

Kein permanenter Konflikt: Straße und Naturschutz

Von Peter WESSENBERG

Ergebnisse der „Verkehrsuntersuchung Deutsch-Österreichischer Grenzraum“ von den Professoren J. R. Dorfwirth und Kh. Schaechterle / Aussagen der ARGE Deutscher Beauftragter für Naturschutz über Verkehrsplanung.

Wenn sich in den Alpen immer wieder behördliche Planer mit vehementen Naturschützern konfrontiert sehen, müßten sie sich die Frage nach ihrer Planungsgesinnung stellen. Die Breite der Umweltdiskussion und die Bürgerinitiativen haben im Alpenraum noch leider nur in unbefriedigender Weise politisches Bewußtsein und politische Emanzipation bei Planern und Betroffenen erzeugt. Naturschutz darf sich nicht mit Politik gleichsetzen, vielmehr ist er eine der ersten Planaufgaben der Politik. Die Vernachlässigung dieses Planungspartners hat erst in jüngster Zeit besonders stark zu Meinungsverschiedenheiten zwischen politischen Programmen und fachlich begründeten Zielvorstellungen geführt. Eine Analyse der kommunalen, regionalen und überregionalen Verwaltungs- und Planungseinheiten, ergibt in bezug auf ihre personelle Besetzung, die Vorrangstellung von Industrie, Fremdenverkehr und Landwirtschaft im Gegensatz zum „unproduktiven“ Naturschutz. Unser konkreter Fall „die Straße“ hat zwei wesentliche Bezüge: *Verkehr und Natur*.

Professor H. R. Meyer, Verkehrswissenschaftler aus Bern hat eine treffliche Feststellung gemacht: „Wird irgendein in seiner Wirtschaftlichkeit fragwürdiges Verkehrsprojekt verfochten, so wird unweigerlich die volkswirtschaftliche Rendite in den Vordergrund gestellt. Solche zweifelhafte Projekte gibt es sicher auch in Österreich. Man könnte mit etwas Ironie geradezu sagen: je schlechter das Projekt, desto mehr wird auf den volkswirtschaftlichen Nutzen gepocht!“

Das Bundesministerium für Verkehr in Bonn und das Bundesministerium für Bauten und Technik in Wien waren die Auftraggeber des Gutachtens für den Ausbau der deutsch-österreichischen Grenzübergänge mittels Verkehrsanalysen und Verkehrsprognosen. Der Wiener TU-Professor Dorfwirth und der Münchner TU-Professor Schaechterle stellen ihre mit zwölf Mitarbeitern erstellte Studie den behördlichen Planungsstellen zur Diskussion vor. In den Resultaten der Untersuchung, die sich mit dem Verkehrsumfang bis 1990 beschäftigt, wird von sogenannten „Grenzübergängen in den Problemräumen“ gesprochen und die zum Teil langfristigen Ausbauziele genannt. Die Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchung sind bereits in verschiedene Planungsentscheidungen von Deutschland und Österreich eingeflossen, so ist dem Raum Füssen–Fernpaß im Rahmen der Ulm–Mailand-Autobahn ein Vorrang eingeräumt worden. Ferner haben die Gutachter eine zeitliche Reihung des Ausbaues der Problemräume vorgenommen, wobei Punkt 3 lautet: „Bau eines Grenzüberganges im Zuge der Autobahn-Fernverbindung Würzburg–Ulm–Kempten–Füssen–Reutte–Inntal–Brennerpaß bzw. Reschenpaß.“

Die ARGE Deutscher Naturschutzbeauftragter gibt im Jahrbuch für Naturschutz und Landschaftspflege 1977 (Bonn-Bad Godesberg) folgende Forderungen an die Straßenplaner zur Kenntnis: – Das Kunstbauwerk „Straße“ dürfe das Landschaftsbild nicht stören, sondern solle es nach Möglichkeit sogar verbessern – Der Abstand von Bebauungen und Erholungsräumen müsse möglichst groß sein, daß die Emissionen nicht mehr stören. – Im Rahmen von Planungsarbeiten ist der stärker zu berücksichtigende Anspruch des Bürgers auf mehr Information und Mitgestaltung von Bedeutung. Um zwischen Naturschutz, Landschaftsplanung, Verkehrs- und Straßenplanung zu einem gemeinsamen und tragfähigen Grund zu kommen, erscheint dem Ring deutscher Naturschutzbeauftragter die Lösung folgender Aufgaben vor-

dringlich, die auch in Tirol zukünftig zur Kenntnis genommen werden müssten:
Ausarbeitung und Einführung von Verordnungen und Richtlinien, nach denen die Erfassung des Naturhaushaltes und seine Aufbereitung für die Straßenplanung vorgenommen werden kann.

Ausarbeitung von Kriterien, aus denen für den Träger der Straßenplanung der Grad der Schutzwürdigkeit von Landschaften, Landschaftsteilen und Standorten im Hinblick auf Straßenplanungen ersichtlich ist.

Von diesen sinnvollen Vorschlägen ausgehend ist es in Österreich und in den gesamten Alpen höchste Eile, die interdisziplinäre Forschung über die Straßenbaupläne der Zukunft zu starten. Dabei ist konkret zu denken an:

Untersuchungen zur grenzüberschreitenden Raumordnung

Untersuchungen zur grenzüberschreitenden Verkehrsplanung

Biotopkartierung im Alpenraum

Konzeptionierung einer „ökologischen Risikoanalyse“ als Instrument zur Beurteilung wechselseitiger Nutzungseinflüsse auf den Landschaftshaushalt (Vorschlag von Dozent W. Istel vom Zentralinstitut für Raumplanung und Umweltforschung an der TU-München)

Untersuchungen zur kosten-nutzen-analytischen Bewertung alternativer Siedlungs- und Standortstrukturen.

Das heißt, die Forschung kann schon entscheiden, wie divergente Probleme der Straßen- und Umweltplanung in den Alpen zukünftig gelöst werden sollen und können. Auf keinen Fall dürfte man – wie häufig bisher – die Proponenten der außeralpinen Interessen (potentielle Wirtschaftsgebiete usw.) ihre Projekte so einfach durchsetzen lassen.

Tierwelt und Straße

Vom Institut für Naturschutz und Tierökologie*

Problemübersicht und Planungshinweise**

Übersichtsthesen

1. Straßen ermöglichen als linienhafte Steppenelemente die Ausbreitung von zoogeographisch und ökologisch als Steppentiere anzusprechenden Tierformen. Für „Kulturfolger“ gilt gleiches. Straßenböschungen waren bisher Rückzugsgebiete für Steppentierformen in der Agrarlandschaft.

Heute widersprechen viele Ziele und Techniken des Straßenbaus, der Straßenunterhaltung und des Verkehrs den Intentionen des Naturschutzes und Tierarten-/Faunenschutzes.

2. Letztere werden in dieser Arbeit dargestellt (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).

Moore, Sümpfe, Tümpel, Brachland, naturnahe Wälder und extensiv genutztes Agrarland sind als ökologisch wertvolle Bereiche von der Straßenplanung nach Möglichkeit auszusparen. Naturschutzgebiete sollten grundsätzlich unantastbar sein.

Für verlorene Gebiete sollte durch Renaturierung Ersatz geleistet werden.

3. Straßen durchschneiden Tierlebensräume. Vor allem sehr bewegliche, in größeren Territorien lebende oder mit ungünstigen Verhaltensmerkmalen ausgestattete Tiere sind wegen relativ häufiger Überquerung der Straße gefährdet. Die großen Formen bedeuten eine Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer.

Dieser Beitrag ist eine Gemeinschaftsarbeit aller Mitarbeiter des Instituts für Naturschutz und Tierökologie der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie, Bonn-Bad Godesberg

** In: Jahrbuch für Naturschutz und Landschaftspflege 26 (1977), S. 91–115

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1978

Band/Volume: [1978_4](#)

Autor(en)/Author(s): Wessenberg Peter

Artikel/Article: [Kein permanenter Konflikt: Straße und Naturschutz 133-134](#)