▶ Karpatenkonvention in Kraft

Nach der Ratifizierung durch den vierten Unterzeichnerstaat Ungarn ist Anfang 2006 die Karpatenkonvention in Kraft getreten. Die Slowakei, Tschechien und die Ukraine haben die Konvention bereits ratifiziert. Polen, Rumänien sowie Serbien und Montenegro haben noch nicht unterzeichnet. Die Karpatenkonvention wurde nach dem Vorbild und in Zusammenarbeit mit der Alpenkonvention entwickelt. Sie will die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung in der Region mit dem Schutz der Umwelt verbinden. Heute leben rund 18 Millionen Menschen in den Karpaten. Infos: http://www.carpathianconvention.org/index.htm.

▶ Touristiker vom Winter enttäuscht

Trotz der hervorragenden Schneelage kamen weniger Gäste nach Tirol als erwartet. Vor allem die Deutschen blirben oft nur mehr übers Wochenende. Skikurse wurden kürzer gebucht als früher. Künftig wird man deshalb auch auf andere Sportarten setzen müssen, sagen die Touristiker. Im Gegensatz dazu profitiert das Unterland heuer aufgrund der exzellenten Schneelage vor allem von den Tagesgästen aus dem benachbarten Bayern. Familienskigebiete sind die Gewinner.

▶ Offroad-Tagung 2006

Die Zahl der Offroad-Fahrten in der Schweiz und die damit verbundenen Konflikte nehmen stetig zu. Die Umweltfach-

stelle für Trendsportarten »keepwild!« von Mountain Wilderness Schweiz veranstaltet deshalb eine Offroad-Tagung 2006 zur Frage: »Gemeinsame Lösungsansätze für einen konfliktfreien Umgang mit Quads?« Die Tagung findet am Donnerstag, dem 11. Mai, in Martigny statt. Weitere Infos unter www.mountainwilderness.ch.

▶ Müllexport ins Wallis

Von 2006 bis 2008 werden jährlich 30 000 Tonnen Müll aus dem Taunus ins Wallis transportiert. Nach der über 500 Kilometer langen Fahrt von Deutschland in die Schweiz wird der Unrat in der Müllverbrennung Monthey entsorgt. Auf öffentlichkeitswirksamen Druck der schweizerischen Umweltschutzorganisation »Alpeninitiative« soll der Transport ab April wenigstens auf der Schiene erfolgen.

Wildnisgebiete in Europa: Rumäniens Karpaten

Draculas Heimat

Unverbaute Wildbäche, menschenleere Täler, Berge ohne Almstraßen. Wirkliche Wildnisgebiete wird man in den Alpen kaum finden. Dennoch gibt es in Europa noch echte Gebirgswildnis. In loser Folge wollen wir auf dieser Seite unberührte Berglandschaften vorstellen. Den Anfang machen die rumänischen Karpaten – beschrieben von unserem Gebietskenner Herbert Horedt.

Der Gipfel der Scara (2306 m) im Fogarascher Gebirge. Im Hintergrund links sieht man die Hohe Scharte (2427 m)

Von den rumänischen Berggebieten weiß man hierzulande wenig. Wenn überhaupt, dann kennen wir sie durch einen gewissen Grafen Dracula. Dann kennen wir Siebenbürgen und Transsylvanien, jene Gegend, die vom Karpatenbogen umschlossen wird. Die Karpaten Rumäniens bestehen aus dem Siebenbürgischen Westgebirge (1848 m), den Ostkarpaten (maximal 2303 m) und den Südkarpaten (bis zu 2544 m). Letztgenannte werden wegen ihres teilweise alpinen Charakters auch Transsylvanische Alpen genannt.

Der größte Teil der rumänischen Karpaten wird von Laub- und Nadelwäldern bedeckt. Oberhalb der Waldgrenze sind meistens runde Kuppen das landschaftsbestimmende Element. Die Südkarpaten, wo eine intensivere eiszeitliche Vergletscherung stattfand, zeigen hingegen oberhalb von 2300 Metern auch felsige und schroffe Bergformen. Ebenso prägen dort zahlreiche Karseen das Landschaftsbild. Der größte von ihnen ist der Bucura-See im Retezat-Gebirge. Die touristische Infrastruktur ist – verglichen mit der in den Alpen – kaum vorhanden: Berghütten gibt es zwar, aber sie entsprechen nur selten dem Standard von AV-Hütten (insbesondere was die Sauberkeit betrifft). Viele dieser Hütten werden noch mit Maultieren und Pferden beliefert. Die Bergwege sind allerdings fast immer gut markiert. Seit kurzem gibt es auch brauchbare Karten. In kommunistischen Zeiten wurden diese noch als Staatsgeheimnis gehütet.

Für Skifahrer sind die rumänischen Karpaten bisher wenig erschlossen. Nur nördlich der Hauptstadt Bukarest, am östlichen Rand der Südkarpaten im Butschetsch-Gebirge, und südlich von Kronstadt (Brasov) in der Schullerau (Poiana Brasov) wurden mehrere Lifte und Seilbahnen gebaut. Mit alpinen Skigebieten sind die Gebiete in Rumänien nicht zu vergleichen. So gilt die Hohe Rinne südlich von Hermannstadt (Sibiu) als Kurort und Wintersportzentrum – es gibt aber nur eine Skipiste mit einem Sessellift, der eine Höhendifferenz von 270 Metern überwindet. Zum nächsten Skilift müsste man eine Entfernung von etwa 200 Kilometern zurücklegen. Bis auf die erwähnten Ausnahmen ist dies im gesamten Karpatenraum ähnlich. Skilanglauf ist unbekannt, Skitouren werden kaum durchgeführt.

DER KOMMENTAR

HOFFNUNG AUF NACHHALTIGE KONZEPTE

Herbert Horedt

Die Karpaten Rumäniens sind kaum vom Tourismus erschlossen, und darin besteht ihr besonderer Reiz. Man kann tagelang durch völlig unberührte Landschaften wandern und trifft nur dann und wann auf Hirten mit ihrer Schafherde oder auf Beerensammler. Die Berge haben ein großes touristisches Potenzial, das noch kaum angerührt wurde. Ausländern erscheint es noch nicht lohnend, dort zu investieren. Inländer und Einheimische haben in der Regel nicht das notwendige Kapital. Dem sozialstrukturellen Entwicklungsstand entsprechend ist Umweltschutz in den Karpaten kein Thema – und wird es auch lange Zeit noch nicht sein. Das wird sich mit Sicherheit ändern, möglicherweise aber erst Jahre nach dem EU-Beitritt Rumäniens im Jahre 2007. Bis dahin kann man in den Karpaten noch eine ursprüngliche und wilde Gebirgslandschaft genießen. Für später ist zu hoffen, dass nachhaltige touristische Nutzungskonzepte realisiert werden. Ein erster Schritt hierfür ist vielleicht die Karpatenkonvention.

–Herbert Horedt–

Brenner Basistunnel keine Lösung

Neue Studie der Schweizer Verkehrsforschung

Eine Studie des Schweizer Verkehrsforschungsinstituts progtrans zum geplanten Basistunnel stellt die Sinnhaftigkeit einer langen Röhre unter dem Brenner in Frage. Auch wenn der Basistunnel wirklich bis zum Jahr 2015 fertig gestellt sein sollte, wird die Zahl der Lkw am Brenner bis 2025 pro Tag um 2000 ansteigen. In Jahresvolumen ausgedrückt sagt die Prognose einen Anstieg des Straßengüterverkehrs von 27 Mio. Tonnen auf 39 Mio. Tonnen bis 2025 voraus – egal, ob mit oder ohne Tunnel. Als Hauptargument für den Bau des Tunnels gilt der angestrebte Verlagerungseffekt der Güter von der Straße auf die Schiene – ein Verlagerungseffekt, welcher gemäß Studie also vernachlässigbar ist.

Foto: Transitforum/Zimmermann

Immer wieder demonstriert die Bevölkerung im Inntal gegen den immensen Lkw-Verkehr

Kuhhandel im Pitztal

TIWAG versucht, die Bevölkerung von ihren Projekten zu überzeugen

Um aus dem Kaunertal ein lukratives Pumpspeicherkraftwerk zu machen, braucht die TIWAG einen zweiten Stausee. Ursprünglich vorgesehen waren das Ötztaler Rofental und der Rifflsee im Pitztal. Beide wurden in diesen Tälern aber massiv abgelehnt. Mit einer neuen Variante im Taschachtal in der Gemeinde St. Leonhard will die TIWAG jetzt die Pitztaler auf ihre Seite bringen. Über die Zustimmung will der Pitztaler Gemeinderat erst dann entscheiden, wenn Klarheit über die beantragte Erweiterung des Gletscherskigebiets besteht. Das ganze klingt nach einem Kuhhandel: »Gebt uns den Lift auf den Linken Fernerkogel, dann geben wir euch einen Stausee.« Der neue Stausee würde zudem im Naturpark »Kaunertaler Hauptgrat« liegen – und vor allem im Ruhegebiet Ötztaler Alpen, das als Natura-2000-Gebiet nominiert wurde.

Kuhhandel? Skilift auf den Linken Fernerkogel gegen Stausee