

NETT info

NEIN ENNSTAL TRANSIT-TRASSE · DIE BÜRGERINITIATIVE DER ENNSTALER FÜR EINE MENSCHENFREUNDLICHE VERKEHRSPOLITIK



Rolf M. Seiser
Obmann

Willst du Gott zum Lachen
bringen, dann erzähl ihm von
deinen Plänen.

Vertraulicher Hinweis aus Indien für
unsere Verkehrspolitiker

Liebe Freunde und Mitglieder von NETT!

Jetzt ist die Katze aus dem Sack: Vierspurig soll sie werden, die Trasse oder Straße, was auch immer, wo immer hin, aber vierspurig, das ist die Hauptsache! Natürlich keine »Autobahn«. Nur so eine hübsche, kleine, gegenverkehrsfreie, 4-streifige Variante in der grünen Au. Völlig harmlos. Mit einem Wort: die Quadratur des Kreises.

Seit Herbst 2005 haben wir eine junge, fesche, mitunter auch etwas resche Verkehrslandesrätin, die eine Verkehrspolitik von gestern (oder besser gesagt: keine Verkehrspolitik, sondern eine *Straßenbaupolitik*) verfolgt und das Ennstal unbedingt mit einer überdimensionierten Straße zwangsbeglücken will, die wir heute nicht brauchen und in 20, 30 Jahren genauso wenig brauchen werden.

Bei abnehmender Bevölkerungszahl und stark rückläufigen Verkehrszuwächsen (u. a. durch Marktsättigung, Ölknappheit und -verteuerung) stellt der Bau eines »Autobahnblinddarmes« (Zitat Franz Lückler, Chef der ASFINAG) von Selzthal bis Trautenfels einen Schildbürgerstreich dar, auch wenn insgeheim wohl eine Verlängerung bis Radstadt geplant ist.

Die so genannte »Entlastungsstraße« würde zu einer massiven Belastung der Ennstaler Bevölkerung durch mehr Feinstaub, Dieselrußpartikel, Ozon, NO_x und Lärm werden. Die verantwortlichen Politiker gefährden fahrlässig unsere Gesundheit und die Zukunft unserer Kinder. Bei weiterer Uneinsichtigkeit sollte das für die Politiker Folgen haben.

Liebe Freundinnen, liebe Freunde! Bitte helfen Sie uns im Kampf um unser lebenswertes Ennstal. Spenden Sie ordentlich, denn wir brauchen dringend Geld:

- für die so wichtige Information der Ennstaler Bevölkerung
- für unsere 15-Jahr-Feier
- zur Auffüllung unserer »Kriegskasse«, denn die Autobahnlobby wird so schnell nicht aufgeben,

meint mit Dank im Voraus und mit herzlichen Grüßen Ihr *Rolf M. Seiser*

PS Ich lade Sie sehr herzlich ein zum 15-Jahre-NETT-Fest am Freitag, 23. Juni, in der Puttererseehalle in Aigen (Details siehe Rückseite). Neben Fritz Gurgiser erwartet Sie mit BLUATSCHINK Musik vom Feinsten. Außerdem können Sie bei diesem Fest »Ennstaler Zukunftsaktien« erwerben. Damit wollen wir eine so genannte *intermodale Verkehrsstudie* finanzieren. Diese kostet zirka 12.000,- Euro. Wenn Sie nicht kommen können, aber trotzdem eine »Ennstaler Zukunftsaktie« erwerben wollen, kreuzen Sie bitte auf dem beiliegenden Erlagschein »Zukunftsaktie« an. Wir senden Ihnen Ihre »Zukunftsaktie« gerne zu!



Gegen die Inntalisierer, für eine lebenswerte Zukunft – im Inntal wie im Ennstal: Bluatschink

Grund zum Feiern 15 Jahre NETT Tiroler Abend – Ennstal meets Inntal Freitag, 23. Juni 2006 Puttererseehalle Aigen im Ennstal ab 19 Uhr, mit Fritz Gurgiser und Bluatschink

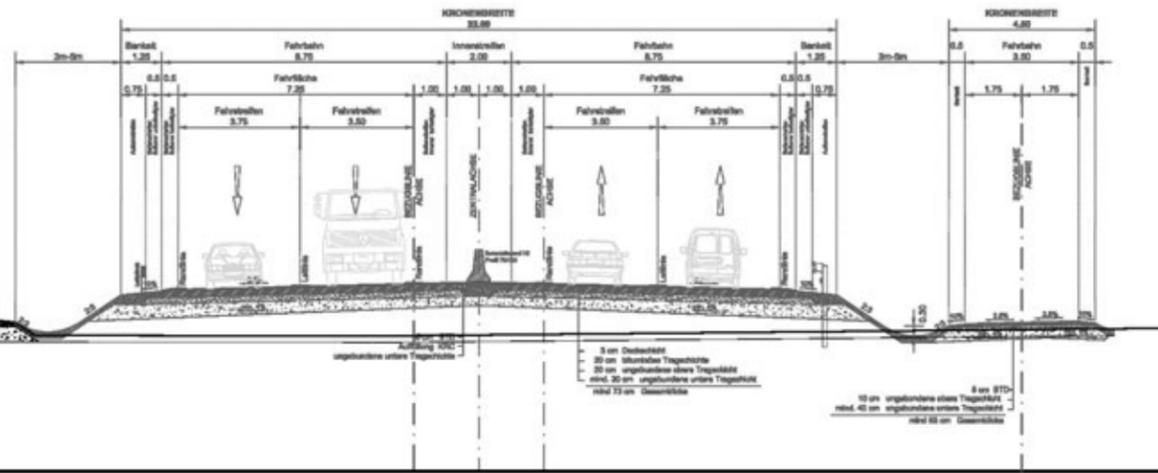
Wir haben Geburtstag. 15 Jahre erfolgreiche Heimatverteidigung wollen gefeiert werden. Es soll NETT werden an diesem Abend. Darum soll auch keiner fehlen, besonders Sie nicht!

Auf jeden Fall kommen werden Fritz Gurgiser vom Transitforum Austria Tirol und die im Transitzkampf erprobte Band Bluatschink. Ein gemütlicher, gemeinsamer Abend soll das werden, eine Feier des Lebens. »Jene, die ihre Sehnsucht zu zügeln wissen, können das nur, weil ihre Sehnsucht zu schwach ist.« (William Blake) Mehr auf Seite 4.

BESTAND

B320 NEU

BEGLEITWEG



Geht es nach den Wünschen der Inntalierer, kommen zur bestehenden B320 zusätzlich 2 oder 4 weitere Fahrstreifen – plus Begleitweg

Von der Korridoruntersuchung zu den B320-Trassenvarianten einer 4-spurigen Autobahn von Selzthal bis Trautenfels

Von Franz Häusler

Als im Juni 2003 der damalige Verkehrslandesrat DI Schöggel mit großer Inszenierung die so genannte Korridoruntersuchung der Basler + Partner AG präsentierte, schien die Lösung eines bereits Jahrzehnte dauernden Konfliktes in greifbarer Nähe, ein allgemein akzeptierter Konsens gefunden. Dazu hat wohl auch beigetragen, dass der damals oberste Straßenbauer der Steiermark die selektive Bestandsverbesserung als einzige, in absehbarer Zeit umsetzbare und leistbare Variante bezeichnete und einen raschen Baubeginn für die neuralgischen Punkte Liezen und Trautenfels in Aussicht stellte.

Divide et impera

Aber es wäre nicht *made in Styria*, wenn ein erreichter und vernünftiger Kompromiss auch konsequent umgesetzt würde. Autobahnverliebte Politiker, und diese soll es nicht nur auf Ministerebene geben, traten als (Straßen) »Rufer« auf und streuten Forderungen wie leistungsfähige, ordentliche und 4-streifige Straße, ins Volk. Und plötzlich

war es auch für den verantwortlichen Landesrat wieder ganz anders. Gremien sollten neu installiert werden, die die Sache genauer – zum xten Mal – untersuchen sollten. Ein Regionaler Planungsbeirat und ein Gemeindeforum wurden eingerichtet. Während im Planungsbeirat hauptsächlich die Bürgermeister, Landtags- und Nationalratsabgeordneten der Region, Vertreter der politischen Parteien und Interessensvertretungen sitzen, sollte nach den Vorgaben im Gemeindeforum ein breites Meinungsspektrum der Gemeindebevölkerung (Befürworter/Gegner) vertreten sein. Dazu ist es aber nicht gekommen. Diese Sitzungen wurden in den Gemeinden meist den Gemeinderatsfraktionen zugewiesen. Und die NGOs wurden mit entsprechendem Respektsabstand am »Runden Tisch«, gewissermaßen auf einer Isolierstation, über den Verlauf und die Ergebnisse in den Gremien informiert. Um die (Un)übersichtlichkeit noch zu verbessern, wurde das Gemeindeforum in West und -Ost getrennt. Das Prinzip »teile und herrsche« hat sich schließlich seit Jahrhunderten bewährt. So brauchte es auch gar nicht lange, bis der Ruf nach einer 4-spurigen Variante laut genug war, und die Planer »vor eine ganz neue Situation stellten«, nämlich auch in Richtung 4-spuriger Straße zu planen, wie im Protokoll des 3. Gemeindeforums auf Seite 2 nachzulesen ist. Politische Vertreter der Region waren sich über die Notwen-

digkeit einer 4-streifigen Schnellstraße (Autobahn) auch so lange einig, so lange jeder für sich angenommen hat, dass diese ohnehin über das Gebiet der Nachbargemeinde verlaufen wird. Das böse Erwachen kam für viele mehr oder weniger laute Befürworter erst, als die Experten die Trassenvarianten präsentierten.

Regionales Verkehrskonzept – einstimmig beschlossen?

Nach Jahresbeginn 2006 wurde über Pressekonferenzen und Stellungnahmen die Öffentlichkeit darüber informiert, dass der Regionale Planungsbeirat im Oktober 2005 das regionale Verkehrskonzept einstimmig beschlossen habe. Verwirrung herrschte bei den Teilnehmern dieser Sitzung und gewichtige Bürgermeister haben in Abrede gestellt, dass ein derartiger Beschluss gefasst wurde. Nun könnte man glauben, man müsste ja nur im Protokoll nachsehen. Weit gefehlt! Nur mit Hartnäckigkeit war schließlich ein Ergebnisprotokoll zu bekommen und darin heißt es lapidar: »Das RGV (Anmerkung: regionale Verkehrskonzept) wird mit den Änderungen einstimmig beschlossen und angenommen.« Offensichtlich bezieht sich also dieser Beschluss auf eine mehrseitige Tabelle mit 76 Zeilen, enthalten in der Tischvorlage vom 25. 4. 2005, wo neben vielen Straßenbaumaßnahmen des Bezirkes, z. B.

auf Zeile 70: »B 320 – Begleitweg Wörschach – Niederhofen« und auf Zeile 76: »B 321 Ennstalstraße A – Trautenfels bis Liezen, ASFINAG« steht. Das war offensichtlich die Grundlage für das pauschal beschlossene Verkehrskonzept! Und genau darauf baut der Beschluss der Steiermärkischen Landesregierung, der letztlich nicht weniger Verwirrung stiftete, auf. In jeder Gemeindestube ist z. B. die Entscheidung zur Anschaffung eines besseren Rasenmähers leichter und eindeutiger nachzuvollziehen, als die so weit reichende Festlegung auf eine 2 oder 4-streifige Autostraße mit Begleitweg, im so hochkarätigen Regionalforum.

Kein Mangel an Trassenvarianten

Unter Projektleitung der Fachabteilung 18A des Landes wurden mit den beauftragten Planungsbüros zunächst für den Bereich Selzthal bis Trautenfels 4 Planungskorridore festgelegt.

Planungskorridor Nord

Nordumfahrung Liezen bis Stainach, weitgehend mit Tunnellösung

Planungskorridor Mitte

Bestandsnahe Ortsumfahrungen

Planungskorridor Süd

Südumfahrung mit Tunnel- und Unterflurtrassen

Planungskorridor Ennsnahe

Modifizierte Ennstasse

Innerhalb der Planungskorridore wurden von den verschiedenen Fachbereichen mehrere mögliche Trassenvarianten (insgesamt 17) einer Voruntersuchung unterzogen und hinsichtlich ihrer Auswirkung auf Siedlungs- und Naturraum, aber auch den Hochwasserabfluss und die Geologie bewertet.

Begräbnis 1. Klasse für Ennsnahe Trasse

Bei den Voruntersuchungen der verschiedenen Trassenvarianten innerhalb der Planungskorridore stellte sich bald heraus, dass die seinerzeit mit solcher Vehemenz verfochtene Ennsnahe Trasse die mit Abstand größten Probleme bezüglich des Hochwasser- und Naturschutzes bringt. Die Straßenplaner haben daher beim 4. Gemeindeforum vorgeschlagen, diese Variante auf die gesamte Länge auszuschneiden. Es ist wohl eine reichlich späte Erkenntnis der Straßenplaner im Land und der Zähigkeit und Konsequenz der NGOs, allen voran NETT zu verdanken, dass diese Variante bisher nicht über die Papierform hinausgekommen und dadurch noch kein unwiederbringlicher Schaden entstanden ist. Diese Erfahrung soll aber eine Bestätigung dafür sein, dass der Weitblick der BürgerInnen oft wesentlich größer ist als der beamteten Straßenplaner, Experten und Politiker.

Hauptsächlich aus geologischen Gründen wurde die Tunnelvariante NW ausgeschieden, die Wörschach und Stainach nördlich umfahren sollte.

Aber auch die südlich des Schlosses Trautenfels zwischen Enns und Bahn verlaufende Variante SW2 wurde ausgeschieden, weil ein bis zu 8m hohes Stelzenbauwerk vor der Kulisse von Pürgg, Schloss Trautenfels und Grimming – selbst in den Augen der Straßenplaner – keine schöne Lösung schien und so nebenbei auch noch durch ein besonders schützenswertes Gebiet verlief. Die Tunnelvariante NO nördlich von Liezen dürfte auch noch der Geologie und dem Wasserschutz zum Opfer fallen.

Auch wenn eine Reihe von Trassenvarianten ganz oder in Teilbereichen ausgeschie-

den wurde, so haben die Planer noch genug im Köcher. Die Gemeindevertretung von Liezen fordert eine bestandsnahe Variante, weil sie offensichtlich erkannt hat, dass mit einer schnellen Straße, die noch dazu abseits (südlich) der Stadt liegt, auch die Kaufkraft abfließt. Das berührt aber ein grundsätzliches Problem schneller Straßenverbindungen: Wer bereits auf einer Autobahn ist, wird oft der Versuchung unterliegen, gleich noch 100 oder 130 km zu fahren, um dann aus einem größeren Angebot »billiger« einkaufen zu können.

Alles blickt nach Süden

Relativ unbeschadet haben die Südvarianten die bisherige Vorprüfung überstanden. Dabei handelt es sich auch um aufwändige Tunnel- und Unterflurprojekte, die wahrscheinlich teilweise im Natura 2000 Gebiet liegen werden. Zudem berühren sie Wasserschutzgebiete, so im Bereich Aiglern und Ketten. Eine technische Herausforderung wäre sicherlich, das periodisch überschwemmte Flugfeld und Tachenberger Moos mittels Tunnel zu unterfahren. Schließlich funktioniert das ja auch beim Ärmelkanal!

Die Experten sind in weiterer Folge damit beschäftigt, die verbleibenden Trassenvarianten zu vergleichen und zu reduzieren. Dabei werden ähnliche Varianten paarweise und im Detail genauer untersucht, auch hinsichtlich der Kosten. Es bleibt zu hoffen, dass die Trassenreduktion so weit geht, dass zum Schluss eine vernünftige Bestandsverbesserung, mit Begleitwegen und Verkehrslenkenden Maßnahmen (7,5 t-Limit, ausgenommen Ziel- und Quellverkehr) übrig bleibt, wie von NETT und von den anderen Bürgerinitiativen seit vielen Jahren gefordert.

Nicht genügend

Im B320-Flugblatt der Landesregierung, Planungsgruppe Ennstaler Verkehrsmodell, hieß es auf Seite 1: »Die Entwicklung von Siedlungen und Gewerbegebieten mit einem immer größeren Flächenbedarf (Stichwort Zersiedelung) bringt eine rasant wachsende Kfz-Nutzung mit sich.« Dieser Satz drückt die Verständnislosigkeit und vollkommene Hilflosigkeit aus, mit der die Verkehrsplaner des Landes dem sogenannten Verkehrsproblem gegenüber stehen. In Wirklichkeit bringt nicht die Zersiedelung mehr Verkehr – die Zersiedelung ist vielmehr eine unmittelbare Folge der Motorisierung und des Straßenbaus, wie dem gesunden Menschenverstand sofort einleuchtet. Was ist von »Verkehrsplanern« zu erwarten, die Ursache und Wirkung verwechseln?

Statt – von oben verordnetem – autobahnähnlichem »Blinddarm« bis Trautenfels Verkehrsplanung und Verkehrslenkung auf der Basis einer ganzheitlichen (intermodalen) Vorgangsweise.

Wir fordern

1. Eine zukunftsfähige Verkehrslösung für die Ennstaler Bevölkerung.
2. Eine Verkehrsplanung, die die Gesundheit der Ennstalerinnen und Ennstaler und die Zukunft unserer Kinder in den Mittelpunkt stellt.
3. Kein Bauernland für den Transitverkehr zu opfern.
4. Eine Verkehrslösung für die regionale Ennstaler Wirtschaft und für umweltschonenden Fremdenverkehr.

NETT ist mit LIEB und den anderen Ennstaler Bürgerinitiativen schon immer für eine realistische, ganzheitliche und rasch umsetzbare Verkehrsplanung mit Augenmaß eingetreten. Wir werden dies auch weiterhin energisch tun. Bisher sind alle von uns vertretenen Standpunkte von den Höchstgerichten bestätigt worden!



Der Autor
Dipl.-Ing. Dr. Franz Häusler
ist Gemeinderat in
Aigen im Ennstal

Sie können alle Blumen
abschneiden, aber nie werden sie
den Frühling beherrschen.

PABLO NERUDA

15 Jahre NETT Tiroler Abend – Ennstal meets Inntal Freitag, 23. Juni 2006 Puttererseehalle Aigen im Ennstal ab 19 Uhr, mit Fritz Gurgiser und Bluatschink

Fritz Gurgiser

Verkehrsminister kommen, stiften Unheil, und gehen wieder. Fritz Gurgiser bleibt. Wir freuen uns, dass der unbeugsame Obmann des Transitforum Austria Tirol und Konrad-Lorenz-Staatspreisträger für Natur- und Umweltschutz zu uns kommt. In der Verkehrspolitik kennt er sich aus wie kein anderer. »Die Verbesserung«, sagt er, »braucht Menschen, die nach vorne schauen, die Mut und Visionen haben und die bereit sind, für Grundwerte gerade zu stehen, für Grundwerte einzutreten und diese Grundwerte auch zu leben.« Mit Fritz ist es immer eine Gaudi. Er redet nicht um den heißen Brei herum, sondern nennt die Dinge beim Namen. Dass das denen nicht gefällt, die viel reden, aber nichts sagen, ist kein Wunder. Wie Hannah Arendt sagte: »In einer Welt, in der man mit Tatsachen nach Belieben umspringt, ist die einfachste Tatsachenfeststellung bereits eine Gefährdung der Machthaber.«



15 Jahre **NETT** Nein Ennstal Transit-Trasse
Eine menschenfreundliche Verkehrspolitik ist möglich

Tiroler Abend

Ennstal meets Inntal

**SPECIAL GUEST
FRITZ
GURGISER**
Transitforum Austria Tirol
Konrad Lorenz Staatspreisträger
für Umweltschutz

Bluatschink

Eintritt: Freiwillige Spenden Freitag, 23. Juni 2006
Puttererseehalle Aigen, ab 19 Uhr

MOBEAU

Tiroler Abend – Ennstal meets Inntal

Dr. Rolf M. Seiser, Obmann von NETT
Begrüßung und Rückblick
Raimund Hager, Bürgermeister von Aigen
Grußworte
Fritz Gurgiser, Transitforum Austria Tirol
Festvortrag
Ennstaler Zukunftsaktie
Präsentation und Versteigerung
Pause
Essen, trinken, plaudern, Ennstaler
Zukunftsaktien kaufen...
Bluatschink
Konzert

Special
Infostände von Umweltinitiativen

Eintritt: Freiwillige Spenden

Bluatschink – die Erben der Geierwally

Die eine Hälfte von Bluatschink, Toni Knittel, ist doch tatsächlich ein Nachfahre der als »Geierwally« berühmten Anna Stainer-Knittel. Doch gemeinsam mit seinem Freund Peter Kaufmann hat er nicht das Kletterseil, sondern die Gitarre zur Hand genommen – zum Glück für unsere Ohren.

Ehrenschatz

Stand bei Redaktionsschluss
Dr. Manfred Rüdiger Altenaichinger
Retterrat
Dr. Friedrich Drobesch
Bezirksärztevertreter
Anita Fleckl
Nationalratsabgeordnete
Raimund Hager
Raimund Hager
Bürgermeister von Aigen im Ennstal
Dr. Alois Oswald
Umweltanwalt des Landes Steiermark a. D.
Ewald Persch
Landtagsabgeordneter
Fritz Stangl
Bürgermeister von Lassing
Franz Titschenbacher
Bürgermeister von Irnding
Andreas Wabl
Nationalratsabgeordneter a. D.
WWF Österreich, Global 2000
Umweltschutzorganisationen

Herzlichen Dank

an alle Helferinnen und Helfer, an die Gemeinde Aigen, an alle SpenderInnen sowie an alle, die uns begleiten – Menschen, Initiativen und Organisationen, die den selben Weg gehen.