

Anschlag auf den Neusiedler See!

Seebrücke zwischen Mörbisch und Illmitz?

— Berichte des Österreichischen Instituts für Naturschutz und Landschaftspflege, Wien —

Das Jahrbuch des Vereins zum Schutze der Alpenpflanzen und -Tiere e. V., München, 31. Band/1966 enthält eine Arbeit:

Großraum Neusiedler See

— Land zwischen der Ebene und den Bergen —

von Dr. Franz Sauerzopf, Eisenstadt/Burgenland

die in weitestem Umfang auf Wesen und Eigenart dieser einmaligen Landschaft hinweist und regem Interesse Platz machte, dieses Burgenlandkleinod kennenzulernen.

Stark betroffen von der Nachricht, daß hier durch einen höchst einschneidenden und nie mehr gutzumachenden Eingriff dieses Seegebiet durch einen Brückenschlag in nicht vorstellbarer Weise betroffen werden soll, übernehmen wir nachstehend mit Erlaubnis des Österreichischen Instituts für Naturschutz und Landschaftspflege, Wien, dessen diesbezügliche Stellungnahme. Wir hoffen mit den beiden unterzeichneten Herren Prof. Dr. G. Wendelberger und Prof. Dr. L. Machura sowie mit dem „Komitee zum Schutze des Neusiedler Sees“, A 7001 Neusiedl/Burgenland/Postfach 19, daß dieser Anschlag vereitelt wird.

Die nach uns kommenden Generationen werden — so meinen wir — in Dankbarkeit auf diese unsere Schutzarbeit zurückschauen.

Die Schriftleitung.

Österreichisches Institut
für

Naturschutz und Landschaftspflege

1010 Wien Burgring 7

Wien, den 27. Mai 1971

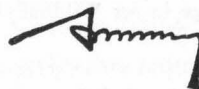
Zl.: 427.4(1)/29 430/71

Betr.: Neusiedler See-Seebrücke

Das gefertigte Österreichische Institut für Naturschutz und Landschaftspflege gestattet sich, in Anlage zwei Stellungnahme zum Projekt einer Seebrücke über den Neusiedler See zu überreichen,

- 1) eine Kurzfassung mit den wesentlichsten Vorschlägen und Nachteilen
- 2) eine Stellungnahme des Österreichischen Institutes für Naturschutz und Landschaftspflege.

Mit der Bitte um Würdigung der darin ausgeführten Gedanken und dem Ausdrucke vorzüglicher Hochachtung



Prof. Dr. Gustav Wendelberger
Leiter des Institutes für
Naturschutz und Landschaftspflege

Österreichisches Institut
für
Naturschutz und Landschaftspflege
1010 Wien Burgring 7 Wien, den 26. April 1971

Gedanken zum Projekt einer Seebrücke
zwischen Mörbisch und Illmitz

V o r t e i l e

Schaffung einer neuartigen Attraktion unter Ermöglichung eines Ringverkehrs um den österreichischen Anteil des Neusiedler Sees.

Erhöhte Aufschließung des Seewinkels für den Fremdenverkehr.

Verkürzte Verkehrsverbindung vom Seewinkel zur Landeshauptstadt, verkürzte Wirtschaftstransporte vor allem für Zuckerrüben nach der Siegendorfer Zuckerfabrik, Anschluß an die westlichen Hauptverkehrslinien.

Gegenüber diesen unzweifelhaften Vorteilen steht eine Reihe ernster Nachteile.

N a c h t e i l e

A. Für den See

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes - allein durch die 142 Betonpfeiler und durch die harte, gerade Linie der Brückentrasse selbst - 5,30 m über dem Wasserspiegel!

Gefahr übermäßiger Belastung des Sees durch Unfälle aller Art (von Öl und Benzin bis zu Kraftfahrzeugstrümmern), vor allem angesichts der Abflußlosigkeit des seichten Sees mit seinem begrenzten Selbstreinigungsvermögen und seinem bereits heute bedenklichen Verschmutzungsgrad!

Überlagerung des Sees mit Auto-Abgasen, unter völlig unbekanntem Auswirkung auf den See und seine Tier- und Pflanzenwelt (vgl. hierzu die Blei-Kontaminationen längs europäischer und amerikanischer Autobahnen!)

Hohe Anfälligkeit eines Brückenbauwerkes gegen Eisdruck.

Beunruhigung und gegebenenfalls Vertreibung der weltberühmten Vogelkolonien im bisher ruhigen Südteil des Neusiedler Sees.

B. Für den Seewinkel

Die Überschwemmung des Seewinkels mit Besuchern infolge der neuen Brückenverbindung und der damit zwangsläufig verbundene Rummel, durch den mit der Stille auch die Eigenart dieser Landschaft verlorengehen würde und diese selbst in ihrer Substanz zerstört würde.

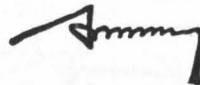
Beeinträchtigung der Naturschutzgebiete des Seewinkels und der Pachtgebiete des internationalen World Wildlife Fund (WWF) durch den Menschenstrom, bzw. die Trassierung einer künftigen Schnellverkehrsstraße durch den Seewinkel. Bezüglich der Pachtgebiete des World Wildlife Fund ist zu berücksichtigen, daß hierfür ein jährlicher Betrag von S 450.000.- als Grundpacht und zusätzlich von S 195.000.- als Jagdpacht, bisher (seit 1965) insgesamt 5,5 Millionen Schilling investiert wurden. Schon dadurch kommt die Bedeutung zum Ausdruck, welche die internationale Fachwelt dem Gebiet des Neusiedler Sees beimißt – eine Bedeutung, die seitens der Union Internationale de la Conservation de la Nature (UICN), des Europarates in Straßburg und der Fachwissenschaftler ganz Europas immer wieder hervorgehoben und unterstrichen wurde.

Fremdenverkehrswirtschaftlich darf nicht übersehen werden, daß der Seewinkel – besonders in seinem südlichen Teil – schon jetzt nicht mehr in der Lage ist, den derzeitigen Fremdenverkehrsstrom zu bewältigen! Darüber hinaus würde eine forcierte Aufschließung des Seewinkels für den Fremdenverkehr bedeuten, daß die Gemeinden am gesamten West- und Nordufer in einem wirtschaftlich-fremdenverkehrsmäßigen toten Winkel zurückfallen würden.

Beeinträchtigung des Arbeits- und Studiengebietes der nahegelegenen Biologischen Station, die vom Land Burgenland mit hohen Kosten (angeblich nahezu 10 Millionen Schilling) eben erst errichtet wurde.

K o n s t r u k t i v e G e g e n v o r s c h l ä g e

- 1) Prüfung und Verfolgung des Gedankens einer künftigen Seerundfahrt über ungarisches Staatsgebiet.
- 2) Erwägung der Schaffung einer Schnellstraße von Wien über Neusiedl in den Seewinkel zur Verbesserung der Zufahrtsbedingungen – ohne damit eine sensationelle Attraktion zu bewirken –, da das derzeitige Straßennetz an frequentierten Wochenenden bei weitem nicht mehr ausreicht.
- 3) Verwirklichung des seit Jahren projektierten Steppen-Nationalparkes Neusiedler See und damit Schaffung einer für Europa einmaligen Attraktion von internationaler Bedeutung.



Prof. Dr. Gustav Wendelberger
Leiter des
Österreichischen Institutes für
Naturschutz und Landschaftspflege

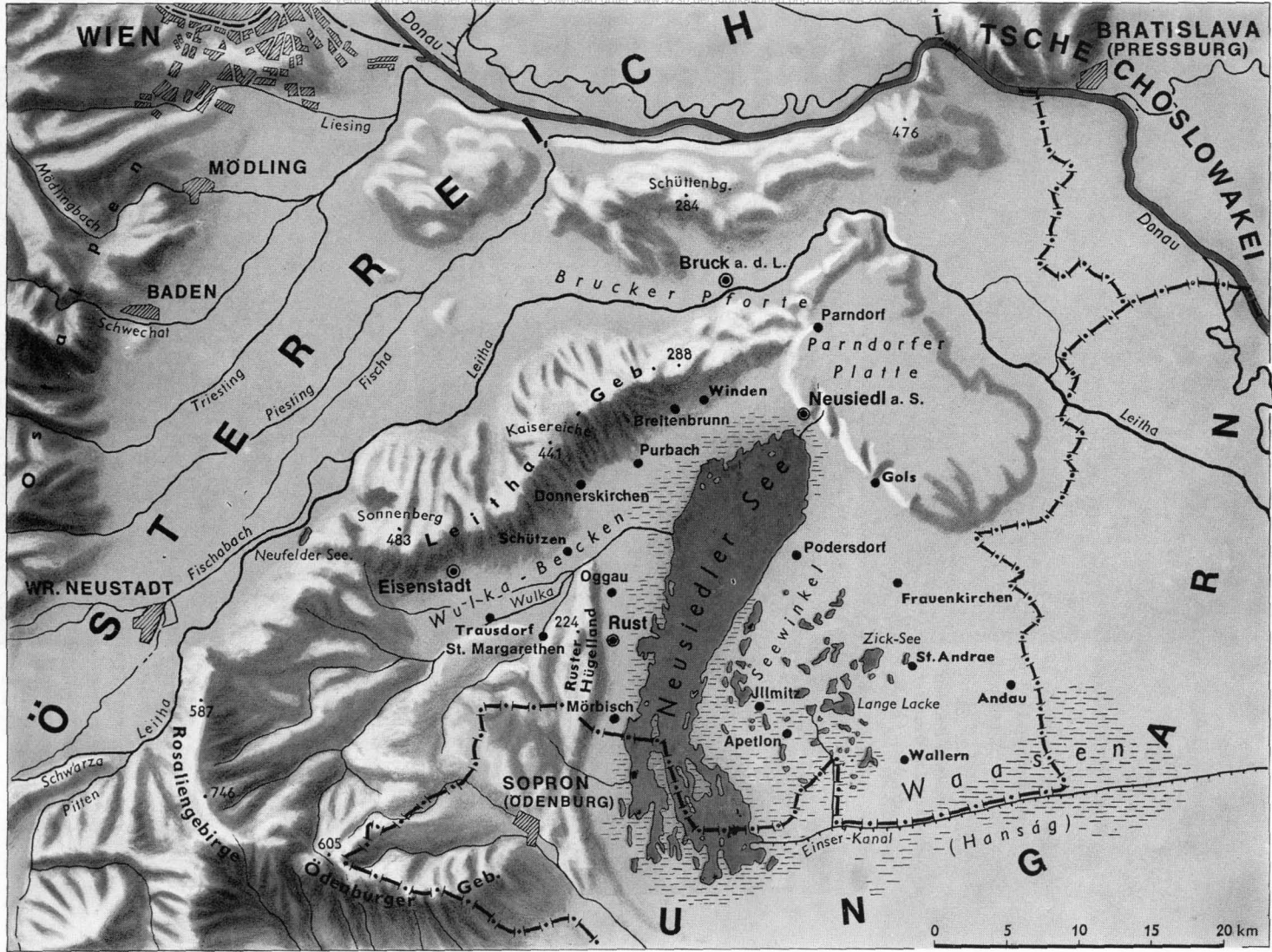


Abb. 1 Karte des Großraumes Neusiedler See

Abb. 2 Weite schilfumsäumte Buchten gliedern das Westufer des Sees. Oggau



Abb. 3 Blick über den Neusiedler See von Illmitz gegen den Ruster Höhenzug

Abb. 4 Bei Sturm kann der sonst so seichte harmlose See gefährlich werden



Österreichisches Institut
für
Naturschutz und Landschaftspflege
1010 Wien

Burgring 7

Wien, den 5. Mai 1971

S t e l l u n g n a h m e

zum Projekt einer Seebrücke über den Neusiedler See

Die Landschaft des Neusiedler Sees bedeutet nicht nur für das Bundesland Burgenland und nicht nur für Österreich, sondern für ganz Europa eine einmalige Landschaft, die daher im Antlitz dieses Kontinentes erhalten bleiben müßte! Darüber bestehen klare Vorstellungen auch seitens des Expertenkomitees im Europarat zu Straßburg.

Aus einer derartigen Beurteilung dieses Landschaftsraumes ergibt es sich von selbst, daß in seinen Wesenszügen außerordentliche Attraktionswerte stecken, die bekanntlich nicht nur ideell zu werten sind, sondern auch eine sehr realistisch-wirtschaftliche Größe darstellen. Diese Größe wird aus der ungewöhnlichen Zunahme des Fremdenverkehrs um den Neusiedler See ersichtlich und auch aus der starken Propagandawirkung dieses Landstriches im Auslande; dessen ist sich zweifelsohne die Burgenländische Landesregierung bewußt, da die bildhaften Motive vom Neusiedler See und Seewinkel für das Burgenland eine geradezu symbolhafte Bedeutung besitzen.

Dieser Attraktionswert jedoch resultiert aus den natürlichen Gegebenheiten der Landschaft, also aus den Wesenszügen des Neusiedler Sees als eines Steppensees und des Seewinkels als eines Salzlacken- und österreichischen „Pußta“-Gebietes.

Sowohl zum Begriffsinhalt „Steppensee“ als auch zu jenem einer „Pußtalandschaft“ jedoch gehören neben den Attributen der Weite auch jene einer bestimmten Romantik und vor allem einer verbreiteten Ruhe, in einem gewissen Maße sogar eine fühlbare, heutzutage allbegehrte Weltabgeschlossenheit. Hiezu kommt beim Neusiedler See noch dessen Eigenschaft als wissenschaftlich einzigartiges Natur- und vor allem Vogelreservat.

In Verfolgung solcher Gedankengänge muß man bei Abwägung eines künftigen Landschaftsentwicklungsplanes die Zielvorstellung eines österreichischen

Steppen-Nationalparkes

als sinnvoll erkennen, wobei selbstverständlich die gegenwärtige wirtschaftliche Struktur, also insbesondere jene der Landwirtschaft mit dem Weinbau, als integrierende Eigentümlichkeiten eines burgenländischen Nationalparkes betrachtet werden müßten.

Gegen diese Leitidee, die gegenwärtig von den Gedanken der höchst aktuell gewordenen Umweltsicherung, also der Sicherung echter Erholungsräume für die Bevölkerung, auch jener Europas, unterstrichen wird,

steht das Projekt einer Brücke über den Neusiedlersee und zwar u.a. aus folgenden Hauptgründen:

- 1) Eine solche Brücke stellt nämlich ein fremdes Landschaftselement dar; darüber hinaus bedeutet sie durch ihre Funktion eine Quelle nachhaltiger Denaturierung des betroffenen Landschaftsraumes (Kraftfahrzeugverkehr mit seinen Geschwindigkeiten, Abgasen, Lärm, Unruhe u. dgl.).
- 2) Eine Brücke über den Neusiedler See stellt unzweifelhaft für den Nicht-Ortsansässigen, also etwa für den Großraum von Wien, vorrangig weniger eine Verkehrsverkürzung als vielmehr eine Verkehrsattraktion dar! Dementsprechend wird die Brücke Ziel zahlreicher Autotouristen sein, die am jenseitigen Ufer zwangsläufig von der dortigen Landschaft verkraftet werden müssen, was nach den bisherigen Erfahrungen bzw. derzeitigen Vorkehrungen fragwürdig erscheint.
- 3) Damit ergibt sich für die landschaftliche Substanz des Seewinkels nicht minder fragwürdige Projekt einer neuen Schnellverkehrsstraße durch den Seewinkel, deren Trassierung in jedem Falle auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen muß. Wenn die Straße durch wertvolles landwirtschaftliches Gebiet führen sollte, würde dies die bäuerlichen Interessenvertretungen auf den Plan rufen, wodurch sich die Möglichkeit, ja Wahrscheinlichkeit anbietet, eine derartige Straße „einfacherweise“ durch die noch erhaltene Pußtalandschaft und Salzlachengebiete zu führen, die dadurch zerschnitten, ja zerstört, jedenfalls als landschaftliche attraktive Eigentümlichkeiten wie einzigartige Biotope schwer beeinträchtigt würden.

Tatsächlich würde durch diese absehbaren Vorgänge der fremdenverkehrswirtschaftliche Attraktionswert der Landschaft abträglich verändert, also in einem noch nicht abschätzbaren Maße auch materiell abgewertet werden. Erwarten doch die Gäste aus dem In- und Auslande eine Begegnung mit der landschaftlichen Substanz in ihrer gegenwärtigen Struktur und kein „neues“ verkehrstechnisch interessantes Objekt, das anderswo wohl doch eindrucksvoller (Europabrücke in Tirol) besichtigt werden kann.

Schließlich wolle nicht übersehen werden, daß im begonnenen Zeitalter des Umweltschutzes nicht Impulse gesetzt werden sollten, die durch ihre Tendenz eine rummelartige, überreizende, mehr betäubende denn erholende Betriebsamkeit auslösen können.

Im einzelnen wollen noch folgende Nachteile bedacht werden:

- 1) Der zu erwartende Massen-Kraftverkehr birgt bei Unfällen die Gefahr einer Verseuchung des Sees, insbesondere durch ausfließendes Öl und Benzin, desgleichen eine beträchtliche Luftverunreinigung durch Motor-Abgase. Diese Nachteile betreffen sowohl den Humanbereich als auch die Tier- und Pflanzenwelt des Sees.
- 2) Ähnlich würde sich die Beunruhigung der Großtierwelt, insbesondere der Vogelwelt, auswirken, wobei weniger an die unmittelbare Wirkung der Brücke als Bauwerk zu denken wäre, als vielmehr an die mittelbare durch den Zustrom beunruhigender Kraftfahrzeuge und von fachlich unkundigen, aber neugierigen, daher oftmals störenden Besucherkreisen.

Als unbestritten wird die Verkürzung der Verbindung des Seewinkels mit der Landeshauptstadt, bzw. die Schließung des Straßenringes um den See anerkannt und die daraus resultierenden, weiteren Vorteile.

Es werden also die vorstehend geschilderten Nachteile zu den Vorteilen einer Verkehrsverkürzung gegenüberzustellen und abzuwägen sein, wobei zu bedenken wäre, daß es sich schließlich „nur“ um einen Umweg von 35 Minuten auf erstklassigen (!), modernen Autostraßen handelt.

Für die Zukunft und auf Dauer gesehen würde jedenfalls ein Nationalpark Neusiedlersee-Seewinkel im europäischen Raum mehr Ansehen genießen und mehr wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen, als ein Brückenbau, der mit der Zeit das Attribut seiner anfänglichen Attraktion einbüßen würde.

Eine Realisierung des Nationalparkgedankens würde die Prinzipien einer planmäßigen Ordnung und Pflege des in der Landschaft investierten Kapitals als bloße Selbstverständlichkeit sichern, also u.a. auch jene Summen, die beispielsweise durch die Landesregierung in die Biologische Station oder durch ausländische Mäzene in die bisherigen Naturreservate des Seewinkels investiert worden sind.

Im übrigen wäre zu hoffen, daß die Entscheidung in einer Atmosphäre größtmöglicher Sachlichkeit, also fern von gegenseitiger Polemik und Diffamierung erfolgt, damit die Behandlung des Falles der Brücke über den Neusiedler See jene Verantwortung erkennen läßt, die heutzutage notwendig ist, um Probleme zwischen Mensch und Natur sinnvoll zu meistern.



Prof. Dr. Lothar Machura



Prof. Dr. Gustav Wendelberger

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch des Vereins zum Schutze der Alpenpflanzen und -Tiere](#)

Jahr/Year: 1971

Band/Volume: [36_1971](#)

Autor(en)/Author(s): Sauerzopf Franz

Artikel/Article: [Anschlag auf den Neusiedler See! 210-215](#)