

LAND- SCHAFTS- VERBRAUCH

Der mit dem Wiederaufbau in den ersten Nachkriegsjahren einsetzende, in den Zeiten des Wirtschaftswachstums anschwellende und auch jetzt, in Zeiten der Budgetknappheit, ungebrochene Landschaftsverbrauch ist einer der wesentlichen Faktoren für den Rückgang von Pflanzen- und Tierarten der mitteleuropäischen Kulturlandschaft. Täglich wird in Österreich eine Fläche von 35 ha der Natur- und Kulturlandschaft entzogen und verschwindet im Zuge des Wohn-, Industrie- und Straßenbaues unter Beton oder Asphalt. Aus vordergründig finanziellen Gründen sind vom Flächenverlust durch Verbauung und Versiegelung die ökologisch oft besonders wert-

vollen "Ödland-", "Unland"-, "Moor"-Flächen der Agrarstatistik überproportional betroffen. Zwei Drittel dieser großflächigen Landschaftszerstörung ("Landschaftsfraß") erfolgen mit öffentlichen Auftrags- oder Förderungsmitteln – dies, obwohl die Republik Österreich einen "umfassenden Umweltschutz" und "die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen" 1984 als Staatsziel sogar in die Verfassung aufgenommen hat.

Hauptursachen:

Siedlungen und Industrie
Materialentnahmestellen, Deponien,
Auffüllflächen

Abb. 75: Nicht nur der Schadstoffausstoß belastet die Umwelt, sondern auch der riesige Flächenbedarf von Industrie und Gewerbe belastet Natur und Umwelt.



Straßenbau

Landschafts-Verschleiß in größtem Umfang geht vor allem vom Straßenbau aus. Aus Naturschutzsicht ist dies in zweifacher Hinsicht bedrohlich. Als bedeutendste Primärwirkung von Straßenbau und -ausbau treten sehr große Flächenverluste auf. So umfaßte das öffentliche Straßennetz (ohne Gemeindestraßen!) bereits 1982 37.000 km, dazu kommen 1900 km Autobahnen und Schnellstraßen in Bau oder fortgeschrittener Planung (Österr. Statist. Zentralamt, Umweltdaten 1982). Dies ist kaum die Spitze eines Eisbergs, denn diese öffentlichen Straßen machen nur etwa 30 % des gesamten Straßennetzes aus.

Ökologische Auswirkungen aus der Sicht des Artenschutzes

Die biologischen Folgen und auch vorhersehbaren Spätfolgen des Straßenbaues können in ihrer Bedeutung kaum überschätzt werden, auch wenn die Forschung sich des Themas erst langsam anzunehmen beginnt. Wirksam wird der Straßenbau über den nackten Flächenverlust hinaus einerseits vor allem durch vielfältige und zu erheblichem Teil irreversible Störungen von Ökosystemen, und andererseits (und in der Langfristwirkung auch nicht annähernd gewürdigt) im populationsökologischen Bereich als landesweit wirkender und damit in dieser Hinsicht alle anderen Landschaftseingriffe über-

treffender Verinselungsfaktor. Ohne Zweifel machen diese von den Auswirkungen des Verkehrs noch weiter verschärften Aspekte den Straßenbau in seiner ökologischen Gesamtwirkung hinter Immissionen und agrochemischer Umwelt- und Bodenvergiftung zur drittbedeutenden Umweltbelastung überhaupt.

Abb. 76: Die ohnehin von der Agrarwirtschaft schwer gezeichnete Landschaft, bekommt durch die Versiegelung und Zerstückelung mit Straßen den Todesstoß.



Zerschneidung

Aus der Sicht des Artenschutzes am gravierendsten ist der sehr starke Verinselungseffekt, der durch Verkehrswege jeder Größenordnung verursacht wird. Schon von einer 6 m breiten und wenig befahrenen Bezirksstraße wurden bewegliche und aktive Großarthropoden (Laufkäfer) und Kleinsäuger (Rötel- und Gelbhalsmäuse) so vollständig in zwei Teilpopulationen getrennt, daß an Hand markierter Individuen nicht ein einziger Fall des Austausches nachgewiesen werden konnte. Selbst für einen praktisch verkehrsfreien, nur 3 m breiten asphaltierten Forstweg wurde ein deutlicher Barriere-Effekt nachgewiesen.

Verkehr

Sind die Flächenverluste durch den Straßenbau schwerwiegend, so beeinträchtigen die direkten und indirekten Folgen des Verkehrs noch ganz ungleich größere Flächen.

Umweltvergiftung im Straßenbereich entstehen vor allem durch Kraftstoffe, Verbrennungsrückstände, Öl und Schmierfett, Asbest-, Reifen- und Asphaltabrieb, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Stickoxide, Schwermetalle (Blei, Cadmium), Streusalz, Auftausalze.

Beunruhigung

Lärm, optische und andere Reize können ein bis zu 1(-3,5)km breites Landschaftsband ökologisch abwerten. Selbst wenig befahrene Forststraßen durch unübersichtlichen Bergwald beeinträchtigen beiderseits Streifen von über 100 m Breite in ihrem Wert und ihrer Inanspruchnahme als Rotwild-Einstandgebiet.

Straßenverkehrsverluste

Über die zahlenmäßig beängstigenden und aus jagdlicher Sicht auch wirtschaftlich relevanten Wildverluste durch den Straßenverkehr gibt die jährliche Jagdstatistik penibel Auskunft. Diese weist z. B. für 1984 Wildverluste im Straßenverkehr in Höhe von 81.000 Stück, darunter 51.659 Hasen und 27.319 Rehe aus, was jeweils 17,5 bzw. 13,5 % der gesamten Jagdstrecke des selben Zeitraumes entspricht! Neben diesen statistischen Angaben liegen auch mehrere eingehendere Untersuchungen zur Wildunfallsrate vor. Verluste an nicht jagdbaren Vögeln und Säugetieren wurden in Österreich bisher nie erfaßt, doch gibt es eine Fülle europäischer Analysen, die erkennen lassen, daß diese etwa doppelt so hoch sind. Bei den beiden Igelarten etwa ist in weiten Teilen der österreichischen Kulturlandschaft der Verkehrstod sicher die häufigste Todesursache. Populationsökologisch untersucht sind die Auswirkungen des Verkehrstodes auf Amphibien. Schon auf einer Straße mit einer Frequenz von einem Auto je Viertelstunde kommt z. B. bei einer einzigen Überquerung jede zehnte Erdkröte um – zu viel, um eine Population dieser langlebigen Tiere auf ihrem Niveau zu halten! Bei einer Breite von über 6 m und einer Verkehrsfrequenz von mehr als 2000 Kraftfahrzeugen in 16 Stunden wird eine Straße aber auch zu einer effektiven Lebensraumbarriere für schnelle, gewandte und bewegliche Großtiere wie das Reh, und Wildzäune verstärken diesen Trenneffekt naturgemäß noch.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Kataloge des OÖ. Landesmuseums N.F.](#)

Jahr/Year: 1992

Band/Volume: [054a](#)

Autor(en)/Author(s): Strauch Michael

Artikel/Article: [Landschaftsverbrauch 87-89](#)