

REAKTION

Als erste Reaktion auf Proteste zum neuen Fahrplan wird ein Zubringerbus Knittelfeld-Unzmarkt installiert.



Foto: KK

KONZEPT

LABg. Hans Bacher will Initiative starten, um ein gemeinsames Verkehrskonzept für die Region zu erstellen.



Die B 317 soll laut ÖAMTC-Verkehrschef Willy Matzke zu einer „vierspürigen Bundesstraße“ ausgebaut werden. Foto: Pfister



„Schnellstraßenausbau notwendig“

Es sei eine Illusion, wenn man die These vertrete, man könne durch Behinderung des notwendigen Straßenausbaus die Zunahme des Verkehrs verhindern, sagt Willy Matzke.

WOLFGANG PFISTER

Diese Aussage machte Willy Matzke, Verkehrschef des ÖAMTC, im November 2008. Tatsächlich sei die Verkehrszunahme kaum abhängig vom Straßenausbau, sondern vielmehr von der wirtschaftlichen Stärke einer Region, von den Betrieben und den vorhandenen Arbeitsplätzen. Die Regi-

on Scheifling - Murau sieht Matzke als wirtschaftliches Schlusslicht in ganz Österreich. „Wird der Ist-Zustand beibehalten, wird es hier die größte Abwanderung geben, es droht eine dramatische Verarmung der Bevölkerung.“

Der Anteil der Transit-Lkw im Abschnitt Scheifling - Neumarkt - Dürnstein sei heute deswegen höher als er sein dürfte, weil es keine funktionierenden Kontrollen der Lkw-Beschränkungen gebe und weil der Abschnitt zwischen Judenburg und St. Veit ein mautfreier Schleichweg sei. Eine gerechte Bemaßung sei aber nur durch einen Lückenschluss im Asfinag-Netz möglich. Nur so könne es Ortsumfahrungen, Unterflurtrassen und Tunnellagen geben.

Laut Matzke sei es dem ÖAMTC gelungen, die Planung der S 37 auf einem ganz neuen Ausbaquerschnitt in der Asfinag durchzusetzen, den es bisher noch nie gegeben hat. „Die S 37 trägt zwar diesen Namen, wird aber gar keine Schnellstraße. Sie ist eine vierstreifige ‚Bundesstraße‘ mit allen Sicherheitsmerkmalen einer modernen Fernstraße, wie Mittelsicherung und kreuzungsfreien Anbindungen. Durch einen kontinuierlichen Höhenverlauf wird auch die Lärmentwicklung auf Steigungen weitgehend vermieden. Für Pkw wird maximal T 100 gelten, Sondertempolimits für Lkw sind denkbar, eine effiziente automatische Kontrolle in einem ausgebauten

Netz der Asfinag keine Hexerei. Sicher ist, dass der Lkw-Transit auf einer bemaßten S 37 kaum 10 Prozent überschreiten wird. Es gilt also, den hausgemachten, eigenen Verkehr sicherer und damit menschengerechter zu gestalten. Das zu verhindern ist menschenfeindlich“, so ÖAMTC-Verkehrschef Matzke.

Der Scheiflinger Frächter Albert Moder meint dazu: „Aufgrund von politischen Interventionen in den letzten Jahren ist es endlich gelungen, die B317 in das Bundesstraßengesetz zu übernehmen und damit die Asfinag für die Planung der beiden Straßen einzusetzen. Aufgrund der EU-Osterweiterung war ein extremes Verkehrsaufkommen durch erhöhten Lkw-Verkehr zu verspüren. Dieses wurde durch eine 7,5 Tonnen-Beschränkung durch die einzelnen Orte von heute auf morgen abgestellt. Es gibt daher ein Fahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen. Ausgenommen ist der Ziel- und Quellenverkehr für die Bezirke Leoben, Knittelfeld, Judenburg, Murau und St. Veit/Glan. Diese Beschränkung ist für den innerösterreichischen Warenaustausch ein absolutes Hindernis. Es wurden nicht nur die ausländischen Lkw einer Diskriminierung unterzogen, sondern auch die gesamte österreichische Wirtschaft“, moniert Moder in einem Schreiben.



Zurzeit rollt die Verkehrslawine mitten durch den Ort Scheifling.

Foto: Pfister

i INFO

Laut einer Information des Kuratoriums für Verkehrssicherheit wurden in den Jahren 2005, 2006 und 2007 auf der B 317 von Judenburg bis zur Landesgrenze in Kärnten insgesamt **147 Unfälle** registriert. 143 Personen wurden dabei leicht verletzt, 51 Personen schwer. Insgesamt forderten die Verkehrsunfälle auf dieser Strecke in diesem Zeitraum 4 Menschenleben: Im Vergleich dazu wurden auf der S 36 vom Knoten St. Michael/Leoben bis Judenburg **82 Unfälle** gemeldet. 80 Personen wurden dabei leicht verletzt, 24 schwer. Insgesamt mussten in diesem Zeitraum 3 Tote beklagt werden.