

## Regional Planning and Protection of the Alps in Austria (Raumordnung und Alpenschutz in Österreich)

### Recommendation No. 41 of the Austrian Commission on Spatial Planning (ÖROK)

#### General principles

(1) ... The protection of the living space Alps therefore has to be performed considering the population living there, giving priority to their interests.

#### Mountain forests

(17) The protection of the mountain forests requires a rapid and sustainable reduction of emissions. Necessary emission-reduction measures (e. g., reduction of the Emissions of industry and domestic combustion, promotion of public transport) shall not be limited to the local level, rather they are to be applied also in those regions outside the Alps which are the origin of long-ranges transports relevant for the Alps.

#### Regional economy

(38) Because of the meteorological peculiarities of the inner-Alpine valleys, the total hygienic burden of the air is to be kept as low as possible. For the installation of new plants, the total burden has to be the basis for the determination of the emission limit. The legal preconditions for this are to be created.

#### Traffic

In the narrow and ecologically especially sensible Alpine space, the adverse effects of traffic (effects of pollutants, noise emissions, area consumption, cutting effects, disturbances of the landscape) are especially strong. Basically, avoidable traffic is to be avoided, not avoidable traffic shall be improved, and public transport shall be given priority to motorised individual traffic (MIT), in order to minimise the negative environmental impact. In this sense, a further increase of the MIT shall be counteracted by coordinated measures of the traffic and spatial planning.

Regional economic cycles shall be promoted inside and outside the Alpine space in order to reduce the long-distance traffic.

(57) The transit of goods and people through the Alpine space shall be controlled and limited on the basis of international agreements (e. g., transit agreement) and treaties, according to quantity and routes, so that the base for living and the quality of life for the population living in the region of the transit routes can be secured, and, respectively, improved as possible. The so-called "home-made" traffic (Austrian inland, destination and source traffic) in and through the Alpine space is equally to be controlled and limited.

(59) Long-distance traffic shall be conducted on high-level and environmentally friendly traffic ways.

## ALPENKONVENTION VON 1991 IM BEREICH VERKEHR

### Alpine Convention of 1991 in the traffic sector Protocol "Traffic"

(a 17 pp document - no english translation available; here a few key passages; see <http://www.alpenkonvention.org/>)

#### (preamble)

... knowing that comprehensive observation, research, information and consultancy are necessary in order to show the relationships between traffic, health, environment and economic development and to make the necessity of a reduction of the environmental burden intelligible;

.. with the intention to make a crucial contribution to sustainable development as well as for an improvement of the quality of life and thus to reduce the amount of traffic, to organise the handling of traffic in an environmentally sound way and to increase the effectiveness and efficiency of existing traffic systems;

## Article I, Aims

(1) The parties to the treaty oblige themselves to a sustainable traffic policy which

a) reduces the burden and risks related to inneralpine and transalpine traffic to a level which is tolerable for humans, animals and plants as well as for their habitats; ....

## Article 3, Sustainable Traffic and Mobility

1) In order to develop traffic under the general conditions of sustainability, the parties to the treaty oblige themselves, with a mutually coordinated policy on environment and traffic for the limitation of traffic-induced burdens and risks, to

a) consider the interests of the environment thus that

aa) the consumption of resources is reduced to a level which is as far as possible within the natural potential for reproduction,

bb) the emission of substances are reduced to a level which does not overstrain the capacity of the respective environmental media,

cc) the input of substances into the environment is limited to a level which avoids adverse effects to ecological structures and cycles of natural substances;

b) the needs of the society are considered thus that

aa) the possibility to reach people, workplaces, goods and services is enabled in an environmentally sound, energy- and space-efficient as well as efficient way and a sufficient basic supply is guaranteed;

bb) the health of the people is not on risk and that the risk of environmental catastrophes as well as number and severity of accidents is reduced;

c) ...

d) to undertake reinforced measures to combat noise because of the special Alpine topography

## Article 16 Aims for environmental quality, standards and indicators

...

(2) They agree that it is necessary to have standards and indicators available which are adapted to the specific conditions of the Alpine space.

## Article 18 Research and Monitoring

(1) The parties to the treaty support and harmonise in close cooperation research and systematic monitoring on the interrelation between traffic and the environment in the Alpine space as well as on specific technological developments which increase the economy of environmentally friendly traffic systems.

..

(4) The parties to the treaty support application-oriented projects for the realisation of sustainable traffic concepts and technologies.

(5) The parties to the treaty support investigations on the applicability of methods for a transmodal strategic environmental assessment.

## ÖSTERREICHISCHES RAUMENTWICKLUNGSKONZEPT 2001

Gibt nicht allzuviel her. Hier ein paar Ausschnitte:

(319) Die Emissionen des Verkehrs führen zu Immissionen, die ein Maß für die subjektive Betroffenheit sind. Die Immissionen sind vom räumlichen Umfeld und Umweltbedingungen abhängig, Tallagen führen zu einer Intensivierung. Ein großer Teiler Österreichs ist von den Belastungen des Verkehrs betroffen, vor allem in den Ballungsräumen und in Siedlungsräumen entlang der Hauptverkehrsachsen.

### 2.5.3.3 Sicherung der Nachhaltigkeit

(357) Auch im Einklang mit dem in der EU vorangehenden Integrationsprozesses des Umweltschutzes in sektorale Politikfelder und den vom EU-Rat in Göteborg geforderten nationalen Nachhaltigkeitsstrategien sollte eine österreichische Nachhaltigkeitsstrategie für den Verkehr entwickelt werden. Die Aufrechterhaltung der alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse sowie der flächendeckenden Versorgung der Menschen mit Gütern und Dienstleistungen muss mit einer nachhaltigen Sicherung einer lebenswerten, gesunden Umwelt einhergehen.

Wesentliche Ziele sind der Schutz der Ökosysteme, der menschlichen Gesundheit, die Gerechtigkeit in der Verteilung von Nutzen und Lasten auf die aufeinanderfolgenden Generationen, ein sparsamer, verantwortungsvoller Ressourcenverbrauch und die Beschränkung von Emissionen und Abfällen auf das von der Natur verkraftbare Maß. Dies gilt insbesondere für ökologisch sensible Gebiete, in denen strengere und umfassendere Maßnahmen als im Regelfall möglich sein müssen.

(179) In der Alpenkonvention haben sich die unterzeichneten Staaten zu einer ganzheitlichen Politik zum Schutz und zur Entwicklung des Alpenraumes verpflichtet. Ziel ist eine ausgewogene Berücksichtigung der Interessen aller Alpenstaaten, ihrer alpinen Regionen sowie der Europäischen Union unter umsichtiger und nachhaltiger Nutzung der Alpenregionen. Neben der 1991 unterzeichneten Rahmenkonvention besteht eine Reihe von Protokollen zu einzelnen Fachbereichen, u.a. zu den Themenbereichen Naturschutz- und Landschaftspflege, Berglandwirtschaft, Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, Bergwald, Tourismus, Energie sowie Bodenschutz. Die Umsetzung der einzelnen Protokolle, die oftmals als Absichtserklärungen formuliert sind, liegt im Bereich der einzelnen Staaten. Wesentliche Stärke der Alpenkonvention ist daher der intensive Prozess der Verhandlungen zwischen Staaten, betroffenen Regionen und Gemeinden sowie NGO's, der vor allem zur Bewusstseinsbildung und zum gegenseitigen Verständnis beiträgt. Die Fortsetzung und weitere Intensivierung der bestehenden Mitwirkung in diesem intensiven Diskussionsprozess ist insbesondere in den alpinen Regionen eine künftige Herausforderung für die Raumplanung.

(180) Der Nationale Umweltplan der Bundesregierung (NUP) betont die Bedeutung der Raumordnung für die Erreichung der Ziele des Umweltschutzes. Entscheidend für Nachhaltigkeit im Ressourcenhaushalt und im Ressourcenmanagement ist die Beachtung der räumlichen Dimension, da u.a. die Assimilationskapazität der Umwelt von Region zu Region variiert, Konsumenten unterschiedlicher Regionen die Umwelt unterschiedlich bewerten und die Beeinträchtigung der natürlichen Ressourcen auch von der Konzentration ressourcenverbrauchender Anlagen und Einrichtungen abhängt.