren.

Die Preise

Es gibt drei Preiskategorien, die billigste ist außerhalb der Reisezeit, die teuerste zu Beginn oder Ende der Ferienreisezeit, die mittlere während der Hauptreisezeit.

Autoreisezüge rechnen sich auf alle Fälle. Man gewinnt Zeit, spart die Nerven, hat berechenbare Reisezeiten. Darüber hinaus gewinnt man im Nachsprung einen Urlaubstag mehr. Benzinkosten, Autobahngebühren entfallen. Man umgeht stauanfällige Strecken.

Griechenlandurlauber wissen es ganz genau: Vor die Freude haben die Götter den Schweiß gesetzt. Doch das muß nicht sein. Wer mit dem

eigenen Auto Hellas ansteuert, kann jetzt auch auf die Bahn umsteigen. Statt stressigem und gefährlichem Autoput quer durch Jugoslawien und Griechenland kann der Reisende sein Vehikel in den Autoreisezug verladen und selbst bequem im Abteil Platz nehmen. Die Züge verkehren in der Hauptreisezeit von Juni bis September fast täglich vom Bahnhof München-Ost nach Thessaloniki. Die knapp 1800 Kilometer legen die Bahnreisenden entspannt in einer Nacht und einem Tag zurück.

Besonders verlockend sind auch die Preisangebote der Bahn für die komfortable Reise nach Hellas. In der Vorsaison kostet die Fahrt im Liegewagen für zwei Erwachsene und Autotransport gerade 717 Mark. Die Hin- und Rückfahrt schlägt mit 1274 Mark zu Buche. Und: Kinder im Alter von vier bis elf Jahren zahlen gerade 85 Mark (Hin- und Rückreise 112 Mark). Eine lohnende Sache also gerade für Familien, die eine Autoreise nach Griechenland planen, aber bislang vor der langen und strapaziösen Fahrt zurückschreckten.

Stau-Shuttle

Bewährt hat sich in den vergangenen Jahren der sogenannte Shuttle-Dienst der Deutschen Bundesbahn und der ÖBB. An den »heißen« Ferienwochenenden im Juli wurde auf der 370 Kilometer langen – je nach Bedarf – Strecke dieser Stau-Shuttle-Dienst eingeführt. An den Wochenenden verkehrt er dreimal. Der Preis im Jahr

1989: einfach 230, hin und zurück 330 DM, wobei dies ein Pauschalpreis für Pkw und Mitfahrer ist. Im vergangenen Jahr haben 3688 Pkw ganz ad hoc diesen Shuttle-Dienst genutzt. Wie die Deutsche Bundesbahn mitteilt, wird auch 1990 im Sommerreiseverkehr dieser Autoreisezug wieder eingesetzt, um die Autobahn München-Salzburg und die Tauernautobahn spürbar zu entlasten.

Rollt die Schienen aus, klappt die Straßen ein!

angesichts dramatischer Gesundheits- und Waldschäden in Nordbayern und der südlichen DDR sieht der Bund Naturschutz mit großer Sorge, daß die Öffnung der Grenzen nicht als gemeinsame Chance für eine Rettung der Umwelt genutzt wird. Die Situation dient dazu, umweltschädliche Straßenbauinvestitionen mit aller Macht voranzutreiben und durchzusetzen. Dies ist um so dramatischer, als die DDR vor dem ökologischen Kollaps steht. Die Waldschäden im Thüringer Wald und im Erzgebirge auf DDR-Staatsgebiet sind noch schlimmer als die in den angrenzenden Wäldern der Bundesrepublik. In den Hauptbelastungsgebieten der südlichen DDR (Halle-Leipzig) liegen bei Smog-Wetterlagen die Spitzenwerte mit drei bis vier

Milligramm Schwefeldioxid pro Kubikmeter regelmäßig um das Drei- bis Vierfache über den höchsten Werten, die in Bayern in den letzten zehn Jahren gemessen wurden. Im Verhältnis zu ihrer wirtschaftlichen Leistung stößt die DDR mehr Schadstoffe in die Luft als die Bundesrepublik Deutschland.

Die Straßenbaulobby steht Gewehr bei Fuß und wittert offensichtlich eine Jahrhundertchance, um Maximalforderungen durchzusetzen. Die Forderung von Bayerns Innenminister Stoiber, für den Bau von Bundesfernstraßen im Grenzland 1,5 Milliarden DM und für den Bau von Staatsstraßen 200 Millionen DM zusätzlich bereitzustellen, beweist, welche falschen Prioritäten gesetzt werden.

Hoffnungslos überfüllte Züge und ein Bahntransport



Der Autoreisezug schont die Luft – und die Nerven!

Foto: DB

unter oft unwürdigen und gefährlichen Bedingungen zeigen aber auch, daß die Bundesbahn durch Streckenstilllegungen und radikalen Personalabbau derzeit völlig überfordert ist. Jetzt fehlen die Kapazitäten, die die Bahn jahrzehntelang meist auch gegen den Widerstand von Kommunen mit dem Argument eines fehlenden Hinterlandes im Grenzland abgebaut hat.

Von 1976 bis 1988 wuchs die Streckenlänge der oberfränkischen Straßen um 6,6 % auf 4458 Kilometer. Im Zeitraum von 1984 bis 1989 wurden dagegen in Oberfranken 107 Kilometer Schiene stillgelegt und für weitere 83 Kilometer das Streckenstilllegungsverfahren eingeleitet.

Vor fünf Jahren lehnte noch der Freistaat Bayern eine Elektrifizierung und einen Ausbau der Eisenbahnstrecke Nürnberg-Marktredwitz-Hof bzw. Bayreuth wegen des erforderlichen Finanzierungsbedarfs von 300 Millionen DM ab. Selbst Eisenbahn-Hauptstrecken von Hof nach Plauen oder von Probstzella nach Leipzig sind teilweise nur eingleisig vorhanden.

Angesichts der desolaten und total überschuldeten Finanzsituation der Bahn mit einem Schuldenberg von 44 Milliarden DM ist es völlig illusorisch, gleichzeitig sowohl zusätzliche Milliarden für den Ausbau der Schiene und der Straße zu fordern. Ohne Umschichtung selbst von Bundesfernstraßenmitteln zugunsten der Schiene und ohne zusätzliche Bereitstellung von Landesmitteln für regional bedeutsame Schienenstrecken im Grenzland wird sich an der derzeitigen Schienensituation nichts Entscheidendes verändern. Die Umweltkatastrophe ist also vorprogrammiert.

Der Bund Naturschutz fordert auch im Interesse beginnender Touristenströme zwischen der DDR und der Bundesrepublik eine Reaktivierung von Schienenverbindungen. Dazu gehören neue IC-Linien von Nürnberg



Steig doch mal auf! Aufs Fahrrad natürlich. Am Wochenende oder im Urlaub fällt es leicht, sich fürs Pedal treten zu entscheiden: Bewegung und Spaß, schöne Landschaft und frische Luft. Wußten Sie, daß an Bahnhöfen in schönen Gegenden, dort wo sich das Radfahren lohnt, der Fahrradverleih floriert? Wer's genau wissen will, holt sich am Bahnhof oder im Reisebüro den Prospekt »Fahrrad am Bahnhof«.

Foto: DB

nach Leipzig und Berlin, von Nürnberg über Hof nach Dresden, von Regensburg über Hof nach Berlin, Interregio-Verbindungen Bayreuth-Hof-Dresden, Bamberg-Ludwigstadt-Jena/Gera und eine Vielzahl von Nahverkehrszügen. Der BN erwartet, daß stillgelegte Bahnverbindungen, wie z. B. zwischen Neustadt bei Coburg und Sonneberg, ebenso schnell wieder eröffnet werden wie die Autobahn Hof-Plauen!



Sanfter Tourismus beginnt bei der Urlaubsplanung: Das hilft gegen Streß von Natur und Mensch!

Urlaub ohne Last

eisekosten werden ebenso gerechnet. Und trotzdem kann die Bahn da mithalten. Kinder im Alter von vier bis elf Jahren zahlen die Hälfte, kleinere fahren kostenlos. Und dann der Sparpreis, speziell für die Urlaubsfahrt. Egal wie weit, die erste Person zahlt 190 Mark, der Mitfahrer 95 Mark, Kinder bis zu elf Jahren 48 Mark. Gültigkeit: innerhalb der Bundesrepublik, bis zu einem Monat. Familien, die ins Ausland verreisen wollen, sollten sich den Tarif REF (Rail Europ F) genauer anschauen. Der Paß kostet gerade 20 Mark und gilt für acht Personen. Eine Person zahlt den vollen Preis, alle anderen reisen für die Hälfte, Kinder bis elf Jahre zahlen nur ein Viertel. Für Kurzreisen bis zu zehn Tagen bietet die Bahn den Super-Sparpreis. Die erste Person zahlt unabhängig von der Entfernung 130 Mark, die Mitfahrer 65 Mark und Kinder bis zu elf Jahren 33 Mark. Und natürlich gelten alle Preise für Hin- und Rückfahrt. Damit selbst die eingefleischtesten Autofahrer überhaupt nicht mehr nachrechnen müssen. Die Bahn lohnt sich.

Auf Tour

Dem Trend hin zu mehr Bewegung und Spaß im Urlaub kommt die Bahn mit dem Angebot »Fahrradvermietung am Bahnhof« entgegen. In über 270 Bahnhöfen gibt es dieses Angebot, wobei natürlich die Bahnhöfe Fahrräder vorhalten, die auch in landschaftlich schönen Gegenden liegen. Ein Verzeichnis aller Vermietbahnhöfe gibt es am Fahrkartenschalter oder in den Reisebüros. Unsere Empfehlung:

Reservieren sie sich telefonisch ihr Fahrrad, damit sie nicht enttäuscht sind, wenn das Angebot erschöpft ist. Die Telefonnummern finden sie im Prospekt »Fahrrad am Bahnhof«.

Bahnfahrer liegen übrigens günstiger. Sie bezahlen pro Tag für ein einfaches Fahrrad sechs Mark, für ein Fahrrad mit Dreigangschaltung acht Mark. Nicht-Bahnfahrer bezahlen hingegen zehn bzw. 12 Mark.

Für Urlaubsreisende hat die Bahn eine sehr attraktive »Urlaubskarte«, die sie Tourenkarte nennt. Sie gilt jeweils am Urlaubsort in allen Zügen und Bussen der Bahn auf einem Streckennetz rund um den Urlaubsort, das rund 1000 Kilometer groß ist. Die Tourenkarte ist ganz ideal für Aktivurlauber, die nicht am Urlaubsort verweilen.

Last-Esel gesucht

Endlich hat sich die Familie für einen Bahnurlaub entschieden, dann wollen die Jungs unbedingt noch das große Zelt mitnehmen, und die Fahrräder könnte man auch noch gut gebrauchen. Was macht da der gestreßte Familienvater? Er bringt seine gesamten Reiseutensilien, auf die kein Familienmitglied verzichten möchte, zum Bahnhof. Denn pünktlich zur Ferienzeit hat die Bahn ihren Gepäckservice noch verbessert. Zelte, Fahrräder und Mopeds sind am nächsten Tag schon am Zielbahnhof. Ganz normale Koffer und Taschen natürlich auch. »Nachtsprung« nennt sich das Angebot, bei dem das Gepäck bundesweit zwischen 1500 Bahnhöfen auf die Reise geht, wenn die anderen schlafen.



Stoppt die Lasterlawine!

Unaufhörlich wächst die Lasterlawine auf den europäischen Straßen: Politische Willensäußerungen haben am Trend, immer mehr Güter auf der Straße zu transportieren, nichts geändert. Der Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland, der VCD, macht jedoch weiter gegen die Lkw-Lawine mobil.

Am 8. September vergangenen Jahres war es soweit: Erstmals in der Bundesrepublik Deutschland protestierte eine »große Koalition« von Umweltschutzverbänden gemeinsam

gegen den Transitverkehr, der nicht nur durch die Alpenländer, sondern auch über bundesdeutsche Autobahnen rollt.

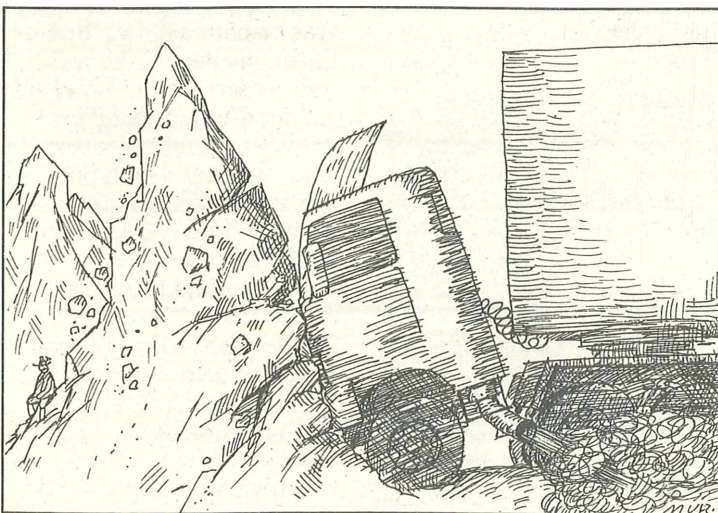
Die Aktion am Inntal-Dreieck war eine der ersten Initiativen seitens des VCD, um die Bevölkerung auf eines der größten gegenwärtigen Umweltprobleme hinzuweisen: Trotz eines beträchtlichen Flächenverbrauchs für immer mehr und immer breitere Straßen, trotz der Verlärmung von oft über zwei Kilometer breiten Streifen quer durch die Landschaft und trotz ungeheurer Schadstoffemissionen ist der Gütertransit auf der Straße bis heute ein noch kaum in seiner Tragweite erkanntes Umweltproblem.

Doch die Bombe Transitverkehr tickt. 1993 soll der EG-Binnenmarkt für einen grenzenlosen Wirtschaftsraum Europa sorgen: Eine Verdoppelung des Güterverkehrs ist durch eine Verbilligung der Frachtkosten und den Wegfall der nationalen Transportkontingentierungen

zu befürchten. Noch schlimmer fast droht sich die Öffnung des Ostens auszuwirken: In Ungarn wird bereits das Autobahnnetz ausgebaut. In Preßburg bauen die Tschechen zur Umladung ihres Bahnguts einen großen Terminal, damit Lkw-Waren westen transportieren können. Selbst für die bislang kaum autobahnversorgte Sowjetunion gibt es bereits Ausbaupläne. Und was steht uns in der Bundesrepublik Deutschland bevor? Nicht mehr die Politiker, sondern Unternehmer des »European Roundtable of Industrialists« (ERT) – Bosse von Autokonzernen wie Fiat, Renault und Volvo sowie die Generaldirektoren von Siemens, Shell, Thyssen, Olivetti, Ciba-Geigy, Philips und Nestlé – haben in ihrem Verkehrskonzept »Missing Link« längst beschlossen, in der Bundesrepublik Deutschland 2600 zusätzliche Autobahnkilometer zu bauen. Stehen also Warner wie der führende österreichische Verkehrsexperte Hermann Knoflacher

auf verlorenem Posten? Er sagt: »Wer heute noch Lücken im Autobahnnetz schließen will, hat Lücken im Denken« und meint: Wer Straßen sät, wird mehr Verkehr und mehr Staus ernten.

Der VCD wehrt sich, unterstützt von den Umweltschutzverbänden, gegen diesen Wahnsinn. Er geht dabei von der Erkenntnis aus, daß der Transport von Gütern bislang als Kostenfaktor für die Wirtschaft eine viel zu geringe Rolle spielt: Der Schlüssel zu einer Umkehr liegt also in einer Verteuerung des Gütertransits. Eine Schwerverkehrsabgabe (SVA) soll die gesellschaftlichen Kosten dem Verursacher Lkw anlasten: Denn den Einnahmen des Staates aus dem Lkw-Verkehr in Höhe von 7,4 Milliarden DM stehen jährlich mindestens 27,1 Milliarden DM ungedeckte Kosten gegenüber. Anders ausgedrückt: Jeder Bundesbürger bezuschußt den Lkw-Wahnsinn auf den Straßen und Autobahnen mit 500 DM pro Jahr!



Mit dem Kopf durch die Alpen

Karikatur: Murschütz

Verkehr – Umkehr

Wird die gegenwärtige Politik weitergeführt, so ist mit einem weiteren Wachstum des Güter-Alpentransits von jährlich 7 Prozent (wie in den letzten zwanzig Jahren) zu rechnen. Damit wird schon in den nächsten Jahren die 100 Mio.-Tonnengrenze überschritten. Eine neue Alpen-Transversale könnte aber frühestens im Jahr 2010 eröffnet werden. Sie käme damit nicht nur zu spät, sondern wäre auch gleich schon überlastet.

Klar ist: Die Einrichtung

von neuen Straßen (z. B. Alpen-Transversalen) wird im besten Fall dürftiges Flickwerk bleiben, solange nicht grundsätzlich umgedacht und umgehandelt wird. Es gilt danach zu fragen, welchen Sinn die heutigen Transporte haben, welche Pkw-Reisen wir verantworten können und ob die Leute durch das jetzige Güterangebot an Lebensqualität dazugewinnen oder nicht vielmehr massive Einbußen erleiden.

Dachverband Natur- und Umweltschutz Südtirol.



Der Wald stirbt leise weiter: Laut Waldschadensbericht 1989 sind 53 Prozent des Waldes in der Bundesrepublik krank. einer der hauptverursacher: das Auto mit seinen enormen Schadstoffbelastungen.
Foto: Meßlinger/Blumensaat

Brummis auf die Schiene!

Innerhalb weniger Jahre könnten die europäischen Bahnen den größten Teil des Güterverkehrs im Alpen transit übernehmen. Die Kapazitäten sind da – schon jetzt werden etwa 28 Millionen Tonnen Güter pro Jahr auf der Schiene durch die Alpen transportiert. Bis zum Jahr 2000 könnten es mindestens doppelt soviel werden, bis zu 65 Millionen Tonnen, sagen die Experten. Damit könnte zur Jahrtausendwende dann der gesamte Güterverkehr bequem und umweltfreundlich auf der Schiene durch die gebeutelte Alpenregion transportiert werden.

Gefordert ist schnelles Handeln. Denn 1993 rollt der EG-Binnenmarkt auf die Alpen zu – Millionen von Brummis werden noch dazukommen. Bei diesen Aussichten darf man einfach nicht warten, bis es denn irgendwann einmal einen Alpen-Basis-Tunnel geben wird. Es wird sicher noch ein, zwei Jahrzehnte dauern, bis der Verkehr durch einen sol-

orschung gibt Gas« und »Umweltschutz auf vollen Touren«. Mit diesen Schlagzeilen überschreibt der größte Autoproduzent der Bundesrepublik seine Bemühungen um »Lösungen für die Zukunft«. Folgt man

1990 schaut die Realität freilich anders aus. Euphorie ist im Gebirgsland Österreich – vor allem entlang der Transitautobahnen – wirklich nicht angebracht, wie allein die Terminologie deutlich macht. Vom »Opferwald« reden die Fachleute, wenn sie Baumpflanzungen von beschränkter Lebenserwartung vorschlagen, die als Filter Schadstoffe abpuffern sollen.

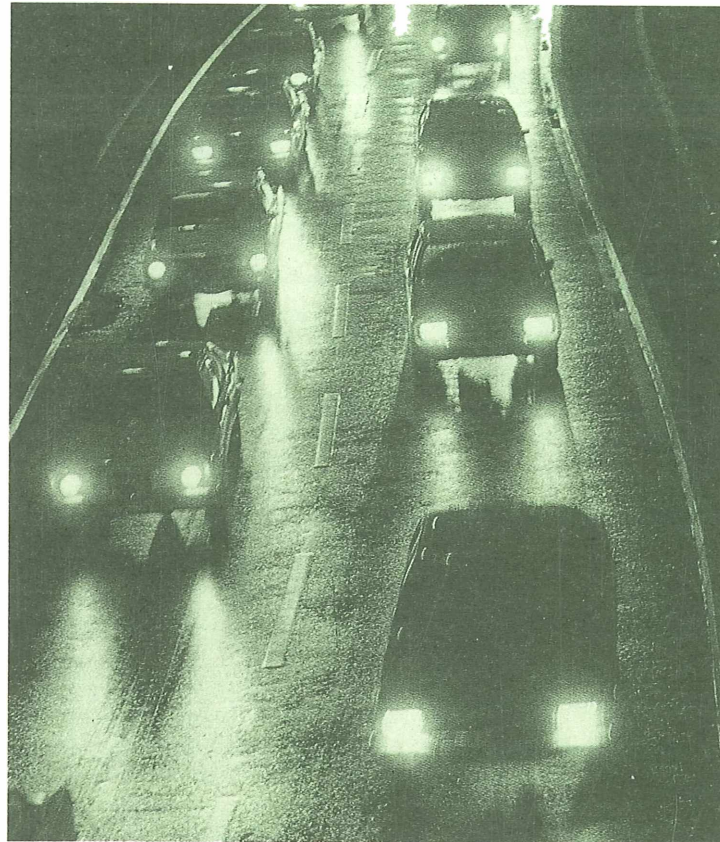
Doch die Natur läßt sich nicht austricksen. Altlasten von Blei in kleinen und

1989 fertiggestellte Studie des österreichischen Umweltbundesamtes analysiert worden sind, zeigten Grenzwertüberschreitungen bezogen auf die Steiermärkische Klärschlammverordnung. In erhöhten Konzentrationen hat man auch die Schwermetalle Cadmium und Zink gefunden.

All diese Tristesse veranlaßt die Forscher zu empfehlen, daß »landwirtschaftliche Produkte einschließlich Futtermittel im Bereich von 50 Meter zu beiden Seiten von Autobahnen nicht genutzt werden dürfen«.

Aber solche Fragen stellen sich ohnehin immer seltener. Denn an Autobahn- und Straßenrändern wächst nur mehr, was sonst allein an Meeresküsten existieren kann. So wirkt Streusalz an der Brenner- und Tauernautobahn als »Reduktionsmittel, das für eine gewisse Auslese sorgt«, beobachtet ein Botaniker und Dozent an der Universität Salzburg. Naturwissenschaftler der Uni, Beamte der Salzburger Landesregierung und Tauernautobahn AG bemühen sich zur Zeit gemeinsam, möglichst resistente Pflanzen zu finden, die obendrein dem natürlichen Arteninventar entsprechen, die »den Salzstreß aushalten«.

Keine Kosten werden dabei gescheut, große Bereitschaft und Sorgfalt bestimmen das gemeinsame Bepflanzungsprojekt. Aber: »Nur Kosmetik«, resigniert der Botaniker.
Hans Lindenbaum,
VCO Salzburg



Alpen transit-Pisten wie die Tauernautobahn mit einer durchschnittlichen Frequenz von 10000 und Spitzenwerten von 40000 Kraftfahrzeugen pro Tag lassen der Landschaft, der Luft und den Menschen in ihrer Umgebung keine Chance.
Foto: Zimmermann

dem Prospekt, ist die Auto-Welt weitgehend heil: Seit 1979 ist der 3-Weg-Kat mit Lambda-Regelung serienreif, 1989 hat der Konzern – in seiner Selbstdarstellung – »mit dem Umwelt-Diesel einen weiteren Meilenstein in der Geschichte der Kat-Technik« gesetzt. Und wenn erst das Öko-Modell auf den Markt kommt, werden dann aus dem Auspuff Blümchen sprießen?

Mag sein. Im Sommer

leichten Formen haben Untersuchungen selbst in der Almregion des Gasteinertals und der Tauernautobahn-Täler nachgewiesen; ein paar Jahre mit bleifreiem Benzin können schließlich das einmal ausgestoßene Schwermetall nicht von den Almböden zaubern.

Größere Bleiteilchen wiederum setzen sich – als ewiger Wert – fünf Meter seitlich der Fahrbahnen ab. Drei von 18 Bodenproben, die für eine

Impressum

Die »Zeitung im Stau« ist eine Sonderausgabe der »Natur & Umwelt« – Bayern vom Sommer 1990. Herausgeber: Bund Naturschutz in Bayern e. V., Kirchenstraße 88, 8000 München 80. Redaktion: Dieter Popp (verantw.), Christoph Markl. Gestaltung: Herstellungsbüro Gorbach, 8035 Gauting. Verlag: Natur & Umwelt Verlags-GmbH, Kirschstraße 12,

Stauwettbewerb zum Mitmachen

Wertvolle Preise winken!

Sie stehen bedauerlicherweise jetzt im Stau. Da haben Sie sicher etwas Zeit, um über die Situation unserer Umwelt und den zunehmenden Verkehr nachzudenken. Aber auch über Ihren Betrag, den Sie leisten könnten, um diese Situation zu verändern.

Wenn Sie die Zeitung im Stau aufmerksam gelesen haben, werden Ihnen die nachfolgenden Fragen sicherlich nicht schwerfallen.

1. Welche neue Form des Städtetourismus bietet eine Alternative zur motorisierten Flucht aus der Stadt an?
2. Wer hat die Diskussion über den »Sanften Tourismus« 1980 eröffnet?
3. Bei welchen Verkehrsmitteln ist der Schadstoffausstoß 40mal so hoch wie bei der Bahn?

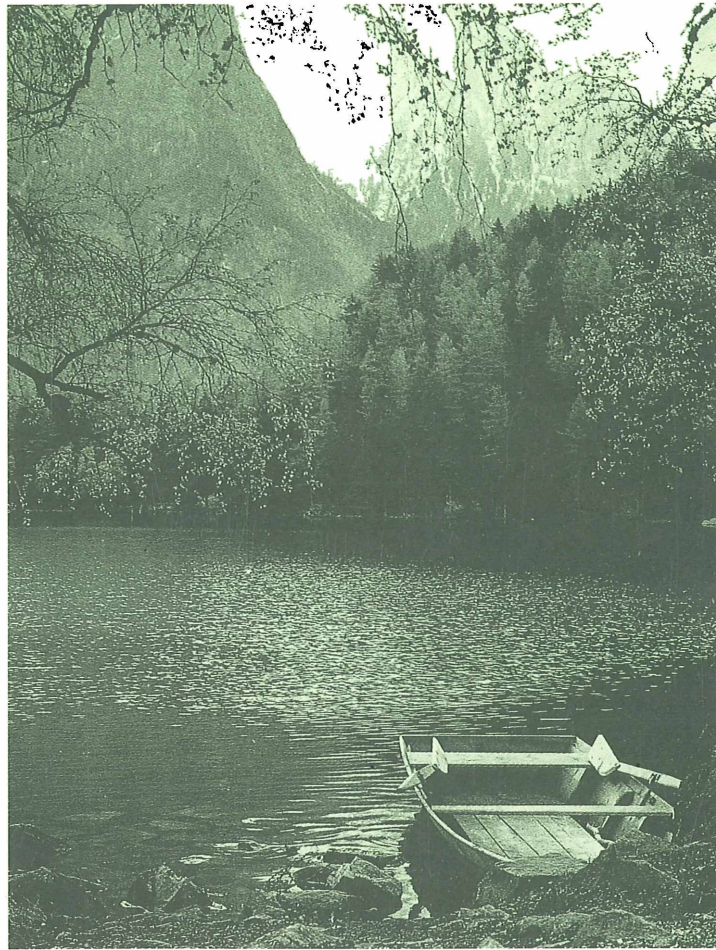


Foto: Zimmermann

4. Wann kann frühestens eine neue Alpen-Transversale eröffnet werden?
5. Wie hoch ist der Alpen-Waren-Transit in Millionen-Tonnen in den nächsten Jahren bei 7 % Verkehrswachstum?

6. Wie hoch sind die SO₂-Spitzenwerte bei Smog-Wetterlagen in den südlichen Hauptbelastungsgebieten der DDR?
7. Wieviel Kilometer Schienenverkehrswege wurden zwischen 1984 und 1989 in

Oberfranken tatsächlich stillgelegt?

8. In welcher Entfernung von Autobahnrändern empfehlen Forscher, auf den Anbau von landwirtschaftlichen Produkten zu verzichten?

9. Mit wieviel DM pro Jahr subventioniert jeder Bundesbürger den Bummi-Verkehr auf unseren Straßen?

10. Wieviel Prozent des Waldes waren laut Waldschadensbericht 1989 krank?

Es winken Ihnen bei richtiger Antwort großartige Preise:

Unter den Einsendern richtiger Lösungen werden drei Sparpreis-Reisen 1. Klasse für eine Familie von maximal 4 Personen, 3 Sparpreis-Reisen 1. Klasse für 2 Personen und DB-Reisegutscheine über jeweils DM 100,- verlost. Außerdem stehen noch wertvolle Bücher als Gewinnprämien zur Verfügung.

Senden Sie bitte bis spätestens 15. November Ihre Antworten an:

Bund Naturschutz in Bayern e. V., Kennwort »Im Stau gewinnen«, Schönfeldstraße 8, D-8000 München 22.

Bitte den Absender nicht vergessen! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Wir wünschen Ihnen beim Mitmachen viel Spaß.

Ihre Zeitung im Stau.

Bund Naturschutz in Bayern e.V. Beitrittserklärung

Jahresbeiträge (ab 1991)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitglied DM 60,- | <input type="checkbox"/> Schulen DM 100,- |
| <input type="checkbox"/> Familienmitglied DM 90,- | <input type="checkbox"/> Vereine und Kommunen |
| <input type="checkbox"/> Rentner und Pensionisten DM 60,- (wie Einzelmitglied) | <input type="checkbox"/> bis 6000 Mitgl./Einwohner DM 150,- |
| <input type="checkbox"/> Beitragsermäßigung wird auf Antrag (ohne Begründung) gewährt | <input type="checkbox"/> bis 10000 Mitgl./Einwohner DM 300,- |
| <input type="checkbox"/> Jugendliche, Studenten, Schüler, Arbeitslose, ermäßigter Beitrag DM 30,- | <input type="checkbox"/> bis 50000 Mitgl./Einwohner DM 500,- |
| | <input type="checkbox"/> Fördermitgliedschaft ab DM 120,- |
| | <input type="checkbox"/> Stiftermitglied ab DM 600,- |

Hiermit erkläre/n ich/wir den Beitritt zum Bund Naturschutz in Bayern e. V.

Bitte in Blockschrift ausfüllen!

Vor- und Zuname

Straße, Hausnummer

PLZ Wohnort

Landkreis

Beruf

Geb.-Datum

Datum

Unterschrift

(Bei Minderjährigen des Erziehungsberechtigten)

Bitte an Bund Naturschutz, Kirchenstraße 88, 8000 München 80, senden.
Für andere Bundesländer wenden Sie sich bitte an den BUND, Im Rhein-

der Urlaubsregion 40 %

Gute Vorinformation über den Alltag im Zielgebiet 40 %

Starkes Engagement der Einheimischen für die Erhaltung ihrer Natur und Umwelt

38 %

Möglichkeiten, die Einheimischen und deren Alltag richtig kennenzulernen 36 %

Unterkunftsmöglichkeiten in Pensionen, bei Einheimischen

31 %

Gute öffentliche Verkehrsmittel zur Anreise und im Urlaubsgebiet

29 %

Angebot von einheimischen Produkten

19 %

Vergleichen Sie doch einfach einmal diese Ansprüche mit Ihrem Urlaubsziel!

Der Studienkreis für Tourismus in Starnberg hat in einer Umfrage bei den Bundesbürgern ermittelt, welche Kriterien für ihre Urlaubsentscheidung von Bedeutung sind. Das Ergebnis weist auf ein eindeutig geändertes Verhalten der Verbraucher hin:

Keine oder geringe Umweltverschmutzung im Urlaubsland 49 %

Möglichkeiten, während des Urlaubs das Erlebte zu verdauen 41 %

Angebot von typischen Speisen und Getränken aus



Distelfalter, Foto: Peter Branner

Vom Leben und Sterben der Schmetterlinge

Ausstellung von Aspekten zur Lebensweise, Bedrohung
und Möglichkeit des Schutzes der Schmetterlinge

Ort: Salzburger Sparkassen-Stöckl
 Max-Reinhardt-Platz 3 (bei Festspielhaus)

Datum: 4. - 31. Oktober 1990

Zeit: Montag - Freitag 8 - 12 und 14 - 16,30 Uhr


Österreichischer
Naturschutzbund
AKTION SCHMETTERLING



Mit Unterstützung
der
Salzburger Sparkasse





Kurzbeschreibung der Wanderausstellung „Vom Leben und Sterben der Schmetterlinge“

Schmetterlinge sind faszinierende Geschöpfe. Wegen ihrer verschiedenen Lebensstadien (Ei, Raupe, Puppe, Falter) gelten sie als Symbole des Werdens und Vergehens. Obwohl diese prächtigen Tiere vom Menschen meist nicht aktiv bedroht werden, ist es trotzdem vor allem der Mensch, der ihnen das Überleben so schwer macht: Viele Arten sind nämlich mittlerweile durch die Vernichtung ihrer Lebensräume selten geworden, manche wurden überhaupt schon ausgerottet und können nur mehr auf Bildern oder aufgenadelt in Sammelkästen „bewundert“ werden.

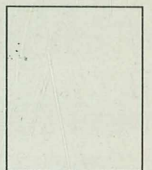
Damit dieses Schicksal nicht noch weitere Schmetterlingsarten erleiden müssen, ist es nötig, ihre vielen unterschiedlichen Lebensräume wie Moore, Feuchtwiesen, Magerrasen, Auwälder, Laubwälder, Hecken u. a. wirkungsvoll zu schützen und zu erhalten. Die Wanderausstellung will Sie mit einigen beeindruckenden Fotos für die Schmetterlinge gewinnen und auf deren Bedrohung aufmerksam machen. Zuguterletzt soll Ihnen aber auch vermittelt werden, wie Sie zur Erhaltung der Schmetterlingsvielfalt beitragen können.

Hannes Augustin
Geschäftsführer des ÖNB

Wenn Sie Interesse haben, die Ausstellung auch in Ihrer Gemeinde, Schule etc. zu zeigen, rufen Sie bitte beim Österr. Naturschutzbund an (Tel. 0 66 2/64 29 09) bzw. schicken Sie uns die nebenstehende Anforderungskarte. Die Ausstellung umfaßt bis zu 20 Tafeln (Größe: 100×70 cm) mit 20 Bildmontagen (50×70 cm).

Ich möchte,

- daß die gesamte Ausstellung
- daß ein Teil der Ausstellung
möglichst von _____
bis _____ 1991
in _____
gezeigt wird.
- Information über Biotopschutz-
aktionen des ÖNB
- Mitglied des ÖNB werden
(200,-/Jahr)



An den
Österr.
Naturschutzbund
Landesgruppe Salzburg

Arenbergstr. 10
5020 Salzburg



ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Österreichischer Naturschutzbund Kurier](#)

Jahr/Year: 1990

Band/Volume: [1990-6-7](#)

Autor(en)/Author(s): diverse

Artikel/Article: [Österreichischer Naturschutzbund Kurier 1990/6-7 1-16](#)