

Ennsnahe Trasse



Foto: H. Matz

Iriswiese am Retitschbach

Sündenfall der steirischen Umweltpolitik? Gesetzesbrüche pflastern ihren Weg

Das uralte Monsterprojekt einer Verbindung der A 9 (Pyhrnautobahn) mit der A 10 (Tauernautobahn) durch das Ennstal lebt noch immer. Der Straßenabschnitt von Liezen bis Trautenfels wurde vom Wirtschaftsminister verordnet und soll in seiner ganzen Länge durch das Landschaftsschutzgebiet „Mittleres Ennstal“ führen.

Die dort typische Kulturlandschaft mit Heustadeln, Feuchtwiesen und wertvollen Mooren, die letzten großen Schwertlilienwiesen, Auwaldreste und die Brut- und Rastplätze vieler extrem seltener Vogelarten, wie die des Weißsternigen Blaukehlchens und des Flußregenpfeifers, werden zerstört.

Gegen diese Straße entstand bald eine

große Bürgerbewegung. Schon beim Anhörungsverfahren im Jänner 1990 in den betroffenen Gemeinden sprachen sich fast 5000 Ennstaler gegen und nur knapp 1000 für das Projekt aus. Die Bürgerinitiative NETT – Nein zur Ennsnahen Transittrasse – hat 3800 Mitglieder und fordert als Alternative den schonenden, auch wirtschaftlich wesentlich günstigeren Ausbau der bestehenden B 146 mit kleinräumigen Lösungen für Stainach, Wörschach, Weißen-

bach und Liezen. Daß die dort vom Verkehr stark betroffene Bevölkerung durch ein ganzes Paket von modernen emissionsmindernden Maßnahmen entlastet werden muß, wird natürlich auch von NETT befürwortet.

Ebenso klar ist aber auch, daß seit den Veränderungen im ehemaligen Jugoslawien und einer Tempo 70-Verordnung das Verkehrsaufkommen und die Unfälle auf der B 146 drastisch zurückgegangen sind. Verkehrsexperten prophezeien aber, daß der Sog der neuen Straße unweigerlich zu einer dramatischen Steigerung des Transits und zu schweren Unfällen führen wird. Diese Straße soll ja in „gestreckter Linienführung“ im Talboden entlang des Enns-Flusses durch ein bekanntes Nebel- und Glatteisgebiet führen. Im heurigen Winter lag der geplante Trassenverlauf schon bisher wochenlang im Nebel – schön und romantisch für „Rauhreifotografen“, aber tödlich gefährlich für Autofahrer.

Irritiert durch den ungewohnten Widerstand so großer Bevölkerungskreise, versuchen Politiker und Behörden nun das veraltete Projekt mit allen Mitteln durchzuziehen. Umweltschutz, Rechtsstaatlichkeit und Demokratieverständnis bleiben dabei auf der Strecke:

mehr Straßen!!!

aus: *Umweltschnipplbuch*

1) Verkehr, Bedarf

So hat die Straße zwei Gesichter. Der zuständige Wirtschaftsminister baut sie um einen Milliardenbetrag und begründet diese Staatsausgaben gegenüber dem Verfassungsgerichtshof damit, daß die Ennstalstraße im Jahr 2000 die zweitgrößte Transitbelastung nach dem Inntal aufzunehmen habe.

Die steirischen Landespolitiker aber, allen voran Landesrätin Waltraud Klasnic, werden nicht müde, der beunruhigten Bevölkerung zu sagen, daß nur eine Entlastung der Ortschaften - natürlich ohne Transitverkehr - geplant sei. Als Beruhigungsspiel wurde diese Sprachregelung sogar im Landtag abgesegnet und beschlossen, daß die Trasse von Trautenfels Richtung Westen nicht weitergebaut würde.

Der Januskopf zeigt also auf der einen Seite den Ennstalern das friedliche Bild einer kleinen Umfahrung im Grünen, von den lieben Politikern nur für die Bevölkerung gebaut. Das wahre Antlitz auf der anderen Seite aber modelliert Dr. Schüssel für die EG. Es ist das Teufelsgesicht einer **Transitschneise zwischen A 9 und A 10 durch das Ennstal**.

2) Naturschutz

Im Bewilligungsverfahren für die Ennsnahe Trasse wurde das Naturschutzgesetz gleich mehrfach mit den Füßen getreten. Im Landschaftsschutzgebiet wurde die Straße entgegen der dringenden Warnung der Fachbeamten genehmigt, weil Prof. Jungwirth, damals Landeshauptmann-Stv. und für den Naturschutz(!) zuständig, eine rechtswidrige politische Weisung erteilt hatte.

Dabei wurden zwei im Straßenverlauf liegende „Geschützte Landschaftsteile“ diese Klassifizierung stellt den höchstmöglichen Schutzstatus dar - übersehen. Um dieses Mißgeschick zu „sanieren“, wurde der Schutz dieser wertvollen Biotope von der BH Liezen flugs aufgehoben - wieder rechtswidrig, wie Experten der Universität Wien (Univ. Prof. Dr. Bern-

hard Raschauer) bestätigten. Damit aber diese Entscheidung vor dem Verwaltungsgerichtshof auch wirklich hält, wird nun versucht, dem steirischen Umweltschützer Dr. Oswald, der juristisch als einziger Beschwerde einlegen kann, die Zuständigkeit abzusprechen.

3) Wasserrecht

Von der steirischen Wasserrechtsbehörde wurde zunächst jede Bewilligungspflicht für das Großprojekt im Hochwasserbereich der Enns trotz nachweislicher Gefährdung des Trinkwassers der Stadt Liezen in Abrede gestellt und bei Sallaberg zu bauen begonnen. Erst nach Beibringen eindeutiger Gutachten durch NETT und mehrfachen Anzeigen wurde nun doch nachträglich ein Wasserrechtsverfahren durchgeführt. Dabei stellte sich erwartungsgemäß heraus, daß die Sallaberger Brücke widerrechtlich errichtet wurde - seither läuft ein Strafverfahren. Da aber Landesrätin Klasnic die Brücke nur errichtet hat, um die zwingende naturschutzrechtliche Frist für den Baubeginn einzuhalten, sehen Rechtsexperten die naturschutzrechtliche Bewilligung für erloschen an. Ein Schwarzbau könne nicht als rechtmäßiger Baubeginn gewertet werden. Daher kann die Straße nicht mehr gebaut werden.

4) Bauernenteignungen

Ein besonders schlimmes Beispiel für das Demokratie- und Rechtsverständnis führender Politiker ist aber die Behandlung der Ennstaler Bauern, deren Gründe im Trassenverlauf liegen. Der zuständige Landeshauptmann Dr. Krainer

hatte ihnen versprochen, er werde keine steirischen Bauern enteignen. Bald stellte sich jedoch heraus, wie das gemeint war. Der „Landesvater“ ließ diese Schmutzarbeit per Devolution – nach Meinung von Fachleuten rechtswidrig – durch den Wirtschaftsminister von Wien aus erledigen. Damit verlieren die Bauern die Berufungsinstanz. So kommt es im Rechtsstaat Österreich zu existenzgefährdenden Enteignungen im Schnellverfahren, gleich reihenweise und eben ohne Berufungsmöglichkeit.

Ist es auch hier schon das Sternenbanner der EG, das die Politiker so blendet, daß sie den Wert unserer Bauern nicht mehr sehen können und diese dem Fetisch „freier Mobilität“ opfern?

Mit oder ohne EG-Beitritt sollte auf dieses unzeitgemäße Straßenprojekt verzichtet und statt dessen die Eisenbahn attraktiver ausgebaut werden. Eine moderne, zukunftsweisende Verkehrspolitik muß jedoch in erster Linie auf Verkehrsvermeidung durch Kostenwahrheit setzen und sollte das Ziel verfolgen, durch ganzheitlichen Umweltschutz die Lebensgrundlagen der Bevölkerung im Ennstal zu erhalten und eine gesunde Wirtschaft sowie einen sanften, umwelt- und menschengerechten Tourismus zu ermöglichen.

Für lernfähige Politiker wäre jetzt noch eine Absprungmöglichkeit von diesem Prestigeobjekt gegeben – kürzlich überreichte NETT dem Landeshauptmann eine Petition mit über 10.000

Unterschriften, in der eine Volksbefragung im Ennstal über dieses Straßenprojekt gefordert wird. Einem solchen Volksentscheid müßten sich alle Demokraten ohne Gesichtverlust beugen können.

Anschrift des Verfassers: Dipl. Ing. Eric Egerer, Forum Österreichischer Wissenschaftler für Umweltschutz, Franz-Josefs-Kai 51, 1010 Wien

Weiterer Widerstand nötig!

Nähere Auskünfte erteilt die Pressesprecherin der Plattform „Nein zur Ennsnahen Transittrasse“ (NETT)

Frau Barbara Stangel

8942 Wörschach 282

Tel. 03682/23022, Fax 03682/24385.

Dort ist auch eine Chronologie der wichtigsten Etappen des Widerstands und der ihm zugrundeliegenden Ereignisse erhältlich.

Als Ansprechpartner für allfällige Beteiligung am Widerstand stehen auch

Herr Dr. Helmut Hromadnik

Stv.-Geschäftsführer des ÖNB Wien

Tel. 02243/849752

und selbstverständlich auch die

ÖNB-Landesgruppe Steiermark

Tel. 0316/32377

zur Verfügung.



VCÖ-

Kampagne

Verkehrsverbund Österreich:
Eine Karte für alle Linien – vom Bodensee zum Stephansdom
„Verkehrsverbund Österreich“ bedeutet: Eine Karte für alle Linien. Vom Bodensee zum Stephansdom. Vom Euro-City bis zur Regionalbahn, von der S-Bahn bis zur Tram, vom Bus bis zum Taxi, vom Schiff bis zur Gondel – alle öffentlichen Verkehrsmittel müssen zu einem

kundenorientierten Gesamtangebot zusammenwachsen. Nur ein dichtes Liniennetz, ein koordinierter Taktfahrplan und ein transparentes Tarifmodell machen das Umsteigen vom Auto auf den umweltfreundlichen und sicheren Öffentlichen Verkehr attraktiv.

Erste Schritte, wie regionale Verkehrsverbände, sind bereits gesetzt. Viele Maßnahmen zum Ausbau unserer Busse und Bahnen sind noch erforderlich.

Der wichtigste Schritt zum Verkehrsclub Österreich: Unterstützen Sie die VCÖ-Kampagne mit Ihrer Unterschrift!

Ja, ich unterstütze die VCÖ-Kampagne „Verkehrsverbund Österreich“

Familienname:

Titel:

Vorname:

Straße/Hausnr.:

Postleitzahl, Ort:

Telefon:

Ich will mehr Information über den VCÖ: JA NEIN

Unterschrift:

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: 1993

Band/Volume: [1993_2](#)

Autor(en)/Author(s): Egerer Eric

Artikel/Article: [Ennsnahe Trasse; Sündenfall der steirischen Umweltpolitik? Gesetzesbrüche pflastern ihren Weg 62-64](#)