

"Die Asfinag dient als Prügelknabe"

Franz Gruber, Projektleiter der Asfinag, über den geplanten Ausbau der S 37 und den Widerstand der Bürgerinitiativen.

Franz Gruber ist Projektleiter der Asfinag für den Bauabschnitt Scheifling-Klagenfurt. Foto: KK

MARTINA BÄRNTHALER

Das geplante Straßenbauprojekt S 37 Klagenfurter Schnellstraße ist drauf und dran, eine haarige Angelegenheit zu werden. Während sich die Bürgermeister aller Gemeinden in den Jahren 2004 und 2006 mittels Resolutionen für einen vierspurigen Ausbau der S 37 eingesetzt haben, fordern Bürgerinitiativen mittlerweile den Nullausbau. Die Bürgerinitiativen machen ihrem Ärger und ihren Ängsten, das Murtal könnte zur Transithölle verkommen, in Form von Versammlungen und Infoveranstaltungen Luft. Eine Organisation hat sich bislang allerdings kaum zu Wort gemeldet, der Trassenplaner und gleichzeitig ausführendes Organ, die Asfinag.

Die Murtaler Zeitung hat mit Ing. Franz Gruber, Projektleiter S 37 Scheifling - Klagenfurt Nord über den aktuellen Status, den Widerstand in Form von Bürgerinitiativen und die weitere Vorgehensweise gesprochen.

MZ: Herr Ing. Gruber bislang haben sich immer nur Gemeinden und Bürgerinitiativen zu Wort gemeldet. Was können Sie uns über den aktuellen Projektstatus Ausbau S 37 sagen?

Ing. Franz Gruber: Seitens der Asfinag sind wir im Moment dabei, Bestandsanalysen durchzuführen. Das heißt, es werden sämtliche Baugrunderkundungen bis hin zu Erhebungen in punkto vorhandene Flora und Fauna durchgeführt. Diese sind Grundlage für einen Variantenvergleich im Hinblick auf die Trassenführung, die sowohl über den Perchauer-, als auch über den Neumarkter Sattel gehen könnte.

Bis wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?

Ing. Franz Gruber: Diese Analysen sollen im Herbst abgeschlossen sein. Dann wird es einen Variantenvergleich geben, wo wir hoffen, dass wir Anfang nächsten Jahres ein konkretes Ergebnis auf dem Tisch haben werden.

Im Februar 2006 hat es seitens aller Gemeinden des Bezirkes Murau eine Resolution für den 4-spurigen Ausbau gegeben. Jetzt regt sich massiver Widerstand. Wie geht die Asfinag mit diesen Bürgerinitiativen um?

Ing. Franz Gruber: Es gibt zwei Schienen. Zum einen arbeiten wir von Anbeginn mit den Gemeinden zusammen, indem wir Gemeindeforen mit jeweils fünf Vertretern aus den jeweiligen Amtsstuben gegründet haben. Dort werden alle Planungsschritte im Detail besprochen und über jeden Arbeitsfortschritt Bericht erstattet. Bis jetzt hatten wir fünf solcher Sitzungen.

Die Bürgerinitiativen wollten wir zu einem fachlichen Gespräch einladen, um ihnen zu berichten, was wir machen, wie wir vorgehen und was wir seitens des Gesetzgebers tun müssen. Wir haben allerdings die Antwort bekommen, es hätte keinen Sinn mit der Asfinag zu diskutieren. *(Auszug aus einem handschriftlichen Brief vom 22. Juli der 14 Bürgerinitiativen an die Asfinag. „Wir sehen die Asfinag nicht als Ansprechpartner für unser Anliegen, vielmehr als gegnerische Partei. ... Für einen Dialog fehlt jede Grundlage, diesen führen wir mit unseren politischen Vertretern, ihren Auftraggebern).“*

Nach außen hin wird die Asfinag geprügelt und wenn man mit den Leuten in Kontakt treten will, wird dies abgelehnt. Das stört uns massiv.

Die Bürgerinitiativen argumentieren mit einem Anstieg des Transit-Verkehrs und der Entwertung des Lebensraumes. Können Sie diese Argumente nachvollziehen?

Ing. Gruber: Man kann grundsätzlich gegen alles sein, doch man sollte sich zumindest Argumente anhören, warum diese Planungen gemacht werden. Zum anderen gibt es ja jetzt unzählige Betroffene entlang der Bundesstraße, die weder Lärm- noch andere Schutzmaßnahmen haben. Die werden von den Bürgerinitiativen ja nicht vertreten.

Kommt es nicht zur S 37 mit der die Chance besteht, eine Straße zu haben die Schutzmaßnahmen

gemäß UVP-Gesetz bietet, dann wird es so bleiben wie es ist. Die Leute an der Bundesstraße werden trotzdem mehr Verkehr bekommen, allerdings sind sie diesem weiterhin ungeschützt ausgesetzt. Die Gegner agieren ohne zu wissen, was in diesen Plänen an Schutzmaßnahmen enthalten sein wird. Wir haben nach UVP-Gesetz beispielsweise genaue Vorschriften in punkto Lärmgrenzen.

Hat man seitens der Asfinag mit derart massivem Widerstand in Form von Bürgerinitiativen gerechnet?

Ing. Gruber: Es wäre wohl zu blauäugig zu glauben, dass wir auf 66 Kilometer Straßenplanungen machen, ohne auf Widerstände zu stoßen, das ist unrealistisch. Allerdings erleben wir nicht immer, dass Bürgerinitiativen mit einer derart aggressiven Vorgangsweise agieren und damit nicht bereit sind, mit uns in den Dialog zu treten. Das ist auch für uns eine neue Situation.

Ist das Projekt S 37 in Gefahr?

Ing. Gruber: Wir haben vom Ministerium den Auftrag, die Planungen durchzuführen und das werden wir auch machen, auch mit diesem Widerstand. Dann werden wir unseren fachlichen Trassenentwurf vorlegen. Was die politischen Entscheidungsträger daraus machen, ist deren Sache.

Dass es mehr Verkehr geben wird, ist nicht zu leugnen. Viele befürchten ähnliche Zustände wie am Brenner.

Ing. Gruber: Zu dieser Frage haben wir einen Vergleich angestellt. Darin ist ersichtlich, wieviel Transit im Vergleich zum Brenner und zur Tauernautobahn künftig über die S 37 fahren wird. So leichtgläubig kann man natürlich auch nicht sein, dass man sagt: Wir bauen eine neue Schnellstraße zwischen Scheifling und Klagenfurt und fahren dürfen nur wir und sonst niemand. Das kann es wohl auch nicht sein.