

Widerstand: Steirer sind die Gallier Österreichs

13.11.2008 | 18:22 | KLAUS HÖFLER UND MICHAEL NEUMAYR (Die Presse)

An allen Ecken wehren sich in der Steiermark Bürgerinitiativen gegen große Straßenausbauprojekte des Landes. Damit verzögern sie die Bauvorhaben zwar – verhindern können sie allerdings fast keines.

GRAZ. Es ist ein kurioser Fall: Einen Monat vor der Eröffnung kippte der Verwaltungsgerichtshof nach Bürgerbeschwerden den Baubescheid für die „Nordspange“ der Umfahrung der steirischen Bezirkshauptstadt Hartberg. Die von den Anrainern bevorzugte Trassenvariante sei vom Land unkommentiert und damit unrechtmäßig abgewiesen worden, lautete die Begründung.

22 Grundenteignungsverfahren wurden Mitte August ungültig, das Straßenprojekt wurde kurz vor der Fertigstellung so zum „Schwarzbau“. Nach zähen Nachverhandlungen zwischen den Grundstückseigentümern und dem Land Steiermark rollen jetzt wieder die Maschinen. Die Straße soll noch heuer fertig werden.

Das ist nur einer von mehreren Konfliktherden, den Infrastrukturlandesrätin Kristina Edlinger-Ploder (VP; siehe Interview unten) in Sachen Straßenbau in der Steiermark zu bearbeiten hat. Der mit Abstand älteste ist der Streit um den Ausbau der Ennstal-Schnellstraße. Seit gut 30 Jahren wehren sich Bürgerinitiativen gegen die Pläne der Politik, die B320 zwischen der Pyhrnautobahn (A9) bei Liezen und Schladming großzügig auszubauen. Es spießt sich am Naturschutz – der Moorboden des Ennstals ist in diesem Gebiet Heimat des geschützten Unterholzvogels Wachtelkönig. Nachdem die Bauarbeiten Mitte der 1980er-Jahre schon einmal mit aktionistischen Baustellenbesetzungen gestoppt wurden, setzt man jetzt auf legitimen Widerstand.

Kritik an Landespolitik

Als Sammelbecken des Protests hat sich die Bürgerinitiative NETT (Nein Ennstal Transit Trasse) herauskristallisiert. Kurioserweise wird NETT auch von einigen Gemeinden entlang der geplanten Trasse finanziell unterstützt. Die Bürgermeister stellen sich damit offen gegen jene Ausbauvariante, auf die man sich im Land zuletzt geeinigt hatte: Bis 2018 soll ein 400 Millionen teurer, 17 Kilometer langer vierspuriger Ausbau zwischen Liezen und dem Knoten Trautenfels (der von der Asfinag gebaut werden soll und damit vignettenpflichtig werden würde) entstehen. Für den Rest der Strecke soll es einen bestandsnahen Ausbau samt Begleitstraßen für den landwirtschaftlichen Verkehr geben.

Wörschach hat sich in einem Gemeinderatsbeschluss jedoch gegen die Trassenführung über den Korridor „Mitte“ ausgesprochen, womit wiederum jenes „Einvernehmen mit den Gemeinden“ torpediert wurde, das sich SPÖ und ÖVP per Landesregierungsbeschluss als Grundvoraussetzung selbst auferlegt hatten. Aktivisten klagen über zu wenig Mitsprache. „Es gibt keine Gesprächsbereitschaft seitens der Landespolitik“, kritisiert NETT-Sprecherin Barbara Stangel. SPÖ und ÖVP würden sich die heiße Kartoffel gegenseitig zuspieren, nach außen aber „auf Tauchstation“ sein. Eine Kritik, die sich Verkehrslandesrätin Edlinger-Ploder nicht gefallen lässt.

Die Bürgerplattform hält dennoch weiter dagegen. Mittlerweile hat man nicht nur die Europäische Kommission mit dem Fall beschäftigt, auch bei der UNO-„Economic Commission for Europe“ in Genf hat man vor dem Sommer eine Beschwerde eingereicht. Die Republik Österreich hat bis Februar Zeit, auf die Vorwürfe zu antworten. Für Stangel gibt es „in Zeiten wie diesen keine rechtlichen Argumente, ein derartiges Projekt in Angriff zu nehmen“. Gefordert wird unter anderem

eine Beschränkung des Lkw-Verkehrs auf 7,5Tonnen.

„Zweites Inntal“

Dieses Limit gibt es auf der S37 im Oberen Murtal bereits. Auch dort gibt es Ausbaupläne, auch dort massiven Widerstand aus der Bevölkerung. 16 Bürgerinitiativen, sowohl auf Kärntner als auch auf steirischer Seite, wollen den 25 Kilometer langen Ausbau der Schnellstraße verhindern. Man warnt vor einer Belastung des bestehenden Naturparks Grebenzen durch die Öffnung einer weiteren Transitroute Richtung Süden und vor einem „zweiten Inntal“. „Berechnungen zeigen, dass die ausgebaute Strecke 7000 Fahrzeuge pro Tag von anderen Straßen abziehen würde“, sagt Naturparkchef Bernhard Stejskal.

Ein gemeinsames Auftreten der Initiativen gibt es im Internet nicht. Lokalpolitisch ist man weiter. Schon fünf Gemeinden haben sich gegen den Ausbau der S37 ausgesprochen. „Bei anderen Orten tun wir uns schwer, weil sie den Ausbau unterstützen“, so Projektgegner Johann Stocker.

Eine dieser Gemeinden ist Scheifling, wo man sich vom Ausbau der S37 eine Ortsumfahrung erhofft. Bürgermeister Christian Göttfried: „Der erwartete Verkehrszuwachs geht dann nicht mehr durch den Ort.“ Er sei zu Gesprächen mit Gegnern bereit und wird sich morgen, Samstag, mit Vertretern der lokalen Bürgerinitiative treffen. „Ich lasse mich aber nicht auf Informationsveranstaltungen der Initiative abwatschen“, so Göttfried. Er fordert die Initiativen auf, von ihrem absoluten Nein abzurücken. „Die S37 wird kommen“, ist er überzeugt.

Am Weg zur Genehmigung ist man bei einem weiteren Projekt. Zwischen Südautobahn bei Gleisdorf und der burgenländisch-ungarischen Grenze ist die S7 geplant. Für den steirischen Abschnitt wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung begonnen. „Diese Transitschneise schadet der Tourismus- und Thermenregion“, wettern die Grünen und unterstützen die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“. Die Bevölkerung ist gespalten: Es gibt auch eine Bürgerinitiative „Pro S7“.