

Sind wir dem Transit

Es war Liebe auf den ersten Blick. Als Familie Haller vor gut 20 Jahren das erste Mal Urlaub auf dem Bauernhof am Längsee machte, lernte sie Land und Leute kennen und schätzen. Die Hallers kamen Jahr für Jahr wieder. Heute sind sie durch die drohende Zerstörung Mittelkärntens tief betroffen, sollte aus den Ausbauplänen der S37 Wirklichkeit werden.

„Durch den geplanten Ausbau zu einer autobahnähnlichen Straße ist der Lkw-Transit unausbleiblich. Lärm – auch in der Nacht – und massive Luftbelastung entlang der gesamten Strecke wären die Folge. Zudem ist der geplante Ausbau nicht rechtskonform.“ Dr. Herbert Haller muss es wissen, arbeitet er doch als Verfassungsrichter beim Österreichischen Verfassungsgerichtshof und kann auf eine lange Zeit als Professor an der Wirtschaftsuniversität in Wien zurückblicken.

Er stellt sachlich und eindringlich klar, dass das Verkehrsministerium mit der Trassenverordnung kläglich scheitern muss. Nicht nur die Umweltverträglichkeitsprü-

fung könne für den Straßenbau nicht positiv ausfallen, noch gravierender falle die Alpenkonvention ins Gewicht. Die Bedingungen des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention verhindern die Realisierung der Asfinag-Pläne. In Wien hat Dr. Haller bereits Kontakt zu Ministerien und Volksanwaltschaft geknüpft, um sicherzustellen, dass die rechtlichen Vorschriften auch eingehalten werden.

„Wir hatten vor zehn Jahren das Glück, ein kleines Häuschen in Drasendorf am Längsee zu erwerben. Seit wir es renoviert haben ist es unser ordentlicher Wohnsitz, wir sind also zu „ganzen Kärntnern“ geworden. Nur während den Beratungswochen des Verfas-

sungsgerichtshofes halten wir uns noch in Wien auf. Die Längseegegend ist ein wirkliches Juwel im wunderbaren Kärnten und wir haben viele Freunde in der Nachbarschaft gefunden. Die in Wien arbeitenden Söhne und viele in- und ausländische Freunde kommen immer wieder mit Begeisterung zu Besuch.“

„Eigentlich hat meine Frau den Anstoß gegeben, dass wir uns gegen die Zerstörung des Landes durch eine Transitstrecke stark machen. Frauen sind uns Männern ja von Natur aus einen Schritt voraus, wenn es um solche Belange geht.“ Für Dr. Roswitha Haller erscheint Widerstand Pflicht, auch als Hilfe für die vielen

Blickpunkt

Umfrage

Tirol gilt allgemein als jenes österreichische Bundesland, das mit dem stärksten Lkw-Transit geschlagen ist. Die Zustände auf der Inntal- und Brennerautobahn sind ein abschreckendes Beispiel für die Zerstörung einer Region und Auslöser für gesundheitliche Beschwerden vieler Menschen.

Ist Kärnten der wahre Transit-Europameister?

Wenn man die Anzahl der Autobahn- bzw. Schnellstraßenkilometer im Bundesländervergleich studiert, kann man allerdings erkennen, dass Kärnten im Verhältnis zur Einwohnerzahl absoluter Spitzenreiter ist. Über die Tauern- und Südautobahn führen zwei Transitrouten durch das Bundesland. Durch den vierspurigen Ausbau der B317 zwischen Friesach und Zellweg wird es laut Verkehrsexperten zu einer dritten österreichischen Nord-Süd-Transitroute kommen.

Gibt es eine Möglichkeit, diese Belastung auf demokratischem Wege abzuhalten, oder sind wir dem Transit hilflos ausgeliefert?



Gerald Grün – S37 Nein, Danke, Friesach Metnitztal gegen Transit.



DI Franz Kerschbaumer, Physiker, St. Veit/Glan.

Wenn die Politik an den Bürgern vorbeiregert und Fehlentscheidungen trifft, haben wir die Pflicht, dagegen aufzutreten. Wer sonst sollte die Menschen informieren und unseren Lebensraum schützen? Auf die Bedrohung durch den Vollausbau der B317 zur S36/S37 bin ich durch einen Biologen aufmerksam geworden, der uns in Dobritsch besuchte. Es sei wunderschön hier, hatte er gemeint, nur schade, dass durch den Straßenbau alles hin gemacht werden wird. Da haben bei mir die Alarmglocken geschallt, ich habe mich informiert und bin dann sofort aktiv geworden. Nach wenigen Monaten gibt es heute 16 Bürgerinitiativen zwischen Judenburg und Klagenfurt, mit vielen 1000 Unterstützern. Das wird uns die Kraft geben, das Zubetonieren, Zudröhnen und Verstinken unseres Landes aufzuhalten.

Die durch den Ausbau der S37/B317 zu erwartende Verkehrslawine wird eine unzumutbare Belastung durch Feinstaub und weitere Luftschadstoffe bringen. Bei Inversionswetterlagen kommt es schon jetzt zu Grenzwertüberschreitungen. In deutschen Städten werden Umweltzonen errichtet, die nur mehr mit abgasarmen Autos befahren werden dürfen. Bei uns wird leider noch geschlafen, und so werden weiterhin Autobahnen geplant. Wir haben ein Recht auf Gesundheit, und dieses dürfen wir uns auf keinen Fall nehmen lassen. Grenzwerte für Umweltbelastungen und Regulative gegen eine weitere Verkehrszunahme müssen sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren und nicht passend zurechtgemogelt werden. Dann sind Sie ein wirksames Mittel, verantwortungslosen Straßenbau und Transit zu verhindern.

ausgeliefert?

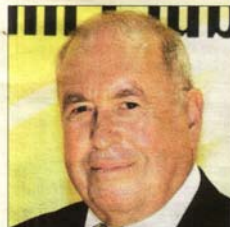
Betroffenen entlang der gesamten Strecke. Sie hält ein Szenario, ähnlich und schlimmer jenem entlang der Brennerautobahn, für wahrscheinlich, wenn aus der B317 eine vierspurige Verbindung S36/S37 wird.

„Wir sind dabei, die Umgebung über das wahre Ausmaß des geplanten Umbaus und dessen Fol-

gen aufzuklären und haben schon viele Unterschriften gegen diesen Wahnsinn gesammelt.“ In Zusammenarbeit mit den zahlreichen Initiativen will Familie Haller ganz besonders juristische Kenntnisse und Erfahrungen einbringen. Ihre Botschaft ist ermunternd: „Nein, wir sind dem Transit nicht hilflos ausgeliefert!“



Überzeugungsarbeit am St. Veiter Wiesenmarkt: Das Ehepaar Haller.



Ing. Baldur Frasch, ÖAMTC-Bezirksobmann, St. Veit.



Gabi Köppl, Inhaberin Schlüsseldienst und Schlosserei Köppl, St. Veit.

Das Nadelöhr auf der B317 zwischen Klagenfurt und Wien bei Wildbad Einöd gehört unbedingt beseitigt. Der vierspurige Ausbau ist auch aus verkehrstechnischen Gründen notwendig, da die derzeitige Strecke nicht den heutigen Verkehrsanforderungen entspricht. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die B317 zu einer Transitstrecke wie die Inntal- und Brennerautobahn in Tirol wird. Die Angst, dass eine Lkw-Lawine durch Kärnten rollen wird, finde ich unbegründet. Es ist besser, dass der Verkehr auf einer entsprechend ausgebauten Strecke abläuft, anstatt über enge, unfallträchtige Bundesstraßen führt. Allerdings halte ich nichts von einem Vollausbau zu einer Autobahn. Schon aus Kostengründen ist so ein Ausbau nicht notwendig, wenn die Engpässe bei Wildbad Einöd sowie rund um Neumarkt und Scheifling beseitigt werden.

Der Ausbau der B317 ist eine wichtige Alternativstrecke zwischen Wien und Kärnten. Die Anbindung von Kärnten an den Raum Obersteiermark sowie Oberösterreich (und umgekehrt) schafft eine Verbesserung der wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit. Laut Studien ist die B317 die unfallträchtigste Straße Kärntens. Bestehende Ortsdurchfahrten werden entlastet. Das Projekt schafft wiederum Arbeitsplätze und hebt die Konjunktur. Auch unsere Wirtschaft vor Ort soll davon profitieren. Für nicht richtig finde ich, dass die Schnellstraße schon jetzt mautpflichtig ist, obwohl noch keine wesentlichen Veränderungen durchgeführt wurden. Da wir mit unserer Firma fast täglich zu unseren Kunden nach Klagenfurt fahren, hoffe ich, dass es nicht zu längeren Fahrzeiten wegen dem Ausbau kommt.