©Naturschutzbund Österreich, download unter www.biologiezentrum.at

Aktivitäten und Initiativen in Europa 2/1978

Informationsdienst der Österreichischen Nationalen Agentur des Europarates
für Natur- und Umweltschutz beim Institut für Umweltwissenschaften und Naturschutz der Österreichischen Akademie der Wissenschaften in Zusammenarbeit mit dem ÖNB, A-8010 Graz, Heinrichstraße 5/III; Tel. (0316) 36068
Mitteilungen des Leiters der Nationalen Agentur: Mag. Dr. Stefan Plank

EUROPÄISCHER NATURSCHUTZ

Von Stefan PLANK

Längst ist Naturschutz zu einem europäischen Problem geworden. Die Verschmutzung der Luft und der Gewässer, der Handel mit seltenen oder bedrohten Tieren und Pflanzen, die Jagd auf Zugvögel u. a. lassen politische Staatsgrenzen meist unberücksichtigt, verlangen daher internationale Zusammenarbeit, Absprachen, Verträge, Konventionen usw.
1962 wurde vom Europarat ein Ausschuß für Naturschutz gebildet, der dem Ministerkomitee unterstellt ist. Die Minister beauftragen ihre Komitees mit der Ausarbeitung bestimmter Umweltanalysen, die dann als Resolution oder Konvention formuliert und den Mitgliedsstaaten empfohlen werden. Auf besondere Probleme wird in *Charten* hingewiesen, wie etwa in der Charta 1968 zum Schutz der Binnengewässer, der Bodenschutzcharta 1972 oder der für Österreich besonders wichtigen Ökologischen Charta der Bergregionen 1976. Sie werden durch weitere *Resolutionen* ergänzt, wovon nur die neuesten erwähnt werden sollen: Zerstörung der mediterranen Macchie (1976), Europäisches Netzwerk biogenetischer Reservate (1976), Entwicklung und Schutz europäischer Heckenlandschaften (1976), Schutz und Gestaltung der Heidelandschaften (1977), Schutz von seltenen und bedrohten Pflanzen in Europa (1977), Schutz bedrohter Säugetiere in Europa (1977), Schutz von See- und Flußufern (1977).
Die Kampagne 1978 soll unter Berücksichtigung, daß in einigen europäischen Ländern die Naturschutz-Gesetzgebung ungenügend ist, dem „Schutz der Tier- und Pflanzenwelt und ihrer Lebensräume" gelten.
In den Mitgliedsstaaten hat der Europarat sogenannte *Nationale Agenturen* eingerichtet, die einen „direkten Kontakt zur Öffentlichkeit vermitteln, von der es letzten Endes abhängt, wie wirksam die Maßnahmen sind, die im Bereich des Naturschutzes erlassen werden". Eine wichtige Aufgabe der Agentur (in Österreich derzeit vom Verfasser geleitet) liegt in der Verteilung der *Publikationen* des Europarates an kompetente und interessierte Stellen. Von diesen Veröffentlichungen sind zu nennen: Die monatlich in neun Sprachen erscheinenden EUROPA-

RATSNACHRICHTEN, die über Aktivitäten auf dem Naturschutzsektor in Europa berichten und jeweils mit einem Verzeichnis der neuesten Literatur versehen sind, die Naturschutzillustrierte NATUROPA (2- bis 3mal jährlich), in der bekannte Wissenschafter zu aktuellen Fragen Bezug nehmen und schließlich die wissenschaftliche NATUR & ENVIRONMENT-SERIE (Natur- und Umwelt-Serie), die ausschließlich in englischer und französischer Sprache aufgelegt wird (bisher erschienen: Aspekte des Forstmanagement; Frischwasser; Tiere in Gefahr; Handbuch für lokale Behörden; Bodenschutz; Bedrohte Alpenregionen und Maßnahmen der Katastrophenverhütung; Luftverschmutzung – Versuchsanleitungen; Entwicklung und Schutz europäischer Heckenlandschaften; Integrierte Verwaltung des europäischen Naturerbes; Bedrohte Säugetiere in Europa; Auswirkungen der Erholung auf die Ökologie natürlicher Landschaften; Heidelandschaften in Westeuropa; Zerstörung der mediterranen Macchie; Liste der seltenen, bedrohten und endemischen Pflanzen in Europa). Einzelveröffentlichungen zu besonderen Fragekreisen (Landwirtschaft; Feuchtgebiete; Denkmalschutz) ergänzen den Publikationsdienst des Europarates in Naturschutzfragen.
Seit einigen Jahren werden unter Patronanz des Europarates ökologische *Kurse* zur Schulung von Verwaltungs- und Planungsbeamten durchgeführt. Der erste dieser Kurse, jeweils von hervorragenden Wissenschaftern geleitet, fand 1973 in England statt (Thema: Bodenschutz), 1974 in Italien (Macchien-Probleme). 1975 luden die österreichischen Behörden zum 3. Kurs über „Angewandte Ökologie als Grundlage der Nutzung und des Schutzes der Alpenregionen" nach Innsbruck ein, der Kurs 1976 war den Feuchtgebieten in Frankreich gewidmet, und 1977 standen Forstprobleme in der Schweiz auf dem Programm.

Für europäische Schutzgebiete, die naturnah gestaltet und vorzüglich verwaltet werden, vergibt der Europarat auf Antrag ein sogenanntes *Europadiplom.* Dieses begehrte Diplom gibt es in drei Kategorien: „A" für Vollnaturschutzgebiete, in denen der Schutz der Pflanzen und Tiere im Vordergrund steht (z. B. Nationalparks); „B" für besonders eindrucksvolle und für Europa einmalige Naturdenkmale (z. B. Schluchten; Wasserfälle u. a.), „C" für naturnah gestaltete Erholungsgebiete (z. B. Naturparks; Landschaftsschutzgebiete u. a.). Österreich hat 1966 ein Europadiplom für die Krimmler Wasserfälle in Salzburg (Kategorie C) zugesprochen bekommen. Weitere Diplome, die den Naturschutzeffekt im jeweiligen Gebiet stark zu steigern vermögen, da sie bei Eingriffen wieder aberkannt werden, besitzen der Schweizer Nationalpark (A), der Nationalpark Peak District in England (C), die schwedischen Nationalparks Muddus (A), Sarek (A) und Padjelanta (A), das Schutzgebiet Hautes Fagnes (A) in Belgien, die deutschen Schutzgebiete Wollmatinger Ried (A), Lüneburger Heide (C), Siebengebirge (C), Weltenburger Enge (B), der Deutsch-Luxemburgische Naturpark (C), das Naturschutzgebiet Boschplaat (A) in Holland, der Abruzzen-Nationalpark (B) in Italien, in Frankreich die Camargue (A) sowie die Nationalparks Vanoise (A) und Pyrenäen (A) und letztlich der türkische Nationalpark Kuscenetti (A). Insgesamt wurde bisher das Diplom an 18 Gebiete in elf verschiedenen Ländern vergeben. Vielen internationalen Experten ist es unverständlich, warum bis heute für den Neusiedler See, dieses einmalige mitteleuropäische Feuchtgebiet, das Europadiplom noch nicht seitens der burgenländischen Landesregierung beantragt wurde.

Von den vielen anderen Initiativen, die der Europarat für den europäischen Naturschutz unternimmt und hier unerwähnt bleiben müssen, sei nur noch jene zur Errichtung eines „Netzwerkes biogenetischer Schutzgebiete" hervorgehoben. Die bedeutendsten Schutzgebiete in Europa sollen zu einem Netz von „Genbanken" zusammengeschlossen werden, damit die bedrohten und seltenen Pflanzen und Tiere des „europäischen Naturerbes" an ihrem natürlichen Standort auch für die Zukunft erhalten bleiben. Das Burgenland hat sich erfreulicherweise bereits mit zwei Gebieten angemeldet: dem Neusiedler See und den Güssinger Fischteichen, die bekanntlich seltene Pflanzen (Wassernuß, Wasserfarn) und Tiere (Reiher, Seeadler u. a.) beherbergen.

©Naturschutzbund Österreich, Download unter www.biologiezentrum.at

Verkehrsplanung im Alpenraum

Information der Studiengruppe Alpenregion

1. *Thesen zur Planungsgesinnung und -hierarchie*

1.1 Mehr als in anderen Landschaften und geographischen Räumen müssen alle Planungen unter *ökologischen* Prioritäten erfolgen, da die Alpen über weite Räume wenig protektive Ökosysteme besitzen. Zu diesen gehören die gesamte Hochalpenregion, die einzigen weiträumigen naturnahen Gebiete im mittleren Europa mit unschätzbarem psychischen und physischen Heilwert als Fluchträume aus der technisierten Umwelt.
Ökologische Nutzung ist Langzeitnutzung, sie ist nachhaltig und erfolgt im Zusammenspiel mit den natürlichen Gegebenheiten, sie pflegt die natürlichen Hilfsquellen, statt sie zu zerstören, und garantiert weitgehend die gesicherte Existenz *tragfähiger* Lebensräume.
1.2 Der Alpenraum als hochwertiger Kulturraum ist von *inneren* und *äußeren* Gefahren bedroht. Die Inneren sind zum Teil von dessen natürlichen Gegebenheiten und ihren Folgeerscheinungen bedingt (wenig protektive Ökosysteme, Steilheit des Geländes, erschwerte Kommunikation der Bewohner u. a.). Die äußeren Gefahren kommen von Interessen und deren Durchsetzungskraft, welche außerhalb des Alpenraumes beheimatet sind und diesen vorwiegend entweder als Hindernis oder als Handelsobjekt sehen (z. B. „Verkehrshürde Alpen" oder Baulandinteressen). Wesentliche Faktoren beider Gefahrengruppen liegen aber zutiefst im Menschlichen selbst (Verhaltensweisen und Wertschätzungen).
1.3 Verkehrsplanungen sind nicht zuletzt wegen ihrer Folgeerscheinungen weitwirkende, volkswirtschaftliche Entscheidungen, welche keinesfalls allein oder vorwiegend aus technisch-wirtschaftlicher Sicht gefällt werden dürfen.
1.4 Jede Verkehrsplanung darf nur *Teil* einer Raumplanung sein und nicht gegen deren übergeordnetes Prinzip verstoßen, ebensowenig wie jene nicht gegen die gültigen und absehbaren gesellschaftlichen Ziele und Wertvorstellungen verstoßen darf.

2. *Ökonomisch-ökologische Grundgedanken für Planungen im Alpenraum*

Die Raumplanung im Alpenraum wäre von der Aufgabenstellung und ihrer Verantwortung prädestiniert, die theoretisch vollzogene Synthese zwischen Ökonomie und Ökologie – die fälschlicherweise als Kontrahenten angesehen werden – in der Praxis zu vollziehen.
Im Alpenraum ist auf eine Flächeneinheit im Durchschnitt eine geringere Interessenvielfalt gerichtet, als im begünstigten außeralpinen Flach- und Hügelland. Dementsprechend ist auch die Nutzungsintensität pro Flächeneinheit im Durchschnitt im Alpenraum geringer, wie auch die monetäre Wertschöpfung. Die Verteilung von Nutzungen und Interessen kann im Alpenraum – zumindest in historischer Sicht bis nach dem Zweiten Weltkrieg – im allgemeinen als von den höchsten Höhen bis in die Tallagen als *zunehmend* angesehen werden. Analog verhält sich die Zunahme der Biomasse – deren Menge und Vielfalt –, die ebenfalls von oben nach unten, gegen die klimatisch und bodenmäßig begünstigten Zonen zunimmt.
Verständlicherweise drängt sich daher die Nutzungs- und Interessenintensität auf jene tieferen Lagen im Alpenraum, die in grober Annäherung nach oben durch die Siedlungsgrenze abgeschlossen werden. In Tirol fand sich für diesen Teil des Lebensraumes – den unmittelbaren Lebens- und Wohnraum – die ebenso originelle wie treffende Bezeichnung „Nettotirol"
Durch die Konzentration der Interessen und Nutzungen auf diesen begrenzten Raum besteht die Gefahr der Übernutzung, beziehungsweise die Gefahr, daß sich aus der Vielfalt der mög-

lichen Nutzungen *jene* durchsetzen, die von der momentan stärksten und durchschlagskräftigsten Interessengruppe vertreten werden, oder jene anderen, die in *kürzerer* Zeit *höheren* Gewinn versprechen. Daß aber die kurzfristig gewinnoptimierenden Wirtschaftsformen oft zu den nachhaltigen im Widerspruch stehen, ist längst ebenso bekannt wie vielfach bei Planungen geflissentlich übersehen! Nur neue Ziele und Strukturen der Volkswirtschaft, des gesellschaftlichen Verhaltens und des Verhaltens jedes einzelnen können eine Entwicklung einleiten und festigen, durch welche ein echter Ausgleich der Interessen und deren Angleichen an die natürlichen Bedingungen der Lebensräume, an die ökologischen Grenzen der Tragfähigkeit erfolgen kann. Dazu muß aber jeder einzelne durch sein Verhalten Anlaß geben. Das bedeutet, daß von der europäischen Gesellschaft und der bedeutenden Mehrzahl der einzelnen, falls die Einsicht und Absicht besteht, den Alpenraum in seiner hochwertigen Existenz – für ganz Europa! – weiterhin zu erhalten, ganz konkrete Opfer, sowohl finanzieller Art wie etwa auch im Urlaubsverhalten, gebracht werden müssen.
Seit mit der Industrialisierung die Arbeitsteilung ein Grundelement unserer Wirtschaft geworden ist, müssen als deren Folgeerscheinungen auch andere „Teilungen" und deren Auswirkungen auf Lebensgestaltung und Lebensraum beachtet werden. Etwa die Funktionsteilung innerhalb der Städte (Charte d'Athènes, dreißiger Jahre / Le Corbusier) zwischen Wohn- und Arbeitsvierteln, oder die Teilungen zwischen Produktion und Konsumation, um nur einige der wichtigsten zu nennen. Eine ganz ähnliche Funktionsteilung ist im weiträumigen Maßstab auch im Lebensraum Europa, in den ländlichen Gebieten anzutreffen. Eine der wesentlichsten Folgeerscheinungen der weiträumigen Funktionsteilungen ist der *Verkehr*, mit dessen planerischen Aspekten sich diese Darlegung im grundsätzlichen beschäftigt, wobei die Problematik bewußt auf die beiden erdgebundenen Hauptverkehrsträger *Schiene* und *Straße* beschränkt werden soll.

3. Bestand an alpenüberschreitenden Verkehrsträgern

Längs einer dem Alpenhauptkamm angeglichenen Linie zwischen Mont Genevre und Semmering, über eine Länge von ca. 780 km, befinden sich 20 von bedeutenden, überregionalen Verkehrswegen benützte Übergänge bzw. Durchgänge. Von diesen weisen nur neun (!) Bahnlinien auf, inklusive der Zahnradbahn über den Präbichl und der schmalspurigen Berninabahn. Vier von ihnen besitzen keinen Scheiteltunnel. Diesen alpenüberschreitenden Eisenbahnlinien stehen 19 Straßenübergänge – ohne Autoschleuse Tauernbahn und die nur sommeroffenen Übergänge wie Großglockner, Timmelsjoch und Pfitscher Joch gegenüber, wobei auch die Paßfülle um den Malojapaß nur als *ein* Übergang gezählt wurde. Diese Gegenüberstellung zeigt deutlich die Entwicklungsdominanz am Straßensektor gegenüber der Bahn, was noch verdeutlicht wird, sobald man die Eröffnungsdaten der großen Straßenübergänge mit jenen der Bahnen vergleicht: die meisten aus dem vorigen Jahrhundert, nur Simplon 1906, Albula-Bernina 1903 und 1910, und Tauernbahn 1909, die ganzjährig befahrbaren Straßentunnels Montblanc aber 1959, Großer St. Bernhard 1964; ganzjähriger Simplon war für 1975 vorgesehen, Gotthard für 1978, Bernardino-Tunnel 1967, Brenner-Autobahn 1971, Felbertauernstraße 1967, Tauern-Autobahn 1975.
Da eventuell fehlgeplante bestehende Verkehrswege nicht geschleift und dem ursprünglichen Zustand rückgewidmet werden können – obwohl der bereits 1966 von Straßenbauexperten angestellte Vergleich Mont-Blanc-Tunnel–St.-Bernhard-Tunnel sehr vielsagend erscheint – müssen sich alle Untersuchungen auf die Notwendigkeit weiterer zukünftiger Errichtungen bzw. Aus- und Umbauten konzentrieren. Die Grenze zwischen Notwendigem und Überflüssigem ist schwer, sicherlich nicht absolut und für alle Zeiten festlegbar. Was aber möglich sein müßte, ist, krasse und erkennbare Extremfälle zu vermeiden, wofür wiederum vor allem die ökologische Betrachtung einen wohl definierbaren Wertmaßstab zu setzen im Stande ist.

3.1. Vergleich der Reichhaltigkeit bestehender überregionaler Nord-Süd-Verbindungen innerhalb und außerhalb des Alpenbereiches:
Ein Blick auf die Kartenskizze zeigt, daß den 20 bedeutenden alpenüberschreitenden Verkehrswegen vom Mont Genevre bis zum Semmering auf der Nordseite nur 16 Hauptzubringerlinien durch die nördlichen Verlagerungen gegenüberstehen, der Alpenhauptkamm also an effektiven Verkehrslinien sogar etwas reicher ist als die ihm vorgelagerten alpinen Landschaften. Aus dem Süden läßt sich der Alpenhauptkamm gar nur durch neun Haupttalzüge erreichen!
Diesen Zubringerachsen zu den zentralalpinen Pässen, dem Gerüst des alpenüberschreitenden und Staaten verbindenden Verkehrs zwischen dem 6. und 16. östlichen Längengrad – etwa zwischen Grenoble und Wien –, lassen sich ihrerseits sechs deutlich unterscheidbare europäische Entwicklungs- und Verkehrsachsen, die von Westen und Norden gegen die Alpen gerichtet sind, und vier Achsen aus dem Osten und Süden zuordnen, sie verteilen sich auf die Staaten Frankreich, die Bundesrepublik, die CSSR, Jugoslawien und Italien.
Im Sinne einer organischen, lebensraumgerechten Entwicklung des mittleren Europa ist die möglichst problemlose – im weitesten Sinne des Wortes – Verbindung der einzelnen Kultur- und Wirtschaftsräume untereinander sowie zum Meer sicher wünschens- und erstrebenswert. Ebenso sicher läßt sich aus dem erkannten Verkehrsbedarf und -anspruch weder eine beliebige Verkehrsart noch eine beliebige Trassenwahl ableiten! Bereits hier müssen prioritär höhere Entscheidungsebenen als jene der Verkehrswirtschaft und -technik wirksam werden. Noch weniger besteht ein Recht, die monetär ertragreichere Wirtschaftlichkeit auf dem Rücken derer zu erlangen, die von jenen Interessen gar nicht, geschweige denn im positiven Sinne betroffen sind. Im Gegenteil sollte dieses Hindernis dazu anregen, neue, verträglichere (adaptierte) Technologien beschleunigt zu entwickeln und einzusetzen.

Zur Befriedigung des alpeninternen Verkehrs würden ausgebaute Bundesstraßen, vereinzelt nach Verdichtungszonen mit Schnellstraßencharakter, einer ökologischen Prüfung ihrer Berechtigung leichter entsprechen und standhalten, als jene offensichtlich das Alpengebiet wie ein lästiges Hindernis durchquerenden Straßenbauten mit ihrem enormen direkten und indirekten Flächenverzehr. (Zum Flächenbedarf von Hochleistungsstraßen muß man neben Fahrbahn, Böschung und den sie begleitenden landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen einen Streifen bis zu 250 Meter beidseits rechnen, welcher durch Schadstoffe nach einigen Jahren derart kontamiert ist, daß dessen Produkte – inklusive tierischer – nicht in die Nahrungskette eintreten dürften – was sich in der Praxis aber nicht verhindern läßt.)
Für den Personen- und vor allem den Fernfrachtverkehr stehen heute bereits die sehr effiziente und in weiterer Vervollkommnung begriffene *moderne Eisenbahn* zur Verfügung. Auch aus der Sicht der Umweltbeanspruchung schneidet die Schiene gegenüber der Straße ungleich besser ab, was ihr in einer zukunftsoffenen volkswirtschaftlich und ökologisch orientierten Planung bereits die Präferenz einräumen müßte. Die Entscheidung, welchem Hauptverkehrsträger in Zukunft von planerischer Seite der Vorzug gegeben werden soll, kann und darf nicht – wie oben erläutert – überwiegend aus verkehrs- und wirtschaftstechnischen Überlegungen – im Sinne monetärer Wertschöpfung – getroffen werden.

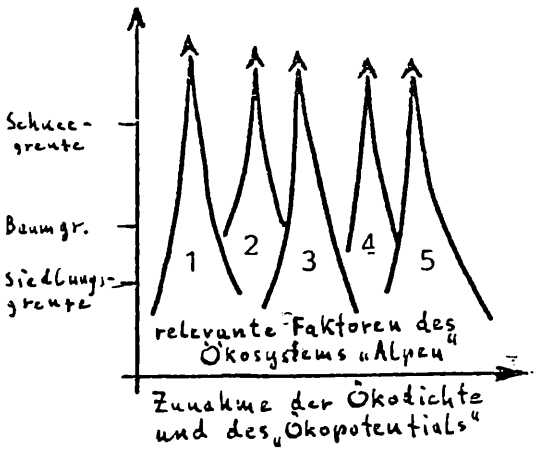
4. *Zusammenfassung und Schlußfolgerungen*

Die bestehenden und in Bau befindlichen Verkehrswege im Alpenraum spiegeln die wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte wider, die auf dem billigen Treibstoff beruht. Außerdem zeigen die durchgeführten Planungen sowohl die bisherige Dominanz technisch-wertschöpfender Interessen in Planung und Politik, aber auch die gerade dieser Tage beginnende Einsicht der Fragwürdigkeit von solchen auf Scheinwerten beruhenden Planungen.

Derartige Planungen können aber den wirklichen Erfordernissen exponierter Lebensräume, zu denen auch die Alpen zu zählen sind, nicht gerecht werden. Konkurrenz, Überschließung, Überlastung und Attraktivitätsverlust sind Teile einer Kausalkette zur Beeinträchtigung des „Lebensraumes Alpen"

Die Weiterentwicklung des Alpenraumes, die zu einem wesentlichen Teil vom Verkehr abhängt, wie diesen rückbezüglich auch bedingt, ist daher im organisch-angepaßten Wachstum zu suchen. Für die Verkehrsplanung bedeutet das, den an sie gestellten Forderungen durch organisatorische Maßnahmen und lokale Verbesserungen nachzukommen und umweltgerechte Technologien, von denen sich adaptierte Schienenwege anbieten, anzuwenden (welche die Wirtschaft genau so beschäftigen können). Die Erfüllung noch so berechtigter außeralpiner Interessen an Transportwegen ist auf diese umweltgerechten Möglichkeiten zu verweisen.

Entsprechend den eingangs aufgestellten Thesen sind alle Planungen im Alpenraum entweder einer ökologischen Prüfung zu unterziehen, oder – was billiger ist – von Anfang unter ökologischen Prioritäten (Ökoplanung) durchzuführen.



„Ökodichte" ist als Menge, Verflechtung und gegenseitige Abhängigkeiten von systembestimmenden Faktoren zu sehen. Die einzelnen Faktoren, wie [1]Biomasse, [2]Artenvielfalt, [3]Diversity, [4]Individuenzahl, [5]Produktivität, nehmen i. a. mit der Höhe ab. „Ökopotential" ist jene zwar aus der Ökodichte hervorgehende, in ihren Auswirkungen aber über die rein summierende Wirkung einzelner Faktoren hinausgehende und einem Ökosystem innewohnende Kraft, die u. a. in der Stabilität, Protektivität, Tragfähigkeit, aber auch in einer Art „Verträglichkeit" gegenüber dem Menschen, bis hin zu einer Anregung seiner seelischen Kräfte zum Ausdruck kommt.

LITERATURHINWEISE

AULITZKY, H.: Endangered Alpine Regions and Disaster Prevention Measures. Council of Europe, 1974, Nature and Environment Series 6.

BRUCKMANN, G., und SWOBODA, H.: „Auswege in die Zukunft". Molden Verlag 1974.

Die Zukunft der Alpen, Aktionsplan. IUCN Occasional Paper 13. Morges, Schweiz 1974.

LARCHER, W.: „Ökologie der Pflanzen", Uni-Taschenbücher Nr. 232.

Österreichischer Naturschutzbund: Salzburger Manifest 1975, „Neue Ziele für das Wachstum" (verf. von B. Lötsch, Wien).

PEISCHL, E.: Umweltbelastung durch den Verkehr in der BRD, Vergleich zwischen Schiene und Straße. Diskussionsschriftenreihe Heft 1, Studieninstitut für angew. Haushalts- und Steuerpolitik, Dr. J. Köhler, D-8 München 2, Pettenkofferstraße.

PIPEREK, M.: „Psychische Umweltvergiftung – was tut man dagegen? Verl. Wilh. Braumüller, Wien 1974.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Natur und Land (vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz)

Jahr/Year: 1978

Band/Volume: 1978_4

Autor(en)/Author(s): Plank Stefan Maria

Artikel/Article: Aktivitäten und Initiativen in Europa - Europäischer Naturschutz 145-150