

Manuskript Petra Seibert  
Donnerstag 24.1.2008, 14 Uhr  
Einführung in die ALPNAP Session  
Unverbindlich - gesprochener Text  
kann abweichen

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Namen des ALPNAP Teams möchte ich Sie zum ALPNAP Teil dieser Veranstaltung herzlich **willkommen** heissen.

Sie haben ja gestern schon einen ganz kurzen **Überblick über die Ziele und Ergebnisse** unseres Projekts bekommen. Ich möchte das Wichtigste noch einmal zusammen fassen:

Im 6. Umweltaktionsprogramm der EU heisst es:

"in Anbetracht der Komplexitäten der Probleme ist es notwendig, dass Umweltpolitik auf den **besten verfügbaren wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Einschätzungen** sowie der Kenntnis des Zustands und der Trends der Umwelt beruhen."

ALPNAP will dem im Kontext Verkehr und Umwelt in den Alpen Rechnung tragen. ALPNAP hat **zwei Hauptziele** verfolgt:

1. **wissenschaftliche Methoden** zu sammeln und ihre Anwendung zu demonstrieren, und zwar in Bezug auf Lärm, Luftverschmutzung und damit verbundene Gesundheitsfragen im Alpenraum
2. die **Lücke zwischen Wissenschaft und Praxis zu verkleinern**, der Praxis in den Verwaltungen und in den technischen Büros

**ALPNAP hat mit dem Schwesterprojekt MONITRAF zusammen gearbeitet**, in dem sich Regionalverwaltungen aus ihrer Sicht mit den Problemen von Verkehr und Umwelt auseinander gesetzt haben.

Ich möchte an ein paar Beispielen die **unterschiedlichen Sichtweisen** zeigen:

Die Verwaltungen haben die Vorgabe, die Umweltbelastung durch den Strassenverkehr aufzuzeigen und zu reduzieren. Die **Verlagerung auf die Schiene** wird als wichtiges Mittel dazu gesehen.

ALPNAP sieht prinzipiell sowohl Strasse als auch Schiene als Quelle von Belastungen. Das heisst natürlich nicht unbedingt, dass die Belastungen gleich sind. Es ist aber die Aufgabe der Wissenschaft, für beide Probleme Prognose- und Analysemethoden bereitzustellen, und ALPNAP hat sich darum bemüht (auch wenn die Datenlage für den Bahnlärm schlecht ist).

Behörden können grenzüberschreitend zusammen arbeiten und zum Beispiel feststellen, dass die **Verkehrszählmethoden** je nach Land verschieden sind, und dann eine Harmonisierung vorschlagen.

Wenn wir Modellsimulationen machen, brauchen wir Daten und dann müssen wir die Daten nehmen, die da sind, auch wenn sie nicht wirklich konsistent sind.

Ein offenbar wesentlicher Aspekt dieser Zusammenarbeit und der Sichtweisen ist die Frage, **einfache oder komplexe Modelle?**

Die **Praktiker** tendieren zu einfachen Modellen. Sie sind robust, zumindest halbwegs durchschaubar oder jedenfalls hofft man es, sie stellen keine allzugrossen Anforderungen an Knowhow oder Infrastruktur bei den Anwendern.

Die **Wissenschaft** hat den Ruf, möglichst komplexe Modelle verwenden zu wollen. Vielleicht einfach nur, um wieder neue Projekte zu ergattern?

Die Wissenschaft ist nicht gegen **einfache Modelle**. Ganz im Gegenteil, einfache Modelle sind oft wichtig, um Prozesse zu verstehen und Erkenntnisfortschritte zu machen. Aber wenn eine konkrete Frage zu beantworten ist, kann es leicht sein, dass die einfachen Modelle unklare oder vielleicht sogar falsche Antworten geben. Das wird vor allem dann der Fall sein, wenn diese Modelle überhaupt nicht auf das Gebirgsterrain abgestimmt sind – aber nicht nur.

Natürlich versuchen wir, mit **besseren Modellen** bessere Antworten zu geben. Wir glauben, dass es uns zumindest bei manchen Fragen auch gelingt. Aber wir müssen auch zugeben: Ein komplexes Modell ist noch lang keine Garantie für gute Ergebnisse. Auch die komplexen Modelle können noch Probleme haben, alpenspezifische Faktoren richtig zu erfassen. Oder sie sind so aufwändig, dass wir sie nicht mit genügender Auflösung laufen lassen können, weil wir nicht genug Rechenkapazität haben, jedenfalls im Moment noch. Wir brauchen durchaus noch weitere Entwicklungsarbeit.

Und dann gilt bei einem Modell auch immer noch: garbage in, garbage out. Also wenn die Eingangsdaten nicht stimmen, hilft das beste Modell nichts. Und wie wir in ALPNAP gesehen haben, sind bei den Eingangsdaten, also zum Beispiel den Emissionskatastern, noch grobe Lücken. Nicht zuletzt um festzustellen, ob man garbage produziert oder nicht, braucht man auch Beobachtungsdaten und Messungen.

Die **Conclusio** ist also: work in progress, und setzen wir diesen begonnenen Dialog fort, intensivieren wir ihn, und machen wir mehr, und konkretere, gemeinsame Projekte. Das ist auch ein Angebot, und wir hoffen dass dieses gemeinsame Treffen mit so vielen TeilnehmerInnen und Teilnehmern auch zur **Anknüpfung neuer Kontakte** dient.

Eine grosse Aufgabe liegt jedenfalls vor uns, der Vorschlag einer **Alpentransitbörse**. Je feiner man den Verkehr regulieren möchte, und je mehr das outputorientiert, also Auswirkungs-orientiert, geschehen soll, umso wichtiger wird die Rolle von Experten aus den in ALPNAP vertretenen Fachgebieten sein.

Anhand der **Vorträge** heute nachmittag und morgen können sie sich mit dieser Expertise näher vertraut machen.

**Heute** folgen zuerst vier Vorträge, die den **vier grundlegenden Arbeitspaketen** von ALPNAP entsprechen: Emissionen und Basisdaten, Meteorologie, Luftqualität, Lärm, Gesundheitsauswirkungen.

Dann kommen drei Vorträge über die **drei räumlichen Schwerpunkte** unserer Arbeit: der Fréjus-Korridor sowie der Süd- und der Nordteil des Brenner-Korridors. Und dann die Essenz: die **Empfehlungen**.

**Morgen** tauchen diese Themen wieder auf, und werden in verschiedenen Aspekten vertieft. Auch die morgigen Vorträge sind darauf ausgelegt, allgemein verständlich zu sein. Zudem gibt es auch die **Poster**, an denen sie interessante Details in Ruhe studieren können.