

NÖ Berg- und Naturwacht Landesleitung



Herrn Bundeskanzler
Sebastian Kurz
Bundeskanzleramt Österreich
Ballhausplatz 2
1010 Wien

Stellungnahmen von Professor Bernd Lötsch zu den Straßenbauprojekten in NÖ und Wien

Sehr geehrter Bundeskanzler Kurz,

Als NÖ Berg- und Naturwacht schließen wir uns dem Offenen Brief des Klimahauptstadt 2024 Initiativnetzwerks vollinhaltlich an und erlauben uns, Ihnen zu den Niederösterreich betreffenden Straßenbauvorhaben nachstehende Stellungnahmen von Univ.Prof. Bernd Lötsch näherzubringen.

Wir bitten Sie auch unsererseits, angesichts der massiven Schäden an Mensch und Natur, die mit diesen Straßenbauvorhaben zweifelsfrei einhergehen, von der weiterführenden Forcierung dieser Projekte Abstand zu nehmen.

Mit schönen Grüßen aus der Natur,



A handwritten signature in black ink, which appears to read "Elisabeth Prochaska", is positioned to the right of the logo.

Elisabeth Prochaska
Nö Berg- & Naturwacht
Landesleitung
Schriftführerin

Ortseinsatzleitung Türrnitz

0664/1245511 & 02769/71052
Traisenbachstrasse 74, 3184 Türrnitz

S34 Protest - Aufruf zur Unterstützung der Umweltministerin

Pressepapier, Statement Bernd LÖTSCH (Dr.Doz.UProf.tit.a.o.,em. GD.NHM)

Die sogenannte "Umfahrung S34" bei St. Pölten ist ein Planungs-Relikt der 1980er/ 90er Jahre - so fragwürdig, destruktiv und aufwendig, daß es sich nichteinmal in den damals

- sich hemmungslos staatsverschuldend
- autoverliebten
- CO2 ignoranten

Jahrzehnten durchsetzen konnte, aus einer Zeit, in der man unter "Biodiversität" höchstens eine neue Angebotspalette von Lebensmittelmärkten verstanden hätte . . .

Und ausgerechnet j e t z t , geduckt unter den Imperativen

- des längst realen Klimawandels
- drückender CO2-Schuld des Staates, die ihm schon teuer genug kommt
- bereits dramatischer Versiegelung bioproduktiven Bodens der Landschaft
- nicht mehr leugbarer Artenverluste durch Lebensraumschwund

holt man ein über 200Mio€ teures Straßenbauprojekt aus der Lade, obwohl dieses schmerzfrei verzichtbar ist, sein Bau hingegen, nüchtern betrachtet, katastrophal wäre - allein schon für Landschaft und bäuerliche Produzenten. Dabei ist Großstraßenbau dieses Typs nichteinmal mehr beschäftigungspolitisch vertretbar - weil mit der geringsten Arbeitsplatzschaffung pro investierter €-Million - angesichts importierter Großmaschinen hinter denen einige (Gast)arbeiter einhergehen - kostspielige Großroboter welche die Landschaft im Kilometertempo in sich hineinfressen und an einer einzigen Baustelle -zig €Millionen verbauen

Das ist nicht 'Beschäftigungspolitik' sondern 'Maschinenamortisation' unter fortgesetzter Staatsverschuldung ohne Chance auf Geldrückfluß, da es sich wohl kaum um Mautstraßen handeln dürfte - (ebensowenig wie beim "Lobautunnel"). Natürlich ist all dies ein Problem von Rang, wenn Tiefbauunternehmen unbeirrbar - trotz dieser Umbruchszeit - im Vertrauen auf "business as usual" Millionenschulden für neue Maschinen eingehen. Und wenn man sie nicht weiter Landschaftsfressen läßt, schreien die Banken und geben die Schuld an Pleiten dann der Politik.

Vom Standpunkt der Klimapolitik wären wir dringend gefordert, den weitmaschigen Straßentransport herunterzufahren (keinesfalls noch Anreize dafür zu schaffen!) - nicht nur wegen CO2 sondern auch der, mit Diesel-LKWs verbundenen Sickoxydmissionen , ja sogar toxischer Feinstaubbelastungen aus Reifen- und Straßenbelagsabrieb im Umfeld solcher Bündelungspisten.

Die Herausforderungen einer umwelt- und beschäftigungsgerechten Budgetpolitik angesichts Klima- , Boden- und Biodiversitäts-Krise zwingen uns auch, Warnungen

der Raumplaner ernst zu nehmen, wonach neue, durch Natur und bäuerliches Kulturland gefräste Schnellstraßenschneisen schon kurz darauf zu verheerenden Kristallisationsachsen für wuchernde Gewerbegebiete und Zersiedelung zu "urban sprawl" werden, die man dringend vermeiden muß.

Laut Plan fräst sich die S34-Trasse durch Natur- und Kulturland, spaltet grüne Berge, vernichtet Böden, deren biologische Optimierung Jahrzehnte brauchte und würde erfolgreiche Biobetriebe zur Aufgabe zwingen. Jahre dauernde, staatlich geförderte Flächenzusammenlegungen (Kommassierungen) zu ökonomischerer Bewirtschaftung solcher Qualitätsbetriebe würden erst recht zerschnitten und sinnlos - weil für die Bewirtschafter in etlichen Fällen mit ihrem Traktor dann kaum erreichbar. Man erhofft nun den Lokalaugenschein durch die, als klarsichtig bekannte, Umweltministerin.

Der Unterzeichner geriet bereits 1969 als junger Wissenschaftler in den Umweltschutz - und zwar zunächst gegen Bleibenzin und bald auch die dramatischen Zerstörungen durch den "Terror der Fahrmaschinen". Ein halbes Jahrhundert später bekennt er freimütig, daß das S34 Projekt - besonders unter den wahren Sachzwängen unserer Zeit - das in Schädlichkeit, Rücksichtslosigkeit und Überflüssigkeit - mit Abstand dümmste Großprojekt ist, das er in seiner bewegten Laufbahn der letzten 50 Jahre zu beurteilen hatte.

Bernd Lötsch

LobTunnFWU 8.21

Bernd LÖTSCH: Höchste Zeit für die Neubewertung überholter Straßenprojekte

Das Autotunnelprojekt Lobau S18 - aber auch das "Umfahrungsprojekt" S34 bei St. Pölten - sind Beispiele für die scheinbare Unfähigkeit unseres Systems zu einer "Landschafts- und Klima-gerechten" oder gar "Enkel-tauglichen" Kurskorrektur.

Dies gilt nicht nur für den Bruch von Klima- und Biodiversitäts-Zielen sondern auch für die weiterlaufenden öffentlichen Verschwendungsorgien sinnloser Euro-Milliarden - vor allem für schädliche Großbauvorhaben mit e n t t ä u s c h e n d g e r i n g e m B e s c h ä f t i g u n g s - e f f e k t p r o i n v e s t i e r t e r € Million, (horrende Summen - nicht als Beschäftigungspolitik sondern Maschinenamortisation und Zinsendienst), für Großbauprojekte, die keinen Rückfluß haben, da es sich nicht um Mautstraßen handeln kann - ja mehr noch : dauernde Erhaltungskosten nach sich ziehen . .

Schon in den 1980ern galt die Weisheit einiger Vordenker wie Viktor Gruen oder weitblickender Kommunalpolitiker - wie etwa Wiens Stadtrat Dr. Jörg Mauthe - " *heute noch neue Autostraßen bauen ist wie Ratten füttern*". . . (warnte zunächst vor der Selbst-Eskalation des Autosystems - heute kommen Klimakrise, Bodenverbrauch u. Biodiversitätsschwund hinzu).

Der **Lobautunnel** würde eben jene Transportform fördern, von der wir dringend wegkommen müssen (nämlich die weitere Erregung weitmaschigen Straßenverkehrs) - wobei die solcherart geschaffenen PKW- und Schwerverkehrs-Schlagadern an den Enden des Tunnels erfahrungsgemäß zu Kristallisations-Achsen für neu wuchernde Kommerz-Agglomerationen würden, welche die betroffene Bezirksteile nocheinmal mehr ruinieren.

Die Idee einer Tunnelbohrung unter den Wiener Nationalparkteil Lobau wirkt auf Naive wie eine großzügige Investition zur Naturschonung - bedeutet aber eben an den Ein- und Ausmündungen in Wahrheit stadtzerstörende, urbanitätsfeindliche Projektfolgen (Bau-Orgien f. Betriebe etc.)

Überdies könnte sie ein **hydrologisches** Umweltproblem schaffen: Aufgrund von Warnungen OMV-naher Experten, die ungenannt bleiben müssen, birgt der Tunnelbau beim großvolumigen Durchbohren alluvialer Schotterschichten (unterschiedlicher Kieshorizonte) bis zur Zieltiefe der Trasse hinunter auf rund 60 Meter (und mehr) die Gefahr einer dann kaum mehr beherrschbaren Mobilisierung von petrochemischen u. div. anderen Altlasten ins Grundwasser (aus früheren Fehlern, etwa des 2. Weltkrieges und rücksichtsloser Vorgangsweisen der Ölindustrie danach). Der Nationalparkstatus des einmaligen (ohnehin schon angeschlagenen) "Feuchtgebiets" Lobau, definiert sich wesentlich **hydrologisch** durch dessen Wasserhaushalt. Wenn hier etwas passiert, müßte dies zur Aberkennung des Nationalparkstatus führen.

Zusammenfassend erweist sich das Lobau-Tunnel-Projekt bei rationaler Prüfung - analog zu anderen überholten Großprojekten (wie der verheerende Plan der S34 in NÖ) als

1) kostspielige und umweltgefährdende Förderung einer Verkehrs- und Transportform, die - auch angesichts immer deutlicher heranrückender Klimakatastrophen - überwunden werden muß, z.B. durch intelligente *Maßnahmenvielfalt* - oder kurz: "*Mehr Hirn statt Beton*".

2) Nicht mehr verantwortbare Steigerung der Staatsverschuldung (schon dz. Großteil der Wirtschaftsleistung!) durch weitere Staatshaftungen für Milliardenprojekte, die sich nicht rechnen können (es sind ja keine Mautstrecken) und die weder beschäftigungspolitisch noch sozioökonomisch, u. noch weniger ökologisch oder klimapolitisch vertretbar wären. Zitat eines

Insiders zu diesen - an sich bewundernswerten - "Roboterbaustellen: " *Da gehen drei Gastarbeiter hinter einer importierten Großmaschine, welche die Landschaft im Kilometertempo in sich hineinfrisst und mit der die paar Mann an einer Baustelle -zig Millionen Euro verbauen . . "*

3) Die hier vergeudeteten €-Milliarden in Landzerstörung und neues Umweltleid (die erhofften Verkehrs-"Entlastungen" finden auf diesem Weg eben nicht statt) - fehlen heute umsomehr für den dringenden **ökosozialen** Umbau und System-Innovationen in Richtung intelligenter, energiekarger, naturschonender und zukunftstauglicher Entwicklungsschübe unserer Zivilisation. Das Budget wird in Zukunft z.B. durch Entschädigungen für katastrophale Klimafolgen noch mehr gefordert werden als durch die Covid Krise.

4) Im Falle der 3 Milliarden (3000 Millionen €) teuren Lobau Tunneltrasse, die insgesamt keine Verkehrsentlastung brächte, käme noch das Risiko der Mobilisierung gefährlicher Altlasten im Grundwasser durch das Baugeschehen hinzu.

Nachsatz: Österreich hat eine der weltweit höchsten Straßenflächen-Netzdichten. Die in den letzten Jahrzehnten insgesamt verbauten, versiegelten Flächen entsprechen zusammen der Agrarfläche des Burgenlandes. Solche Prozesse sind irreversibel, da gute, bioproduktive Böden Jahrzehnte bis Jahrhunderte brauchen, um ihre Qualität zu erlangen.