©Österreich Naturschutzbund, download unter www.biologiezentrum.at

Aus den Bundesländern

Burgenland

Behinderte arbeiten für Naturschutz

Der Österreichische Naturschutzbund, Landesgruppe Burgenland setzt seit 1981 mit seiner jährlichen Bausteinaktion einen bedeutenden Beitrag zur Erhaltung der burgenländischen Natur. Wie wichtig diese Aktivitäten sind zeigen aktuelle Probleme auf, auf die der Naturschutzbund laufend hinweist.

Der Naturschutzbund ist um die Erhaltung naturkundlich wertvoller Flächen bemüht. Diese werden aus den Erlösen der Bausteinaktionen angekauft oder gepachtet. Damit bleibt der Lebensraum für vom Aussterben bedrohter Pflanzen oder Tiere erhalten.

Das Vogelmotiv der heurigen Aktion, die Wiesenweihe, wurde von den Behinderten der »Geschützten Werkstätte Schlaining (Burgenland) Ges.m.b.H.« (GWS) hergestellt. Auch die Bemalung der Keramikrelief erfolgte durch Behinderte aus Stadtschlaining.

Die GWS beschäftig zur Zeit rund 40 Behinderte. In der Keramikabteilung wird unter anderem Geschirr mit bleifreien Glasuren hergestellt – Ton ist ein Stück Natur. Aber auch die GWS-Tischlerei trägt dem Wunsch nach gesundem Leben Rechnung: toxisch einwandfreie Kinderspielplätze, Schlafzimmereinrichtungen ohne Metall und mit gewachster Oberfläche.

Zwei Einrichtungen, die jede für sich eine wichtige Aufgabe unserer Gesellschaft wahrnimmt, haben zu einer gemeinsamen Aktion zusammengefunden:

Bausteine zur Erhaltung bedrohter burgenländischer Natur von Behinderten in Handarbeit hergestellt.

Oberösterreich

Pyhrnautobahn – Symbol falscher Verkehrspolitik und Geldvergeudung

Ein Situationsbericht aus der Sicht der »Plattform gegen den Bau der Pyhrnautobahn«.

Die Pyhrnautobahn (A9) soll neben der Inntal (Brenner)-Autobahn und der Tauernautobahn die dritte österreichische Nord-Süd-Transitstrecke werden. Sie betrifft die Bundesländer Steiermark und Oberösterreich, soll von Spielfeld über Graz, Gleinalm- und Bosrucktunnel nach Sattledt führen und findet ihre Fortsetzung als »Innkreisautobahn« in Richtung Deutschland.

Das hört sich an, als sei diese Autobahn im wesentlichen realisiert, es sei die Sache gelaufen. Widerstand daher zwecklos.

Diesen Eindruck versuchen die Betreiber auch nach Kräften zu verstärken, die Wahrheit schaut hingegen etwas anders aus: Auf oberösterreichischer Seite gibt es vom Bosrucktunnel bis Windischgarsten erst wenige (auch weitgehend ungenutzte!) Kilometer, in der Obersteiermark fehlen gerade die wesentlichen Abschnitte. Obwohl nach den amtlichen Zahlen das Verkehrsaufkommen auf der steirischen Seite rund doppelt so hoch ist, hindert das die Betreiber, insbesondere die Sonderbaugesellschaft »Pyhrnautobahn AG«, nicht daran, in Oberösterreich die Sache um jeden Preis voranzutreiben, da man die »Gefahren« einer veränderten Zeit erkannt hat: steigendes Umweltbewußtsein der Bevölkerung, ein tiefes Unbehagen an Strukturen, innerhalb derer solche Projekte »durchge-

©Österreichischer Naturschutzbund; download unter www.biologiezentrum.at

Demonstration gegen die Pyhrnautobahn 1987 *Foto: Arthur Freund*

Demonstranten verteidigen die Heimat = Gendarmerie verteidigt das Recht
Foto: Arthur Freund

zogen« werden und die dem (angeblich herbeigewünschten) mündigen Bürger ein Gefühl der Ohnmacht geben müssen, regelmäßige Staus trotz mehr Autobahnen, letztlich die knapper werdenden Mittel.

Es war daher nicht verwunderlich, daß sich auf oberösterreichischer Seite im Herbst 1984 eine von allen Schichten der Bevölkerung getragene überparteiliche Bürgerinitiative »Plattform gegen den Bau der Pyhrnautobahn« gebildet hat. Deren Arbeit erschöpfte sich nicht im Unterschriftensammeln (immerhin über 8.000), als Hauptaufgabe sah und sieht man, die von der offiziellen Politik absichtlich unterschlagene Information für die interessierten Bürger zu verbessern und über die Medien, anderen Bürgerinitiativen und ähnlich gesinnten Organisationen den Skandal Pyhrnautobahn zu einem in ganz Österreich bekannten Fall zu machen.

Die gegenüber Politikern immer wieder bekundete Bereitschaft zu Mitarbeit und Kompromissen erbrachte nämlich nur selten mehr als leere Versprechungen, ja Verhöhnungen (Minister Graf). Die wesentlichsten Argumente gegen eine oberösterreichische Pyhrnautobahn sind aus unserer Sicht (in Kurzfassung):

1. Es besteht kein Bedarf, sowohl gegenwärtig (ca. 4.500 Kfz DTV) als auch geschätzt für die Zukunft (höchstens Verdoppelung), da Autobahnen nach internationalen Erfahrungswerten erst ab ca. 18.000 Kfz DTV als notwendig erachtet werden.

   Die Realisierung des Karawankentunnels (Anbindung der Tauernautobahn an die Balkanhalbinsel) wird die Überflüssigkeit dieser Nord-Süd-Verbindung erst recht beweisen. Wobei noch zu betonen ist, daß nicht steigende Belastung von Anrainern in anderen Bundesländern der Sinn sein kann. Es gehört endlich ernst gemacht mit der Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene!

2. Sie ist zu teuer bzw. aus Mauteinnahmen nicht finanzierbar. Ein Hauptmotiv zum raschen Weiterbau dürfte die Hoffnung auf bessere Auslastung der Mautabschnitte sein, die so wenig angenommen werden (Bosrucktunnel ca. 2.000 DTV), daß sie nicht einmal den Zinsendienst tragen, ganz zu schweigen von einer Kapitalrückzahlung. Mit Finanzierungsinstrumenten wie der ASFINAG (Verschuldungsrahmen inzwischen 120 Milliarden) verspielt die Republik künftige Freiräume des Budgets. Allein der Zinsendienst für knapp 50 Autobahnkilometer würde für jedes einzelne Kfz pro gefahrenen Kilometer 2 Schilling betragen!

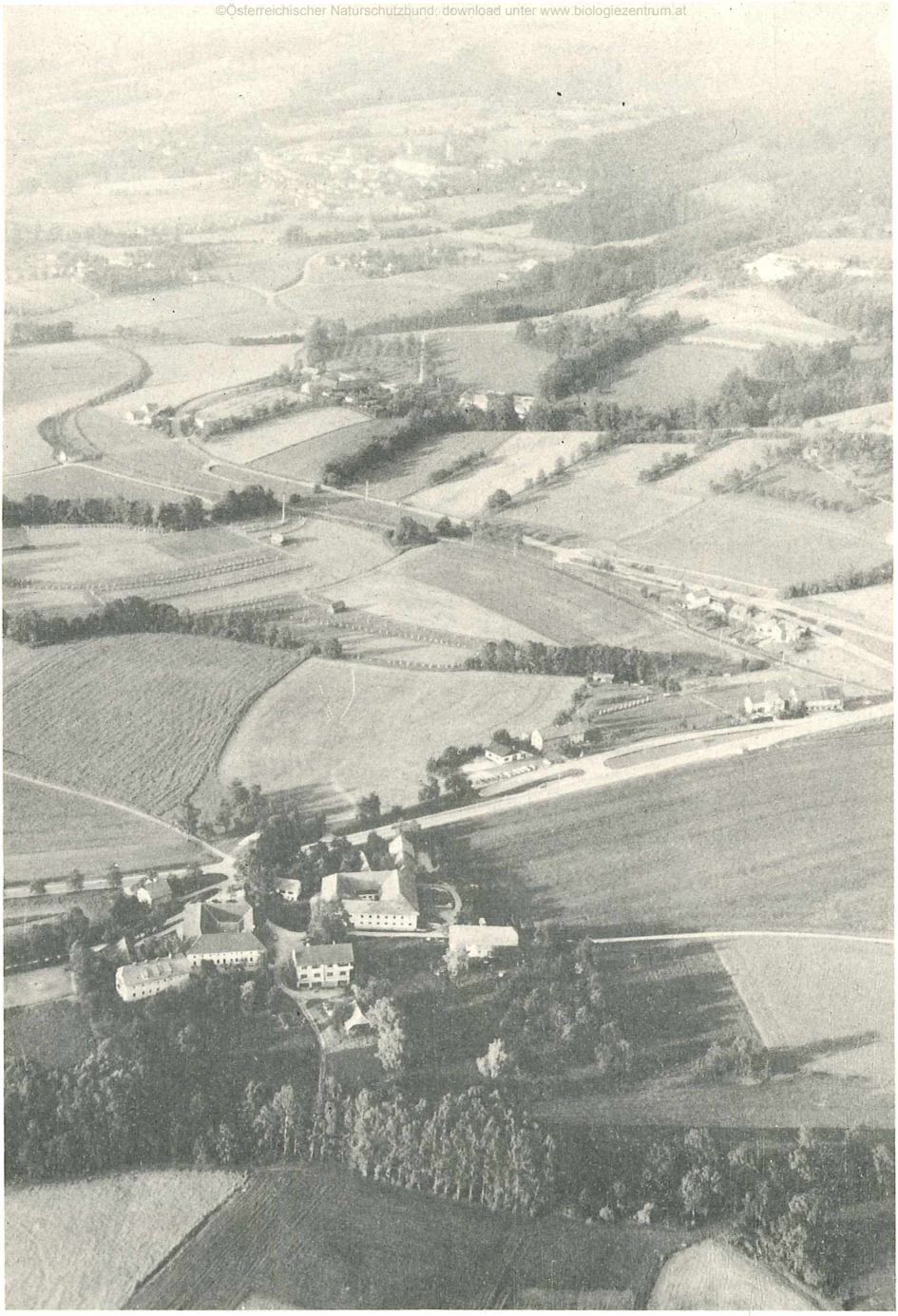
3. Die Pyhrnautobahn wirkt nicht wirtschaftsbelebend. Jeder andere Baubereich schafft mehr Arbeitsplätze – bis zum 7-fachen bei gleicher Investition (z.B. Altbautensanierung).

   Auch verkehrsgeographisch günstiger gelegene Regionen kämpfen heute um Betriebsansiedlungen. Je mehr man, wie allseits gefordert, von der überkommenen Grundstoffindustrie abrückt, desto weniger vorrangig ist die reine Verkehrssituation, desto mehr rücken andere Überlegungen in den Vordergrund: günstige bis kostenlose Grundstücke, gut ausgebildetes Personal, attraktive Wohngegend für Mitarbeiter, Region mit entsprechenden Konsum- und Freizeitangeboten usw.

   Chancen auf einen »sanften« Tourismus würden endgültig vertan! Zusätzliche Hochleistungsstraßen bewirken Kaufkraftabfluß in Ballungsräume (Wels, Linz), beeinträchtigen somit regionale Handelsschwerpunkte wie Kirchdorf und erzeugen zusätzlichen Verkehr.

4. Ökologische Schäden: Vernichtung von Kulturland, Versiegelung des Bodens, Schädigung der Artenvielfalt von Tieren und Pflanzen, Zerschneidung teilweise enger Täler, Lärmbelästigung, vermehrte Abgase infolge Tempoerhöhung und

©Österreichischer Naturschutzbund; download unter www.biologiezentrum.at



Landschaft bei Schlierbach vor dem Autobahnbau *Foto: Arthur Freund*

besonders Zunahme des Schwerverkehrs, Salzstreuung usw.

5. Die guten Möglichkeiten einer elektrifizierten und weiter ausbaufähigen Bahnlinie Linz – Graz würden abgewürgt. Es wurde bereits eine Menge Geld in die sogenannte »Rollende Landstraße« investiert, das nach Fertigstellung der A9 sicher sinnlos hinausgeworfen wäre.

6. Das Sicherheitsargument pro Autobahnen ist nach vielen schwersten Unfällen und neueren Statistiken nicht mehr aufrechtzuerhalten. Sie sind nicht sicherer als gut ausgebaute Bundesstraßen. Selbst Unfälle nach Disco-Touren und von Rasern im Ort-zu-Ort-verkehr müssen als Autobahnargumente herhalten, obwohl jedermann einleuchtet, daß gerade solche Unfälle durch Autobahnen am wenigsten aus der Welt zu schaffen sind.

7. Wir lehnen die sogenannten »Sachzwänge« und den Vollständigkeitswahn vieler Politiker entschieden ab. Vor Jahren oder gar Jahrzehnten falsch begonnen, heißt noch nicht, das mittlerweile als falsch Erkannte bis zum bitteren Ende fortzusetzen. Ein Autobahntorso ist keine Schande, solange es keine wirklichen Eng- bzw. Gefahrenstellen gibt. Erst die durchgeschlagene Verkehrsschneise beschert auch uns in Oberösterreich die berüchtigten »Inntaler Verhältnisse«.

Diese Bürgerinitiative will aber keineswegs nur verhindern. Würde man die derzeitige Bundesstraße 138 großzügig ausbauen, d.h. durchgehend auf den Standard der jetzt besten Ausbaustücke bringen, würde die Überflüssigkeit der A9 sofort augenfällig werden. Aber das wissen auch jene, die mit dem Autobahnbau ihre Geschäfte machen, daher können sie die Anrainer der wenigen neuralgischen Stellen herrlich erpressen: entweder die ganze Autobahn, oder ihr kriegt gar nichts. Würde man außer in die Bundesstraßenverbesserung auch noch in die Bahn investieren, käme unter dem Strich eine große Ersparnis gegenüber der Autobahn heraus. Aber obwohl die Zugverbindungen Linz – Graz teilweise miserabel sind, ist nach dem Konzept »Neue Bahn« leider, leider kein Geld vorhanden.

Wenn in der Vergangenheit von »denen da oben« Bürgerinitiativen bisweilen der Vorwurf gemacht wurde, sie seien realitätsfern, irrational und agieren mit dumpfen Gefühlen und Ängsten: Hier läßt sich jedenfalls anhand der Faktenlage beweisen, daß es umgekehrt ist. Während sich der frühere Bautenminister Heinrich Übleis eher als unglaubwürdiger Ankündiger erwies, betoniert sich Robert Graf, der Schirmherr der Bauwirtschaft und als Minister für wirtschaftliche Angelegenheiten groteskerweise zuständig für Straßenverkehrspolitik, in seinem Schweigen immer mehr ein. Was sollte er freilich, außer daß er sie bauen will, zur Rechtfertigung der A9 vorbringen? Es würde hier zu weit führen, wollte man all die unerquicklichen Details rund um die A9 ausführlich darstellen.
Stellvertretend für viele seien hier nur einige Punkte angedeutet:
Was tut man als Autobahnbetreiber, wenn es im beinahe flachen Alpenvorland zunächst Schwierigkeiten mit einigen Grundbesitzern gibt? Man macht ein Tunnel! Diese sind bei einigen österreichischen Baufirmen sehr beliebt! Und verleiht dem Ganzen noch eine sprachgeregelte, verharmlosende Bezeichnung – »Überdeckung Voitsdorf«. Voitsdorf liegt aber ganz woanders, es handelt sich um Grünland.

Der Bundeskanzler schreibt an Betroffene, »daß an eine kurzfristige Realisierung des Autobahnteilstückes Kirchdorf – Windischgarsten nicht gedacht ist« und spricht sich für eine »Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene« aus. Das hindert die PAG aber keineswegs daran, trotz angeblich sparsamster Gebarung im oben

genannten Abschnitt unter kumpelhafter Mithilfe einzelner Bürgermeister und der Landwirtschaftskammer Grundstücke vorzeitig anzukaufen und dann die weniger Willigen unter Druck zu setzen (auch mit Ersatzgrundstücken, die nur für Brave vorhanden sind).
Wir gönnen jedem Landwirt einen guten Ablösepreis. Wenn sich durch das Auftreten einer Bürgerinitiative aber innerhalb von vier, fünf Jahren die Preise verdreifachen, vervierfachen, wenn man den verunsicherten Landwirten mit Geld, das offenbar in Hülle und Fülle vorhanden ist, die Katastrophe versüßt, sie »fürstlicher entlohnt«, wie Graf zynisch anmerkte, dann wird das ein Fall für den Rechnungshof und zeigt nur, wie groß die Panik der Baumafia inzwischen geworden ist.

Das zeigt sich auch darin, daß freilaufende scharfe Hunde auf friedliche Demonstranten gelassen werden, die nicht einmal – da Wochenende – Bauarbeiten behindern, sondern in ihrem Gewissensnotstand nur vorschriftswidrig Baugelände betreten. Welche Pervertierung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit der Mittel. Niemand findet freilich etwas dabei, wenn der für Autobahnen zuständige Sektionschef des Wirtschaftsministeriums gleichzeitig Aufsichtsratvorsitzender der PAG ist.

Allein eine Auflistung all der Politikeräußerungen zur A9 während der letzten Jahre ergäbe eine Realsatire, die viele Kabarettisten übertrifft.

Die verfahrene Situation: Der Staat wird ärmer, aber die Banken schwimmen im Geld und haben ein »Nahverhältnis« zu den großen Straßenbaufirmen, die Erträge abwerfen sollen und deren Gerät sich amortisieren soll. Der Staat gilt immer noch als erstklassiger Schuldner, die Rückzahlung holt sich der dann von den kleinen Leuten, den Auszubildenden und den noch gar nicht Geborenen.

Nur der solidarische Zusammenhalt aller ökologisch denkenden Bürger dieses Landes gibt uns eine reelle Chance, den teuren Wahnsinn der Pyhrnautobahn zu stoppen.

Mag. Wolfgang Mühllechner

Salzburg

ÖSTERREICHISCHE
NATURSCHUTZJUGEND

Resolution

Die Österreichische Naturschutzjugend hat mit ihrem Naturschutzhaus Astenschmiede in den Jahren ihres Bestehens vielen tausenden Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit gegeben, die Naturschönheiten des Raurisertales kennenzulernen und ihnen somit prägende Erlebnisse in der Natur vermittelt. Um massive Eingriffe in diesem einzigartigen Gebiet an der Grenze des Nationalparks zu verhindern, fordern wir:

- Anstatt der Zerschneidung wertvollen Almgebietes die Beibehaltung der bestehenden Trassenführung für die Straße vom Bodenhaus nach Kolm Saigurn als Sommerstraße.
- Die Freihaltung des grandiosen Talschlusses von Kolm Saigurn vom Individualverkehr.
- Die Errichtung eines Parkplatzes zwei Kilometer vor dem Talschluß (»Lenzangerwiese«).
- Keine Wiedereröffnung des Imhofstollens (Verbindung von Kolm Saigurn nach Sportgastein).
  Für die Wirtschaftlichkeit des Projektes ist eine achtmonatige Betriebszeit vorgesehen, und würde daher infrastrukturelle Begleitmaßnahmen wie eine wintersichere Zufahrt nach Kolm Saigurn,

den Neubau einer Erschließungsstraße zum Stolleneingang, zusätzliche Gastronomiebetriebe mit allen Begleiterscheinungen (z.B. Abwasserentsorgung!) mit sich bringen, die in diesem sensiblen Bereich abzulehnen sind.

- Die Verhinderung der Scharecker-schließung von Salzburger Seite. Die Eröffnung des Imhofstollens ist eine wesentliche Voraussetzung für die Scharecker-schließung!
- Verantwortungsvolle Politik im Sinne eines sanften Tourismus.
- Unterschutzstellung des bedrohten Gebietes im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten.

Vorarlberg

ÖNB unterstützt die Forderungen von Minister Streicher

Der Österreichische Naturschutzbund, Landesgruppe Vorarlberg, lehnt das 25 Milliarden Straßenbauprogramm des Wirtschaftsministeriums entschieden ab und unterstützt die Ansicht von Minister Streicher, daß die Eisenbahn verkehrspolitische Priorität haben muß. Deshalb appelliert der ÖNB auch an Wirtschaftsminister Graf, den Straßenbau auf das unumgänglich notwendige Maß zu reduzieren und dafür den umweltfreundlichen Verkehr zu fördern.
Im Zeitalter des fortschreitenden Waldsterbens und einer anwachsenden Transitlawine kann nicht ein weiterer Schuldenberg aufgetürmt werden, um ausgerechnet den motorisierten Individual- und Schwerlastverkehr, der ein bedeutender Mitverursacher der Schadstoffbelastung der Luft ist, noch weiter anzukurbeln. Nur ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wird hier eine Trendumkehr bewirken.

Gerade in Vorarlberg gibt es Straßenbauprojekte, wie etwa die S 18, die in »Luxusversion« geplant werden. Dabei könnte unter Ausnützung bestehender Straßen eine ökologisch wesentlich verträglichere und platzsparendere Verbindung in die Schweiz geschaffen werden. Diese würde nur einen Bruchteil dessen kosten, was für eine Tunnelvariante der S 18 aufgewendet werden müßte. Damit wären dann auch Mittel vorhanden, um eine dringend notwendige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Rheintal durchzuführen.

Mag. Manfred Hagen

Wien

Verkehrsclub Österreich

VCÖ-Sekretariat, 1150 Wien,
Dingelstedtgasse 15, Tel. 0222/858386

Der Verkehrsclub Österreich stellt sich vor

Ein Verkehrsclub für Umweltbewußte

Verkehr bisher

Der jahrzehntelangen Auto-Euphorie . . .

Vor 20, 30 Jahren waren die heutigen Erkenntnisse über die negativen Auswirkungen überdimensionierter Verkehrssysteme und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im speziellen, so gut wie unbekannt.

Damals glaubten die meisten an diese Form des technischen Fortschritts. Das individuelle Motorfahrzeug vermittelte auch jenen ein Stück neuer Freiheit, die selbst über kein eigenes Fahrzeug verfügten. Der Nutzen des Automobils schien so absolut, daß in einem sonst noch nie dagewesenen Akt von Großzügigkeit, ihm überall der Weg geebnet wurde. Autobahnen wurden gebaut, Städte und Dörfer wurden massiv umgestaltet und »angepaßt«.

folgte die Ernüchterung

Die Vorteile der Motorisierung werden heute bereits durch die gravierenden Nachteile, die der Automobilverkehr mit sich bringt, mehr als aufgewogen.
Während ein Drittel der österreichischen Bevölkerung ein Auto besitzt, gibt es kaum mehr jemanden, der nicht von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs betroffen ist. Die Kehrseite der Medaille, die durch die vermeintliche Freiheit bedingten Einschränkungen für die Mehrheit der Bevölkerung, nimmt immer drastischere Formen an.
Fußgänger müssen ihre ohnehin beschränkten Flächen zunehmend abgeben. Radfahrer werden auf der Fahrbahn hohen Gefahren ausgesetzt und somit von dort verdrängt. Bewohner von ehemals belebten Hauptstraßen finden sich hilflos an anonymen, lärmenden und stinkenden Blech- und Betontrassen. Die Zustände auf Österreichs Transit-Routen sind katastrophal. Für unsere Wälder wird es langsam schwierig, einen Gesundheitszustand zu konstatieren, hier geht es bald nur noch um Grade des Absterbens.
Man versucht sich in Lösungen, die sich als Symptombekämpfung herausstellen. Neue größere Straßen, gebaut um Lücken zu schließen und Engpässe zu überwinden, schufen neuen Verkehr, neue Engpässe und viele Kilometer lange Staus.
Mehr Verkehr bedeutet aber mehr Lärm, mehr Abgase, Staub, zunehmende Häßlichkeit unserer Umgebung und eine steigende Zahl an Unfallopfern. Wir fahren auf der Spitze einer Teufelsspirale mitten in eine Sackgasse.

. . . und nun, Verkehr wohin?

Verkehrspolitik betrifft uns alle – hautnah. Nicht nur als Menschen, die zunehmend überfahren werden, denen fertig Geplantes vor die Haustüre gesetzt wird, deren Umwelt immer häßlicher und deren Leben immer gefahrvoller wird. Sondern auch, weil wir alle selbst Verkehrsteilnehmer sind, weil wir alle Fußgänger sind und weil wir auch die verschiedensten anderen Verkehrsmittel benützen.
Der VCÖ stellt daher den Menschen in den Mittelpunkt seiner Verkehrspolitik und nicht ein bestimmtes Verkehrsmittel. Er wird unabhängig von der Art der Verkehrsteilnahme Hilfe, Schutz und Information anbieten.
Eine Verkehrspolitik, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt, muß sich an den Schwachen und Ungeschützten im Verkehr orientieren. Die vorrangig verkehrspolitischen Ziele des VCÖ sind daher:

- Weniger statt mehr Verkehr, denn Mobilität soll sinnvoll und nicht Selbstzweck, soll freiwillig und nicht aufgezwungen sein.
- Der motorisierte Verkehr soll verträglich sein, das heißt menschengerecht und umweltschonend.

Zwar hat sich in der Verkehrspolitik der letzten Jahre schon einiges getan, doch rollt der Wagen der Verkehrspolitik noch immer in die falsche Richtung.
Förderung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr ist in aller Munde, auch dem Waldsterben will inzwischen schon beinahe jeder Einhalt gebieten, doch noch immer

- fließen Unsummen von Geld in zerstörerischen Straßenbau,
- nimmt der Autoverkehr zu,
- fehlt es an der Verwirklichung grund-

©Österreichischer Naturschutzbund; download unter www.biologiezentrum.at

sätzlich neuer Konzepte für den öffentlichen Verkehr (Stichwort: österreichweiter Verkehrsverbund),

- sind zu Fuß gehen und radfahren gefahrvolle Hindernisläufe,
- macht der Verkehr zuviel Lärm, verschwendet zuviel Energie und Raum, produziert zuviele Schadstoffe.

Mit einem Wort: Die Zeit der Symptombekämpfung ist noch nicht vorüber.
Die in der Verkehrspolitik manchmal auftauchenden großen Konzepte, ignorieren bisweilen reale Gegebenheiten. So muß etwa eine Verkehrspolitik, die sich am Fernverkehr orientiert (seien das nun Autobahnen oder Hochgeschwindigkeitsstrecken der ÖBB), an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbei gehen, denn über 90% aller Wege liegen im Nahbereich (bis 50 km).
Dichte leistungsfähige Nahverkehrssysteme sind aber nicht nur verkehrsplanerisch notwendig sondern sind auch der Schlüssel zu einem geänderten Verkehrsverhalten. Denn wer für seinen Arbeitsweg auf ein Motorfahrzeug angewiesen ist, wird es in der Regel auch für die Freizeit benützen. Wer hingegen im Alltag darauf verzichten kann, neigt auch sonst eher zur Benützung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
Die Verkehrspolitik des VCÖ legt daher größten Wert auf diesen lokalen Verkehr, der uns allen am nächsten liegt und vor unserer Haustüre stattfindet.
Für die Verwirklichung eines menschengerechten und umweltschonenden Verkehrswesens ist daher die lokale umweltschonende Arbeit von größter Bedeutung.
Auf nationaler Ebene wird der VCÖ versuchen dafür zu sorgen, daß die Rahmenbedingungen richtig gesetzt werden. Koordinierte Verkehrspolitik, Bundesbahnpolitik, gesetzliche Grundlagen für umfassende Verkehrsberuhigung, Besserstellung von Fußgängern, Radfahrern und Behinderten, Lärm- und Abgasvorschriften seien hier als Stichworte genannt.

Was ist nun das Neue am Verkehrsclub Österreich, was nicht schon entweder durch Verkehrsinitiativen, Umwelt- und Naturschutzverbände oder engagierte Planer und andere Fachleute vertreten wird?

Neu sind nicht die Inhalte. Denn was zur Gesundung unserer Umwelt im Verkehrsbereich geschehen müßte, ist den meisten bekannt. Neu ist dagegen die Art wie diese Ziele an die Verantwortlichen herangetragen werden sollen. Die Vergangenheit hat bewiesen, daß die besseren Argumente nicht zählen, wenn sie nicht von einer mitgliederstarken Organisation getragen werden. Daher ist das Ziel des Verkehrsclub Österreich, durch eine konsequente Verkehrspolitik und ansprechende Dienstleistungen zu einer mitgliederstarken Organisation zu werden. Unsere Schweizer Schwesternorganisation Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) hat bewiesen, daß dies möglich ist. Denn inzwischen zählt der VCS nach achtjährigem Bestehen knapp 70.000 Mitglieder.
Uns VCÖ-Initiatoren ist bewußt, daß zur Bildung einer mitgliederstarken Organisation nicht nur ein fortschrittliches verkehrspolitisches Leitbild gehört, sondern auch ein abgerundetes, den Bedürfnissen der Mitglieder angepaßtes Dienstleistungsprogramm. Wir werden daher unseren Mitgliedern ein breites Spektrum an Serviceleistungen anbieten:

- Hauptdienstleistung wird, wie gesagt, die am Menschen und an der Umwelt orientierte Verkehrspolitik sein.
- Den durch negative Auswirkungen des Verkehrs Betroffenen werden wir in einer Verkehrsberatungsstelle Information und Unterstützung zukommen lassen. Etwa wenn neue Projekte anstehen, bei denen die Bewohner übergangen wurden, wenn sichere Radverbindungen durchzusetzen sind, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gewünscht werden, etc.

  Dazu kommt die Information über eine

VCÖ-Zeitung und soweit möglich durch Informationsblätter zu speziellen Verkehrsthemen.

- Fest steht, daß wir Radtourenkarten für ganz Österreich vertreiben werden, aber auch Publikationen anderer Organisationen, die sich mit Verkehrsproblemen beschäftigen.

- Eine wesentliche Stütze unseres Dienstleistungsprogrammes werden aber die versicherungstechnischen Angebote des Verkehrsclubs sein. Mit ihnen ist es uns möglich unseren Mitgliedern den gleichen, wenn nicht einen besseren Service zu bieten, wie er von bestehenden Kraftfahrerorganisationen geboten wird.

Die wesentlichen Versicherungsangebote werden sein:

- ein Rechtsschutzangebot für Fußgänger, Radfahrer und Benützer öffentlicher Verkehrsmittel
- Rechtsschutz für Motorisierte
- eine Fahrraddiebstahlversicherung
- ein Schutzbrief für Auslandsreisen
- eine Pannenhilfsversicherung

Diese Pannenhilfsversicherung ist das neue in Österreich und beruht darauf, daß jene VCÖ-Mitglieder, die Pannenhilfe für ihr Fahrzeug benötigen, eine jährliche Prämie bezahlen, und dann im Schadensfall die Kosten der Pannenhilfe zurückerstattet erhalten.
Der große Vorteil der Pannenhilfsversicherung liegt für das VCÖ-Mitglied in der freien Wahl des Pannenhelfers. Es kann sowohl jeder zur Pannenhilfe befugte Mechaniker als auch eine der bestehenden Pannenhilfsorganisationen (auch über deren Kurzrufnummern) um Pannenhilfe gebeten werden.

Wir meinen, daß mit dieser Kombination von konsequenter Verkehrspolitik und abgerundetem Dienstleistungsprogramm rasch ausreichend viele Mitglieder gewor-

Lassen auch Sie den Dreck in Österreich!

ben werden können, damit dem Verkehrsclub Österreich das politische Gewicht zukommt, das unsere Umwelt beim Problem Verkehr schon längst braucht.
Jene, denen die einseitig autoorientierte Verkehrspolitik der bestehenden Kraftfahrerorganisationen schon zuviel geworden ist, haben beim VCÖ die Möglichkeit, neben der Interessensvertretung auch brauchbare Dienstleistungen vorzufinden.
Wir meinen aber auch, daß über die vielen Einzelmitglieder hinaus auch die bestehenden im Verkehrsbereich aktiven Gruppen und Organisationen Vorteile von der Existenz dieses neuen Verkehrsclubs haben werden.

- Da wären zuerst die bestehenden Kraftfahrzeugorganisationen. Ihnen wird der neue Verkehrsclub anfangs ein Dorn im Auge sein. Doch sind wir überzeugt davon, daß die Automobilverbände schon bald erkennen werden, daß der VCÖ viel eher eine Ergänzung zu den bestehenden Organisationen ist, als deren Konkurrenz. Denn der VCÖ deckt Be-

© Naturhistorisches Museum Wien, download unter www.biologiezentrum.at

reiche ab, die von den Automobilclubs durch ihre Einseitigkeit jahrzehntelang vernachlässigt wurden.

- Da wären auch die Verkehrsinitiativen, häufig lokale Bürgerinitiativen, die über den Verkehrsclub ein bundesweites Sprachrohr für ihre Aktivitäten finden könnten. Der Verkehrsclub könnte auch koordinierende Funktion für österreichweite Aktivitäten übernehmen.
- Da wären aber auch die bestehenden großen Natur- und Umweltschutzverbände, die sich zum Teil, wie der österreichische Naturschutzbund, schon sehr intensiv mit dem Thema Verkehr auseinandersetzen. Da das Aufgabengebiet dieser Verbände aber weit über den Verkehrsbereich hinausgeht, stoßen diese Organisationen rasch an Kapazitätsgrenzen und könnten daher im Verkehrsclub Österreich einen kompetenten Ansprechpartner für diesen Bereich ihrer Aktivitäten finden.

Seit April 1988 gibt es den VERKEHRSCLUB ÖSTERREICH. Das, was ihm noch fehlt, ist Ihre Mitgliedschaft.

VCÖ-Kontakt

In den meisten Bundesländern laufen die Vorbereitungen zur Gründung von Landesgruppen, was den föderativen Intentionen des VCÖ entspricht. Hier soll in Hinkunft ein Großteil der regionalen verkehrspolitischen Fragen behandelt werden. Für Interessierte (selbstverständlich auch an einer aktiven Mitarbeit) folgend die Kontaktadressen der VCÖ-Proponenten in den Bundesländern.

Niederösterreich: Wilhelm Stephan, 2380 Perchtoldsdorf, Elisabethstraße 7 (Tel. 0222/86 85 54).

Oberösterreich: Lois Hechinger, 4600 Wels, Dr.-Schauer-Str. 10 (Tel. 0 72 42/59 6 55)

Salzburg: Karl Regner, Josef-Kainz-Straße 3/17, 5026 Salzburg (Tel. 0662/27 7 23). Die nächsten Treffen finden am 9. 6. und 7. 7. um 20 Uhr im GH Itzlinger Hof statt.

Steiermark: Alfred Hensle, c/o ÖH der TU Graz, 8010 Graz, Rechbauerstraße 12 (Tel. 0316/7061-6101, Di u. Do 9–12 Uhr). Treffen jeden Dienstag um 15 Uhr im Restaurant Stadtkeller, Andreas-Hofer-Platz, Graz.

Tirol: Ulrich Mayerhofer, 6020 Innsbruck, Arzlerstraße 41 (Tel. 0 52 22/66 6 30). Treffen jeden dritten Dienstag des Monats um 20 Uhr im GH Engl, Inntalstr. 22, Innsbruck.

Vorarlberg: Manfred Hagen, 6890 Lustenau, Scheibe 44.

Wien: Roman Riedel, 1120 Wien, Am Schöpfwerk 29/12/43 (Tel. 0222/67 39 053).

Buchbesprechung

H. Wittmann, A. Siebenbrunner, P. Pilsl & P. Heiselmayer

Verbreitungsatlas der Salzburger Gefäßpflanzen

SAUTERIA, Schriftenreihe für Systematische Botanik, Floristik und Geobotanik, Band 2, 403 Seiten; Abakus Verlag, Salzburg 1987. ISBN 3–7044–0024–6. PREIS: öS 528.–

Der Verbreitungsatlas enthält neben einer Kurzbeschreibung von Landschaft, Geologie, Klima und Vegetation des Untersuchungsgebietes einen Überblick über den Stand der Kartierung und als Hauptteil etwa 1900 Karten des Bundeslandes Salzburg, die jeweils in 271 Quadranten von ca. 12 x 11 km eingeteilt sind. Darin ist das Vorkommen der nachgewiesenen Pflanzenarten verzeichnet. Dieses hervorragende Werk löst nun die gute alte – und überdies schon lange vergriffene – »Kleine Flora des Landes Salzburg« von Leeder & Reiter (1958) endgültig ab und macht Salzburg zum botanisch besterforschten Bundesland Österreichs. Ohne Übertreibung handelt es sich hier um das Nachschlagwerk, das niemand entbehren kann, der sich ernsthaft mit der Vegetation des Landes Salzburg beschäftigt. Der Atlas ist für Wissenschafter, Naturschützer, Sachverständige und Hobby-Botaniker gleichermaßen eine wertvolle Grundlage.

Bezugsquellen:

- Institut für Botanik, Univ. Doz. Dr. Heiselmayer, Hellbrunnerstr. 34, 5020 Salzburg
- Abakus Verlag Ges.m.b.H., Salzburg
- Buchhandel

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_3

Autor(en)/Author(s): diverse

Artikel/Article: Aus den Bundesländern - Burgenland, Oberösterreich, Vorarlberg, Wien, Burgenland 86-96