



VEREIN NETT · NEIN ENNSTAL TRANSIT-TRASSE

Dr. Rolf Seiser (Obmann) · 8942 Wörschach 199 · Telefon 03682/24110 · E-Mail: rolfseiser@aon.at

IN KOOPERATION MIT

LIEB · LIEZENER INITIATIVE ENGAGIERTER BÜRGER
ÜBERPARTEILICHE PLATTFORM STOPP TRANSITSCHNEISE ENNSTAL
BÜRGERINITIATIVE SCHÖNES IRDNING SCHLATTHAM AIGEN

Pressemitteilung

Donnerstag, 6. Juli 2006

Warum wir den „Runden Tisch“ verlassen haben

Die Verkehrsbürgerinitiativen des Ennstales haben den so genannten „Runden Tisch“ bereits am 6. Juni 2005 verlassen, weil im Auftrag der politisch Verantwortlichen von der Fachabteilung 18A des Landes Steiermark **nur mehr vierspurige Straßenbauvarianten** untersucht werden dürfen, **anstatt eine verkehrsträgerübergreifende Planung** gemäß dem gegenwärtigen Stand der Verkehrs- und Systemwissenschaften voranzutreiben. Wir haben die Rückkehr der Bürgerinitiativen an den „Runden Tisch“ u. a. von einer ganzheitlichen Mobilitätsplanung und von einer Wiedereinbeziehung der Bestandsverbesserung, wie ihn auch die im Auftrag der Vorgängerregierung erstellte **Studie von Basler & Partner** als einzig sinnvoll erachtet, abhängig gemacht. Unsere diesbezüglichen Forderungen wurden jedoch seitens der Politik und der (weisungsgebundenen) Fachabteilung 18A vollkommen ignoriert. Die Verantwortlichen, allen voran die seit Herbst 2005 amtierende Verkehrslandesrätin Kristina Edlinger-Ploder, setzen ihren einseitigen Kurs unbeirrt fort. **Sie missachten dabei sogar die einfachsten Gebote der Höflichkeit**, indem sie es bis heute nicht der Mühe wert finden, auf unsere Protestnote – die immerhin einen beträchtlichen Teil der Ennstaler Bevölkerung repräsentiert – und auf unseren Forderungskatalog zu antworten. Als wäre nichts gewesen, wurden wir stattdessen erneut zu einem „Runden Tisch“ am 6. Juli 2006 eingeladen, der nichts anderes zum Inhalt hat als die Fortsetzung des von uns kritisierten Variantenauswahlverfahrens.

Diese Vorgangsweise ist ungeeignet, ein so sensibles Thema wie den Ennstaler Verkehrskonflikt einer dauerhaften Lösung näher zu bringen. Die verantwortlichen Politiker scheinen aus der über 30jährigen Debatte nicht gelernt zu haben, dass **„von oben verordnete“**, einseitig auf Straßenbau fixierte Lösungen im Ennstal niemals durchsetzbar sind. Sie haben offensichtlich auch vergessen, **dass schon bisher alle Einwendungen und Standpunkte der Bürgerinitiativen von den Höchstgerichten bestätigt wurden.**

PolitikerInnen, die weiterhin nur Sonderinteressen bedienen, auf Machtpolitik und „Drüberfahren“ setzen und nicht auf die berechtigten und fachlich fundierten Anliegen der Ennstalerinnen und Ennstaler hören wollen, waren und sind, unabhängig von ihrer Parteizugehörigkeit, zum Scheitern verurteilt. Sie sind **dafür verantwortlich, dass es für das Ennstal noch immer keine zeitgemäße Verkehrsplanung, geschweige denn eine „Lösung“**

gibt, die den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird. Ebenso machten und machen sich diese PolitikerInnen **des sorglosen Umgangs mit unserem Steuergeld schuldig.** Bisher wurden über 5 Millionen Euro (umgerechnet über 70 Millionen Schilling) ergebnislos „verplant“.

Politische Irreführer

Die Ennstaler Bevölkerung wurde vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Planungsgruppe Ennstaler Verkehrsmodell) mit farbigen Flugblättern beschickt, die grundlegende fachliche Fehler sowie Behauptungen enthalten, die als **Irreführung** zu klassifizieren sind. So ist es z. B. irreführend, wenn von einer „steigenden Belastung von Mensch und Natur *im Nahbereich* der Straßenzüge“ geschrieben wird – *im Nahbereich*, als wäre eine Autostraße eine abgeschlossene Einheit ohne Verbindung zur Umwelt. Tatsächlich breiten sich Lärm und Schadstoffe innerhalb kurzer Zeit kilometerweit aus. So geht etwa aus einer seit 1990 (!) vorliegenden Studie der *Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt* hervor, dass der **Abgasschlauch** entlang stark befahrener Autobahnen bei ruhigen Windverhältnissen **seitwärts bis zu zwölf Kilometer** und nach oben **bis zu 300 Meter Höhe** reicht. Zudem betragen in 5 – 8 Kilometer Entfernung neben einer Autobahn die **Ablagerungen kanzerogener (krebserregender) Stoffe** auf Pflanzen **das 30fache** des Wertes verkehrsfreier Gebiete.

In der ersten Hälfte des Jahres 2006 wurden die **Feinstaubgrenzwerte** an der *offiziellen* Messstation **in Liezen bereits an 26 Tagen** überschritten. Noch drei weitere Tage Grenzwertüberschreitung, und wir können uns mit dem fragwürdigen Titel „**Feinstaubsanierungsgebiet**“ schmücken.

Laut einer **Greenpeace-Messung** am 11. 2. 2006 war die Feinstaubbelastung am Stainacher Hauptplatz praktisch gleich hoch wie in Liezen (zur Erinnerung: der Stainacher Hauptplatz liegt nach dem Bau der Stainacher Umfahrung nicht mehr im „Nahbereich“ der Straße; der Verkehr ist dort zwar nicht mehr zu sehen, aber die Emissionen sind natürlich trotzdem noch vorhanden; die Umfahrunstraße löst also das Feinstaubproblem eindeutig nicht).

Die auf einer vierspurigen Straße bzw. Autobahn möglichen höheren Geschwindigkeiten führen zusätzlich zu einem **überproportional hohen Ausstoß an Schadstoffen**. Darüber hinaus **verschärfen sich in einem Alpental die Schadstoffprobleme noch durch Inversionswetterlagen**.

Vollkommen absurd wird die Argumentation der politisch Verantwortlichen daher, wenn der vierspurige Ausbau als „Entlastungsstraße“ angepriesen wird.

Wir sind uns allerdings noch immer nicht sicher, ob wir Ennstaler angelogen werden oder ob die Verantwortlichen es einfach nicht besser wissen.

Doch wie dem auch sei: **Politiker und „Experten“, die wissentlich oder aus Unkenntnis der Fakten die Ennstaler Bevölkerung mit dem Bau einer vierstreifigen Straße bzw. Autobahn** (die eine Durchflusskapazität von bis zu 80.000 Fahrzeuge/Tag besitzen würde, im Ggs. zu den bis zu 40.000, die die derzeitige Straße maximal aufnehmen kann, wovon wir weit entfernt sind) **zwangsbeglücken wollen, gefährden fahrlässig die Gesundheit der Ennstaler Bevölkerung.**

Die wahren Verhinderer sitzen in der Politik

Die Politik ist nach wie vor einseitig auf Straßenbau fixiert. Dementsprechend ist der im Ennstal laufende Prozess **KEIN Verkehrsplanungsprozess, sondern eine Straßenbauprojektierung**. Mittels einer Variantendiskussion **wird versucht, grundsätzliche verkehrspolitische Fragen auszuklammern**.

Leider nehmen viele Politiker immer noch an, Straßenbau löse quasi automatisch Verkehrsprobleme oder nütze der regionalen Wirtschaft. Beide Annahmen – waren einmal richtig. Systeme funktionieren jedoch so, dass anfangs positive Effekte ins negative Gegenteil umschlagen können. Dies ist beim Verkehrssystem, das ein komplexes System von Regelkreisen und Rückkoppelungen darstellt, zunehmend der Fall. In den Verkehrs- und Systemwissenschaften steht dies außer Streit. Es scheint aber so zu sein, dass sich viele Entscheidungsträger dafür nicht interessieren. Damit disqualifizieren sie sich als Politiker, das heißt als Gestalter der Zukunft.

Durch ihre Einseitigkeit verhindern die politischen Entscheidungsträger die Entwicklung einer umfassenden Verkehrsplanung für das Ennstal. Während diese Verhinderer auf die „Lösungsformel Straßenbau“ setzen (mit teils fragwürdigen Begründungen, nicht zuletzt wirtschaftspolitischer Art), **waren und sind die Verkehrsbürgerinitiativen bislang die einzigen, die konsequent die Umsetzung einer echten Verkehrsplanung einfordern**.

Die „Ennstaler Zukunftsaktie“

Anfang Mai 2006 haben die Bürgerinitiativen in Gröbming die „**Ennstaler Zukunftsaktie**“ präsentiert. Zweck dieser Zukunftsaktie ist es, Geld zu sammeln für eine sogenannte „**Intermodale Verkehrsplanung**“. Diese Studie – ein Simulationsmodell – kostet zirka 12.000 Euro. Das ist verhältnismässig wenig im Vergleich zu den bisher vom Land Steiermark ergebnislos verbrauchten über 5 Millionen Euro. **Die Verkehrsbürgerinitiativen des Ennstales fordern die politischen Entscheidungsträger auf, einen Teil der Kosten für diese intermodale Studie zu übernehmen und sich auf eine Diskussion der Ergebnisse einzulassen**.

Wir, die Verkehrsbürgerinitiativen des Ennstales, sind der Überzeugung, dass das so genannte „Ennstaler Verkehrsproblem“

1. nur durch die Realisierung und Akzeptanz von (wissenschaftlichen) Fakten und Gesetzen unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Systemwissenschaften,
2. nur ganzheitlich, d. h. intermodal, und
3. nur im Dialog gelöst werden kann.

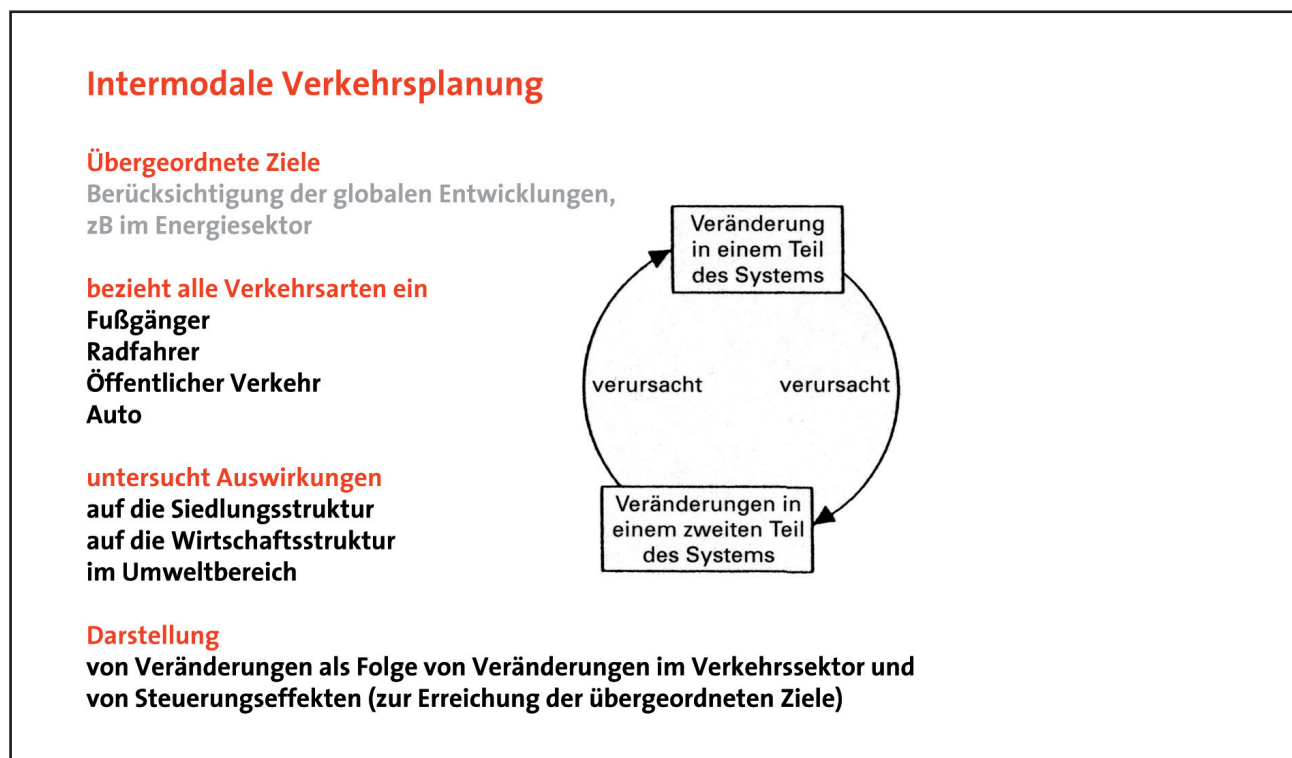
Nach 30 Jahren konfliktreichem Stillstand sollte inzwischen allen Beteiligten klar sein, dass eine echte »Lösung« – mit größtmöglicher Zustimmung – nur gemeinsam mit allen Betroffenen erarbeitet werden kann.

Wir fordern eine „Intermodale Verkehrsplanung“ für das Ennstal

Modernes Verkehrsmanagement, d. h. die Steuerung von Verkehrsflüssen und ihrer Sekundäreffekte, ist nur mit strategischer Planung möglich. Um das Ennstaler Verkehrsproblem einer Lösung näher zu bringen, sollen daher den einseitigen Lösungsansätzen durch den (Aus-)bau von Strassen intermodale und interdisziplinäre Ansätze gegenüber gestellt werden. Zur Darstellung der derzeitigen Verhältnisse sowie zur Simulation der zukünftigen Gegebenheiten verwendet das von uns zu beauftragende Institut für Verkehrsplanung und

Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien **das Transportmodell VISEM/VISUM** (PTV Karlsruhe). Es handelt sich dabei um ein Modell, das nicht nur von einer Reihe von Universitätsinstituten und Zivilingenieuren, sondern auch von Verwaltungen (z. B. von der Oö. Landesregierung) verwendet wird. Das Modell VISEM/VISUM ist **ein anwendungsorientiertes strategisches EDV-Programm**. Der verwendete Modellansatz zeichnet sich durch seine integrierte Betrachtungsweise *aller* relevanten Verkehrsmittel (also nicht nur des Autoverkehrs) aus. Mittels VISEM/VISUM werden die Potentiale alternativer Maßnahmen intermodal unter dem Einschluss alternativer Verkehrsarten (insbesondere des öffentlichen Verkehrs) und interdisziplinär (unter Einschluss von Maßnahmen der Siedlungsstruktur und Flächenwidmungsplanung) abgeschätzt.

Zielsetzung ist die Überprüfung der Ziele, Maßnahmen und Prognosen der vorliegenden regionalen Verkehrskonzepte einerseits sowie eine qualitative und quantitative Darstellung alternativer Maßnahmen andererseits. Durch die räumliche und sachliche Ausschnittserweiterung werden Analysen von Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur, die Wirtschaftsstruktur und kumulative Wirkungen im Umweltbereich erst möglich. Die Gegebenheiten werden so analysiert und aufbereitet, **dass resultierende Veränderungen als Folge von Veränderungen im Verkehrssektor dargestellt werden können.** Damit verbunden ist die **Darstellung von Steuerungseffekten**.



Unsere gesamten Forderungen entnehmen Sie bitte dem **Dialogpapier**.

Mit herzlichen Grüßen

Die Ennstaler Verkehrsbürgerinitiativen:

NETT – Nein Ennstal Transit-Trasse

LIEB – Liezener Initiative engagierter Bürger

Überparteiliche Plattform Stopp Transitschneise Ennstal

Bürgerinitiative Schönes Irnding Schlattham Aigen

Wir übergeben heute dem Verhandlungsleiter ein Geschenk – eine Flasche „Nachdenkelixier“ – für seine Vorgesetzte, Verkehrslandesrätin Kristina Edlinger-Ploder. Alles weitere erklärt das Etikett.

ENNSTALER EDELBRAND

NETT

Kristina

.....

**NACHDENK
ELIXIER**

für unsere Verkehrslandesrätin
Kristina Edlinger-Ploder

Der Kopf ist rund, damit das
Denken die Richtung wechseln kann.
Wie macht man das?
Nach Herodot pflegten die alten
Perser nüchtern getroffene
Entscheidungen im Zustand der
Trunkenheit zu überprüfen, und
umgekehrt. So schlüpfen sie aus
dem engen Korsett des gewohnheits-
mäßigen Denkens und gelangten
zu neuen Erkenntnissen.

Sicherheitshinweis:
Nach Anwendung nicht Auto fahren!



VOGELBEER

.....

42% Vol · 100% Dest.
0,35 L

GESCHENK DER ENNSTALER
VERKEHRSBÜRGERINITIATIVEN

2. Erinnerungsschreiben

der Ennstaler Verkehrsinitiativen NETT · LIEB
STOPP TRANSITSCHNEISE ENNSTAL · BI SCHÖNES IRDNING SCHLATTHAM AIGEN
an den Leiter der Fachabteilung 18A DI Thomas Waidgasser mit dem Ersuchen um
Stellungnahme. Persönlich überreicht am 6. Juli 2006 in der Baubezirksleitung Liezen.

Seit 29. Juni 2005 gibt es keine Stellungnahme bzw. Dialogbereitschaft von der Fachabteilung 18 A (Gesamtverkehr und Projektierung) zu unserem Forderungspapier für die Wiederteilnahme am „Runden Tisch“.

Dialogpapier

Mediationsverfahren: Zukünftige runde Tische müssen professionell nach dem Vorbild eines Mediationsverfahrens konzipiert werden. Es können dann verbindliche und transparente Entscheidungen wie Budgetrahmen und Zeithorizonte getroffen und vertraglich festgehalten werden.

Offenlegung von Planungs- und Untersuchungsunterlagen: Alle bisher in Erwägung gezogenen Varianten müssen offengelegt und den NGOs zur Verfügung gestellt werden:

Wann und in welcher Form wurde der ursprüngliche Auftrag, der die alternative Planung der Bestandsverbesserung hatte, geändert?

Warum wird die Kosten Nutzenanalyse der Basler+Partner Studie negiert?

Wer hat die neuen Rahmenbedingungen, dass nur mehr der 4-streifige Ausbau zwischen Liezen und Trautenfels zu prüfen und zu untersuchen sei, mit welchem Pouvoir erteilt und welche Gremien waren an dieser Entscheidung involviert?

Wird die ernsthafte Prüfung der 2spurigen Bestandsverbesserung zwischen Liezen und Trautenfels wieder zugelassen?

Wann werden die neuralgischen Verkehrsschnittstellen in Trautenfels und Liezen in Angriff genommen?

Verkehrslenkungsmaßnahmen: Einhaltung des Versprechens der BH-Liezen, LKW-Lenkungsmaßnahmen von Liezen bis Radstadt mit Einbindung der Ennstaler NGO's in Angriff zu nehmen.

Verlagerung von Transitgütern wie Müll, Holz, Schrott auf die Schiene

Planung der Straßeninfrastruktur mit der Zielvorgabe der Verkehrsreduktion auf der Straße unter Einbeziehung der Nutzungspotentiale der Bahn

Routenbindungen für den Transit- bzw. Durchzugsverkehr

Umsetzung der Apenkonvention: Die Alpenkonvention stellt erstmals eine staatenübergreifende Rechtsgrundlage für den Schutz und die nachhaltige Entwicklung des Alpenraums dar. Das Ziel dieses Vertrages ist die langfristige und dauerhafte Bewahrung unseres Lebens-, Wirtschafts-, Erlebens- und Überlebensraumes Alpen.

Nachhaltige Verkehrspolitik. Die Vertragspartner der Alpenkonvention (Österreich, Deutschland, Frankreich, Slowenien, Schweiz, Italien) verpflichten sich vertraglich (Staatsvertrag!) zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Eine Entwicklung ist dann als nachhaltig zu bezeichnen, wenn die

künftigen Generationen eine mindestens ebenso gute Umweltqualität vererbt bekommen wie ihre Vorgänger. **Dabei sind drei Prinzipien zu beachten:**

Vorsorgeprinzip: Verhüten geht vor reparieren

Solidaritätsprinzip: gültig zwischen der jetzigen und den künftigen Generationen, aber auch innerhalb der gesamten Weltbevölkerung

Partizipationsprinzip: Entscheidungsfindung sieht die Einbindung aller betroffener Menschen vor

Um eine nachhaltige Verkehrspolitik verwirklichen zu können, müssen daher die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß gesenkt werden, das für uns Menschen, für Tiere und Pflanzen erträglich ist. Dies soll unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, aber auch durch marktkonforme Anreize (Kostenwahrheit, Verursacherprinzip!) erreicht werden.

Grundrecht auf Gesundheit: Das Grundrecht auf Gesundheit steht über dem ungebremsten so genannten „freien“ Warenverkehr der Großkonzerne.

Stressfaktor Lärm: Berghänge unterstützen die Ausbreitung von Lärm. Der Lärmpegel einer Autobahn ist in einem Alpental bis zu einer Entfernung von 1.500 m noch genauso hoch wie 250 m neben einer Autobahn im Flachland.

Schadstoffanreicherung: Durch die Inversionslage in den Bergtälern kommt es zu gefährlichen Schadstoffkonzentrationen.

Landschaftszerstörung: Grund und Boden sind nicht vermehrbar. Besonders Gebirgstäler haben ein beschränktes Platzangebot für Straße, Schiene, Siedlungsraum, Landwirtschaft, Industrie- und Wirtschaftszonen.. Begrenzte Täler vertragen keinen unbegrenzten Verkehr.

Auftragserteilung an die TU Wien für eine Intermodalen Verkehrplanung Ennstal

Modernes Verkehrsmanagement, d. h. die Steuerung von Verkehrsflüssen und ihrer Sekundäreffekte, ist nur mit strategischer Planung möglich. Um das Ennstaler Verkehrsproblem einer Lösung näher zu bringen, sollen daher den einseitigen Lösungsansätzen durch den (Aus-)bau von Strassen intermodale und interdisziplinäre Ansätze gegenüber gestellt werden.

Zur Darstellung der derzeitigen Verhältnisse sowie zur Simulation der zukünftigen Gegebenheiten verwendet das von uns zu beauftragende Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien **das Transportmodell VISEM/VISUM** (PTV Karlsruhe). Es handelt sich dabei um ein Modell, das nicht nur von einer Reihe von Universitätsinstituten und Zivilingenieuren, sondern auch von Verwaltungen (z. B. von der Oö. Landesregierung) verwendet wird.

Das Modell VISEM/VISUM ist **ein anwendungsorientiertes strategisches EDV-Programm**. Der verwendete Modellansatz zeichnet sich durch seine integrierte Betrachtungsweise *aller* relevanten Verkehrsmittel (also nicht nur des Autoverkehrs) aus. Mittels VISEM/VISUM werden die Potentiale alternativer Maßnahmen intermodal unter dem Einschluss alternativer Verkehrsarten (insbesondere des öffentlichen Verkehrs) und interdisziplinär (unter Einschluss von Maßnahmen der Siedlungsstruktur und Flächenwidmungsplanung) abgeschätzt.

Zielsetzung ist die Überprüfung der Ziele, Maßnahmen und Prognosen der vorliegenden regionalen Verkehrskonzepte einerseits sowie eine qualitative und quantitative Darstellung alternativer Maßnahmen andererseits. Durch die räumliche und sachliche Ausschnittserweiterung werden Analysen von Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur, die Wirtschaftsstruktur und kumulative Wirkungen im Umweltbereich erst möglich. Die Gegebenheiten werden so analysiert und aufbereitet, **dass resultierende Veränderungen als Folge von Veränderungen im Verkehrssektor dargestellt werden können.** Damit verbunden ist die **Darstellung von Steuerungseffekten.**

Wir fordern die Landesregierung und den Planungsbeirat auf, sich an den Kosten dieser Studie zu beteiligen und sich der Diskussion der Ergebnisse zu stellen.