

David gegen Goliath“ am Dach der Alpen Der Kampf gegen die LKW am Mont Blanc

von *Renate Zauner* und *Jan Gürke*

Der Verkehrswiderstand in Frankreich ist in deutschsprachigen Ländern noch wenig bekannt, obwohl er seit mehr als einem Jahrzehnt sehr aktiv ist. Hintergrund des Widerstandes in der sensiblen Alpenregion sind die gravierenden Folgen des Verkehrs für die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt sowie das sehr hohe Sicherheitsrisiko in den langen Strassentunnels.

Die Lösung sind keine neuen Strassen und Tunnels, die nur zusätzlichen Verkehr schaffen, sondern eine konsequente Vermeidung von LKW-Fahrten und die Verlagerung der Güter auf die Bahn. Der gesamte alpenquerende Güterverkehr könnte per sofort mit den Kapazitäten der bestehenden Bahnlinien transportiert werden.

Der Mont Blanc-Tunnel wurde 1965 für den Verkehr geöffnet. Er sollte vor allem dem Tourismusverkehr dienen. Die anfängliche Begeisterung der Bevölkerung schwand schnell angesichts der steigenden LKW-Flut. In den Neunziger Jahren wuchs der Widerstand gegen die Planung einer zweiten Tunnelröhre.

Die Widerstandsorganisation ARSMB (Association pour le Respect du Site du Mont Blanc) fordert seit Mitte der Neunziger Jahre: Ab 2002 soll das Tal völlig vom internationalen Transitverkehr befreit sein. Um diese Forderung zu unterstreichen, wurde wiederholt der Eingang zum Mont Blanc-Tunnel mit Demonstrationen blockiert – unter regelmässiger Anwesenheit der BürgermeisterInnen der umliegenden Gemeinden und mit Unterstützung internationaler Umweltorganisationen. Auch mit den Umweltorganisationen aus dem südlich benachbarten Maurienne-Tal (Alpentransitroute Frankreich-Italien durch den Fréjus-Tunnel / Seealpen), der Ausweichroute der LKW, besteht eine rege Zusammenarbeit.

Am 24. März 1999 fing ein belgischer Transit-LKW, der Margarine und Mehl transportierte, im Mont Blanc-Tunnel Feuer. 39 Menschen starben in der Flammenhöhle. Der Tunnel wurde für unbestimmte Zeit geschlossen. Die französischen und italienischen Verkehrsminister versprachen eine umfassende Verkehrswende, weg von der Strasse, hin zur Bahn. Für die Bevölkerung, die LokalpolitikerInnen und die lokale Wirtschaft war seit dem Unfall klar: eine Rückkehr der LKW in das Gebirgstal ist ausgeschlossen. Juristische Anfechtungen der Tunnelsicherheit scheiterten. 1999 und 2000 folgten weitere Grossdemonstrationen am Mont Blanc und in Paris sowie eine internationale Transit-Tagung in Chamonix. Die Feuerwehrleute von Chamonix gaben aus Protest gegen die gravierenden Sicherheitsmängel ihre Ehrenorden für besonderen Einsatz bei der Tunnelkatastrophe zurück. Eine Petition gegen die Rückkehr der LKW an den Mont Blanc wurde von 150.000 Personen unterzeichnet. Konkrete Taten folgten auf die Versprechungen der Verkehrspolitikern aber keine. Bei einer Volksbefragung im Tal von Chamonix sprachen sich über 97% der Abstimmenden gegen die Rückkehr der LKW aus. Im Aosta-Tal am italienischen Tunnelausgang

waren 90% der Stimmen gegen die Rückkehr der LKW. Im Herbst 2001 folgte eine grosse Blockade an der Ausweichstrecke in der Maurienne. Das EU-Parlament beschäftigte sich an einem runder Tisch mit dem Mont Blanc-Verkehr.

Seit 9. März 2002 ist der Tunnel wieder für PKW geöffnet, seit 8. April dürfen wieder 19-Töner für den Regionalverkehr durchfahren. Seit 14. Mai sind auch – mit einem Tag Verzögerung durch eine internationale Grossdemo - grössere LKW unterwegs. Am 25. Juni 2002 sollte der Tunnel für den gesamten Verkehr wieder frei gegeben werden – was über 4000 Demonstrierende auf beiden Seiten des Tunnels verhindern konnten. Seit 26. Juni rollt die LKW-Lawine wieder, aber die Widerstandsbewegung schläft nicht, die nächsten Aktionen sind schon "aufgegleist"

Der Verkehrswiderstand am Brenner (A/I) und Gotthard (CH) hat Tradition und ist in deutschsprachigen Ländern nicht nur in Umweltschutzkreisen ein Begriff. Ganz anders sieht es mit dem Transitwiderstand in Frankreich aus. Der ist nach wie vor relativ unbekannt – sehr zu Unrecht. Er kann mit seinen östlichen Nachbarn nämlich durchaus mithalten und hat in einigen Bereichen sogar die Nase vorn.

Hintergrund des Transportwiderstandes in der sensiblen Alpenregion sind die gerade dort besonders gravierenden Folgen des überhandgenommenen Verkehrs für die betroffene Bevölkerung (Gesundheitsschäden durch Lärm und Abgase) und für die Umwelt (erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie des Landschaftsbildes und des Klimas durch Lärm, Abgase und Strassenbau) und das sehr hohe Gefährdungspotential durch die Strassentunnel an sich.

Neue Strassen – nein danke!

Im Gegensatz zu Österreich und der Schweiz wird eine Verdoppelung von Strassentunneln, d.h. ein Tunnel je Fahrtrichtung, in Frankreich derzeit nicht einmal angedacht. Wenn es Sicherheitsprobleme in Tunneln gibt, das hat man dort begriffen, dann weil es zu viel Verkehr auf der Strasse gibt und nicht zu wenig. Die Lösung sind keine neuen Strassen und Tunnel, die nur zusätzlichen Verkehr schaffen, sondern Reduktion der Verkehrsströme und Güter auf die Schiene und dadurch vor allem weniger LKW.

Lt. Berechnung der CIPRA, der internationalen Alpenschutzorganisation, könnte der gesamte alpenquerende Güterverkehr auf den bestehenden Bahnlinien transportiert werden, was auch von leitenden

Eisenbahnbediensteten aus den Alpenländern auf der Int. Transit-Tagung in Turin im Februar 1998 bestätigt wurde.

Wie alles begann

Der Mont Blanc-Tunnel wurde in den Fünfziger Jahren geplant. Ziel des Tunnelbaues war es vor allem die von den tragischen Ereignissen des 2. Weltkrieges gezeichnete Bevölkerung Italiens und Frankreichs wieder näher zusammenrücken zu lassen.

Im Jahr 1965 wurde der Mont Blanc-Tunnel, der vor allem dem Tourismusverkehr dienen sollte und für 450.000 Fahrzeuge konzipiert war, dem Verkehr übergeben.

Die geplanten Verkehrsmengen wurden sehr rasch überschritten und die anfängliche Begeisterung der Bevölkerung schwand angesichts der ständig steigenden LKW-Flut spätestens zu Beginn der Neunziger Jahre. Als dann die Regierung den Bau einer 2. Tunnelröhre ankündigte, ist für die örtliche Bevölkerung das Fass endgültig übergelaufen. Im Jahre 1991 querten über eine dreivierteil Million LKW jährlich das Tal, der Verein zum Schutz der Mont Blanc-Region (Association pour le Respect du Site du Mont Blanc; ARSMB / Chamonix) wurde gegründet. Der Verein fand sehr rasch breite Unterstützung in der Bevölkerung und bei den lokalen PolitikerInnen und erreichte den Rückzug der Pläne für die Verdoppelung des Tunnels.

Erste internationale Kontakte

Das Rebellentum hat in Frankreich Tradition. Und so stellte man auch in Chamonix sehr bald grundsätzliche Fragen: Wem dient eigentlich der

Transit in den Alpen

1999	Strasse		Schiene	Strasse und Schiene
	LKW/Jahr	Mio. t	Mio. t	Mio. t
FRANKREICH		40.2	10.2	50.4
Ventimiglia	1 010 000	12.9	1.0	13.9
Montgenèvre	133 000	1.6		1.6
Mont Cenis - Fréjus	1 371 000	22.8	9.2	32.1
Mont Blanc	170 000	2.9		2.9
SCHWEIZ		8.4	18.4	26.8
Grosser Sankt Bernhard	48 000	0.4		0.4
Simplon	30 000	0.2	3.5	3.7
Gotthard	1 101 000	7.0	14.9	21.9
San Bernardino	138 000	0.8		0.8
ÖSTERREICH		27.7	58.7	86.4
Reschen	89 000	1.2		1.2
Brenner	1 550 000	25.2	8.3	33.5
Felbertauern	80 000	0.7		0.7
Tauern	664 000	8.2	5.5	13.7
Schoberpass	1 162 000	11.2	4.6	15.8
Semmering	486 000	4.0	9.3	13.3
Wechsel	1 051 000	8.2		8.2
ALPEN GESAMT	9 083 000	107.4	56.3	163.6

"Güterverkehr 1999 (Transit) durch die Alpen". Information der Alpeninitiative / Schweiz (aus: www.alpeninitiative.ch/d/mont04.html)

internationale Transitverkehr in unserem Tal? Warum wird er nicht auf die Bahn verlagert? Wann folgen endlich Taten?

Und man brauchte nicht lange, um die entsprechenden Antworten zu finden und spätestens im Jahre 1997 stand für den Verein zum Schutz der Mont-Blanc-Region (ARSMB) endgültig fest: Unser Tal zieht keinerlei Nutzen aus dem Transitverkehr. Er kann innerhalb überschaubarer Zeiträume auf die Schiene verlagert werden, wenn es nur den Willen dazu gibt.

Und die ARSMB fasste den einen Beschluss, der an Radikalität sogar die Ziele der Schweizer Alpen-

Initiative übertrifft: In genau 5 Jahren, d.h. im Jahre 2002, soll das Tal nach dem Willen der ARSMB völlig vom internationalen Transitverkehr befreit sein.

Um diese Forderung kräftig zu unterstreichen, wurde Ende der Neunziger Jahre wiederholt der Eingang zum Mont Blanc-Tunnel mit Demonstrationen blockiert– unter regelmässiger Anwesenheit der BürgermeisterInnen der umliegenden Gemeinden. Ausserdem wurden neben den Kontakten mit den anderen Gebirgsmassiven im eigenen Land (Pyrenäen, Vogesen) auch internationale Kontakte geschlossen.

Anfang Oktober 1998 fand erstmals eine gemeinsame Aktion an den Haupttransitachsen in den

Alpen statt: Am Brenner (A/I), Gotthard (CH) und Mont Blanc (F/I) brannten Fackeluhren, die "Fünf vor Zwölf anzeigten" – als Zeichen für den sofortigen Handlungsbedarf. Dass diese Aktionen bereits im Jahr darauf gleich an 2 Alpentunneln so traurige Aktualität erlangen würde, ahnte damals allerdings niemand.

24. März 1999 –

Die Mont Blanc-Tunnel-Katastrophe

24. März 1999: Ein belgischer Transit-LKW, der Margarine und Mehl transportierte, fing im Tunnel Feuer, 39 Menschen starben in der Flammenhölle. Der Tunnel wurde für unbestimmte Zeit geschlossen. Nicht nur die beiden Täler von Aosta und Chamonix in Italien und Frankreich, die gesamte französische Nation war unter Schock.

Nach der Katastrophe besuchten sowohl der französische Staatschef als auch der Regierungschef Chamonix. Der französische Staatspräsident Jacques Chirac und der französische Premierminister Lionel Jospin bekundeten in Chamonix ihren festen Willen, eine neue Verkehrspolitik umzusetzen. Die Zeit der Strasse sei vorbei. Die Zukunft gehöre der Eisenbahn.

Am 3. April 1999 erklärt Präsident Jacques Chirac: *"Die LKW können vernünftigerweise nicht mehr diesen Tunnel queren." und weiters "...die wirkliche Lösung des Problems... ist die raschest mögliche Entwicklung des Warentransports per Bahn und der Rückzug der LKW aus dem Tunnel."*

Die Reaktion der Bevölkerung

Von der angekündigten neuen Verkehrspolitik war in den Monaten nach den Staatsbesuchen in Chamonix nichts zu spüren. Die ARSMB lancierte daher im Juni 1999 eine Petition gegen die Rückkehr der Lastwagen.

Für die Bevölkerung war nämlich seit dem Unfall eines klar: eine Rückkehr der LKW in das Gebirgstal, das nun endlich wieder aufatmen konnte, in dem jährlich deutlich weniger Strassenverkehrsoffer zu beklagen waren, in dem die Atemwegserkrankungen

rasant zurückgegangen waren und in dem die Gletscher des Mont Blanc endlich wieder richtig weiss strahlten, war völlig ausgeschlossen.

Diese Forderung wurde nicht nur von der Bevölkerung und von den verschiedenen Umweltorganisationen des Tales unterstützt, sondern auch von einstimmigen Gemeinderatsbeschlüssen des gesamten Tales und von der lokalen Wirtschaft.

Um dem Kampf zusätzliche Stärke zu verleihen, engagierte die ARSMB gemeinsam mit Greenpeace und Mountain Wilderness hochrangige Anwälte, die die Wiedereröffnung des Tunnels zusätzlich mit einer ganzen Palette von rechtlichen Mitteln bekämpften. Da die Umweltgesetzgebung zu schwach ist, um griffige juristische Anhaltspunkte zu liefern, stützten sich die Vorstösse vor allem auf Sicherheitsfragen. Wenn im Endeffekt auch sämtliche Vorstösse abgeschmettert wurden (unter anderem deswegen, weil die neue französische Tunnelgesetzgebung nicht für grenzüberschreitende Tunnel gilt), so ist der neue Tunnelsicherheitsstandard zum grossem Teil den ohne Unterlass nachbohrenden Anwälten zu verdanken.

Talübergreifender Schulterschluss

Die Bevölkerung der Mont Blanc-Region wollte nie einfach nur ein LKW-freies Paradies, umgeben von einer europäischen "Verkehrshölle". Sie wollte nicht mehr und nichts weniger als die Einleitung einer Verkehrswende in ganz Europa an einem Ort höchster Symbolik. (Abb. 1)

So war es auch nicht weiter erstaunlich, dass sich die Umweltorganisationen sehr bald mit der Protestbewegung im südlich des Mont Blanc gelegenen Mauriennetal (Alpentransitroute Frankreich-Italien durch den Fréjus-Tunnel / Seetalen) solidarisierten, in dem seit dem Unfall im Mont Blanc-Tunnel bis zu 7000 LKW/Tag fahren. Die Umweltvereine im Mauriennetal schlossen sich ihrerseits der Forderung der Petition gegen die Rückkehr der Lastwagen und für eine neue Verkehrspolitik an. Dieses ungewöhnliche Bündnis überlebte in den darauffolgenden drei Jahren sämtliche Spaltungsversuche von Seiten lokaler, regionaler und nationaler Politik.



Abb. 1: Mont Blanc (4807 m) vom Table d'Orient du Brevent aus mit dem bis auf ca. 1600 m herunterreichenden Glacier des Bossons (links) und dem Glacier de Taconnaz. Links der Gletscherzunge des Glacier des Bossons das Nordportal des Mt. Blanc-Tunnels. Der Mont Blanc, das "Dach Europas", ist auch zum Symbolberg für den Widerstand gegen den überbordenden Alpen-Transit-Verkehr geworden. (Foto: K. Lintzmeyer)

Die Umweltorganisationen am Mont Blanc und in der Maurienne gewannen mit ihren Forderungen sehr bald auch eindrückliche grenzüberschreitende Unterstützung. 157 internationale und nationale Organisationen unterstützten das Solidaritätsmanifest für sofortige Massnahmen in der Maurienne, gegen die Rückkehr der LKW und für eine neue, wahrhaft nachhaltige Verkehrspolitik. Fast 300.000 Einzelpersonen unterzeichneten die Petition gegen die Rückkehr der LKW und Ende Juni 2001 besuchte eine hochrangige politische Delegation unter Leitung der Vizepräsidentin des Schweizer Parlaments Chamonix, um ihrer Unterstützung für den Kampf der Bevölkerung Ausdruck zu verleihen. Nicht zuletzt stehen auch die renommierte Bergführervereinigung *Compagnie des Guides de Chamonix* und hochrangige Persönlichkeiten wie die Snowboardweltmeisterin Karin Ruby oder Prinz Sadrudin Aga Khan und auch die Stadt Genf sowie der Kanton Genf voll hinter den Forderungen der Bevölkerung.

Eine schlagkräftige, innovative und kreative Bewegung

Am 30. Oktober 1999 präsentierte die ARSMB der Öffentlichkeit die ersten 100.000 gesammelten Unterschriften und errichtete zur "Untermauerung"

ihrer Forderung gemeinsam mit lokalen BürgermeisterInnen, über 60 Umweltorganisationen und Gleichgesinnten aus ganz Frankreich und den Nachbarländern eine symbolische Mauer gegen die Rückkehr der LKW.

Auch auf Fachebene liess Chamonix aufhorchen. Vom 2.-4. März 2000 versammelten sich Fachleute aus allen Alpenländern am Fusse des Mont Blanc zu einer internationalen Transit-Tagung, um über Auswege aus der derzeitigen nicht nachhaltigen Verkehrspolitik zu diskutieren.

Am 24. März 2000, dem 1. Jahrestag der **Katastrophe** lancierten 10 französische Umweltorganisationen das Solidaritätsmanifest Mont Blanc – Maurienne – Aspetal gegen die Rückkehr der LKW und für Sofortmassnahmen zur Entlastung sämtlicher Gebirgstäler. Ein Protestmarsch fand in Chamonix statt.

Am 14. Oktober 2000 gaben die Feuerwehrleute von Chamonix aus Protest gegen die gravierenden Sicherheitsmängel im Tunnel die ihnen anlässlich des Tunnelbrandes vom französischen Innenminister verliehenen Orden zurück.

Während die Protestbewegung unermüdlich Alternativen zur herrschenden Verkehrspolitik erarbeitete und diese mittels zahlreicher Treffen, Sitzungen und Aktionen an die Öffentlichkeit und an die Entscheidungstragenden herantrug, folgten den politischen Worten nach wie vor keine Taten.

So beschliesst die Bevölkerung anlässlich des 2. **Jahrestages der Katastrophe**, dem Premierminister in Paris einen Besuch abzustatten. Die berühmte Bergführervereinigung *Compagnie des Guides de Chamonix* und mehrere Hundert Chamionards protestierten am 23. März 2001 in Paris gemeinsam mit Umweltorganisationen aus ganz Frankreich und der Schweiz gegen die Rückkehr der LKW und übergaben, nachdem der Premierminister ihnen den Empfang verweigerte, 150.000 Petitions-Unterschriften an das Verkehrsministerium. Konkrete Versprechungen liessen jedoch auch während dieses Treffens auf sich warten.

Und so griffen die lokalen Gemeinden schliesslich zu einem unkonventionellen Mittel: am 19. August 2001 hielten die Mont Blanc-Gemeinden (Servoz,

Les Houches und Chamonix) gegen den Willen des Präfekten des Departements Haute Savoie eine Volksbefragung zur Rückkehr der LKW ab. Die Wahlbeteiligung lag über jener der letzten Gemeinderatswahlen. Über 97% der Abstimmenden sprachen sich gegen die Rückkehr der LKW aus.

Nun erwachte auch die Widerstandsbewegung auf italienischer Seite. Sie hielt am 22. September 2001, unter Boykott der ausschlaggebenden politischen Parteien in Courmayeur, ebenfalls eine Volksbefragung ab. 90% der Abstimmenden sprechen sich gegen die Rückkehr der Lkw aus.

Rien ne va plus

Am 6. Oktober 2001 kam es in der Region zum ersten grossen Showdown. Über tausend Menschen aus allen Alpenländern blockierten während 2 Stunden die Autobahn in der Maurienne, um eine europaweite Neuorientierung der Verkehrspolitik zu fordern.

Das europäische Parlament nahm sich ob des wachsenden Widerstandes des Problems an und organisierte am 24. Oktober 2001 einen Runden Tisch zur Rückkehr der Lkw an den Mont Blanc. Das Datum könnte nicht aktueller sein: am selben Tag brannte in der Schweiz der Gotthardtunnel.

In Frankreich wurde währenddessen am selben Tag der Präsident der Umweltorganisation der Maurienne wegen der Demonstration am 6. Oktober verhört. Ob Derartiges der Verhinderung neuer Tunnelbrände dient, darf bezweifelt werden. Eine Behinderung des Widerstandes gegen das Verkehrssystems, das eben solche Tunnelbrände auslöst, war es aber auf jeden Fall.

Die italienische Umweltbewegung gewann im Laufe des Winters 2001/2002 an Stärke und Profil. Am 15. Februar 2002 organisierte sie in Courmayeur ein Dreistaatentreffen mit VertreterInnen aus Wirtschaft, Politik und den Vereinen. In einem gemeinsamen Schlussdokument wurde dem geschlossenen Widerstand gegen die Tunnelverordnung der französischen und italienischen Regierung Ausdruck verliehen. Diese Tunnelverordnung erlaubt die Durchfahrt von bis zu 5.600 LKW pro Tag.

Nachdem die Tunneleröffnung bereits im Februar wenige Tage vor dem festgelegten Datum wegen heruntergefallener Deckenteile nochmals verschoben werden musste, wurde der Tunnel am 9. März 2002 schliesslich für PKW geöffnet, für LKW jedoch nicht – ein Etappensieg für die Umweltbewegung, der am Gotthard nicht gelungen ist.

Als die LKW-Eröffnung dann doch beschlossen wurde, ist vorerst nur von einer Eröffnung für 19-Tönnner die Rede – für den Regionalverkehr also. Die Bevölkerung jubelte – verfrüht. Der Verkehrsminister warf seine in einer eigens einberufenen Sitzung gegebene Versprechung über den Haufen und beschloss gemeinsam mit seinem italienischen Kollegen eine Eröffnung in drei Phasen:

Am 8. April 2002 durften erstmals wieder 19-Tönnner durch den Tunnel. Die den Regionalverkehr akzeptierende Bevölkerung hielt eine symbolische Demonstration ab.

Als dann allerdings ab 13. Mai 2002 auch grössere LKW durch den Tunnel rollen sollten, machte die Bevölkerung mit tatkräftiger internationaler Unterstützung den Tunnel erst mal dicht. Tausende Menschen blockierten in einer friedlichen Demonstrationen bis in den späten Nachmittag den gesamten Verkehr. Die bis zu 4-achsigen LKW mussten einen Tag länger warten.

Am 25. Juni 2002 war dann schliesslich der grosse Tag: Nach mehr als 3 Jahren sollte der Tunnel wieder für alle LKW geöffnet werden, auch für 40-Tönnner. Doch die Widerstandsbewegung blockierte auch diesmal, und zwar auf beiden Seiten des Tunnels: über 4000 Menschen sind angereist, sogar aus Schottland kam Unterstützung. Musikgruppen, Reden, ein Marsch zum Tunnelleingang auf französischer Seite, die Strasse blockierende Heuballen auf italienischer Seite – die Demonstration verlief den gesamten Tag völlig friedlich. (Abb. 2) Die Demonstrierenden geben dann ab 18 Uhr die Strasse wieder für PKW frei. Gegen die LKW wollten sie sich allerdings zumindest symbolisch wehren und veranstalteten ein friedliches Sit-In auf der Tunnelzufahrtsstrasse zum Mont Blanc-Tunnel. Die Polizei spritzte den Weg für die LKW mit Tränengas frei – ein schwarzer Tag für Demokratie und Umwelt.



Abb. 2: Friedliche Demonstration am 25. Juni 2002 vor dem Nordportal des Mont Blanc-Tunnels gegen seine Wiedereröffnung für den Alpentransit-Schwerverkehr. (Foto: R. Zauner)

Die Bewegung gegen die Rückkehr der LKW am Mont Blanc mag einen Etappensieg verloren haben. Davon hat sie sich aber noch nie entmutigen lassen. Und falls die Politik geglaubt hat, sie mit Tränengas einschüchtern zu können, so hat sie sich kräftig getäuscht. Seit 25. Juni haben bereits zahlreiche kreative Aktionen stattgefunden und die Anti-LKW-Bewegung am Mont Blanc wird sicher auch in Zukunft häufig von sich hören lassen.

Kurzportrait Europäische Verkehrsinitiative ITE (Initiative Transports Europe)

Die ITE ist eine NGO und sie versteht sich als Netzwerk von Basisorganisationen und hat sich einen verstärkten Kontakt und Informationsfluss zwischen Umweltorganisationen und Transitwiderstandsgruppen in Europa zum Ziel gesetzt. Die Aktivitäten werden vom ITE-Sekretariat koordiniert, das derzeit von

France Nature Environnement in Grenoble betreut wird. Die Europäische Verkehrs-Initiative (ITE) wurde im Jahr 1995 in Südfrankreich gegründet und ist seit Februar 1998 ein offizieller Verein.

ITE verfolgt folgende Ziele

- Kostenwahrheit für alle Transportmittel unter Einbezug der sozialen und ökologischen Kosten
- Vorrang für die Bahn im Güterfernverkehr und Begünstigung umweltverträglicher Schiffs-transporte auf bestehenden Wasserstrassen und entlang der Meeresküste
- Optimierung der Benutzung von Transportkapazitäten
- Förderung von regionalen Wirtschaftskreisläufen, um Strassen- und Flugtransporte über längere Distanzen zu verhindern.

ITE konzentriert sich auf drei Aktivitäten

ITE-Fax

Monatlicher zweiseitiger Rundbrief: Das Hauptinstrument der Vernetzung zwischen den Organisationen, mit aktuellen Infos zum Verkehrsgeschehen, Veranstaltungen und Publikationen.

ITE-Aktionstag

Jährlicher Aktionstag Anfang Oktober. Vernetzte Aktion von Mitglieds- und Partnerorganisationen aus dem gesamten Alpenraum, den Vogesen und den Pyrenäen zu einem aktuellen Schwerpunktthema.

ITE-Tagung

Jährliche Transittagung im Frühjahr. Informations-, Diskussions- und Netzwerkveranstaltung.

Weitere Internet-Adressen zum Thema:

www.ite-euro.com (Homepage der ITE)

www.alpeninitiative.ch (Homepage der Schweizer Alpen-Initiative "Eidgenössische Volksinitiative zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr" mit umfangreichen Infos und Links)

www.arsmb.com/index.htm (Homepage der ARSMB / Chamonix)

www.reagir.asso.fr (Homepage der Verkehrsinitiative im Maurienne-Tal)

www.transitforum.at (Homepage der Verkehrsinitiative Brenner)

www.cipra.org (Homepage von CIPRA International; als Link auch der Text des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention)

Anschriften der Verfasser:

Renate Zauner

Präsidentin des Internationalen Dachverbandes ITE
(Initiative Transports Europe)

ITE – Initiative Transports Europe

c/o Frapna/FNE

Maison de la Nature

5, place Bir Hakeim

F-38000 Grenoble

Tel: 0033 4 76 63 88 21

Mail: info@ite-euro.com (ITE), ugatza@gmx.net

(Renate Zauner)

Jan Gürke

Vizepräsident des Internationalen Dachverbandes
ITE (Initiative Transports Europe)

Alpen-Initiative

Kapuzinerweg 6

Postfach 28

CH-6460 Altdorf

Mail: jan.guerke@alpeninitiative.ch

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch des Vereins zum Schutz der Bergwelt](#)

Jahr/Year: 2002

Band/Volume: [67_2002](#)

Autor(en)/Author(s): Zauner Renate, Gürke Jan

Artikel/Article: ["David gegen Goliath" am Dach der Alpen Der Kampf gegen die LKW am Mont Blanc 61-68](#)