

Redebeitrag Dieter Schmidradler, Verkehrswende.at

Donauregion NÖ: Verkehrswende statt Verkehrslawine

Pressekonferenz am 15. Juni 2023

Es freut mich sehr, betroffene Bürgermeister, Kommunalpolitiker:innen und tief in in der Donauregion verwurzelte Leitbetriebe als Fürsprecher einer Verkehrswende an unserer Seite zu wissen.

Verkehrswende.at setzt sich für die faktische Durchsetzung der im Mobilitätsmasterplan 2030¹ von der Politik selbst gesteckten Ziele ein.

Das öffentliche Interesse besteht demnach prioritär darin, bei jedem neuen Infrastrukturprojekt den bestehenden motorisierten Straßenverkehr bestmöglich zugunsten umwelt- und klimaverträglicherer Mobilitätsalternativen einzudämmen, indem

1. Ortskerne und Wirtschaftskreisläufe so entwickelt und wiederbelebt werden, dass wieder die Menschen, und nicht mehr Autos und sich durch Ort und Landschaft wälzende „Blechlawinen“ im Mittelpunkt stehen;
2. auf attraktiven Rad- und Fußwegen ein Alltag der kurzen Wege, also aktive Mobilitätsformen anstelle der zwangsläufigen Kfz-Nutzung möglich wird;
3. der Pendler- und Güterverkehr soweit als möglich auf Schiene gebracht wird.

Überbordender Straßenverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten unzählige Menschenleben gefordert und Lebensperspektiven und Lebensgrundlagen zerstört, und zwar nicht nur aufgrund von jährlich etwa 400 Verkehrstoten und 45.000 Verletzten auf Österreichs Straßen.

Der Straßenverkehr ist – mit straßenverkehrsbedingten Abrieben im Ausmaß von etwa 21.000 Tonnen/Jahr – der mit Abstand größte Emittent von Mikroplastik². Pro Kopf gelangen demnach jedes Jahr etwa 2,4kg solcher Mikro- und Nanopartikel über Luft, Böden und Abwässer in die Umwelt – mit potentiell tödlichen Folgen für uns alle.

Laut Europäischer Umweltagentur verursacht die zu einem maßgeblichen Teil auf den Straßenverkehr zurückzuführende Schadstoffbelastung inzwischen mindestens jede zehnte Krebserkrankung in Europa.

Innerhalb der EU ist die voranschreitende Umweltverschmutzung für jährlich 270.000 Krebsfälle und 130.000 Krebstote verantwortlich. Umgelegt auf die Einwohnerzahl in Österreich sind das jährlich mindestens 5.400 Krebsfälle und 2.600 Krebstote; in Gebieten mit starker

1 https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf

2 <https://science.apa.at/power-search/1476722224866637839>

Straßenverkehrsbelastung wurden inzwischen sogar bereits bei Kindern Frühzeichen für Alzheimer, Parkinson und weitere neurodegenerative Erkrankungen nachgewiesen³.

Neben der unbestreitbaren Schadwirkung auf die menschliche Gesundheit ist auch das Massensterben lachsartiger Fische aufgrund der Einleitung von Straßenabwässern lückenlos bewiesen⁴; betroffen davon ist im Bereich der Donau u.a. der streng geschützte Huchen.

Das zweitgrößte umweltbedingte Gesundheitsrisiko ist der Verkehrslärm. Dieser liegt in Österreich vielerorts weit über den von der WHO empfohlenen Grenzwerten⁵. Neben Schwerhörigkeit erhöht Straßenverkehrslärm nachweislich auch das Risiko für Herzinfarkte und andere Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie Schlafstörungen, Stress und Tinnitus⁶.

Alle vorgenannten Fakten sind dem Land Niederösterreich spätestens seit dem Beschwerdeverfahren zu Spange Wörth und S34 bekannt⁷. Ungeachtet aller damals eingebrachten Beweise und offenen Briefe an die Politik legte das Land für die nunmehrige UVP für die geplante Donaubrücke Mauthausen Unterlagen vor, die alle diese Fakten komplett unbeachtet belassen haben.

Angesichts einer inzwischen unbestreitbaren Faktenlage erwarten wir uns auf Landes- und Bundesebene auch und vor allem von jenen, die bisher bereitwillig der Autoindustrie und dem Straßenbau zugearbeitet haben, sofort einzulenken.

Wir weiterhin darauf, dass diese Politiker:innen unter den gegebenen Umständen alles daran setzen werden, unser Leben und die Lebensgrundlagen der Kinder tatsächlich zu beschützen.

Es ist nicht genug damit, dass der überbordende Straßenverkehr inzwischen eine ernstzunehmende Gefahr für Leib und Leben ist, er vertieft auch die Gräben zwischen Gemeinden und schürt gegenseitiges Misstrauen. Einzelnen Kommunalpolitiker:innen bleibt nämlich bei politisch gewollten Verkehrsvermehrungsprojekten wie im Fall der geplanten Donaubrücke in Mauthausen kaum etwas anderes übrig, als die Betroffenheit der eigenen Ortschaft vom zunehmenden Verkehr nach dem Florianiprinzip zu lindern und mit der Forderung nach Projektvarianten und Ortsumfahrungen lieber durch Nachbargemeinden als durchs eigene Gemeindegebiet verlaufen zu lassen.

Wir wenden uns an die neu formierte Niederösterreichische Landesregierung mit der dringenden Aufforderung und Bitte, die vom Straßenverkehr ausgehenden Schäden an Mensch und Natur anzuerkennen und angesichts dessen der Verkehrswende und einer damit verbundenen Revitalisierung des Niederösterreichischen Regionalbahnnetzes oberste Priorität einzuräumen.

3 https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2022/09/220919_AnzeigeTRWPs.pdf

4 <https://www.tagesspiegel.de/wissen/gift-aus-autoreifen-totet-lachse-5090266.html>

5 <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

6 <https://www.gesundheit.gv.at/leben/umwelt/laerm/verkehr.html>

7 https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2021/07/Beschwerde_210421a.pdf

FPÖ Verkehrssprecher Christian Hafenecker hat bereits 2020 einen Entschließungsantrag⁸ eingebracht, um der Zerstörung des Niederösterreichischen Bahnnetzes Einhalt zu gebieten. Verkehrswende.at hat diesen Entschließungsantrag per offenem Brief⁹ unterstützt.

Oberösterreichs Schwarz-Blaue Landesregierung hat es inzwischen vorgemacht und eine vorbildhafte Kehrtwende beim Bahnausbau eingeleitet¹⁰. Wir hoffen, dass die selbe Regierungskonstellation in Niederösterreich sowie das nunmehr gemeinsam von Oberösterreich und Niederösterreich eingereichte Donaubrückenprojekt eine Kooperation dahingehend bewirkt, dass man auch in Niederösterreich einem Revival der Niederösterreichischen Regionalbahnen den Weg ebnet.

Die vom Straßenverkehr ausgehende Vernichtung unserer Lebensgrundlagen und die Gefährdung menschlicher Gesundheit durch den Straßenverkehr muss in Niederösterreich endgültig gestoppt werden – dazu wird Verkehrswende.at auch weiterhin als zivilgesellschaftlich aufgestellte Umweltorganisation und Vernetzungsplattform beitragen.

8 https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/A/1088/imfname_849914.pdf

9 https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2020/12/StellungnahmeVerkehrswende_201207.pdf

10 <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/283004.htm>