

LESERBRIEFE

Wie vor 50 Jahren

Veraltete Verkehrspolitik ortet Gerhard Greiner aus Groß St. Florian bei der L601

In Anbetracht der Tatsache, dass schon das Geld zur flächendeckenden Wartung des vorhandenen Straßennetzes fehlt, ist der Neubau einer Bahntrassen nahen Autobahnbindung in der geforderten Form nicht zu rechtfertigen. Zudem sind Argumente wie „notwendig für Wirtschaftswachstum“ oder „Stopp der Abwanderung“ nicht nachvollziehbar. Die Region Süd/Weststeiermark konnte laut AMS in den letzten Jahren das größte Wirtschaftswachstum aller steirischen Regionen vorweisen. (...) Bei der Abwanderung liegt der Bezirk Deutschlandsberg an hervorragender 7. Stelle der 18 ausgewerteten steirischen Bezirke. (...) Ich kann nur hoffen, dass sich die Entscheidungsträger nicht vom Druck der Initiative L601-neu beeinflussen lassen (...). Den ganzen Leserbrief lesen Sie auf woche.at/deutschlandsberg

1231478

L601 neu bleibt

In Frauental wurden mögliche Varianten für die L601 diskutiert. Einigkeit ist nicht in Sicht.

(ar). Verkehrslandesrat Gerhard Kurzmann hatte einen Termin in Schladming der Diskussion in Frauental vorgezogen. Das Podium mit unter anderem NR-Abg. Werner Amon und NR-Abg. Josef Muchitsch, LAbg. Peter Cernko, Baubezirksleiter Wolfgang Fehleisen und Wirtschaftslandratsobmann Manfred Kainz, gut besetzt. „L601 neu“-Obmann Gunther Riedlsperger äußerte sich ganz klar: „Wir erwarten nun Ergebnisse vom Land, vor allem Richtung Finanzierung.“

Keine Finanzierung

Wolfgang Fehleisen stellte in Vertretung des Landesrates vorneweg klar, dass der Bau der L601

neu nicht im Fünf-Jahresplan des Landes aufscheine – schlicht weil die Finanzierung nicht gegeben sei. Abgesehen davon erwarte man sich eine Festlegung auf eine der vier erarbeiteten unterschiedlichen Varianten für eine Neugestaltung (die WOCHE berichtete), vorher geschehe von Seiten des Landes nichts. Manfred Kainz berichtete, dass die Asfinag die Autobahn-Anschlussstelle in Hengsberg nun in Angriff nehmen wird, ohne L601 neu sei diese aber sinnlos. Der Bezirk Deutschlandsberg erwirtschaftete 42% seines BIP mit Industrie und Gewerbe: „Frauental sowie das Gebiet um Hollenegg bilden eines der stärksten Entwicklungsgebiete des Bezirkes. Um diese weiter zu stärken, ist eine starke Verkehrsanbindung notwendig, wobei der Anrainerschutz in dem Regionsprojekt berücksichtigt sein muss.“

Werner Amon bezeichnete die jetzige Vorgangsweise als „Henne-

Ei-Spiel“, bei dem jeder die Verantwortung abschieben wolle. Unabhängig von der Koralmbahn müsse man über diese Straße nachdenken, denn die berechnete Zunahme des automotiven Verkehrs bis 2025 sei hier gigantisch. „Wenn alle zusammenstehen ist allerdings sowohl Finanzierung als auch Realisierung möglich.“

Optimismus spürbar

Peter Tschernko verwies auf die im Leitbild der Regionalversammlung verankerte „Mobilität“ und sieht nach der Koralmbahn auch gute Chancen für die L601 neu. „Wenn die Region diese haben will, wird es wohl nicht an der Finanzierung und Umsetzbarkeit scheitern“, gab er sich zuversichtlich.

Deutschlandsberg Bgm. Josef Wallner gab eine Vorschau auf die Verkehrsfrequenz der neuen Bahnhofszufahrt, wobei das Bahnhofsgebäude bereits 2017 errichtet werde. Für ihn – und bei allen drei

umstritten

Gemeinden – ist bei jeder der vier Lösungsvarianten der Anwohnerschutz vorrangig.

Josef Muchitsch meinte, dass man für die 70% Pendler im Bezirk etwas tun müsse – bald, denn ansonsten seien die Probleme vorhersehbar. Dringlich war es auch für ihn, sich schnellstmöglich für eine Variante zu entscheiden.

Meinungen gehen auseinander

In der anschließenden Diskussion zeigte sich, dass nicht alle sich mit einer neuen L601 anfreunden können. So wurde statt einer Investition in die Straße eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und des Lärmschutzes gefordert. Kritik gab es auch daran, dass landwirtschaftliche Nutzflächen immer mehr beschnitten wurden. Zur bisher am besten aufgenommenen Variante D, einer bahnnahen neuen Trasse für die L601, gab es ebenfalls geteilte Meinungen. Zum einen sei Groß St. Florian da-



Kainz beleuchtet die „wirtschaftliche L601 Neu“

Alois Rumpf

von übermäßig betroffen, hieß es. Andererseits wurde darauf hingewiesen, dass davon insgesamt nur 44 Objekte betroffen wären (im Vergleich zu 102 etwa bei der Variante B). Für den Fall einer Stagnation der L601 neu wurden Sorgen im Bezug auf Arbeitsplätze und Investitionen geäußert.

Mehr Meinungen vom Diskussionsabend finden Sie unter woche.at/deutschlandsberg

1225709

Der Widerstand gegen die L601 neu nimmt zu

(js). Die immer wieder aufflammende Diskussion um eine mögliche L601 neu veranlasste die Interessengemeinschaft Harterwald-Gleinz Zeierling-Süd bei ihrer jüngsten Vorstandssitzung klar Position zu beziehen. Die IG ist vor 16 Jahren im Zusammenhang mit dem Bau des Koralm-tunnels gegründet worden. Das Ziel der Bürgerinitiative war und ist ein optimaler Anrainerschutz, damit die Lebensqualität der betroffenen Anrainer trotz Koralm-bahn erhalten werden kann.

Straße statt Bahn?

Dieses Ziel konnte erreicht werden, dazu waren Beharrlichkeit und jahrelange Verhandlungen mit der ÖBB notwendig. Heute ist das Bahnprojekt so optimiert, dass die Emissionen für die betroffenen Anrainer zumutbar sind und die Koralmbahn weitestgehend akzeptiert wird. Nicht akzeptiert wird hingegen



Zahlreiche Anrainer mit Obm. Andreas Vondrak wehren sich gegen eine bahnnahe Trasse. Foto: Strohmaier

die Bestrebung, den Trassenverlauf parallel zur Koralmbahn zu planen. Andreas Vondrak nimmt als Obmann der IG einen klaren Standpunkt ein: „Es kann nicht sein, dass wir jahrelang um unsere Lebensqualität kämpfen und als Belohnung eine Schnellstraße erhalten. Wenn dieses Projekt weiterhin verfolgt wird, werden wir uns zur Wehr setzen“, zeigte sich Vondrak angriffig.