

Eine Grundregel gibt es, die wir als Bürger in Sachen Umweltschutz beherzigen können. *Selbst aktiv werden.* So einfach ist das. Deshalb:

- ◆ Informieren Sie sich über den Zustand des Waldes, indem Sie an den regelmäßigen Wanderungen des städtischen Umweltschutzamtes teilnehmen. Die aktuellen Termine werden rechtzeitig in den Medien und in dieser Zeitschrift angekündigt.
- ◆ Besuchen Sie den Waldsterbenslehrpfad, der in diesem Jahr von Mai bis Oktober 1988 in der Josefiawald aufgestellt ist.
- ◆ Besuchen Sie Vorträge und Ausstellungen zu Umweltthemen.
- ◆ Lesen Sie in den Tageszeitungen die »Umweltnachrichten«.
- ◆ Machen Sie im Gespräch mit Ihren Freunden, Nachbarn und Mitbürgern auf die Probleme des Waldes aufmerksam.
- ◆ Informieren Sie die Gemeindepolitiker über Umweltprobleme und machen Sie konkrete Lösungsvorschläge.

Umweltprobleme werden durch uns selber ausgelöst oder verursacht, notwendige Lösungen lassen sich nicht einfach delegieren, sie bedürfen unserer Mitarbeit, unseres Einsatzes. *Leisten Sie Ihren Beitrag, helfen Sie mit.* Über Auskunft und Anregungen freuen sich die Mitarbeiter des städtischen Umweltschutzamtes. Rufen Sie doch an (Telefon: 8072/3117).

Quellen:

»Waldsterben« Argumente zur Diskussion von Franz Mitterböck; Herausgeber Österr. Forstverein und Zentrum für Umwelt- und Naturschutz an der Universität für Bodenkultur, Wien.

»Was jeder gegen das Waldsterben tun kann«, Stiftung Wald in Not, Bonn. Diese bebilderte Broschüre kann unter folgender Adresse bezogen werden: Stiftung Wald in Not, Wielandstraße 4, D-5300 Bonn 2.

ADRESSE DES AUTORS: Zusammengestellt vom Amt für Umweltschutz des Magistrates der Stadt Salzburg, Dipl. Ing. Dr. Gerald Schlager, Vierthaler Straße 10, 5020 Salzburg.

Helmut Bukovski

Was bringt uns der Motorsport?

Man könnte die Frage »Was bringt uns der Motorsport« sehr kurz beantworten: Eine große Anzahl von Problemen und schwerwiegende Folgeerscheinungen. Ich weiß, daß es verschiedene Sparten des Motorsports gibt, gehe aber davon aus, daß die Grundtendenzen identisch und nur unterschiedlich stark ausgeprägt sind.

Am deutlichsten werden sie, und können deshalb auch am leichtesten erkannt und durchschaut werden, an den exponiertesten Disziplinen dieses angeblichen Sports. Und damit bin ich bereits bei einem Problem: Von »Motorsport« zu sprechen, erscheint mir bereits ein sehr schwerwiegender Mißbrauch des allgemein positiv besetzten Wortes »Sport« zu sein. Geht man davon aus, daß Sport dem körperlichen und geistigen Wohlbefinden, kurz, der Gesundheit dienen soll, wird deutlich, daß Betätigungen, die permanent Gesundheit und Leben bedrohen – und das ist beim Motor-»Sport« wie zahlreiche Unfälle beweisen der Fall – wohl nicht in diesen Begriff passen. Auch die in manchen Lexika zitierte »Freude an der Betätigung« ist meist nicht die eigentliche Triebfeder, sondern es geht bekanntlich um Geld, um viel Geld. Hinter dem als Tarnung gebrauchten positiv besetzten Wort »Sport« verbirgt sich also ein Geschäft, ein, wie bekannt, ziemlich brutales Geschäft, bei dem einige Wenige viel verdienen und die Allgemeinheit die Probleme hat und die Rechnung bezahlt. Für mich drängt sich hier der Vergleich mit den Gladiatorenspielen auf, die eine durch Degeneration zugrundegehende Kultur signalisierten.

Ist Motorsport Sport?

Wenden wir uns nun aber den spezifischen Problemen dieses angeblichen »Sports« zu, so werden diese in den Bereichen der Umweltbeeinträchtigung und der Verkehrssicherheit akut. Es geht dabei um Umwelt- und Sicherheitsbeeinträchtigungen, die einerseits direkt durch die in diesem Geschäft Agierenden ausgelöst werden und andererseits um solche, die als Folgeerscheinungen bei der großen Masse unserer Bevölkerung zum Tragen kommen und damit sehr weitreichend wirksam werden.

Die direkte Gesundheits- und Lebensbedrohung der Agierenden und der Zuschauer, die sich ja auch freiwillig diesem Risiko aussetzen, könnte man – bei nur von wenig Verantwortlichkeit getragener Grundhaltung – als deren Problem abtun. Sie ist in verschiedenen Disziplinen sicher unterschiedlich hoch und kann auf permanenten Strecken sicher durch Fangzäune, Strohballen und dergleichen mehr wesentlich beeinflußt werden. Bei Rallyes und ähnlichen Veranstaltungen ist sie meiner Meinung nach unvertretbar und es kommt außerdem zu einer massiven Gefährdung von an solchen Veranstaltungen nicht interessierten, sehr wohl aber betroffenen Bevölkerungsgruppen. Es ist bekanntlich unmöglich, die benützten Strecken wirklich abzusichern. Wenn man hier erfährt, daß z.B. bei der letztjährigen Pongau-Rallye auf der Strecke über Dienten, Mühlbach nach Bischofshofen ein Schnitt von 128 km/h gefahren wurde, so ist es für mich, wenn man diese enge und kurvenreiche Strecke kennt, nicht mehr vorstellbar, daß so etwas in unserem Land noch erlaubt werden kann. Ich möchte deshalb als Bewohner dieses Landes dem Landesgendarmeriekommandanten, der auf dieses Sicherheitsrisiko hinwies, und dem zuständigen Landespolitiker, der darauf diese Veranstaltung absagte, für ihren Mut und ihr Verantwortungsbewußtsein aufrichtig danken. Sie haben be-

wiesen, daß sehrwohl verantwortungsbewußte Männer in entscheidenden Positionen sitzen, die trotz heftiger Angriffe Allgemeinwohl vor Geschäftsinteresse einzelner stellen können. Für die Zukunft kann ich mir nur wünschen, daß immer mehr diesem Beispiel folgen.

Gehen wir auf die direkte Umweltbeeinträchtigung ein; haben wir es im wesentlichen mit dem Problem einer sinnlosen Vergeudung von Energie durch die die »im Kreis fahren« und die, die weit anreisen, um ihnen dabei zuzuschauen und um eine ebenso sinnlose Umweltbelastung durch Abgase, Öl- und Benzinrückstände und vor allem durch Lärmbeeinträchtigung zu tun. Bei einem Motorradrennen am Salzburgring wird beispielsweise von den Akteuren so viel Treibstoff verbraucht, daß zwei Arbeitnehmer aus Hof ein ganzes Jahr als Pendler mit dem PKW nach Salzburg und zurück fahren könnten. Dazu kommen die riesigen Mengen an Energie, die die oft weit anreisenden Zuschauer dieses Spektakels verbrauchen...

Des einen Leid, des andern Geld

Was an Umweltbelastung zurückbleibt, davon kann man sich am besten einen Tag nach einer solchen Veranstaltung in der Umgebung der Rennstrecke überzeugen. Was sich im Umfeld derartiger Veranstaltungen sonst noch tut, ist in der Presse nachzulesen. Jeder, der sich einmal die Mühe machte, sich dieses »Schlachtfeld« anzuschauen, hat einen unvergeßlichen Eindruck, sodaß ich nur empfehlen kann, sich selbst an Ort und Stelle ein Bild zu machen. Es erübrigt sich meiner Meinung nach auch, sehr viel über die Lärmbeeinträchtigung an Trainings- und Renntagen zu sagen. Sie ist allgemein bekannt und kilometerweit unüberhörbar. Bedenkt man, wie viele Menschen sich bereits in ihrer Gesundheit durch Lärm beeinträchtigt fühlen und daß es für Betriebe sehr klare Vorschriften über die zumutbare Lärmbelastung gibt, dann kann man es eigentlich nur als Anachronismus betrachten, daß bei solchen Veranstaltungen in Kauf genommen wird, daß eine ganze Region tyrannisiert wird, damit einige ihre Geschäfte machen können.

Solche Geschäftsinteressen einzelner z.B. auch der Gastronomie, wurden auch bei der Absage der Pongau-Rallye vehement ins Spiel gebracht und auf Verluste in Millionenhöhe verwiesen. Da unmittelbar vor der Diskussion über diese Veranstaltung im bayerischen Grenzgebiet ein Waldbrand tobte und man danach in der Zeitung lesen konnte, daß die Gastronomie des betroffenen Gebietes durch die »Waldbrandschauer« das Jahrhundertgeschäft gemacht hätte, konnte ich bereits damals nicht umhin zu empfehlen, wenn man wirklich ein großes Geschäft machen möchte, sich doch nicht lange auf solche Veranstaltungen zu versteifen, sondern gleich den Wald anzuzünden. Entschuldigen Sie, bitte, den Sarkasmus, aber ich glaube, daß die Zeit reif ist zu erkennen, daß nicht alles, was kurzfristig Geld bringt, gut ist.

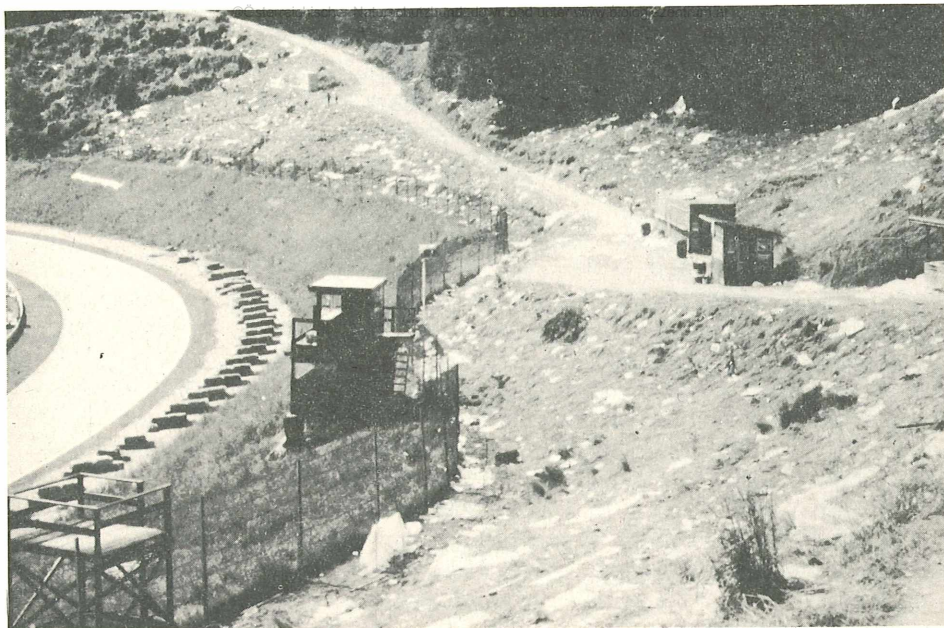
Für noch wesentlich folgenschwerer aber halte ich die indirekten Auswirkungen solcher Veranstaltungen sowohl auf die Umwelt als auch auf die Verkehrssicherheit: Der praktizierte und durch die Idolisierung der Akteure für viele erstrebens-

wert scheinende Fahrstil widerspricht allen Verkehrssicherheits- und Umweltanliegen. Bereits die Zielsetzung, der Erste, der Schnellste sein zu müssen, steht im direkten Widerspruch zu einem sicheren Verkehrsverhalten, bei dem die wichtigste Zielvorstellung nur »gesund ankommen«, nicht »zuerst ankommen« heißen kann. Die gesundheits- und lebensbedrohende Idealisierung der Geschwindigkeit führt zu Pseudo-Wertvorstellungen und zu einem aggressiven, der Verkehrssicherheit und Umwelt gleichermaßen abträglichen Fahrstil, der als einzige Zielvorstellung nur kennt, sich gegen andere mit allen Mitteln durchzusetzen. Es entsteht für viele der Eindruck, daß es wichtig wäre, schneller zu sein als jeder andere, daß Geschwindigkeit ein erstrebenswertes Ideal wäre. Dies führt zu einer überaus starken Emotionalisierung der Geschwindigkeit, was die Erkenntnis verhindert, oder zumindest erschwert, daß es im Straßenverkehr nur ein grundlegendes Anliegen gibt, nämlich sein Ziel ganz und unversehrt zu erreichen und es auch den anderen zu ermöglichen. Sein Ziel eine halbe oder ganze Stunde später zu erreichen, heißt noch immer gewinnen, es nicht zu schaffen, weil man schneller sein wollte, aber heißt verlieren.

Motorsport oder Verkehrserziehung?

Der brutale Kampf um die Führungsposition, der Kampf um Meter und Sekunden, das Ausbremsen des Gegners, die Windschattenduelle, das An-die-Grenze-gehen all das kann täglich auf unseren Straßen beobachtet werden.

Wir leben in einer Zeit, wo manche glauben, daß Dinge erst dann existieren, wenn sie mit vielen Untersuchungen – die nicht selten in Weiterverfolgung der Verzögerungstaktik abqualifiziert werden – bewiesen werden. Ich möchte bewußt nicht diesen Weg gehen, sondern an Sie appellieren, hinaus auf unsere Straßen zu gehen und sich selbst ein Bild zu machen. Dies gilt nicht nur nach einer Rennveranstaltung, wo es häufig zu einer direkten Umsetzung des »Gelernten« bei der Heimfahrt kommt, sondern für jeden Tag. Den Kampf um Meter und Sekunden, das Ausbremsen des Gegners, können Sie täglich z.B. in der Alpenstraße beobachten, das Spiel »Ampelstart« an jeder Kreuzung, Windschattenduelle auf unseren Autobahnen und sinnlose Überholversuche und Kurvengeschwindigkeiten weit jenseits des im Gesetz vorgeschriebenen Fahrens auf Sicht auf allen Bundes- und Landesstraßen. Dieser Fahrstil, der aggressiv und gegnerbezogen bewußt an die Grenzen geht, widerspricht allen Sicherheitsanliegen. Ein sicherheitsbezogener Fahrstil vermeidet bewußt jede Grenzsituation und sieht im anderen den Partner, mit dem man sich möglichst gut arrangieren und dessen Fehler man möglichst rasch ausgleichen muß. Nach Abschluß des Geschwindigkeitsversuches in Vorarlberg führte ich ein Gespräch mit einem hohen Landespolitiker, der mir dabei von unqualifiziertesten und unflätigen Angriffen berichtete und abschließend fast resignierend meinte, so lange ein großer Teil unserer Bevölkerung am Sonntag stundenlang vor dem Fernseher sitze und Übertragungen von Rennveranstaltungen ansehe, sich auf unseren Straßen wohl wenig ändern würde. Ich kann mich dieser



Salzburgring – post festum

Meinung nur anschließen und an jeden einzelnen und die Verantwortlichen appellieren, diese suggestive Manipulation möglichst bald zu beenden, damit die tragischen Unfallberichte vom Schlachtfeld Straße weniger werden. Wen das damit verbundene menschliche Leid und der Umstand, daß es vor allem junge Menschen sind, die dieser Manipulation erliegen, noch zu wenig berührt, dem mögen zumindest die damit verbundenen hohen Folgekosten zu denken geben. Die Verkehrsunfälle in unserem Land kosten jährlich zig Milliarden. Der Einfluß dessen, was als »Motorsport« verkauft wird, ist unübersehbar groß. Das was einige daran verdienen, steht – abgesehen vom menschlichen Leid – in keinem Verhältnis zu dem, was es der Allgemeinheit kostet.

Auch im Hinblick auf die Umwelt hat dieser als erstrebenswert dargestellte Fahrstil beachtliche Auswirkungen: Wie Sie wissen, hat sich die Fahrzeugindustrie in den letzten Jahren mit Erfolg bemüht, den Benzinverbrauch zu senken, um sowohl Energieverbrauch als auch die Umweltbelastungen, die ja auch durch den Katalysator nicht zur Gänze ausgeschaltet werden, zu reduzieren. Es ist aber seit langem bekannt, daß durch den Fahrstil der Benzinverbrauch beim selben Fahrzeug und analogen Verhältnissen bis zu 30% variieren kann. Dagegen muten die technischen Verbesserungen, vor allem wenn man Aufwand und Effekt vergleicht, eher bescheiden an. Betrachtet man beispielsweise den Kult, den manche Hersteller mit dem CW-Wert betreiben, um Zehntelliter einzusparen und dafür sogar in Kauf nehmen, daß die Insassen durch besonders flach geneigte Windschutzscheiben im Sommer im »Grill« sitzen, so wird die paradoxe Situation besonders deutlich. An-

Straßenunfälle kosten 38,5 Mrd. Schilling Bundesbahn ließ Transportrisiko untersuchen

Wien (APA, SN). Die Folgekosten bei Straßenunfällen hätten in Österreich 1986 rund 38,5 Mrd. S ausgemacht. Durch den Bahnverkehr (ÖBB samt Privatbahnen) seien Unfallfolgekosten von 507 Mio. S angefallen. Dies geht aus einer am Montag in Wien präsentierten Studie hervor, die von den ÖBB beim Institut für Transportwirtschaft an der Wirtschaftsuniversität Wien in Auftrag gegeben wurde.

Im Vergleich der Unfallzahlen der beiden Verkehrsträger ermittelt die Studie 45.015 Unfälle auf der Straße mit Personenschaden im Jahr 1986 und 147 Unfälle im Schienenverkehr. 1335 Personen sind demnach auf der Straße unmittelbar zu Tode gekommen, der Schienenverkehr kostete 49 Menschenle-

ben. Das sogenannte Transportrisiko, die Anzahl der Todesopfer pro Milliarde Personen-Kilometer, ermittelt die Studie mit 1,6 im Schienenverkehr und 15 im Straßenverkehr. SN, 22.12.1987

400.000 Verkehrstote

BERLIN (dpa). Auf den Straßen der Welt sterben jährlich 400.000 Menschen bei Verkehrsunfällen, davon allein 60.000 in Westeuropa. Weitere zwölf Millionen Menschen werden verletzt. Diese Zahlen nannte Montag der Präsident der deutschen Verkehrswacht, Mottl, bei einem internationalen Verkehrssicherheitskongreß in Berlin. Es komme darauf an, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer tiefgreifend zu verändern. Mehr Kampagnen würden die Verkehrsteilnehmer zwar mehr berieseln, doch führten sie zu einer Übersättigung und Abstumpfung des Interesses.

SN, 9.2.1988

statt mit allen Mitteln den Fahrstil zu beeinflussen, mit dem 30%, also Liter an Treibstoff eingespart werden können, wird hoher technischer Aufwand betrieben und werden hohe Kosten in Kauf genommen, um Zehntelliter einzusparen. Die gleichzeitige Werbung für einen aggressiven, geschwindigkeitsfördernden Fahrstil und die Beteiligung an Veranstaltungen, die diesen Fahrstil propagieren, läßt diese Bemühungen absurd erscheinen.

Lärm — ein Begleiter des Motorsports

Ähnlich gelagert ist die Situation in bezug auf den Verkehrslärm. Es ist sicher vielen bekannt, daß der Verkehrslärm vom überwiegenden Teil der Bevölkerung bereits als größte Lärmbeeinträchtigung eingestuft und von vielen als gesundheitsschädigend empfunden wird. Bei einem Ärztesymposium über Verkehrslärm, das Ende 1986 in Salzburg stattfand, wies Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Kraßnig von der Technischen Universität in Graz darauf hin, daß zukünftig durch Fahrzeugkapselungen Lärmreduzierungen von 5 – 10 dB möglich sein würden. Dies allerdings mit hohem technischen und finanziellen Aufwand und erst langfristig möglichem Erfolg. Im selben Referat wies Prof. Kraßnig auch darauf hin, daß durch unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten der Lärmpegel um bis zu 30 dB und durch

unterschiedlichen Fahrstil bei gleichem Tempo um bis zu 20 dB reduziert werden könne. Dies ohne Kostenaufwand, sogar bei Kosteneinsparung und sofort. Trotzdem nimmt man noch immer hin, daß durch die Verherrlichung eines aggressiven und hochtourigen Fahrstils bei den diversen Veranstaltungen mit motorisierten Fahrzeugen, eine entsprechende Verhaltensänderung für viele wesentlich erschwert oder sogar unmöglich gemacht wird.

Abschließend möchte ich noch auf die Akteure dieser Veranstaltungen, die sehr rasch zu Idolen hochstilisiert werden, näher eingehen. Für mich ist es schwer verständlich, daß jemand, der zehn Jahre braucht, um zu erkennen, daß es sinnlos ist, im Kreis zu fahren, zum Idol einer Nation werden kann. Eine etwas raschere Auffassungsgabe würde ich bereits bei einem Volksschulkind erwarten. Es ist natürlich noch schwerer zu verstehen, daß man nach dieser späten Erkenntnis wieder im Kreis fahren kann und es der Stellung als Idol keinen Abbruch tut. Argumentiert man in diesem Bereich, erhält man meist zur Antwort, daß es ja nur des Geldes wegen gemacht würde. Wir haben hier das Phänomen, daß Akteure dieser Veranstaltungen, die des Geldes wegen bei jeder Veranstaltung Gesundheit und Leben für sich und andere riskieren, zum Idol, Damen, die angeblich für Geld etwas tun, aber zu Prostituierten gestempelt werden. Wer sich mehr oder weniger prostituiert, wer mehr oder weniger riskiert und auch die Folgewirkungen – dies sollte zumindest einmal überdacht werden. Außerdem sollte man auch einmal kritisch hinterfragen, ob Leute, die vollkommen grundlos oder nur für Geld, ihre Gesundheit und ihr Leben und das anderer aufs Spiel setzen, wirklich Idole sind. Geht man davon aus, daß der Selbsterhaltungstrieb bei gesunden Menschen der am stärksten ausgeprägte Trieb ist, so könnte man bei Personen, die ständig ihr Leben aufs Spiel setzen, zumindest an deren Gesundheit zweifeln. Man sollte sich bemühen, ihnen zu helfen. Die Hochstilisierung zu Idolen scheint mir nicht die richtige Hilfe zu sein.

Motorsport und Menschlichkeit

Vielleicht scheint es Ihnen auch der Mühe wert, die ethische Haltung mancher dieser Idole etwas näher zu beleuchten. Wenn einer der exponiertesten Vertreter dieser Gilde – über den Bildschirm weltweit übertragen – erklärte, er werde nicht dafür bezahlt, einem verunglückten Kollegen aus dem brennenden Auto zu helfen, sondern um zu fahren, dann kann man sich ein Bild über seine ethische Haltung machen. Wenn ein anderer nichts dabei findet, mit 200 km/h durch eine Menschengasse zu rasen, die nur wenige Zentimeter breiter als sein Fahrzeug ist und selbst nach einem tödlichen Unfall nicht erkennt, daß das Ergebnis vorhersehbar und sein Verhalten unverantwortlich war, ergeben sich für mich auch hier klare Anhaltspunkte. Vielleicht sollte sich jeder einzelne, aber auch die Verantwortlichen doch einmal überlegen, was solche Aussagen für unsere heranwachsende Jugend bedeuten, wenn sie unwidersprochen bleiben.

Fassen wir zusammen, was uns der Motor»sport« bringt:

- den Mißbrauch des positiv besetzten Wortes »Sport« für ein brutales Geschäft mit Gewinn für wenige und Folgekosten für viele
- die Verherrlichung eines aggressiven und geschwindigkeitsfördernden Fahrstils mit schwerwiegenden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Umwelt, insbesondere des Energieverbrauches und der Lärmbeeinträchtigung, und
- die Glorifizierung von Personen, die für Geld jederzeit die eigene Gesundheit, das eigene Leben und das anderer aufs Spiel setzen mit starkem Leitcharakter besonders für jugendliche Fahrzeuglenker.

Jeder von Ihnen muß selbst entscheiden, wie weit er das gutheißen und unterstützen kann.

Manuskript eines Vortrages, gehalten am 5. Dezember 1987 in Salzburg anlässlich des 10. Österreichischen Naturschutzkurses.

ANSCHRIFT DES AUTORS: Prof. Helmut Bukovski, Pädagogische Akademie, Akademiestraße, 5020 Salzburg.

Franz Klammler

Dipl. Ing. Rudolf Hornich

Neue »Wege« im landschaftsgerechten ländlichen Wegebau

Wege sind Lebensadern. Ursprünglich waren sie Gehwege (Pfade), dann Karrenwege (Hohlwege). Heute braucht jeder Bauer einen befahrbaren, gut grundierten Weg, der auch weitestgehend ohne großen Arbeitsaufwand erhalten werden kann. Im Gemeinderat von Gutenberg diskutierten wir über den richtigen »Weg«, der nicht nur für den Menschen Lebensader sein soll, sondern auch ökologische Adern bewahren soll.

1. Einleitung

Auf der Suche nach einer alternativen und kostengünstigen Ausbauart von Hoferschließungswegen, hat die Gemeinde Gutenberg an der Raabklamm (Bezirk Weiz) unter Bürgermeister Franz Klammler in Zusammenarbeit mit der Fa. MARKO-Weiz, Pionierarbeit auf dem Gebiet des Spurwegbaues in der Steiermark geleistet.

In den Jahren 1986/87 wurden in der Gemeinde Gutenberg an der Raabklamm

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: 1988

Band/Volume: [1988_1-2](#)

Autor(en)/Author(s): Bukovski Helmut

Artikel/Article: [Was bringt uns der Motorsport? 39-46](#)