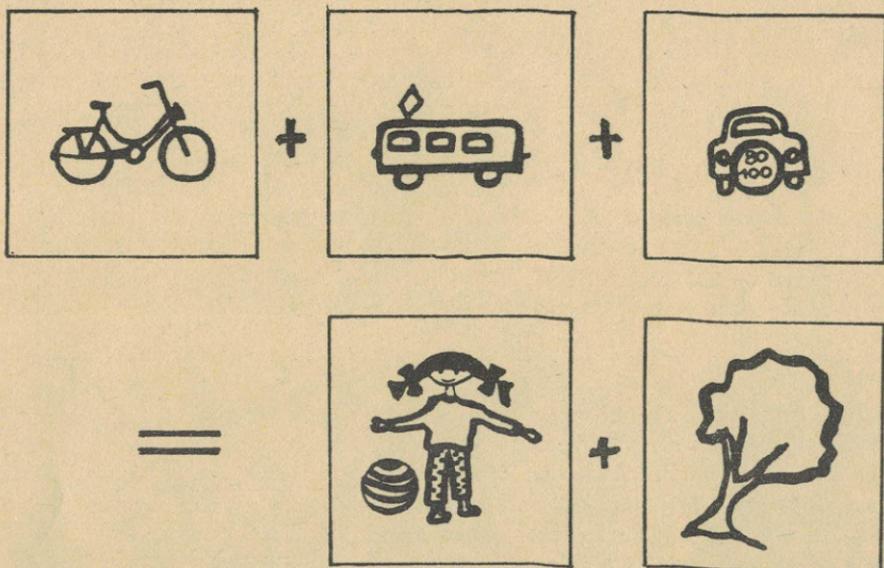


# DIE GRÜNE ALTERNATIVE



## VERKEHRSPOLITIK FÜR MENSCH UND UMWELT



ZELENA  
ALTERNATIVA  
U  
SABOR

ZÖLDEK  
A TARTOMÁNYI  
GYÜLÉSBE

# SCHMERZGRENZE



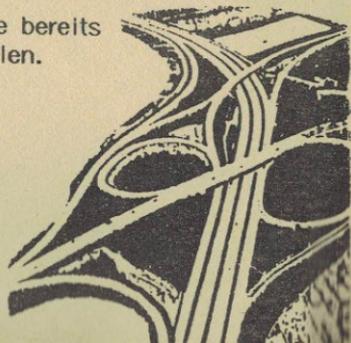
Der Kraftfahrzeugverkehr verursacht heute bereits Schäden Immensen Ausmaßes, indem er immer gravierender die natürlichen Lebensgrundlagen von Menschen, Tieren und Pflanzen beeinträchtigt:

- LUFTVERSCHMUTZUNG und WALDSTERBEN
- VERKEHRsunFÄLLE, MENSCHLICHES LEID, SOZIALER SCHADEN
- LÄRM, STRESS, KREISLAUFERKRANKUNGEN
- FLÄCHENVERBRAUCH, BODENVERSIEGELUNG
- LANDSCHAFTSZERSTÖRUNG UND ZERSCHNEIDUNG DER LEBENSRAUME VON MENSCH UND TIER
- VERSEUCHUNG DER BÖDEN UND NAHRUNGSMITTEL
- BELASTUNG DER VOLKSWIRTSCHAFT durch Folgekosten der Unfälle und Umweltschäden, durch erhöhte Erdöl- und KFZimporte, durch die Zinsenbelastung der Straßenbaukredite

Die bisherige Verkehrspolitik, immer mehr und größere Straßen zu bauen, hat die Verkehrsprobleme nicht gelöst, sondern noch weiter verschärft. Denn: STRASSEN SCHAFFEN IMMER MEHR KFZ VERKEHR.

200 Milliarden Schilling (200.000.000.000.-) wurden in den letzten 20 Jahren in Österreich in den Bau von Autobahnen und Bundesstraßen gesteckt. Die meisten der neuen Autobahnen wurden mit Krediten gebaut. Dafür müssen wir heute bereits jährlich 5 Milliarden Schilling an Zinsen zurückzahlen.

Für den Ausbau von Bahn und Bus und Verbesserungsmaßnahmen für Fußgeher und Radfahrer fehlen hingegen bis heute die dringendst notwendigen Geldmittel. Die Situation dieser umweltverträglichen Verkehrsformen hat sich dadurch zwangsläufig immer mehr verschlechtert.



# STRASSENVERKEHR



Gleichzeitig hat die Autoabhängigkeit gerade im ländlichen Raum extrem zugenommen. Die Entfernungen zum Arbeitsplatz, zum nächsten Lebensmittelgeschäft sind immer größer geworden und wachsen weiter, die Nahversorgung und die lokale Wirtschaft geraten durch diese Politik ins Hintertreffen.

Die Zwangsmobilität, das Pendeln nimmt immer mehr zu.

Da die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gerade im ländlichen Raum überaus schlecht und unzureichend ist, werden jene Menschen, die über kein Auto verfügen - das ist auch bei Vollmotorisierung noch immer die Mehrheit der Bevölkerung -, immer krasser benachteiligt.

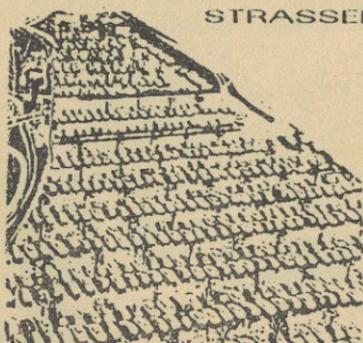
Unsere Dorfstraßen, früher Lebensraum für alle, wurden durch den überbreiten Ausbau zu lebensgefährlichen Rennbahnen.

Statt einem Verkehrskonzept "Von der Straße auf die Schiene" wollen Burgenlands Politiker unsere Bahnen zusperrern und weitere Autobahnen (Ostautobahn A 4), Schnellstraße bis Dörfel (S 31) bauen, die genauso ungelastet sein werden wie die bereits bestehenden.

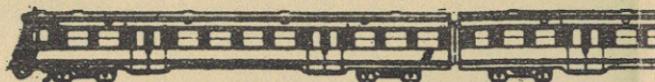
Autobahnen sind extrem teuer, sie sichern Arbeitsplätze von Baumaschinen, aber keine für Menschen, sie zerstören die Landschaft und verstärken den Autoverkehr und dessen Schädenswirkungen.

STRASSENVERKEHR - SCHMERZGRENZEN

SIND ÜBERSCHRITTEN



NACH DEN MAßSTÄBEN DER MODERNEN VERKEHRSPOLITIK KÖNNEN DESHALB NEUE AUTOBAHNEN NICHT MEHR VERANTWORTET WERDEN; NOCH DAZU, WO ES EINE REIHE GÜNSTIGER ALTERNATIVEN GIBT.



## Schnellbahn statt Autobahnen

Autobahnen haben viele Nachteile. Unsere Bahn dagegen hat viele Vorteile. Sie ist sicherer und billiger, sie schont unsere Umwelt und unsere Gesundheit.

Damit auch wir Burgenländer in den Genuß dieser Vorteile kommen, dürfen unsere Bahnen nicht eingestellt, sondern müssen raschest modernisiert und ausgebaut werden.

Wir schlagen vor: Ausbau von Bahn und Bus

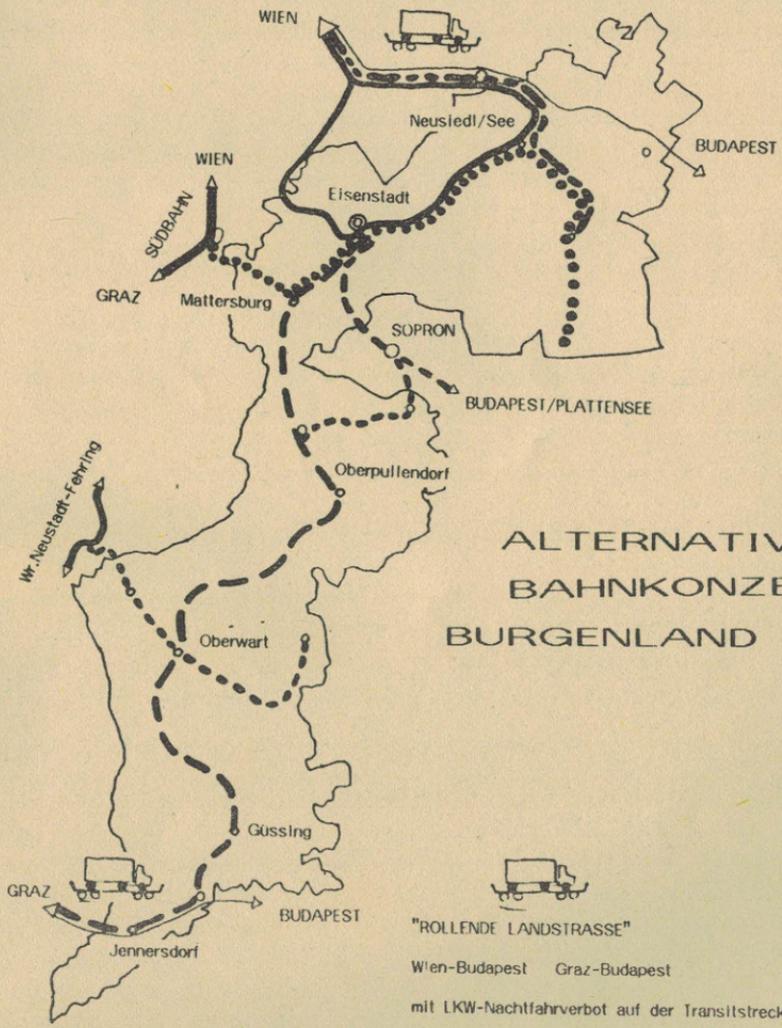
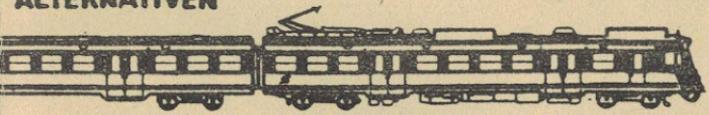
- S-BAHRING Wien-Eisenstadt-Neusiedl-Wien
  - S-BAHN Wien-Seewinkel
  - Südbahnanschluß Wr.Neustadt-Mattersburg-Eisenstadt-Seewinkel
  - Bgld. Nord-Süd-Schnellbahn
- Bau einer Nord-Süd Bahnverbindung zum besseren Anschluß des Mittel- und Südburgenlandes unter Einbeziehung der bestehenden Strecken. Nicht aber als Hochgeschwindigkeitsstrecke mit nur 2 Bahnhöfen. soweit technisch möglich können die Straßentrassen der unausgelasteten Straßen mitbenützt werden. Das spart Geld und Platz. Die Finanzierung ist durch die Umwidmung der Gelder für den geplanten Weiterbau der Autobahnen möglich!
- Erweiterung des Verkehrsverbundes Ost auf das ganze Burgenland und bessere Abstimmung von Bahn und Bus, Busse als Zubringer zu den Bahnen und nicht als Konkurrenz!
  - attraktiven Taktverkehr mit modernen Garnituren, damit wir alle (und vor allem die Pendler) preiswert, sicher und schnell reisen können

## Güter von der Straße auf die Schiene

Die schweren LKWs sind die Hauptbelastung unserer Dörfer, vor allem an den Transitrouten (Bsp.: B10) Lebensqualität statt LKW-Terror

Sie müssen raschest auf die Bahn verlagert werden. Beispielsweise sollten "Rollende Landstraßen" von Wien bzw. Graz nach Budapest eingerichtet werden. Als Sofortmaßnahme sind auf den Transitstrecken Nachtfahrverbote, Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkungen zu verhängen. In der Schweiz sind diese Forderungen bereits verwirklicht, mit dem Erfolg, daß der überwiegende Teil des Schwerverkehrs über die Bahn läuft.

# ALTERNATIVEN



## ALTERNATIVES BAHNKONZEPT BURGENLAND 2000

"ROLLENDE LANDSTRASSE"

Wien-Budapest    Graz-Budapest

mit LKW-Nachtfahrverbot auf der Transitstrecke nach Ungarn

## Lebensweite Dörfer durch Straßenrückbau

Die Ostautobahn würde laut amtlichen Umweltbericht nur eine "geringe" Lärmentlastung der Gemeinden bringen. Unsere Dörfer leiden vor allem unter den überbreiten Ortsdurchfahrten, auf denen viel zu schnell gefahren wird. Radfahrer und Fußgeher sind extrem gefährdet. Langsamere Autos sind viel sicherer, leiser, sauberer. Vorrang für das Dorf und seine Bewohner  
Wir wollen die Straßen verschmälern, damit die Autos langsamer fahren und Platz für Radwege, Fußgänger und Bäume geschaffen werden kann. Die Straßen könnten so viel schöner und nach den Bedürfnissen der Ortsbevölkerung gestaltet werden. Wo von der Bevölkerung gewünscht, ist der Bau zwispuriger Umfahrungsstraßen als billigere, wirksamere und umweltschonendere Alternative der Autobahn vorzuziehen.

## Umweltgerechter Straßenbau mit Bürgerbeteiligung

Für die im Burgenland auftretende Verkehrsmenge sind nach den Kriterien moderner Verkehrsplanung zwispurige Straßen voll ausreichend. Sie sparen Platz und können besser in die Landschaft eingepaßt werden. Eine großzügige Bepflanzung mit standortgerechten Bäumen ist wichtig. An den Hauptstraßen sollten getrennte Radwege angelegt werden.

Geplante Straßenprojekte müssen einer Bedarfs- und Umweltverträglichkeitsprüfung durch eine unabhängige, autorisierte Institution unterworfen werden. Die Bürger müssen informiert und in den Entscheidungsprozeß einbezogen werden.

Bestehende, zu breite Straßen sollten rückgebaut, abgeholzte Alleen wieder angepflanzt werden. Umwelt und Mensch kommen vor dem Auto

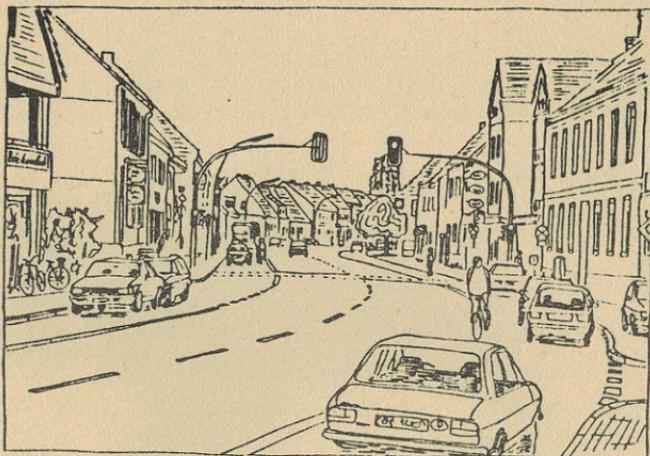
## Arbeit schaffen für die Menschen in der Region

Der geplante Bau der Ostautobahn und Schnellstraße Burgenland bis Dörfli wird 1-1.5 Milliarden kosten und vor allem Maschinen von Baufirmen beschäftigen.

Unsere Alternativen sind kostengünstiger und schaffen weit mehr Arbeitsplätze für die Menschen in der Region. Die deutsche Straßenliga hat errechnet: 1 Million jährlich in den Autobahnbau investiert, schafft 1.7 Arbeitsplätze. Die gleiche Million aber bringt bei Investition in die Eisenbahn 3.0, beim Umbau von Ortsstraßen sogar 3.7 Arbeitsplätze. Während die A4 beispielsweise ca. 200 Arbeitsplätze pro Jahr erbrächte, schaffen unsere Alternativen u dieser Autobahn mehr als 400 pro Jahr.



Unsere Ortsdurchfahrten heute:  
überbreit und gefährlich



Unsere Ortsdurchfahrten morgen:  
sicher und bewohnerfreundlich

Der Rückbau der Straßen macht das Ortsbild schöner und bringt die Lebensqualität in das Dorf zurück.



## Wußten Sie, daß.....

..... jährlich 65% aller CO, 71% aller Stickoxide, 86% aller Kohlenwasserstoffemissionen in Österreich aus den Auspuffrohren der Kraftfahrzeuge stammen. Das sind gewaltige 700.000 Tonnen CO, 146.000 Tonnen Stickoxide, 104.000 Tonnen Kohlenwasserstoff pro Jahr, die den Wald und unsere Lungen schädigen.

..... die Einführung von Tempo 80/100 die Schadstoffe aus dem Autoverkehr sofort bedeutend verringert (Kohlenmonoxid -28%, Stickoxide -19%, Schwefeloxid -9%, Treibstoffverbrauch -15%).

..... in der Schweiz ein Tempolimit 80/120, ein bundesweiter Taktverkehr der Bahn, ein tägliches LKW-Nachfahrverbot und eine 28 t Höchstgewichtsbeschränkung gilt, das Land aber einen höheren Wohlstand als Österreich besitzt.

.....seit 1968 ein von der Regierung Investitionsstopp für die sogenannten Nebenbahnen gilt, während im selben Zeitraum ca. 200 Milliarden allein in den Bau von Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen gesteckt wurden.

..... der Bau einer Autobahn fast 5mal so teuer ist wie der Bau einer zweizweigleisigen, elektrifizierten Bahnstrecke gleicher Länge. Die Baukosten für 1km Autobahn betragen ca. 40-400 Millionen ÖS.

..... das Defizit des Straßenverkehrs in Österreich rd. 50 Milliarden ÖS pro Jahr ausmacht. 75 Milliarden an Ausgaben für den Straßenverkehr (Bau und Erhaltung, Unfall- und Folgekosten..) stehen nur 23 Milliarden an Steuer- und Mauteinnahmen gegenüber.

..... das Land Burgenland jährlich ca. 20 Millionen ÖS an Zinsenrückzahlungen für die auf Kredit gebaute(n) bgl. Autobahnen zu leisten hat. Die Baukosten für die bgl. Autobahnen belaufen sich bisher auf mehr als 1.5 Milliarden ÖS.

..... in den letzten 10 Jahren mehr als 20.000 (20.485) Menschen in Österreich im Straßenverkehr getötet wurden, das entspricht etwa der Einwohnerzahl von Eisenstadt, Mattersburg und Oberwart zusammen. Rd. 700.000 (710.853) Menschen wurden im gleichen Zeitraum verletzt, rd. 2.5mal so viel wie Burgenland Einwohner hat.

..... die Unfallfolgekosten aus dem Straßenverkehr ca. 38 Milliarden ÖS im Jahr betragen.

.....die Überlebenschance eines Fußgähers oder Radfahrers bei einem Unfall mit einem KFZ bei 80km/h 5%, bei 50km/h 55%, bei 30km/h 95% beträgt.

..... der Flächenbedarf für 1km Autobahn (inkl. Nebenfläche) ca. 8ha beträgt, die Nutzfläche eines burgenländischen Bauernhofes im Vergleich 10ha. Der Eisenstädter Autobahnknoten ist allein so groß wie das Stadtgebiet von Eisenstadt. Die Bahn braucht einen Bruchteil davon (ca. 1-2ha/km).