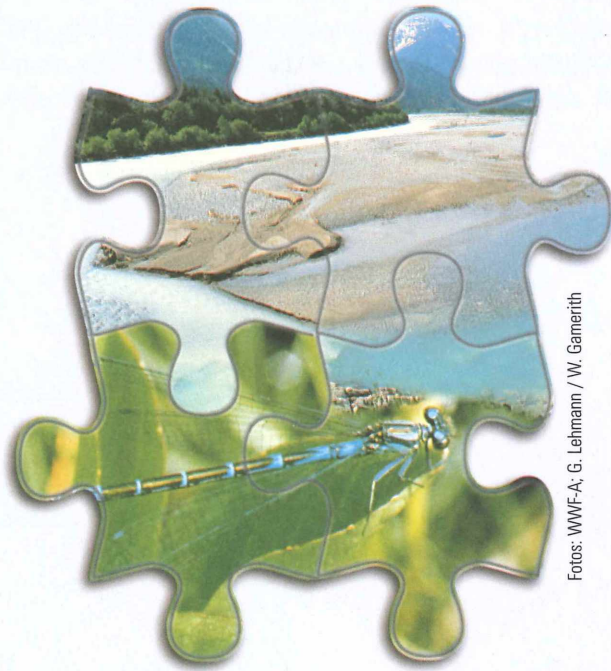


Mag. Stefan Moidl, Mag. Markus Schneidergruber

WWF Österreich (Hrsg.)

Netz des Lebens

Straßenbauprojekte in Ostösterreich Bedrohung für einzigartige Naturpotentiale



Fotos: WWF-A, G. Lehmann / W. Gernerth



Wien, April 1999

Positionspapier



Kommt die Natur unter die Räder?

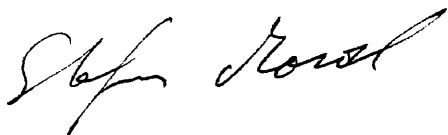
Die Straßenbauprojekte in Ostösterreich sind weder mit den Zielen des Naturschutzes noch mit dem Klimaschutz in Einklang zu bringen.

Der WWF hat Bilanz gezogen über die Auswirkungen der Straßenpläne in Ostösterreich auf die Natur. Zieht man die EU Naturschutzrichtlinien (Vogelschutzrichtlinie und Fauna Flora Habitatrictlinie) als Beurteilungsgrundlage heran, zeigt sich ein erschreckendes Bild. 80 % aller europäisch bedeutenden Vogelarten Österreichs, 65 % aller Tier- und Pflanzenarten sowie 60 % aller Lebensräume von europäischer Bedeutung kommen in den vom Straßenbau bedrohten Gebieten vor.

Gleich elf Naturgebiete des „Netz des Lebens“ sind durch aktuelle Straßenprojekte akut in ihrem Fortbestand bedroht. Darunter einzigartige Naturgebiete wie die Lobau als Teil des Nationalparks Donau Auen ebenso wie der Schilfgürtel des Neusiedlersees oder das Steirische Ennstal.

Innerhalb der EU ist Österreich zu einer Reduktion der Treibhausgase um 13 % bis zum Jahr 2010 verpflichtet. Ohne eine geänderte Verkehrspolitik und einen deutlichen Beitrag des Verkehrssektors zur Reduktion ist das Ziel nicht erreichbar.

Es ist eine strategische Prüfung der Umweltverträglichkeit der gesamten Verkehrsplanungen in der Ostregion erforderlich. Bei der Betrachtung einzelner Projekte wird eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik unter die Räder kommen. Eine Zusammenlegung aller Verkehrsagenden in ein Ministerium und eine klare Prioritätensetzung hin zu einer Verkehrspolitik für den öffentlichen Verkehr und gegen eine Förderung des Straßenverkehrs wird unumgänglich sein.



Mag. Stefan Moidl

Ausgangslage – Die Straßenbaupläne des Wirtschaftsministers

Im Herbst 1998 wurde der Masterplan zum Österreichischen Bundes-Verkehrswegeplan im Ministerrat vorgelegt. Auf der Grundlage einer volkswirtschaftlichen Optimierung sollen mit dem Plan Ausbauprojekte des Schienennetzes und des hochrangigen Straßennetzes bis zum Jahr 2015 festgeschrieben werden. Der Masterplan soll das hochrangige Verkehrsnetz bis 2015 verkehrsträgerübergreifend nach den Bedürfnissen der einzelnen Regionen definieren. Insgesamt sollen in den Ausbau der Bahn-Infrastruktur ca. 300 Milliarden fließen, beim Straßennetz ist der Lückenschluß bereits begonnener Projekte geplant, aber es sind keine großen neuen Projekte vorgesehen.

Der Nachholbedarf der Schiene wird dadurch dokumentiert, daß in den 20 Jahren von 1977 bis 1996 in das Schienennetz insgesamt ca. 130 Milliarden ÖS und in die Straße fast 500 Milliarden ÖS investiert wurden. Das bedeutet: im Durchschnitt lagen die Bauinvestitionen der Bahn etwa bei einem Viertel der Bauinvestitionen der Straße.

Als Basis für die Ausbaupläne des Wirtschaftsministeriums, welche nun im Entwurf zur Novelle des Bundesstraßengesetzes verankert werden sollen, wurde eine Studie im Auftrag des Wirtschaftsministeriums („Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes Österreich“- GSD, Feb. 1999) herangezogen.

In dieser Studie wurde in den betroffenen Räumen erhoben, daß dort ein Bedarf an einem höherrangigen Verkehrsmittel besteht. Weder wurde konkretisiert, welches Verkehrsmittel (Straße, Schiene, Schiff) diesen Bedarf am effizientesten abdecken kann, noch wurde eine Angabe zur Dimensionierung (welche Kapazität dort notwendig ist) gemacht. Dessen ungeachtet wird diese Studie vom Wirtschaftsminister als Argument für den Ausbau der Straßen in mehreren Streckenabschnitten verwendet:

Spange Kittsee (B 50) – Richtung Slowakei; Brünnerstraßen-Korridor (B 7/ A 5) – Richtung Tschechien; Mühlkreis-Korridor (A 7/ B 125) – Richtung Tschechien; B 65 – Richtung Ungarn; Ennstal Route (B 146, B 99) zwischen Tauern und Pyhrnautobahn.

Klima, Luft, Lärm – Die Umweltfolgen der Verkehrslawine

Treibhausgas CO₂

Der Verkehr hat heute einen Anteil von rund 30% der CO₂-Emissionen in Österreich und ist damit größter Einzelverursacher dieses Treibhausgases. Das „business as usual“ Szenario für den Verkehrssektor geht von einer Steigerung des CO₂ Ausstoßes aus dem Verkehrssektor um 25% von 1990 bis 2010 aus. Österreich ist aufgrund des bald völkerrechtlich verbindlichen Kyoto-Protokoll zur Reduktion der Treibhausgase verpflichtet. Innerhalb der EU ist Österreich zu einer Reduktion um 13% bis zum Jahr 2010 verpflichtet. Ohne eine geänderte Verkehrspolitik und einem deutlichen Beitrag des Verkehrssektors zur Reduktion ist das Ziel nicht erreichbar.

Hauptquelle ist dabei der PKW-Verkehr mit 84% der CO₂ Emissionen im Personenverkehr. Im Güterverkehr werden 91% der CO₂ Emissionen vom Lkw-Verkehr verursacht.

In den Verkehr fließen 31% des gesamten Energieverbrauchs Österreichs. 81% der Energiemengen werden durch den Straßenverkehr verbraucht, während der gesamte Schienenverkehr nur 4% benötigt.

Der spezifische Energieverbrauch (Energieverbrauch pro Personenkilometer) im Personenverkehr ist beim PKW circa dreimal höher als bei der Bahn und viermal höher als bei der Straßenbahn. Im Güterverkehr liegt der Energieverbrauch des Lkw (Energieverbrauch pro Tonnenkilometer) ebenfalls viermal höher als bei der Bahn.

Luftschadstoffe:

Der Verkehrssektor war mit 61% im Jahr 1995 der Hauptemittent von Stickoxiden in Österreich und für 44% der gesamten Kohlenwasserstoff-Emissionen verantwortlich. Gerade in bezug auf die hohen Ozonbelastungen im Sommer, die im wesentlichen auf die Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen zurückzuführen sind, ist es besonders bedenklich, daß die bei der Einführung des Katalysators erhoffte Reduktion dieser Schadstoffe bisher nicht erreicht wurde. Durch die starke Zunahme der Pkw, die steigende Zahl der Pkw's mit Dieselmotoren und den stark angewachsenen Lkw-Verkehr wurde das aus lufthygienischer Sicht erforderliche Ausmaß der Reduktion nicht erreicht. Auch ist eine Erreichung der im Ozongesetz von 1992 vorgesehenen Zielsetzung zur Reduktion der Ozonvorläufersubstanzen Stickoxide (NO_x) und Kohlenwasserstoffe (VOC) um 70% bis zum Jahr 2007 mangels konkreter Maßnahmen nicht in Sicht.

Lärm:

Die Hauptquelle der Lärmbelastung Österreichs ist der Verkehr, wobei der Straßenverkehr als Hauptlärmerreger eindeutig dominiert. Bewohner von Wohnungen mit sehr starker oder starker Lärmstörung nennen zu etwa 80% den Verkehr allgemein und zu rund 70% Kraftfahrzeuge im besonderen als Lärmquelle.

Andere Verkehrspolitik ist möglich – Beispiel Dänemark

In den letzten Jahren stieg die Anzahl der Neuzulassungen von PKWs um zwei bis sechs Prozent jährlich. Pro Jahr steigen in Österreich etwa 100.000 Menschen, die bisher ohne Privatauto ausgekommen sind, auf eines um. Dänemark zeigt, daß eine andere Verkehrspolitik möglich ist.

Bis Mitte der siebziger Jahre gab es in Dänemark mehr PKW pro 1000 Einwohner als in Österreich. Heute sind es um 40% weniger. Dies ist eine Folge der generellen Verkehrspolitik, aber vor allem auch ein Ergebnis der Zulassungsabgabe.

Das Netz des Lebens – Österreichs Naturpotential

Österreich verfügt über ein beeindruckendes Ensemble aus unterschiedlichen Landschaften, Lebensräumen, Tier- und Pflanzenarten und zählt damit zu den biologisch reichhaltigsten Ländern Europas.

Der WWF hat erstmals auf der Grundlage wissenschaftlicher Studien und in Zusammenarbeit mit Experten - die 186 wertvollsten Naturgebiete Österreichs ausgewählt, die als Lebensraum für europaweit und teilweise sogar weltweit gefährdete Tier- und Pflanzenarten dauerhaft erhalten bleiben müssen. Die Initiative „Netz des Lebens“ will zwei Drittel der österreichischen Artenvielfalt durch dieses umfassende Gebietsschutzprogramm schützen.

In Österreich kommen Lebensräume und Arten vor, die sonst im gesamten EU-Raum kaum oder gar nicht mehr vorkommen. Dadurch tragen wir eine besondere Verantwortung für diese.

Mit dem Beitritt zur Europäischen Union hat Österreich die Verpflichtung zur Erhaltung des gesamteuropäischen Naturerbes unterzeichnet.

Naturgebiete in Gefahr

Gleich elf Naturgebiete in Ostösterreich unseres „Netz des Lebens“ sind aber durch aktuelle Straßenprojekte akut in ihrem Fortbestand bedroht. Sechs dieser einzigartigen Naturlandschaften sind bereits als Natura 2000 Gebiet nominiert und demnach vor ökologischer Verschlechterung entsprechend der FFH- bzw. Vogelschutz-Richtlinie der EU geschützt. Fünf Gebiete fehlen noch im Europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000, obwohl aus fachlicher Sicht kein Zweifel an ihrer Schutzwürdigkeit bestehen kann:

Naturgebiet > STRAßENPROJEKT

Natura 2000

Lobau – Wiens Tor zum größten Auwald Österreichs > 6. DONAUQUERUNG – „LOBAU-AUTOBAHN“	✓
Neusiedlersee – Weltnaturerbe und internationales Vogelparadies > NEUSIEDLERSEEAUTOBAHN (EISENSTADT-PARNDORF)	✓
Nordöstliches Leithagebirge – Pannonische Wälder und Heimat des Sakerfalken > NEUSIEDLERSEEAUTOBAHN (EISENSTADT-PARNDORF)	NEIN
Parndorfer Platte / Haidboden – Internationales Großtrappengebiet > SPANGE KITTSEE – B50	NEIN
Leithaauen – Naturnaher Tieflandfluß im Osten Österreichs > SPANGE KITTSEE – B50	teilw*
Weinviertler Klippenzone – Artenreiche Kulturlandschaft des Weinviertels > NORDAUTOBAHN –A5	✓
Steirisches Ennstal – Letztes inneralpines Vorkommen des Wachtlkönigs > ENNSTAL-ROUTE (B146, B99)	teilw*
Lafnitzauen – Flußjuwel zwischen Burgenland und Steiermark > B65 – Richtung Ungarn	✓
Nördliches Mühlviertel – Urtümliche Landschaft an der tschechischen Grenze > MÜHLKREISAUTOBAHN-B125	✓
Steinfeld – Steppenrelikt mit letzten Vorkommen des Triels > NEUTRASSIERUNG B17	NEIN
Wienerwald – Einzigartiges Wald- und Erholungsgebiet im Westen Wiens > NORDWEST-UMFAHRUNG WIEN	✓

teilw* Teile des Gebietes sind bereits nominiert

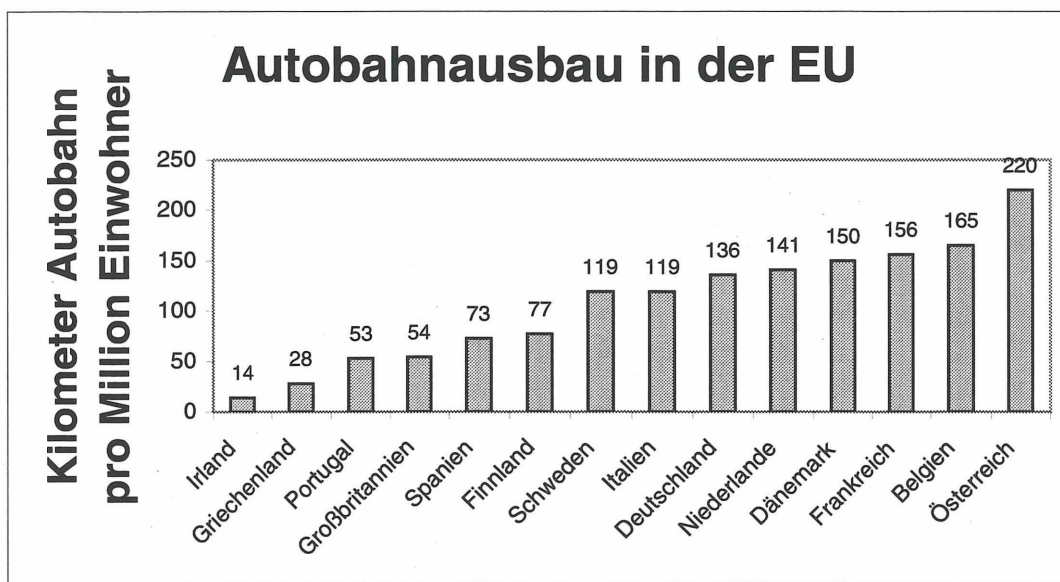
Die Lebensraum- und Artenvielfalt dieser Naturgebiete ist enorm. Zahlreiche Tier- und Pflanzenarten von europäischer Bedeutung kommen hier vor und sind durch die Straßenprojekte direkt oder indirekt betroffen. Die Zahlen sprechen für sich:

- 80 % aller europäisch bedeutender Vogelarten Österreichs (entsprechend Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie) kommen in den betroffenen Gebieten vor
- 65 % aller Tier- und Pflanzenarten von europäischer Bedeutung (entsprechend Anhang 2 + 3 der FFH-Richtlinie)
- 60 % aller Lebensräume von europäischer Bedeutung (entsprechend Anhang 2 + 3 der FFH-Richtlinie)

Österreich – Land der Straßen

Österreich hat ein sehr dicht ausgebautes Straßennetz.

In Österreich gibt es ca. 106.000 km öffentliche Straßen (Gemeinde-, Landes- bzw. Bundesstraßen und Autobahnen), ca. 60.000 km landwirtschaftliche Güterwege und ca. 98.400 km Forststraßen. Beim Autobahnbau ist Österreich sogar mit Abstand führend: Mit 220 km Autobahn pro Million Einwohner.



Quelle: Verband der Deutschen Automobilindustrie 1995 / VCÖ 1998

Auf einen Quadratkilometer Bundesfläche kommen heute in Österreich 3 Kilometer Straße. Das heißt, daß man durchschnittlich alle 330 Meter auf eine Straße trifft ! Insbesondere die Tierwelt muß mit dieser enormen Zerschneidung der Landschaft leben. Jährlich finden in Österreich tausende Tiere beim Versuch, die Straße zu überqueren, den Tod. Die Problematik wird um so deutlicher, betrachtet man die lebensbedrohliche Situation ausgewählter Tierarten:

- Ein Feldhase hat in seinem Aktionsraum (bis zu 20 km²) ungefähr 60 Kilometer Straße !
- Die Wechselkröte muß auf ihren jährlichen Wanderungen (Winterquartier – Laichgewässer – Sommerquartier) bis zu 6 Straßen überqueren !
- Durch das Revier eines Igels verlaufen durchschnittlich 200 Meter Straße.

Die Straßenprojekte im Detail

SECHSTEDONAUBRÜCKE UND TRASSE LOBAU (NORDSPANGE)

Derzeit ist eine sechste Straßenquerung der Donau in Diskussion, welche die geplante B 301 an die B 302 und weiter an die A5-Nordautobahn anschließen soll. Es liegen unterschiedliche Varianten mit oder ohne Tunnel vor.

Eine im Auftrag der Stadt Wien 1994 erstellte Studie über eine allfällige 6. Donauquerung ergab:

- Für eine 6. Donauquerung besteht kein Bedarf.
- Das Projekt widerspricht dem Stadtentwicklungsplan und dem Wiener Verkehrskonzept.
- Der Entlastungseffekt für die A23-Südosttangente ist gering und ein Wiederauffüllen durch Neuverkehr ist aufgrund der geringen Größenordnung der Entlastung zu erwarten.
- Durch das zusätzliche Infrastrukturangebot einer Straßenbrücke über die Donau die Wirkung der Beschleunigungs- und Ausbaumaßnahmen beim öffentlichen Verkehr aufgehoben werden.
- Der weiträumige Durchgangsverkehr von Wien allein rechtfertigt keine Straßenumfahrung auf einer neuen Trasse.

Die vorhandene System- und Trassenstudie aus dem Jahr 1994 gibt demnach eine deutliche negative Stellungnahme zur Lobauquerung ab. Vielleicht auch aus diesem Grund wurde von der Stadt Wien eine neue Studie in Auftrag gegeben, die Ende des Jahres erscheinen soll.



Natura 2000-Gebiet Lobau – Nationalpark Donau-Auen

Die geplante 6. Donauquerung verläuft mitten durch das Nationalpark-Gebiet der Lobau. Von der Wiener Lobau bis zur Staatsgrenze bei Bratislava erstreckt sich der größte Auwald Österreichs mit einer Fläche von 11.500 ha. Die Donau-March Auen sind das letzte große und ursprüngliche Augebiet Mitteleuropas mit besonders artenreicher Fauna und Flora und Vorkommen für Österreich einzigartiger Sondergesellschaften. Mehr als 5.000 Tierarten haben in den Donau-Auen ihren Lebensraum, darunter 109 Brutvogelarten und 60 Fischarten. Die Wiener Lobau weist mehrere, internationale und nationale Schutzkategorien, auf: **Biosphärenreservat, Landschaftsschutzgebiet, Naturschutzgebiet, Nationalpark, Ramsar Gebiet, Natura 2000 Gebiet.** Eine Straßenquerung, mit oder ohne Tunnel, durch diese einzigartige Aulandschaft ist undenkbar, die direkten und indirekten Auswirkungen (z.B. Anstieg des Siedlungsdruckes und der Infrastruktur entlang der Straße) wären für die lange Liste bedrohter Arten und Lebensräume verheerend.

Lebensräume von europäischer Bedeutung (FFH Richtlinie, Anhang 1):

- Oligo bis mesotrophe stehende Gewässer
- Natürliche eutrophe Seen
- Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Unterwasservegetation
- Flüsse mit Schlammhängen mit Vegetation des *Chenopodium rubri* und des *Bidention*.
- Wacholdergebüsche auf Kalkheiden und Rasen
- Lückige basophile oder Kalk Pionierrasen*
- Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (mit Orchideen*)
- Subpannonische Steppen-Trockenrasen*

- Pannonische Steppenrasen auf Löß*
- Feuchte Hochstaudenfluren
- Brenndolden-Auwiesen
- Magere Flachland-Mähwiesen
- Restbestände von Erlen-Eschenwäldern an Fließgewässern*
- Eichen-Ulmen-Eschenmischwälder am Ufer großer Flüsse
- Pannonischer Eichen-Hainbuchenwald*

* = *Prioritäre Lebensräume der EU*

Arten von europäischer Bedeutung (FFH-Richtlinie, Anhang 2+3:

- | | | |
|-------------------------|------------------------|---------------|
| ➤ Kleine Hufeisennase | ➤ Rotbauchunke | ➤ Steinbeißer |
| ➤ Große Hufeisennase | ➤ Gelbbauchunke | ➤ Schrätzer |
| ➤ Kleines Mausohr | ➤ Sumpfschildkröte | ➤ Streber |
| ➤ Mopsfledermaus | ➤ Frauennervling | ➤ Koppe |
| ➤ Langflügel-Fledermaus | ➤ Steingressling | ➤ Hirschkäfer |
| ➤ Bechsteinfledermaus | ➤ Weißflossengründling | ➤ Plattkäfer |
| ➤ Großes Mausohr | ➤ Rapfen | ➤ Heldbock |
| ➤ Biber | ➤ Bitterling | |
| ➤ Donaukammolch | ➤ Schlammpeizger | |

Vogelarten von europäischer Bedeutung (Brutvögel und Durchzügler entsprechend der Vogelschutzrichtlinie, Anhang 1):

- | | | |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| ➤ Rohrdommel | ➤ Schwarzmilan | ➤ Eisvogel |
| ➤ Zwergrohrdommel | ➤ Rotmilan | ➤ Grauspecht |
| ➤ Nachtreiher | ➤ Seeadler | ➤ Schwarzspecht |
| ➤ Silberreiher | ➤ Rohrweihe | ➤ Mittelspecht |
| ➤ Purpurreiher | ➤ Kornweihe | ➤ Blutspecht |
| ➤ Schwarzstorch | ➤ Fischadler | ➤ Blaukehlchen |
| ➤ Weißstorch | ➤ Tüpfelsumpfhuhn | ➤ Sperbergrasmücke |
| ➤ Singschwan | ➤ Kleines Sumpfhuhn | ➤ Halsbandschnäpper |
| ➤ Moorente | ➤ Bruchwasserläufer | ➤ Neuntöter |
| ➤ Zwergsäger | ➤ Flußseeschwalbe | |
| ➤ Wespenbussard | ➤ Trauerseeschwalbe | |

NORDAUTOBAHN, BRÜNNER STRASSENKORRIDOR (A5)

Die A5, die sogenannte Nordautobahn soll von Wien über Wolkersdorf zur tschechischen Grenze verlaufen. Es ist sowohl ein Autobahnbau als A 5 wie auch ein autobahnähnlicher Ausbau der B 7 mit groß angelegten Neutrassierungen in Diskussion.

Im aktuellen Niederösterreichischen Verkehrskonzept 1997 wird die Nordautobahn nicht erwähnt. Das Verkehrskonzept enthält eine Liste der wichtigen Straßenprojekte in der lediglich die in Bau befindliche Ortsumfahrung der B7 Eibesbrunn-Wolkersdorf erwähnt ist. Sowohl im von der Planungsgemeinschaft-Ost (PGO) 1998 erstellten „Verkehrskonzept Nordostraum Wien“ wie auch im Masterplan zum Bundesverkehrswegeplan des Verkehrsministeriums vom Herbst 1998 wird der Bau einer Nordautobahn abgelehnt. Die PGO empfiehlt den Verzicht auf den Bau einer Nordautobahn „aufgrund zu erwartender zusätzlicher Anziehungseffekte weiträumiger und internationaler Verkehrsbeziehungen“.


Natura 2000 Gebiet Weinviertler Klippenzone

Die bestehende Bundesstraße 7 verläuft durch wertvolle Kulturlandschaftsteile des Weinviertels und schneidet unter anderem das bestehende Natura 2000 Gebiet Weinviertler Klippenzone. Ein vierspuriger Ausbau der Trasse und die streckenweise Neutrassierung würde die kleinteilige Kulturlandschaft und deren Lebensräume und Arten zerstören bzw. stark beeinträchtigen. Für den Ortolan, eine europaweit stark bedrohte Vogelart, ist die Weinviertler Klippenzone ein potentielles Brutgebiet, das durch den Ausbau der Straße wohl für immer verloren wäre.

Vogelarten von europäischer Bedeutung (entsprechend der Vogelschutzrichtlinie, Anhang 1):

- | | | |
|-----------------|-----------------|---------------------|
| ➤ Schwarzstorch | ➤ Uhu | ➤ Heidelerche |
| ➤ Weißstorch | ➤ Ziegenmelker | ➤ Sperbergrasmücke |
| ➤ Wespenbussard | ➤ Eisvogel | ➤ Zwergschnäpper |
| ➤ Schwarzmilan | ➤ Mittelspecht | ➤ Halsbandschnäpper |
| ➤ Rotmilan | ➤ Grauspecht | ➤ Neuntöter |
| ➤ Rohrweihe | ➤ Schwarzspecht | ➤ Ortolan |
| ➤ Wanderfalke | ➤ Blutspecht | ➤ Kaiseradler |

Lebensräume von europäischer Bedeutung (FFH Richtlinie, Anhang 1):

- Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Unterwasservegetation
- Wacholdergebüsche auf Kalkheiden und -rasen
- Lückige basophile oder Kalkpioniererasen*
- Naturnahe Kalktrockenrasen*
- Artenreiche montane Bortgrasrasen auf Silikatböden
- Subpannonische Steppen-Trockenrasen
- Feuchte Hochstaudenfluren
- Magere Flachlandmähwiesen
- Kalkreiche Niedermoore
- Thermophile Schutthalden
- Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation
- Nicht touristisch erschlossene Höhlen
- Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder
- Schlucht und Hangmischwälder*

Arten von europäischer Bedeutung (FFH-Richtlinie, Anhang 2+3):

- | | | |
|-----------------------|--------------------------|---------------------------|
| ➤ Kleine Hufeisennase | ➤ Großes Mausohr | ➤ Dunkler Ameisenbläuling |
| ➤ Mopsfledermaus | ➤ Ziesel | ➤ Hirschkäfer |
| ➤ Wimperfledermaus | ➤ Koppe | ➤ Heldbock |
| ➤ Bechsteinfledermaus | ➤ Schmale Windelschnecke | ➤ Frauenschuh |

SPANGE KITTSEE (B50)

Die Autobahnspange Kittsee soll vom Grenzübergang Kittsee zur A4-Ostautobahn bei Parndorf führen. Derzeit ist eine sogenannte Südvariante im Gespräch.

Eine Erhöhung der Straßeninfrastruktur wird zu einer Anziehung des internationalen Transitverkehrs führen und zu einer nicht wünschenswerten Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße.

Trotz ökotechnischer Optimierung und Planung bleibt ein nicht kompensierbarer schwerwiegender Eingriff bestehen, da die Trasse nach wie vor zwei höchst sensible Naturgebiete, Parndorfer Platte/Haidboden und die Leithaauen, durchschneidet.



Parndorfer Platte/Haidboden

Gemeinsam mit dem ungarischen Anteil ist die Parndorfer Platte/Haidboden eines der bedeutendsten Großtrappengebiete Europas. Die Großtrappe, unser schwerster flugfähige Vogel, ist weltweit vom Aussterben bedroht. Großtrappen brauchen viel Platz und sind extrem störungsanfällig. Der Bau der Spange Kittsee würde die österreichischen Bestände am Haidboden extrem beeinträchtigen, wenn nicht sogar zum Erlöschen bringen.

Vogelarten von europäischer Bedeutung (entsprechend der Vogelschutzrichtlinie, Anhang 1):

- Großtrappe
- Wespenbussard
- Grauspecht
- Blutspecht
- Mittelspecht
- Brachpieper
- Sperbergrasmücke
- Neuntöter

Lebensräume, Tier- und Pflanzenarten von europäischer Bedeutung (FFH Richtlinie, Anhang 1,2+3):

- Pannonische Kalk- und Ziesel
- Silikattrockenrasen
- Waldsteppenbeifuß
- Pannonische Flaumeichenwälder



Leithaauen

Die Leitha mit ihren Auwäldern und Feuchtwiesen ist neben der Donau, March und Thaya wohl der bedeutendste Tieflandfluß unseres Landes. Durch Nähe zur ungarischen Tiefebene beherbergen die Leithaauen eine einzigartige, pannonisch getönte Flora und Fauna. So haben unter anderem Wachtelkönig, Rotschenkel, Schwarzmilan und Quirllesche hier ihre Heimat gefunden. Während Niederösterreich bereits die gesamte Leitha als **Natura 2000 Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen** genannt hat, ist das Burgenland noch säumig.

Lebensräume von europäischer Bedeutung (FFH Richtlinie, Anhang 1):

- Oligo bis mesotrophe stehende Gewässer
- Oligo bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armleuchteralgen
- Flüsse der planaren bis montanen Stufe

- Flüsse mit Schlammhängen mit Vegetation des *Chenopodium rubri* und des *Bidention*
- Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (mit Orchideen*)
- Subkontinentale Steppenrasen
- Halbtrockenrasen auf Kalk
- Subpannonische Steppentrockenrasen
- Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden und Lehmboden
- Feuchte Hochstaudenfluren
- Brenndolden-Auwiesen
- Magere Flachland-Mährwiesen
- Kalkreiche Sümpfe
- Kalktuffquellen
- Kalkreiche Niedermoore
- Restbestände von Erlen-Eschenwäldern an Fließgewässern*
- Eichen-Ulmen-Eschenmischwälder am Ufer großer Flüsse
- Pannonischer Eichen-Hainbuchenwald

Arten von europäischer Bedeutung (FFH-Richtlinie, Anhang 2+3):

- | | | |
|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| ➤ Kleine Huftiere | ➤ Donaukammolch | ➤ Dunkler Ameisenbläuling |
| ➤ Mopsfledermaus | ➤ Bitterling | ➤ Grüne Keiljungfer |
| ➤ Langflügel-Fledermaus | ➤ Steinbeißer | ➤ Heckenschnellkäfer |
| ➤ Wimperfledermaus | ➤ Koppe | ➤ Hirschkäfer |
| ➤ Großes Mausohr | ➤ Großer Feuerfalter | ➤ Eremit* |
| ➤ Ziesel | ➤ Moorwiesenvögelchen | ➤ Plattkäfer |
| ➤ Biber | ➤ Heckewollfalter | ➤ Heldbock |
| ➤ Rotbauchunke | ➤ Skabiosenscheckenfalter | ➤ Vorblattloses Leimkraut |
| ➤ Alpenkammolch | ➤ Großer Ameisenbläuling | ➤ Kriechender Scheiberich |

Vogelarten von europäischer Bedeutung (Brutvögel und Durchzügler entsprechend der Vogelschutzrichtlinie, Anhang 1):

- | | | |
|-----------------|---------------------|---------------------|
| ➤ Rohrdommel | ➤ Kornweihe | ➤ Eisvogel |
| ➤ Zwergdommel | ➤ Wiesenweihe | ➤ Grauspecht |
| ➤ Nachtreiher | ➤ Fischadler | ➤ Schwarzspecht |
| ➤ Silberreiher | ➤ Wanderfalke | ➤ Mittelspecht |
| ➤ Purpurreiher | ➤ Tüpfelsumpfhuhn | ➤ Blutspecht |
| ➤ Schwarzstorch | ➤ Kleines Sumpfhuhn | ➤ Heidelerche |
| ➤ Weißstorch | ➤ Wachtelkönig | ➤ Sperbergrasmücke |
| ➤ Löffler | ➤ Großtrappe | ➤ Zwergschnäpper |
| ➤ Moorente | ➤ Goldregenpfeifer | ➤ Halsbandschnäpper |
| ➤ Zwergsäger | ➤ Kampfläufer | ➤ Neuntöter |
| ➤ Wespenbussard | ➤ Bruchwasserläufer | ➤ Ortolan |
| ➤ Scharzmilan | ➤ Trauerseeschwalbe | |
| ➤ Rotmilan | ➤ Uhu | |
| ➤ Seeadler | ➤ Sumpfohreule | |
| ➤ Rohrweihe | ➤ Ziegenmelker | |

„NEUSIEDLERSEE-AUTOBAHN“ (S38) – LEITHAGEBIRGE, NEUSIEDLERSEE

Die geplante „Neusiedlerseeautobahn“ soll von Eisenstadt zur A4 bei Parndorf führen. Derzeit gibt es zwei Trassenvarianten: die östliche Trasse verläuft entlang der Eisenbahnstrecke Neusiedl – Eisenstadt mitten durch den Schilfgürtel des Neusiedlersees. Die westliche Trasse zerschneidet den Höhenrücken des Leithagebirges – der Länge nach.

Das derzeitige Verkehrsaufkommen rechtfertigt einen Neubau weder als Autobahn noch als Schnellstraße. Bei einer eventuell erforderlichen Entlastung von Ortskernen ist eine Erhöhung der Gesamtkapazität der Strecke zu vermeiden.



Natura 2000 Gebiet Neusiedlersee

Die Trasse durchschneidet den natürlichen Schilfgürtel des Neusiedlersees und stellt daher einen massiven Eingriff in einen einzigartigen Naturraum dar. Der Schilfgürtel des Neusiedlersees umfaßt ca. 178 km² und ist somit der größte geschlossene Schilf-Reinbestand in Mitteleuropa. Zahlreiche Amphibien und Säugetierarten, darunter der stark gefährdete Laubfrosch und der Donaukammolch, sowie eine herausragende Vogelwelt zeichnen diesen Lebensraum aus. Die internationale Bedeutung des Neusiedlersees wird durch eine lange Liste von internationalen und nationalen Schutzkategorien unterstrichen: **Weltnaturerbe, Biogenetisches Reservat, Biosphärenreservat, Ramsargebiet, Natura 2000 Europaschutzgebiet, Landschaftschutzgebiet.**

Lebensräume von europäischer Bedeutung (FFH Richtlinie, Anhang 1):

- Pannonische Binnendünen*
- Subpannonische Steppentrockenrasen*
- Silikatfelsen mit Pioniervegetation
- Pannonische Flaumeichenwälder*
- Pannonische Eichen-Hainbuchenwälder*
- Kalkreiche Sümpfe mit *Cladium mariscus* und *Carex davaliana**
- Kalkreiche Niedermoore
- Pannonische Salzsteppen*
- Natürliche eutrophe Seen mit Vegetation des *Magnopotamion* oder *Hydorcharition*

Vogelarten von europäischer Bedeutung (Brutvögel entsprechend der Vogelschutzrichtlinie, Anhang 1):

- | | | |
|-------------------|----------------------|--------------------|
| ➤ Rohrdommel | ➤ Kleines Sumpfhuhn | ➤ Schwarzkopfmöve |
| ➤ Zwergrohrdommel | ➤ Stelzenläufer | ➤ Heidelerche |
| ➤ Silberreiher | ➤ Blaukehlchen | ➤ Blaukehlchen |
| ➤ Purpurreiher | ➤ Sumpfohreule | ➤ Großtrappe |
| ➤ Löffler | ➤ Weißstorch | ➤ Flußseeschwalbe |
| ➤ Moorente | ➤ Säbelschnäbler | ➤ Sperbergrasmücke |
| ➤ Rohrweihe | ➤ Mariskensänger | |
| ➤ Wiesenweihe | ➤ Neuntöter | |
| ➤ Tüpfelsumpfhuhn | ➤ Schwarzstirnwürger | |

Arten von europäischer Bedeutung (FFH-Richtlinie, Anhang 2+3):

- | | |
|-----------------|------------------------|
| ➤ Fischotter | ➤ Langflügelfledermaus |
| ➤ Sumpfwühlmaus | ➤ Kleines Mausohr |

- Große Hufeisennase
- Kleine Hufeisennase
- Ziesel
- Großes Mausohr
- Rotbauchunke
- Donaukammolch
- Rapfen
- Schlammpeizger
- Hirschkäfer
- Dunkler Ameisenbläuling
- Großer Ameisenbläuling
- Schlitzblatt Beifuß*
- Glanzstendel



Nordöstliches Leithagebirge

Trasse 2 verläuft durch das nordöstliche Leithagebirge im Burgenland. Das Leithagebirge zeichnet sich nicht nur durch seine landschaftliche Schönheit aus, sondern beherbergt eine international bedeutende Flora und Fauna. Botanisch wertvoll sind insbesondere die großflächigen pannonischen Eichen-Hainbuchenwälder (70% der Gesamtfläche!) und die Trockenrasen des Gebietes. Beide Lebensräume werden von der EU als höchst schützenswert (prioritär) eingestuft.

Herausragend ist aber auch die Vogelwelt des Leithagebirges. Der Sakerfalke hat hier eines seiner letzten Brutgebiete in Österreich.

Lebensräume von europäischer Bedeutung (FFH Richtlinie, Anhang I):

- Pannonische Eichen-Hainbuchenwälder*
- Restbestände von Erlen und Eschenwäldern an Fließgewässern*
- Schlucht- und Hangmischwälder*
- Magere Flachlandmähwiesen
- Naturnahe Kalktrockenrasen und deren Verbuschungsstadien (Bestände mit Orchideen*)
- Lückige basophile oder Kalkpionierrasen
- Pannonische Steppen-Trockenrasen auf Löß*

Vogelarten von europäischer Bedeutung (Brutvögel entsprechend der Vogelschutzrichtlinie, Anhang I):

- Wespenbussard
- Uhu
- Ziegenmelker
- Schwarzspecht
- Blutspecht
- Mittelspecht
- Grauspecht
- Heidelerche
- Sperbergrasmücke
- Halsbandschnäpper
- Neuntöter
- Ortolan
- Schwarzstorch

ENNSTAL-ROUTE (B146, B99)

Am Anfang stand der politische Wille im steirischen Ennstal, eine große Transitroute zwischen der Tauern- und der Pyhrnautobahn zu errichten. Das von Anfang an umstrittene Projekt war ursprünglich als Autobahn geplant. In den letzten Jahren wurde versucht gegen wasserrechtliche, naturschutzrechtliche und EU-rechtliche Bestimmungen die „Ennsnahe Trasse“ – eine kreuzungsfreie Neutrassierung der B146 von Trautenfels bis Liezen zu errichten. Nach den Vorschlägen des Wirtschaftsministers soll das Ennstal in die Trans-Europäischen Netze (TEN) aufgenommen werden und gerade in den letzten Wochen haben steirische Landespolitiker die Debatte über eine Autobahn im Ennstal neu entfacht.

Als Alternative zur kreuzungsfreien Bundesstraße oder Autobahn im Ennstal wurde bereits 1994 im Auftrag der steirischen Landesregierung (Rinderer 1994) im Rahmen eines Variantenvergleichs eine bestandsnahe Variante mit kleinräumigen Ortsumfahrungen planerisch vorgelegt. Dies ist im Unterschied zu anderen Varianten und der derzeit verfolgten Ennsnahen Trasse eine umweltverträgliche Alternative und eine wirtschaftlich ebenbürtige Variante. In einem aktuellen verkehrsplanerischen Gutachten (Sammer 1998) wird festgestellt: "Wenn durch entsprechende verkehrspolitische Maßnahmen bzw. Szenarien, wie sie dem österreichischen Gesamtverkehrskonzept, dem Österreichischen Nationalen Umweltplan und dem Steirischen Gesamtverkehrsprogramm zugrundeliegen, die KFZ-Nachfrage unterdurchschnittlich wächst, ist laut Wirkungsanalyse eher einem bestandsnahen Ausbau der Vorzug zu geben. Dies würde die naturschutzmäßigen und landschaftspflegerischen Ziele besser berücksichtigen."

Eine Autobahn oder eine autobahnähnliche Verbindung der Tauern und Pyhrnautobahn und die Einbringung in die Trans Europäischen Netze (TEN) wird abgelehnt.



Steirisches Ennstal

Der Talraum des mittleren Ennstales bietet mit Auwald- und Altarmresten, Röhrichten, Resten von Hoch- und Niedermoorflächen sowie Überschwemmungsflächen, Streuwiesen und intensiver genutzten, mehrschürigen Wiesen eine besonders große Vielfalt an Lebensräumen, welche zahlreiche Brutvögel beherbergen, aber auch als inneralpin gelegener Nahrungs- und Rastplatz für Zugvögel von Bedeutung sind. Herausragende Bedeutung besitzt dieser Abschnitt des Ennstales durch das letzte inneralpin gelegene Brutvorkommen des Wachtelkönigs. Das Mittlere Ennstal beherbergt auch das größte zusammenhängende Vorkommen der Sibirischen Schwertlilie.

Bei projektspezifischer Realisierung der Ennsnahen Trasse kann mit der Auslöschung des letzten inneralpinen Wachtelkönigsvorkommens gerechnet werden.

Lebensräume von europäischer Bedeutung (FFH Richtlinie, Anhang 1):

- Pfeifengraswiesen
- Magere Flachlandmähwiesen
- Degradierete Hochmoore
- Übergangs- und Schwingrasenmoore
- Kalkreiche Niedermooere
- Lebende Hochmoore*
- Feuchte Hochstaudenfluren
- Restbestände von Erlen und Eschenauwäldern an Fließgewässern*

Arten von europäischer Bedeutung (FFH-Richtlinie, Anhang 2+3):

- | | | |
|-----------------------|---------------------|---------------------------|
| ➤ Braunbär* | ➤ Gelbbauchunke | ➤ Veilchenscheckenfalter |
| ➤ Fischotter | ➤ Huchen | ➤ Großer Ameisenbläuling |
| ➤ Kleine Hufeisennase | ➤ Bitterling | ➤ Skabiosenscheckenfalter |
| ➤ Mopsfledermaus | ➤ Koppe | ➤ Glanzstendel |
| ➤ Großes Mausohr | ➤ Große Moosjungfer | |

Vogelarten von europäischer Bedeutung (Brutvögel entsprechend der Vogelschutzrichtlinie, Anhang 1):

- | | | |
|-------------------|---------------------|-----------------|
| ➤ Zwergrohrdommel | ➤ Tüpfelsumpfhuhn | ➤ Grauspecht |
| ➤ Wespenbussard | ➤ Kleines Sumpfhuhn | ➤ Schwarzspecht |
| ➤ Steinadler | ➤ Wachtelkönig | ➤ Neuntöter |
| ➤ Wanderfalke | ➤ Uhu | ➤ Ziegenmelker |
| ➤ Haselhuhn | ➤ Sperlingskauz | ➤ Blaukehlchen |
| ➤ Birkhuhn | ➤ Eisvogel | |

MÜHLKREIS AUTOBAHN (A7, B125)

Am 1. April 1999 präsentierte Landesrat Franz Hiesl die neuen Straßenbaupläne in Oberösterreich, darunter auch den Ausbau der B125 – Prager Bundesstraße. Die gesamte B125 soll beginnend von der A7 bis zur tschechischen Grenze autobahnartig (vierspurig, Fahrbahntrennung) ausgebaut werden. Da nur wenig Anschlußstellen (Mautstellen für das Roadpricing) geplant sind, wird auch das Parallelstraßennetz dementsprechend ausgebaut. Über weite Strecken wird die B125 neu trassiert, vor allem in den Bereichen Neumarkt (Tunneltrasse), Freistadt und Rainbach.

Ein autobahnähnlicher Ausbau und eine Einbringen der Strecke in die Trans Europäischen Netze (TEN) wird zu einer Anziehung des internationalen Tansitverkehrs führen und zu einer nicht wünschenswerten Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße.



Nördliches Mühlviertel

Der Ausbau und insbesondere die Neutrassierung der B125 betrifft wertvolle Kulturlandschaftsteile des nördlichen Mühlviertels. Besonders zwei ökologische Kernbereiche werden durch die geplante Trasse massiv beeinträchtigt. Einerseits die kleinstrukturierten Grünlandgebiete entlang der Feldaist und der Jaunitz südlich von Freistadt, andererseits das walddreiche Vorland der Maltsch bei Wulowitz und Leitmannsdorf an der tschechischen Grenze. In beiden Gebieten haben Sperlingskauz und Rauhußkauz bedeutende Vorkommen, auch Schwarzstorch, Wespenbussard sowie Haselhuhn und Auerhuhn sind in der walddreichen Kulturlandschaft anzutreffen. Die kleinteilige Acker-Grünland-Kulturlandschaft bei Wulowitz erfüllt zudem eine wichtige Pufferfunktion für das **Natura 2000 Gebiet Maltsch**. Das Gebiet der Maltsch ist Heimat europaweit bedeutender Bestände von Wiesenbrütern, darunter der Wachtelkönig, das Braunkehlchen oder der Wiesenpieper.

B65 – RICHTUNG UNGARN

Die B65 soll von der A2 bei Großwilfersdorf bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz nach Ungarn auf der ganzen Strecke vierspurig ausgebaut werden. Zwei Ortsumfahrungen stehen zur Zeit in der Planungsphase: Großwilfersdorf und Rudersdorf. Großwilfersdorf soll aufwendig im Norden umfahren werden, wobei auch ein neuer Autobahnanschluß gebaut wird. In Rudersdorf hat sich die Gemeinde kürzlich für einen Ausbau der Ortsdurchfahrt ausgesprochen. Bisher wurde die ökologisch bedenkliche Südvariante favorisiert.

Natura 2000 Gebiet Lafnitzauen

Die Südvariante der Umfahrung Rudersdorf verläuft durch das **Natura 2000 Gebiet Lafnitzauen**. Die Lafnitz weist in diesem Bereich eine naturnahe Strecke auf und kann ihre Hochwasserdynamik über den gesamten Talboden frei entfalten. Alle Merkmale eines funktionierenden Flußökosystems sind erhalten: Flußbettverlegungen, Steilwände, Kies- und Sandbänke mit Schwemmholtansammlungen. Diese Lebensräume von höchster Qualität beheimaten wertvolle und seltene Arten: Eisvögel sind häufig anzutreffen, vereinzelt auch Flußuferläufer und Flußregenpfeifer. Besonders herausragend ist die reiche Libellenfauna, darunter die Grüne Keiljungfer, die Gemeine Flußjungfer, die Blauflügel-Prachtlibelle und die Gebänderte Prachtlibelle.

Das Natura 2000 Gebiet Lafnitzauen zählt zu den national bedeutenden Fließstrecken Österreichs (Initiative „Lebende Flüsse“ des BMLF, BMUJF und WWF) Diese ökologisch intakten 1300 km Flußstrecken müssen vor jeder Verschlechterung bewahrt werden – ein Straßenprojekt muß daher ausgeschlossen werden.

B301 – WIENER SÜDRANDSTRASSE

Die B 301 als Wiener Südrandstraße soll von der A2 bei Vösendorf zur A4 bei Schwechat führen. Das UVP Verfahren läuft bereits.

Von den Straßenplanern wird eine Entlastung der Wiener Südosttangente um 2 bis 5 % über wenige Jahre angegeben. Dieser Entlastungseffekt ist aber nicht nachvollziehbar und wird von Verkehrsexperten bestritten.

Im Bundesstraßengesetz ist die B301 bis zum Knoten Kaisermühlen definiert und beinhaltet damit eigentlich die 6. Donauquerung (siehe oben). Das derzeit laufende UVP Verfahren behandelt nur den Projektteil bis Schwechat.

NORDWESTUMFAHRUNG WIEN

Dies wäre eine Verbindung der geplanten Nordautobahn westlich von Wien zur Westautobahn. Hier gibt es Machbarkeitsüberlegungen, aber noch keine konkrete Trasse.

Natura 2000 Gebiet Wienerwald

Eine Nordwestumfahrung Wiens würde das **Natura 2000 Gebiet Wienerwald** durchschneiden. Der Wienerwald stellt eines der größten geschlossenen Laubwaldgebiete Mitteleuropas dar. Neben den großflächigen Buchen- und Eichenwälder des Gebiets sind besonders die landschaftsprägenden Wiesengebiete mit ihren verschiedenen Ausprägungen von Feuchtwiesen bis hin zu Felstrockenrasen hervorzuheben. Besonders die nördliche Flyschzone des Wienerwaldes ist von einem Netzwerk an kleinen, großteils noch sehr naturnahen Bächen mit begleitenden Auwäldern durchzogen. Durch die enorme landschaftliche Vielfalt des Wienerwaldes kommen im Gebiet **24 Lebensräume** und **36 Tier- und Pflanzenarten von europäischer Bedeutung** (FFH Richtlinie, Anhang 1,2+3) vor. Einzigartig ist auch die Vogelwelt des Wienerwaldes. Unter den 29 Vogelarten von europäischer Bedeutung (entsprechend der Vogelschutzrichtlinie, Anhang 1), die regelmäßig

im Gebiet vorkommen finden sich national bedeutende Bestände des Schwarzstorchs, Wachtelkönigs, Eisvogels oder des Mittelspechtes.

Eine Zerschneidung des nördlichen Wienerwaldes durch einen Autobahnkorridor würde das Naturpotential des Natura 2000 Gebietes extrem beeinträchtigen. Der Wienerwald, eines der größten geschlossenen Laubwaldgebiete Mitteleuropas, verträgt keine weitere Autobahn mehr.

B17 – NEUTRASSIERUNG

Derzeit werden Machbarkeitsüberlegungen über einer Neutrassierung der B17 nördlich von Wr. Neustadt im Bereich Sollenau angestellt.



Steinfeld

Die Neutrassierung der Bundesstraße 17 verläuft mitten durch das Steinfeld, eines der letzten Steppenrelikte Österreichs. Die extrem flachgründigen Schotterböden haben zur Ausbildung von großflächigen pannonischen Trockenrasen geführt, denen aufgrund ihrer Flächenausdehnung und pflanzensoziologischen Eigenständigkeit internationale Bedeutung zukommt. Die Trockenrasen beherbergen zahlreiche Steppenarten, darunter drei vom Aussterben bedrohte Heuschreckarten, die Heideschrecke, die Steppen-Beißschrecke und die Blauflügelige Sandschrecke. Einzigartig ist auch ein Endemit des Steinfeldes, die Schnecke *Helicopsis striata austriaca*, die auch entsprechend der FFH-Richtlinie als höchst schützenswert (prioritär) eingestuft wird. Im Gebiet finden sich außerdem 12 Brutvögelarten von europäischer Bedeutung (entsprechend der Vogelschutzrichtlinie, Anhang 1). Besonders herausragend sind hierbei die österreichweit größten Populationen von Triel (kommt nur im Steinfeld vor), Brachpieper, Ziegenmelker und Heidelerche.

Es besteht kein Zweifel, daß das Steinfeld aufgrund seiner einzigartigen Naturausstattung Natura 2000 Gebiet werden muß, der Bau einer Straße durch dieses Gebiet ist strikt abzulehnen.

FORDERUNGEN DES WWF

1. Es muß vor dem Beschluß für einzelne Straßenprojekte **eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung über die Verkehrsplanungen der Ostregion** geben. Eine übergeordnete gesamtheitliche Sicht zur Prüfung der Umweltauswirkungen dieser Straßenprojekte ist erforderlich. Ohne diese ist eine Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik, eine Erreichung der Klimaschutzziele und eine Umsetzung der Naturschutzverpflichtungen der EU Richtlinien nicht möglich.
2. **Es darf keine Autobahnen geben, die ein „Netz des Lebens-Gebiet“ zerschneiden.** Das „Netz des Lebens“ beherbergen zwei Drittel der österreichischen Artenvielfalt mit europaweit und teilweise weltweit gefährdeten Lebensräumen, Tier- und Pflanzenarten.
3. Es dürfen keine Straßenprojekte realisiert werden, die zur Steigerung des Verkehrsaufkommens und zur Steigerung der Emissionen führen. Die **Klimaschutz-**

Verpflichtung Österreichs durch das Kyoto-Protokoll, die Treibhausgasemissionen um 13 % zu senken, ist mit einer Steigerung des Straßenverkehrs nicht vereinbar.

4. **Die Verkehrsagenden müssen auf Bundesebene in eine Hand.** Der unhaltbare Zustand, daß der Verkehrsminister nicht für den Straßenbau zuständig ist, muß beendet werden. Nur eine Vereinigung aller Verkehrsagenden unter einen Minister macht eine zukunftsfähige, nach klaren verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen orientierte Verkehrspolitik möglich.
5. **Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs** durch eine geänderte Verkehrspolitik: Die Verkehrspolitik muß eine Verbesserung und Ausweitung des Eisenbahnnetzes und die Schaffung eines gut koordinierten, auf die Bedürfnisse der Kunden abgestimmten, öffentlichen Verkehrssystems erreichen. Die Attraktivität soll durch Netz- und Kapazitätserweiterungen, Beschleunigungsmaßnahmen, optimierte Taktgestaltung und Tarifregelungen, Verkehrsverbünde und verbesserter Infrastruktur aller öffentlicher Transportmittel gesteigert werden.
6. **Kostenwahrheit im Verkehr:** Der Straßenverkehr verursacht enorme Kosten, mit denen er derzeit nicht belastet wird. Daher ist auch im Verkehrsbereich das Verursacherprinzip zur Anwendung zu bringen. Um Marktverschiebungen auszugleichen, und um den Kunden und Unternehmen ökonomische Anreize zu geben, ist der Straßenverkehr zu belasten. Daher sind Maßnahmen wie z.B. flächendeckendes Road-Pricing, Erhöhung des Zuschlages zur Mineralölsteuer in einer ökologischen Steuerreform und eine Zulassungsabgabe nach dänischem Vorbild einzuführen.
7. **Spezielle Maßnahmen für den Güterverkehr:** Neben konsequentem Road-Pricing und Erhöhung der Mineralölsteuer zur Internalisierung externer Kosten sind im Güterverkehr Maßnahmen erforderlich, um eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Die Widmung von Industrie- und Betriebsgebieten sowie die Förderung zu Betriebsansiedlungen soll mit der Errichtung von Gleisanschlüssen oder einer Transportkette im kombinierten Verkehr verknüpft werden. Die vernetzte Güterlogistik im kombinierten Verkehr muß verstärkt werden.

Mag. Stefan Moidl, Mag. Markus Schneidergruber
Wien am 4. Mai 1999



Ottakringer Straße 114-116 ♦ 1160 Wien
Tel.: 01/488 17-0 ♦ Fax: 01/488 17-29
e-mail: wwf@wwf.at

Der World Wide Fund For Nature (WWF) ist die weltweit größte unabhängige Natur- und Umweltschutzorganisation. 5,3 Millionen Mitglieder und Spender ermöglichten bisher zehntausend Projekte in über 150 Ländern dieser Erde.

Unterstützen auch Sie die Arbeit des WWF.
Spendenkonto PSK 1.944.000

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [WWF Studien, Broschüren und sonstige Druckmedien](#)

Jahr/Year: 1999

Band/Volume: [82_1999](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: [Straßenbauprojekte in Ostösterreich - Bedrohung für einzigartige Naturpotentiale 1-17](#)