

Sekanina ging – bleibt die Pyhrnautobahn ?

Je näher der für 1985 angekündigte Baubeginn rückt, desto näher rücken die Gegner der Pyhrnautobahn zusammen: Nach Informationsveranstaltungen und Demonstrationen wird derzeit in Kirchdorf/Krems eine „Plattform gegen die Pyhrnautobahn“ gegründet. Damit soll eine breite Basis gegen das seit dem Auftauchen der ersten Pläne aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen umstrittene Projekt geschaffen werden.

Jahrelang kämpften die Flurgemeinschaften gegen das Projekt und erreichten mit der Änderung der Amtstrasse zur „Sparvariante“ einen Teilsieg. Doch auch dabei würde die Haupttrasse allein 1,4 Millionen m² verschlingen.

Die schönsten Flußlandschaften des Teichl-, Steyr- und Kremstales würden damit praktisch zerstört. Teichl und Steyr zählen neben der Alm zu Oberösterreichs reinsten Flüssen. Viele Bauern werden durch den Grundverlust in ihrer Existenz bedroht, da gleichwertige Ersatzgründe nicht aufzutreiben sind. Die Vorgangsweisen der Pyhrnautobahn AG. (PAG) bei Grundeinlösen unterscheidet sich leider nicht von der anderer „Grundeinlöser“: Zuerst werden Grundbesitzer mit finanziellen Schwierigkeiten zum Verkauf gebracht, um dann hartnäckigere „Fälle“ mit sanfter Gewalt („hat doch keinen Sinn mehr, wenn grad' Sie sich weigern“, Enteignungen ...) zu knacken.

Genart fühlen sich viele Anrainer im Gebiet zwischen Micheldorf und Schlierbach: Großzügig wird die B 138 ausgebaut (Umfahrung Micheldorf soll 1985 provisorisch befahrbar sein; Bahnüberführung Galgenau wurde bereits im Herbst 1984 fertig). Parallel dazu soll noch die Autobahn führen. An eine Koordination zwischen Bundesstraßen- und Autobahnbau zu glauben fällt den Betroffenen wohl sehr schwer.

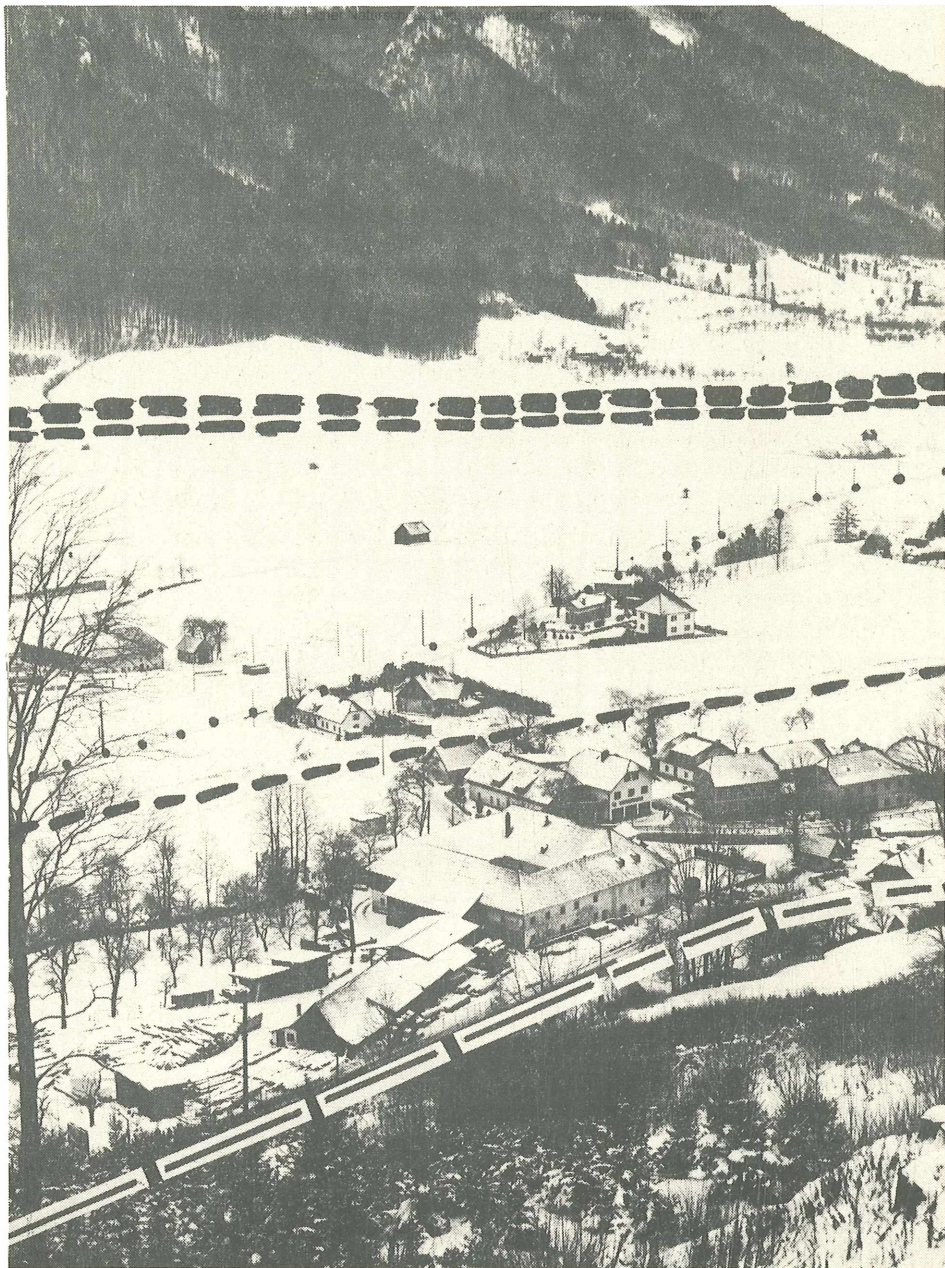
Für Verwirrung sorgte der Ex-Bautenminister Sekanina: Im Juni 1982 zweifelt er noch ob die Pyhrnautobahn ohne EG-Mitfinanzierung gebaut werden kann:

„Ich schließe aber nicht aus, daß insbesondere aufgrund der im Augenblick ablehnenden Haltung der EG zur Frage einer Mitfinanzierung der A 9 Pyhrnautobahn, die Führung einer Autobahn im gegenständlichen Bereich für die nächsten Jahre überhaupt in Frage gestellt wird und mit dem innerösterreichisch leichter finanzierbaren Ausbau der Schwachstellen der B 138 Pyhrnpaß Straße bis auf weiteres das Auslangen gefunden werden könnte.“

Aus einem Brief an die Landesgruppe Oberösterreich des ÖNB.

Die EG ist nach wie vor an einer Mitfinanzierung nicht interessiert, die Sonderfinanzierungsgesellschaften, mit deren Mitteln heute Autobahnen gebaut werden, sind mit mehr als 30 Milliarden Schilling verschuldet (nach einer Aussendung des ÖAMTC kommt der Straßenbau durch diese Finanzierung viermal teurer als durch Finanzierung aus dem laufenden Budget).

Das Ausbaukonzept des Bautenministers wird davon anscheinend nicht berührt: Bis 1990 soll der 47,3 km lange Autobahnabschnitt Sattledt – Windischgarsten fertigge-



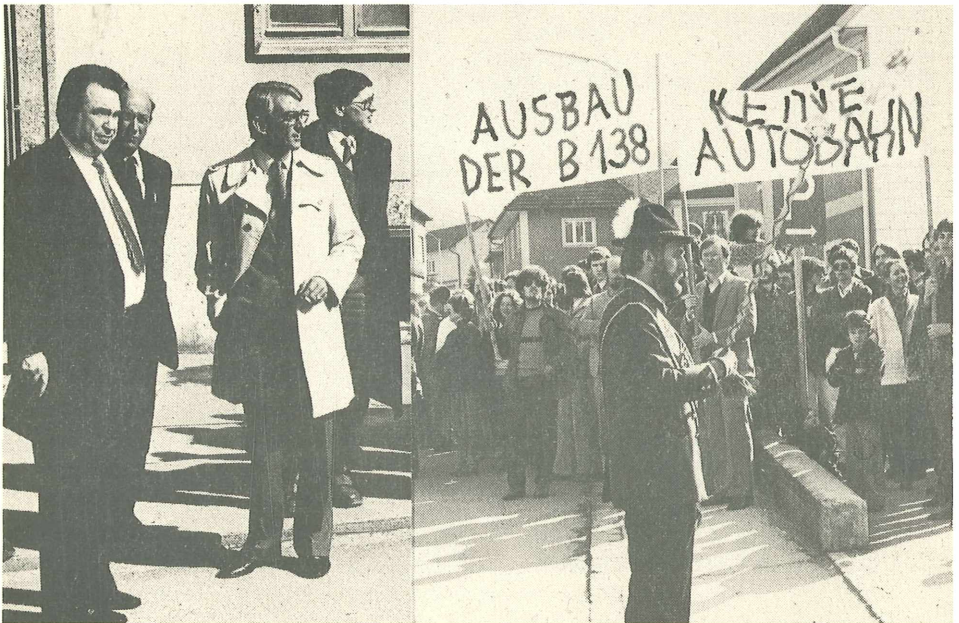
Das Kremstal südlich von Micheldorf vom Georgenberg aus gesehen: im Vordergrund schwarz strichliert auf weiß) ALTE B 138; in der Mitte (schwarz strichliert) NEUE B 138 = Umfahrung Micheldorf; im Hintergrund geplante Trasse der Pyhrnautobahn.

stellt sein. Noch heuer soll mit den Baulosen Sattledt-Inzersdorf und Inzersdorf-Michel-
dorf begonnen werden.

Nicht nur Flurschutzgemeinschaften sehen darin eine plumpe Einschüchterung: selbst
der ehrgeizigste Bauunternehmer wird sich mit dem Bau schwer tun, wenn noch Grund-
einlösen ausständig sind. Noch skurriler ist die Situation in Teilen des Steyr- und Teichl-
tales, wo nicht einmal die Trassenführung feststeht, geschweige denn ein Detailprojekt
vorliegt.

Neben den ökologischen Auswirkungen des Projekts zeigen die Gegner auch den wirt-
schaftlichen Unsinn auf: bei einem mittleren Verkehrsaufkommen von 5000 Fahrzeugen/
Tag auf der B 138 ist der Bedarf für eine parallel dazu verlaufende Autobahn nicht ge-
geben. Alle Prognosen für ein steigendes Verkehrsaufkommen auf der Pyhrnstrecke
(nach Fertigstellung der deutschen Anschlußautobahn) sind bisher fehlgeschlagen.
Die Planer argumentieren jetzt mit einer 25% Steigerung des Verkehrsaufkommens bis
ins Jahr 2000 – Umweltschutzmaßnahmen (vor allem Lärmschutz) seien an Autobahnen
aber viel leichter möglich als an Bundesstraßen, deshalb müße die Autobahn schon aus
Umweltschutzgründen gebaut werden. Zukünftige Autobahnanrainer, die bei Ex-
kursionen zur Tauernautobahn die (beton-)harte Realität einer „Autobahnnachbar-
schaft“ erlebt haben, können sich bei solchen Weisheiten nur mehr verhöhnt fühlen.
Als Alternative zum landschaftsfressenden Betonband durch den Bezirk Kirchdorf
schlagen die Autobahngegner den Ausbau der B 138 und der Bahnstrecke Linz-Selzthal
vor. Die teilweise Verlagerung des LKW-Transitverkehrs auf die Schiene wurde ja be-
reits von Verkehrsminister Lacina angekündigt.

Ein Appell, den der ÖNB (Landesgruppe Oberösterreich) bereits 1982 an Ex-Bauten-
minister Sekanina richtete, hat nichts von seiner Aktualität verloren:



DEMONSTRATION gegen die Pyhrnautobahn bei einem Besuch von Ex-Bautenminister
Sekanina in Kirchdorf.

„... Es war uns leider nicht möglich, Sie am 16. 4. 1982 zwischen Spital und Klaus persönlich zu treffen. Wir haben aber mit den Leuten gesprochen und gehört, daß Sie über das leider bereits übliche Ausmaß an Unverbindlichkeit nicht hinausgegangen sind. Wir möchten Ihnen, sehr geehrter Herr Minister, in diesem Zusammenhang zur Erwägung gegeben, ob es für Politiker nicht mitunter vorteilhaft wäre, nach so einer Besichtigungs- und Beschwichtigungstour die Stimmung der Betroffenen zu erleben, die von Resignation bis zum entschlossenen und gewalt-samen Widerstand reicht. Durchwegs wurde die Meinung vertreten, daß entgegen allen Beteuerungen und Lippenbekenntnissen die Verflechtung zwischen Politik und Wirtschaft so dominierend und massiv ist, daß die Interessen der Grundeigentümer und anwohnenden Bevölkerung systembedingt nicht mehr berücksichtigt werden können.

Sehr geehrter Herr Minister, der 16. April 1982 hat sicher dazu beigetragen, daß die Gegner der Pyhrnautobahn in Oberösterreich erstens immer mehr werden und zweitens enger zusammenrücken. Es formiert sich eine Front entlang der ganzen Trasse. Unser Brief vom 11. 2. (Ersuchen um Stellungnahme zur Forderung einer Umweltverträglichkeitsprüfung) haben etliche Gemeinden in der Weise beantwortet, daß sie ganz entschieden gegen die Autobahn sind und meinen, eine gute Bundesstraße müßte reichen. Zumindest müßte man abwarten, wie sich das Verkehrsaufkommen entwickeln wird.

Ihnen sind ja sicher die Bestrebungen bekannt, daß man höhernorts fieberhaft nach Gutachten und Argumenten sucht, die die Notwendigkeit der S 37 (Enns-Steyr) in Frage stellen. Warum nicht auch für die Pyhrnautobahn?

Abschließend möchten wir uns erlauben, Ihnen sehr geehrter Herr Minister, die Frage zur Erwägung zu stellen, ob eine nicht gebaute Autobahn heutzutage nicht vielleicht mehr zum Ansehen eines Politikers in weiten Bevölkerungskreisen beitragen kann, als eine gegen alle Widerstände und ohne Rücksichtnahme durchgesetzte?“

WOLFGANG RETTER

Kraftwerk Osttirol: Nationalparkverträglich ?

Mehr als ein Jahrzehnt dauert nun schon die Diskussion um eine Variante des Großkraftwerkes Dorfertal-Matrei, die einen Nationalpark in Osttirol nicht ganz ausschließt. Dieses Kraftwerksprojekt ist auch der Hauptgrund, daß sich Tirol noch immer nicht am Nationalpark Hohe Tauern beteiligt hat.

Während nach den ersten Planungsentwürfen wenigstens das Innerschloß im hinteren Tauerntal von Kraftwerkseingriffen verschont geblieben wäre, verfolgt die E-Wirtschaft seit Dezember 1975 als „Variante 74/3“ ein Projekt, welches zur Füllung eines Großspeichers im Kalser Dorfertal die Hochableitung aller Osttiroler Gletscherbäche vor-

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1985

Band/Volume: [1985_1](#)

Autor(en)/Author(s): Wimmer Franz Xaver

Artikel/Article: [Sekanina ging - bleibt die Pyhmautobahn? 6-9](#)