

# Offener Brief

Zugestellt durch post.at

Herrn  
LAbg. Bgm. Karl Lackner  
Gemeindeamt Donnersbach  
8953 Donnersbach

Wörschach, im Juni 2009

**Betrifft:** Leserbrief in „Der Ennstaler“ und in „Business Talk Ennstal“

**Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter,  
lieber Karl!**

Mit deinem Leserbrief „Wirtschaft und Arbeit ist gefährdet“, wortgleich veröffentlicht im „Ennstaler“ und in „Business Talk“, wolltest du offensichtlich möglichst viel an Aufmerksamkeit erreichen. Da sich darin eine Reihe von nicht nachvollziehbaren Behauptungen befinden, sehe ich mich als NETT-Obmann veranlasst, einige Fakten zu hinterfragen und Stellung zu beziehen. Sicherlich sind mir die oben genannten Medien verwehrt, deshalb muss ich den Weg des Offenen Briefes wählen:

1. Schon bei der im Leserbrief gewählten Bezeichnung „Sensitivitätsanalyse für das Projekt Autostraße B 320“ dürfte Wunschdenken eingeflossen sein: Richtigerweise heißt diese Arbeit, an der zwei unserer Mitglieder ständig mitgearbeitet haben, „Sensitivitätsanalyse Projekt B 320“. In den Workshops wurden ausschließlich Wirkungszusammenhänge von Einflussfaktoren untersucht, keine Straßenvarianten, schon gar nicht eine Autostraße.
2. Völlig unverständlich ist deine Aussage zu den Auswirkungen einer 7,5 Tonnagebeschränkung, bei Ausnahme von Ziel und Quellverkehr. Bitte erkläre mir und der Ennstaler Bevölkerung, in welcher Weise die Ennstaler Wirtschaft oder gar die Bewohner und Gäste des Ennstales Schaden erleiden, wenn Lkw-Züge, die im Ennstal weder beladen noch entladen werden, nicht auf der B 320 sondern auf der A9, A1 oder A10 fahren. Ist es nicht vielmehr so, dass der Verkehr auf der B 320 sofort angenehmer und flüssiger ablaufen könnte?
3. Mit dem Beitritt zur EU sind die Binnengrenzen gefallen. Grenzübergänge sind vielfach gar nicht mehr als solche erkennbar. Es ist damit nicht mehr zeitgemäß, zwischen Durchgangsverkehr (über die Region hinaus) und Transitverkehr (kommt über Staatsgrenze herein und geht ohne Be- und Entladung über die Staatsgrenze hinaus) zu unter-

scheiden. Bekanntlich werden bei der Umsetzung einer 7,5-Tonnenbeschränkung die Zusatztafeln „Ausgenommen Ziel- und Quellverkehr“ angebracht. Außerdem können noch namentlich aufgezählte (angrenzende) Gebiete ausgenommen sein, aber nirgends ist es pauschal der Durchgangsverkehr. Von der BH Liezen wurden am 20.6.2005, anlässlich einer Besprechung für die B 320, beim Schwerverkehr, für Quell- und Zielverkehr 43,9% und für den Durchgangs- und Transitverkehr 56,1% angegeben. Das bedeutet, jeder zweite Schwer-Lkw wird im Ennstal weder be- noch entladen. Mit der oben angeführten Tonnagebeschränkung, die in Österreich auf weit mehr als 100 Straßen mit Erfolg praktiziert wird, könnte die Lkw-Belastung auf der B 320 um die Hälfte reduziert werden. Wie können sich Regionalvertreter dieser sofort wirksamen und kostengünstigen Maßnahme verschließen?

4. Eine Wirtschaft braucht natürlich eine entsprechende Zufahrtsmöglichkeit. Diese ist mit der B 320 gegeben. Kein Ort entlang dieser Straße ist mehr als 35 km von einer Autobahn entfernt. Wo sind die Beispiele für Betriebsansiedelung nach erfolgtem Autobahnbau?
5. Auf der B 320 hat in den letzten 10 Jahren – laut offizieller Verkehrszahlen – der Gesamtverkehr an den Zählstellen Stainach und Schladming sogar leicht abgenommen, während der Lkw-Verkehr um 20 bzw. 25 % zugenommen hat. Auf der A9 (Zählstelle Bosrucktunnel) betrug 2008 der durchschnittliche Tagesverkehr (DVT Mo – So) in beiden Richtungen (gesamt) 8.858 Fahrzeuge/24 Std und beim Selzthaltunnel hingegen 25.319 Fahrzeuge/24 Std. Und im Jahr 2009 ist der Verkehr deutlich zurückgegangen. Da stellt sich wohl die Frage, wie lange wird sich die Politik eine derartige „Verkehrs-Nicht-Lenkung“ leisten können?
6. Schließlich ersuche ich dich, noch darüber nachzudenken, warum sich die Tourismuswirtschaft des Salzkammergutes vehement für eine Tonnagebeschränkung auf den Straßen des Salzkammergutes einsetzt!?

NETT sowie die anderen Umweltschutzorganisationen sind nicht „gegen alles“, wie man häufig unterstellt. NETT tritt neben den oben angeführten verkehrslenkenden Maßnahmen (7,5 Tonnagebeschränkung) für Verbesserungen auf dem Bestand und die Beseitigung der neuralgischen Punkte (Liezen und Trautenfels) sowie die durchgehende Errichtung von Begleitwegen für landwirtschaftliche Fahrzeuge ein. Alle diese Maßnahmen könnten zum Wohle der Straßennutzer und zum Wohle der entlang der Straßen wohnenden Bevölkerung in relativ kurzer Zeit – kostengünstig! – umgesetzt werden. Die im Vorabzug vorliegende „Kreuzungslösung Trautenfels“ lehnen wir jedoch entschieden ab, weil sie wohl eher einem Schnellstraßenprojekt entspricht.

So ersuche ich dich, sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter, für die Umweltorganisationen und die breite Öffentlichkeit die in den Punkten 2 bis 5 gestellten Fragen ebenso öffentlich zu beantworten, wie deine Ausführungen im oben genannten Leserbrief.

Mit freundlichen Grüßen



für den Verein NETT · Nein Ennstal Transit Trasse

Dr. Rolf M. Seiser .....



[www.zukunft-ennstal.at](http://www.zukunft-ennstal.at)