

## Landschaftselement Straße – Bindeglied oder Störfaktor?

Flächen, die uns der Fortbewegung dienen – Straßen, Autobahnen, Schienen – gehören zum Alltagsbild in unserer Umwelt. Grundsätzlich sind sie notwendig, damit wir möglichst schnell und sicher von einem Ort zum anderen kommen. Sie erlauben uns, Waren über größere Distanzen zu transportieren und dienen als Abstellplätze für die fahrbaren Untersätze. Straße und Verkehr liefern jedoch auch häufig jede Menge Zündstoff für Bürgerproteste und können der Natur ordentlich auf den Pelz rücken.

### Ein kurzer Blick zurück

Schon die alten Römer hatten in Europa ein gut befestigtes Straßennetz, auf deren Trassen sich heute noch alte Landstraßen anlehnen. Lange Zeit bildeten sie ein weitmaschiges, häufig unpassierbares Netz von Wegen, das die alten Städte und Ortschaften lose miteinander verband. Ein Vorwärtskommen gestaltete sich auf diesen Schlaglochpisten oft als Abenteuer. Das Verkehrsaufkommen am Land war freilich damals entsprechend gering, weshalb kaum größere Anstrengungen unternommen wurden, Straßen in größerem Ausmaß zu bauen. Das Hauptaugenmerk galt lange der Schiffbarmachung der großen Flüsse und in weiterer Folge des Baues von Eisenbahnen.

Dies blieb nicht lange so: mit der Erfindung des Automobils wurde die Forderung nach Verbesserung und Ausweitung des Straßennetzes schnell lauter. Die erste große Autobahnbauwelle geschah im 3. Reich und galt der Kriegsvorbereitung.

Als nach Kriegsende vieles in Schutt und Asche lag und nach den Jahren des Wiederaufbaus wachsender Wohlstand ins Land zog, stieg das Automobil zum Statussymbol empor. Es kam zu einem unbeschreiblichen Bauboom auf dem Straßensektor, der bis heute unvermindert anhält.

Straßen und Plätze im Siedlungsgebiet waren früher Mittelpunkte des öffentlichen Lebens. Die Häuser öffneten sich zu den Straßen hin und bildeten mit diesen harmonische Einheiten. Heute wird Straße und Verkehr meist als Störfaktor empfunden. Besonders an Durchzugsstraßen sinkt die Lebensqualität durch Lärm und Abgase drastisch, so daß die Forderungen nach Umfahrungen und Auslagerungen aus Ortschaften immer lauter werden. Die Folge: das

ÖKO-L 10/1-2 (1988)

Straßennetz, besonders das der Hochleistungsstraßen und Autobahnen, nimmt ständig zu, häufig auf Kosten wertvoller Lebensräume und Kulturlandschaften, was zu immer stärkeren Konflikten mit Natur- und Umweltschützern führt (siehe Pyhrnautobahn).

### Natur und Menschen unter Rädern – Umweltfaktor Straße und Verkehr

Die negativen Wirkungen von Straßen und Verkehr auf uns und unsere Umwelt sind nicht zu übersehen:

- **Straßen durchschneiden** wertvolle Lebensräume und Landschaften und sind oft unüberwindliche **Hindernisse** für viele Tiere (z. B. Kröten und Frösche, Insekten etc.).
- Die **Verdichtung des Straßennetzes** führt zusammen mit der Landschaftsausräumung zu einer immer stärkeren „**Verinselung**“ von Lebensräumen, es kommt zu einer genetischen Verarmung, da neue Individuen nicht mehr zuwandern können.
- Die **Randwirkungen** durch den Verkehr sind beachtlich: Streusalz,

Blei, Ölrückstände beeinträchtigen die Kleintierwelt und Vegetation am Straßenrand (z. B. Salzsäuren an Alleebäumen).

- Die **Anreicherung schädlicher Immissionen** durch die Abgase in **Kulturpflanzen** führt zu beträchtlichen Belastungen in der Nahrung (z. B. Blei, Asbest von Bremsbelägen).

- Auch **Verkehrslärm** führt zur Verminderung der Lebensqualität.

- Großprojekte führen fast in jedem Fall zu einer wesentlichen **Beeinträchtigung** bzw. **Zerstörung des Landschaftsbildes**.

- Straßenneubauten werden häufig in „unrentables Ödland“ hineinvertikalisiert. Meist befinden sich gerade hier seltene Biotop-Typen: Naturwaldzellen, Auen, Moore, Feuchtwiesen, Trockenrasen, naturnahe Talräume etc. Die **Artenverarmung schreitet voran**.

Trotz der hier aufgezeigten Schädwirkungen können an Straßen- und Bahndämmen für spezielle Tier- und Pflanzengesellschaften wertvolle Lebensgemeinschaften entstehen, da sich hier manchmal wenig bis kaum genutzte Flächen entwickeln können – im Gegensatz zur intensiv genutzten und ausgeräumten Kultursteppe. Alte Dämme und Böschungen tragen vielfach artenreiche Magerrasen oder Gebüsche, die für viele Kleintiere Rückzugsorte darstellen. Auch alte Mauern an Verkehrswegen sind Biotope für Mauerfugenspezialisten. Freilich soll dies kein Alibi für weiteren Straßenbau sein; diese Biotope sind kein Ersatz für zerstörte, wertvolle, nicht mehr herstellbare Lebensräume.



Abb. 1: Straßen bilden für viele Wildtierarten Barrieren.

(Foto: W. Knoflacher)

**Wer kann was tun?**

**Der Straßenerhalter** (Bund, Länder, Gemeinden):

- **Straßenneubauten und -ausbauten** nur mehr im unbedingt notwendigen Ausmaß,
- **Ausbau** bestehender Trassen geht vor **Neubau**,
- Bei **Neutrassierungen** sollten in jedem Fall **Umweltverträglichkeitsprüfungen** und **Biotopkartierungen** durchgeführt werden,
- **Wohngebiete, Erholungsflächen** und **Naturschutzgebiete** sollten **nicht belastet** werden,
- **Straßenränder naturnah gestalten** (z. B. Obstbaumhochstämme, Alleen, Saat von Wildkräutern), keine Saat von Einheitsgrün, sondern **extensive Begrünung** mit bodenständigen Arten,
- **statt sterilen Betonstützmauern** wieder **Steinmauern** mit Ritzen und Öffnungen bauen (s. Seite 47),
- **wertvolle Biotope** müssen **geschont** werden,
- **keine Herbizid- und Streusalzanwendung** entlang von Straßen, Pflasterritzenflora belassen,
- **keine Saugmäh** bei der Straßenpflege, da dadurch alle Kleintiere vernichtet werden. Ein- bis zweimaliges Mähen mit Balkenmäher ist ökologisch sinnvoller,
- **Bordsteine** sind für viele Bodentiere unüberwindliche Hindernisse. Alle zehn bis fünfzehn Meter sollten Bordsteine **abgesenkt** oder mit einer kleinen Rampe versehen werden. In der freien Landschaft möglichst auf Bordsteine verzichten!



Abb. 2: Alleestraßen können das Kleinklima in Straßen und den angrenzenden Wohngebieten entscheidend verbessern. (Foto: G. Laister)

Abb. 3: Durch Begrünung mit Bäumen, Sträuchern und Rasenziegeln ließen sich Parkplätze ökologisch gestalten. (Foto: G. Laister)

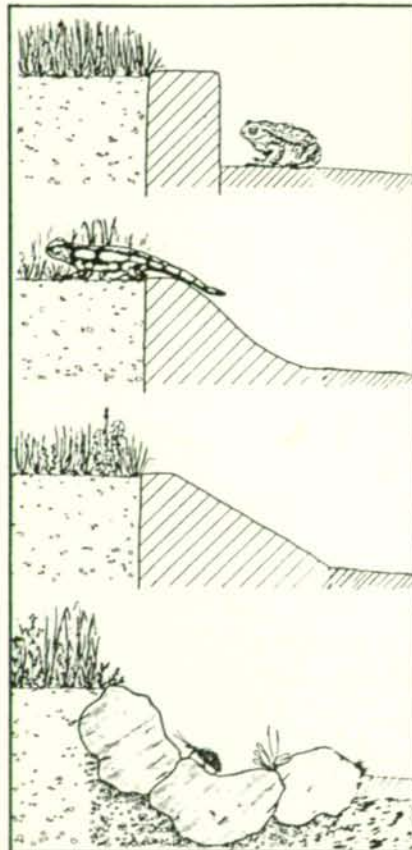


Abb. 4: Schema: Die üblichen Bordsteine sind für viele Kleintiere wie eine Chinesische Mauer. Es gibt Möglichkeiten, hier Abhilfe zu schaffen. (Entnommen aus: HUTTER, C.-P. et al., 1988)

- Befindet sich eine Straße nahe an einem Laichbiotop für Amphibien, sollten **Untertunnelungen** eingebaut werden; an wildreichen Strecken, vor allem entlang von Autobahnen sollen **Wildbrücken** gebaut werden, um die Durchgängigkeit für Wildtiere zu wahren.
- **Feld- oder Güterwege** sollten möglichst **nicht asphaltiert** werden; als möglicher Kompromiß bietet sich die Anlage sogenannter „**Spurwege**“ an, bei denen die beiden Fahrspuren asphaltiert werden, der Mittelstreifen jedoch grün bleibt.
- Eine **Temporeduzierung** von 80/100 km/h auf Freilandstraßen und 30 km/h in Ortsgebieten würde die Verkehrssi-

cherheit erhöhen und den Schadstoffausstoß vermindern.

- Die **Attraktivität** und der **Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel** sollte verstärkt betrieben werden, ebenso der Ausbau von **Radwegen**.
- Große **versiegelte Parkplätze** sollten mit **Rasenziegeln** begrünt werden.
- Die **Anlage von Allee- und Wohnstraßen** sollte forciert werden (Schaffung eines „**Grünstraßennetzes**“ für Fußgänger und Radfahrer).

**Wir alle:**

- **Autofahren** auf das unbedingt notwendige Maß **reduzieren**,
- wann immer möglich, mit **Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln** fahren,
- **Umrüstung** des Fahrzeuges auf **Katalysator** bzw. bei Neukauf nur mit Katalysator,
- **umweltgerecht fahren**: keine „Kavaliertarts“, kein scharfes Bremsen, „Gleiten“ statt „Hetzen“.



Abb. 5: Artenreiche Pflasterritzenflora, leider von verständnislosen Zeitgenossen als „unordentlich“ empfunden und oft mit Gift bekämpft. (Foto: G. Laister)

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [ÖKO.L Zeitschrift für Ökologie, Natur- und Umweltschutz](#)

Jahr/Year: 1988

Band/Volume: [1988\\_1\\_2](#)

Autor(en)/Author(s): Öko L. Redaktion Öko.L Redaktion

Artikel/Article: [Landschaftselement Straße- Bindeglied oder Störfaktor 35-36](#)