

MEHR ALS 70 PROZENT SIND DAGEGEN

Wer will eigentlich die Ennstal-Trasse?

Keiner! Zumindest nicht die Liezener, auch die Wörschacher nicht. Insgesamt lehnen laut Befragung mehr als 70 Prozent eine vierspurige Schnellstraße durch das Tal ab.
(VON REINHARD CZAR)

Wenn über den Bergen die Sonne aufgeht, wälzen sich unten durchs Ennstal die Schifahrerkolonnen. Die Frage ist, ob gelegentliches Spitzenverkehrsaufkommen wie an den wenigen Wintertagen den vierspurigen Ausbau der Ennstalbundesstraße lohnt und was freie Fahrt ab Liezen hilft, wenn in Trautenfels ohnehin Endstation ist.

Der geplante Ausbau der Straße durch das Ennstal von Liezen Richtung Salzburg schlägt (wieder einmal) Wellen. Verkehrslandesrätin Kristina Edlinger-Ploder wünscht sich bekanntlich eine Lösung für das Dauerthema. Das Wie stößt freilich auf wenig Gegenliebe im Bezirk Liezen.

92 % für Verkehrsberuhigung

Eine Mehrheit nicht nur in der Bevölkerung, sondern auch in den Bürgermeisterparteien einiger betroffenen Gemeinden hätte lieber den Ausbau der bestehenden Straße statt einer neuen Trassenführung.

Das geht auch aus einer Umfrage hervor, die von der Plattform Zukunft Ennstal jüngst veröffentlicht wurde. In 26 Gemeinden wurde befragt; 71 Prozent lehnen laut vorläufigem Ergebnis den Neubau einer vierspurigen Schnellstraße oder Autobahn dezidiert ab. Dafür gibt es große Mehrheiten für alternative Lösungen, wie ein Verbot des Lkw-Transits (88 Prozent), den Ausbau der bestehenden Straße (75 Prozent) sowie der Bahn (87

Prozent dafür; 91 Prozent für häufigere Zugverbindungen und 92 Prozent für bessere Zubringerdienste zur Bahn). Und in den Ortschaften wünschen sich 92 Prozent Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

Eine unendliche Geschichte

Das Ennstal und der Autoverkehr bahren und bergen jede Menge Sprengstoff. Der Autor dieser Zeilen kann sich noch gut an das blanke Entsetzen erinnern, als vor mittlerweile Jahrzehnten die Trasse der Pyhrnautobahn plötzlich das Tal durchschnitt, um als weithin sichtbares „Denkmal“ in der Nähe von Ardning im Bosrucktunnel nach Oberösterreich zu verschwinden. Und die Diskussionen über die ennsnahe Trasse füllen inzwischen Bücher.

Fest steht, dass man als Wintersportler, aus Graz kommend unterwegs zur Vier-Berge-Schischaukel, an Samstagen spätestens um 8.00 Uhr Liezen passieren sollte. Sonst heißt es im Stau warten: nach der Autobahnabfahrt am Kreisverkehr vor Liezen, bei der

Ampel in Trautenfels und so weiter und so fort. Fest steht aber auch, dass dieses „Schauspiel“ nur an wenigen Tagen im Jänner, Februar und März stattfindet. Der behutsame Ausbau der bestehenden Straße mit begleitenden Maßnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrs weg von der Straße scheint in diesem Licht durchaus sinnvoll. Auch Barbara Stangl, Sprecherin der inzwischen legendären Bürgerinitiative NETT (Nein zur Ennstal-Transittrasse), fordert unter anderem vehement die Überprüfung der bestehenden zweispurigen Streckenführung als Alternative zur von der Verkehrslandesrätin bevorzugten vierstreifigen so genannten Mittelvariante zwischen Liezen und Trautenfels.

Ungewöhnliche Übereinstimmungen

Nicht nur die steirische KPÖ spricht sich für einen bestandsnahen Ausbau der Ennstalbundesstraße aus und weiß sich einer Meinung mit NETT. KPÖ-Chef Franz Stephan Parteder: „Wir sind gegen die Transittrasse, die der

Bevölkerung nur ein mehr an Verkehrsbelastungen bringt. Ortsumfahrungen müssen hingegen dringend realisiert werden.“

Auch in anderen Parteien kommt es auf lokaler Ebene zu wenig Begeisterung über den neu entflammten Trassenstreit. In Liezen führe die geplante Trasse zu nahe am Wohngebiet vorbei, ebenso in Wörschach – in einem Fall eine SPÖ-regierte, im anderen Fall eine ÖVP-regierte Gemeinde. Von möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen ganz zu schweigen, wenn die Wagenkolonne künftig auf einer vierspurigen Mautstraße an bisherigen regionalen Wirtschaftszentren vorbeiziehen würde.

Bleibe also ein behutsamer Ausbau der bestehenden Straße nicht nur als konsensfähiger Kompromiss, sondern auch als Alternative, die schnell und kostengünstig in die Tat umzusetzen wäre. Denn die eingangs gestellte Frage, wer eigentlich den Bau einer neuen Ennstaltrasse wünscht, kann wohl nur so beantwortet werden: die Landesregierung, nicht aber die Betroffenen vor Ort.