



OBERÖSTERREICH

*Resolution gegen Landschaftszerstörung und Kulturvernichtung durch übertriebenen Straßenbau – für Förderung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs**

Durch einen weit über echte wirtschaftliche Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit hinausgehenden Straßenbau bzw. -ausbau wurden in den letzten Jahren zahlreiche Gebiete unseres Landes in ihrem natürlichen Landschaftsbild schwerstens beeinträchtigt.

Anstatt bestehende, dem wachsenden Gelände angepasste Straßen lediglich soweit nötig, ohne wesentliche Trassenänderung, zu sanieren, hat man in rücksichtsloser und gewaltsamer Fehlanwendung technischer Möglichkeiten vielfach überbreite „begradigte“ Asphalt- oder Betonstraßen gezogen, Hügel zerschnitten, Berghänge angerissen und mit häßlichen Betonmauern versehen, Waldstücke gerodet und durch all dies nicht nur die Schönheit manchen lieblichen Landschaftsbildes vernichtet, sondern auch das ökologische Gleichgewicht und den Wasserhaushalt oft empfindlich gestört, andererseits aber wertvollsten Ackerboden der bäuerlichen Nutzung entzogen und die wirtschaftliche Führung mancher Betriebe in Frage gestellt. In städtischen oder dörflichen Siedlungen wurde häufig kulturell und historisch wertvolle Bausubstanz dem Moloch Verkehr geopfert, zumindest aber der Wohnwert von Eigenheimen und Miethäusern schwerstens beeinträchtigt.

Manche landschaftlich besonders reizvolle Gegenden – Fremdenverkehrsgebiete oder hiezu geeignet –, deren „Erschließung“ durch diese Art des Straßenbaues in kurzsichtiger Weise beabsichtigt war, wurden dadurch (ebenso wie durch einen naturfernen Wasserbau oder einer Landschaftsausräumung im Zuge von „Flurbereinigungen“ u. dgl.) in Wirklichkeit ihres landschaftlichen Reizes, ihrer idealen Ruhe und damit ihres Erholungswertes größtenteils beraubt und so das Gegenteil dessen erreicht, was bezweckt werden sollte.

Wir könnten unzählige Beispiele nennen, wo nicht etwa nur auf Hauptverkehrsstrecken, sondern auch auf relativ unwichtigen und schwach befahrenen Nebenstraßen durch Umbau oder Neubau überbreite Asphaltstraßen gezogen wurden, deren Kapazität nie annähernd ausgenützt ist. – Hauptverkehrslinien aber wurden und werden weit über jede Notwendigkeit hinaus mit mehrfachen vielspurigen Parallelstraßen verbaut. Zahlreiche Straßenbauprojekte, die diese unheilvolle Entwicklung fortsetzen, sind geplant oder in Vorbereitung.

Wir erwähnen nur beispielsweise:

- die Mühlkreis-Autobahn zur tschechischen Grenze,
- die Pyhrn-Autobahn, die parallel zu einer bereits bestens ausgebauten Bundesstraße geführt werden soll,
- die äußerst umstrittenen „Schnellstraßen“ S 37 (Asten–Steyr)
- und die S 38 (Linz–Wels).

Wir wenden uns entschieden gegen die Fortsetzung dieser sinnwidrigen, landschaftsverbrauchenden und kulturelle Werte zerstörenden Straßenbaupolitik, die vom Großteil der Bevölkerung – auch von einem Großteil der Autofahrer der betreffenden Gegenden selbst – ent-

Beschlossen in der Jahreshauptversammlung der Landesgruppe ÖÖ. am 3. 6. 1978

chieden abgelehnt wird, und deren weitere Steigerung nur von einer kleinen Lobby von kommerziell Interessierten (wie erst kürzlich von der „Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen“) und von den Managern der Erdölgesellschaften und gewisser „Interessenvertretungen“ verlangt wird.

Als

Alternative

verlangen wir die Förderung und den sinnvollen *Ausbau aller öffentlichen Massenverkehrsmittel*, insbesondere des Schienenverkehrs durch Verstärkung des Unterbaues zur Erzielung höherer Reisegeschwindigkeiten, durch Anschaffung eines bequemen, modernen und leistungsfähigen Wagenparks für den Personen- und Güterverkehr und ein entsprechend *dichtes und regelmäßiges Verkehrsangebot* (z. B. „Taktfahrplan“, wie er auf einzelnen Bundesbahnstrecken und anderen Bahnen bereits erfolgreich eingeführt ist) sowie eine entsprechende Steuer- und Tarifpolitik.

Wo ein vollwertiges und ausreichendes Angebot von rasch und in dichter Folge fahrenden, bequemen öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen wurde, wurden diese auch angenommen.

Die von allen Interessen-Lobbys meist als Vorwand für ihre Profit-Interessen vorgeschützte „Sorge um Arbeitsplätze“ wäre bei einer solchen von uns geforderten *neuen Verkehrspolitik* völlig unbegründet, weil die Verstärkung und der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel sowie deren Betrieb weit mehr Arbeitsplätze schafft, als bei der Reduzierung des hochrationalisierten Straßenbaues wegfallen würden.

Im Vergleich zum motorisierten individuellen Personenverkehr und zum Lastkraftwagenverkehr nehmen die öffentlichen, insbesondere Schienenverkehrsmittel *für gleiche Leistungen im Personen- und Güterverkehr*

nur einen *Bruchteil an Verkehrsfläche* in Anspruch, und zwar meist in einer das Städte- und Landschaftsbild nicht störenden Weise,

sie benötigen nur einen *Bruchteil des Energieaufwandes* und sparen damit wertvolle Reserven und Devisen,

die äußerst gesundheitsschädliche *Umweltbelastung durch Lärm und Abgase* ist ebenso wie die *Unfallquote* unverhältnismäßig geringer:

Der Autoverkehr hat in Österreich in den letzten zehn Jahren nicht weniger als *22.000 Todeopfer* und über *800.000 Verletzte*, zum großen Teil Schwerverletzte mit dauernder Gesundheitsbeeinträchtigung verursacht! – Jeder Denkende weiß, wieviel an schwerstem menschlichem Leid und Unglück ganzer Familien in diesen nüchternen Zahlen steckt!

Ist es angesichts solcher Tatsachen zu vertreten, daß der bereits weit übersteigerte Autoverkehr durch einen ebenso übersteigerten Straßenbau noch gefördert wird?! Jedermann weiß, daß auf den zu sinnlosen Rennbahnen „ausgebauten“ Straßen infolge der Verleitung zu überhöhter Geschwindigkeit die *Unfallhäufigkeit nur gesteigert* wird, statt sie zu senken.

Eine intensive und effektive Verkehrsüberwachung, die die Einhaltung aller Geschwindigkeitsbegrenzungen und sonstigen Verkehrsvorschriften rigoros erzwingt, wäre weit wirksamer gegen die Bluternte des Straßenverkehrs als alle Straßenbaumaßnahmen.

Festgestellt sei, daß durch alle diese von uns verlangten Maßnahmen das Auto mit seinen zahlreichen kaum ersetzbaren Vorteilen keineswegs als solches bekämpft werden, sondern vielmehr durch vernünftige Reduzierung seiner Verwendung auf ein sinnvolles und zweckmäßiges Maß erst richtig, d. h. möglichst behinderungsfrei und gefahrlos benützbar gemacht werden soll.

Es scheint uns daher nicht verantwortbar, die bisherige Fehlentwicklung durch teure Fehlinvestitionen auf Kosten der Allgemeinheit noch weiter fortzusetzen, anstatt ihr durch Schaffung entsprechend gezielter Alternativen wirkungsvoll entgegenzutreten.

Vorstand und Hauptversammlung
der Landesgruppe Oberösterreich

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): Anonymus

Artikel/Article: [Aus den Bundesländern: Oberösterreich 151-152](#)