

Sehr geehrter Herr Fröhlich,
ich nehme Bezug auf Ihren Artikel vom 1. November 2024 „Trotz Ausbau bliebe das ein Fleckerlteppich“. In Österreich gibt es mehrere ausgebaute Teilstraßen, die im Nichts enden. Nicht nur dieses Phänomen lässt an der Expertise, Zukunftsorientiertheit, Bedarfserhebung, und Nachhaltigkeit des österreichischen Straßenbaus und somit an der Fachkundigkeit der Planer:innen und politischen Verantwortlichen zweifeln.

Wie Sie festgestellt haben, hat schon Doris Bures 2009 erkannt, dass der sogenannte Ausbau der B 317 eine weitere unnötige Nord-Südverbindung wäre, von denen wir schon zu viele haben¹. 2018 hat Leonore Gewessler dieser seit langem diskutierten Strecke ebenso und wohlbegründet (Bodenversiegelung, Klimaveränderung, Verkehrsaufkommen, Energie- und Budgetkrise, u.v.m.) ebenfalls eine Abfuhr erteilt.

Laut Leitfaden zur „Strategischen Prüfung“ wurde 2005 eine DTV (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von 24.000 Kfz/Tag veranschlagt, die eine Netzveränderung mit all ihren Umweltzerstörungen rechtfertigen würde. Davon sind wir z. B. bei der Zählstelle Hammerklamm weit entfernt.

Das durch weiteren Straßenbau generierte vermehrte Verkehrsaufkommen geht wieder zu Lasten der Anrainer:innen, denn Unterflurtrassen schlucken keine Abgase und Schadstoffe. Zudem ist die Variante durch die sensible Bergregion (Perchau bis Dürnstein) nicht nur geologisch kaum durchführbar, sondern verbietet die 1994 auch von Österreich ratifizierte Alpenkonvention den Bau höherrangiger Straßen in den Alpengebieten. Die Alpenkonvention als Völkerrechtlicher Vertrag ist den meisten politisch und wirtschaftlich Verantwortlichen vor allem in den Bezirken Murtal und Murau nicht bekannt, was diese in Punkto politischer Bildung nicht gerade auszeichnet.

Zur geplanten S 36 ist festzustellen, dass diese erstmals 2002 mit einem Investitionsvolumen von 98,1 Mio. veranschlagt wurde und mittlerweile nach mehrmaligen von der ASFINAG verursachten Um- und Neuplanungen bei 650 Mio. liegt. Auch hier ist die derzeitige DTV auf der bereits bestehenden S 36 bis Judenburg und in der Folge, nicht ausreichend für eine gerechtfertigte weitere Fortführung der Schnellstraße.

Was das bevorstehende UVP-Verfahren betrifft, so ist sicher seitens kritisch denkender und verantwortungsbewusster Menschen mit Widerstand zu rechnen, um dieses völlig überzogene Projekt in seine Schranken zu weisen.

Warum ist es in Niederösterreich möglich die Weinviertler Schnellstraße 3-spurig nach dem von den Bürgerinitiativen immer wieder geforderten schwedischen Modell auszubauen, auch davon scheinen die politischen Verantwortlichen im Murtal und Murau noch nichts gehört zu haben. Die S 36 und S 37 scheinen ohnehin seit Jahren das einzige politische Programm in diesen beiden Bezirken zu sein.

Derzeit werden Bohrungen in Sachen S 36 vorgenommen. Da es weder konkrete Informationen gibt noch die Pläne eingesehen werden dürfen, stimmen betroffene Grundeigentümer nicht zu.

Die BI Neumarkt hat als anerkannte Bürgerinitiative Parteienstellung in UVP-Verfahren in der Steiermark und allen angrenzenden Bundesländern. Wir nutzen unseren seit 2011 bestehenden Status in laufenden Verfahren auch an anderen Orten, um die dortigen Menschen, die weitgehend vom Gesetz her rechtlos sind, zu unterstützen.

Widerstand heißt nicht bössartige Verzögerung oder Verhinderung, sondern dort wo Politiker:innen und Verantwortliche versagen, gesetzliche Rechtsmittel zu nutzen, die den berechtigten Parteien zustehen und das wird auch in diesem Verfahren der Fall sein.

Mit freundlichen Grüßen

Ingrid Kirchleitner, BI Neumarkt

11.11.2024

und auch im Namen der

BI St. Marein bei Neumarkt

¹ <https://coe.at/service/fragen-und-antworten/zahlen-und-fakten-zur-verkehrsinfrastruktur-in-oesterreich>: In Österreich gibt es 2.249 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen, das sind etwas mehr als 250 Kilometer pro Million Einwohnerinnen und Einwohner. Damit hat Österreich im Verhältnis zur Einwohnerzahl ein um rund 50 Prozent größeres hochrangiges Straßennetz als der EU-Schnitt und ein um rund 55 Prozent größeres als Deutschland.

