

Information 09/12 – „Verhandlungserfolg“: Einbahn, Sackgasse oder Holzweg?

Stand: 28.11.2012



Zu Faschingsbeginn überraschte der Bürgermeister der Nachbargemeinde mit der Jubelmeldung über einen „Verhandlungserfolg“: Demnach soll angeblich ab 3.12.2012 durch eine ausgeklügelte „Einbahnregelung“ künftig der LKW-Verkehr zwischen Retz und der Donaubrücke Traismauer deutlich reduziert werden. Konkret sollen künftig die Hackschnitzeltransporte zum Spanplattenwerk in Unterradlberg über Gösing fahren und nur die Leertransporte in die Gegenrichtung über Straß. Sämtliche anderen Transporte rollen nach wie vor in beiden Richtungen durch Gösing und Stettenhof. Und jetzt kommt´s: Der Bürgermeister der Nachbargemeinde und Landtagsabgeordnete (also eigentlich zuständig für die gesamte Region) hat für seine Katastralgemeinden ein Durchfahrtsverbot für alle LKW ab 3,5 t durchsetzen können (ausgenommen Ziel- und Quellverkehr). Somit wird Fels durch das Fahrverbot in Feuersbrunn und die Umleitung über die Anschlussstelle Kollersdorf auf die S 5 jetzt mit zusätzlichem Verkehr beglückt. Das heißt, die Gemeinde Fels am Wagram hat in diesen Verhandlungen klar verloren. Wir fordern nach wie vor ein LKW-Durchfahrverbot auf der L113 !

Floriani-Prinzip und privater „Deal“ statt einer sauberen Lösung

Abgesehen davon, dass die kolportierte „Einbahnregelung“ keine Verordnung und somit nichts Verbindliches ist, sondern lediglich eine „private Vereinbarung“ (deren Gegenleistung die Öffentlichkeit natürlich nicht kennt) –sie ist auch inhaltlich höchst fragwürdig und würde vermutlich vor einem Höchstgericht nicht halten. Da die Regelung nur für die Hackschnitzeltransporte vereinbart wurde, bringt sie eine Reduktion des LKW-Verkehrs von max. 14%. Aus welchem Grund soll die Regelung nur für einen einzigen Betrieb gelten – für einen anderen Betrieb, der den Hauptanteil des Schwerverkehrs auf der L113 stellt, jedoch nicht? Die Schottertransporte Wagram-Retz stellen (nach unserer Zählung vom 9.8.2012) 36% aller LKW-Fahrten durch Gösing und Stettenhof.

Das Märchen von den „bösen Bürgerinitiativen“

Immer wieder wird uns ein Märchen aufgetischt, nämlich dass die Schottertransporte durch Gösing und Stettenhof fahren müssen, weil eine Bürgerinitiative im Raum Retz gegen eine Schottergrube protestiert hätte. Unsere Recherchen ergaben: weder gibt es im Bezirk Hollabrunn eine geeignete Schottergrube für die Betonherstellung, noch gab es je eine Bürgerinitiative gegen eine solche. Wozu diese Stimmungsmache und Fehlinformation? Die Interessen liegen auf der Hand: Einzelne Wirtschaftstreibende bzw. deren Lobbyisten nehmen die Allgemeinheit in Geiselnhaft und sehen es als ihr Recht an, auf Kosten anderer ihren Profit zu maximieren. Wenn sich dann die betroffene Bevölkerung wehrt, versucht man sie anzuschwärzen, um von den eigenen Fehlern abzulenken.

Heikle Balance zwischen Bevölkerung und „der Wirtschaft“

Klarer waren hingegen die Aussagen des obersten NÖ. Verkehrsplaners, Prof. Zibuschka auf einer Veranstaltung für Wirtschaftstreibende im Raum Stockerau am 7.11.2012: Zur Idee einer „Direktverbindung zur Donaubrücke“ gestand er, dass zwar immer wieder von einzelnen Wirtschaftslobbyisten derartige Wünsche geäußert würden, dass aber dafür keinerlei Priorität zu erkennen wäre und sowohl Bau als auch Instandhaltung einer solchen Straße das Budget des Landes NÖ. bei weitem überfordern würden. Wir hoffen also, dass langsam die Vernunft siegt und der eifrigen Lobbyarbeit für Einzelne den Wind aus den Segeln nimmt. Und die betroffene Bevölkerung wird sich weiterhin gegen politische Unvernunft und Perspektivenlosigkeit wehren.

Die Sackgasse eines veralteten Begriffs von „Wirtschaftlichkeit“

Die Verhandlungen zur Verlagerung von LKW-Transporten auf die Schiene sind (laut Prof. Zibuschka) deshalb gescheitert, weil eine Mautzahlung für die Benützung des höherrangigen Verkehrsnetzes als „wirtschaftlich unzumutbar“ eingestuft wurde und weil Investitionen für eine Erweiterung des Gleisanschlusses in Retz nötig, aber aufgrund von Platzmangel nicht durchführbar wären. Wir stellen diesen inakzeptablen Wirtschaftlichkeitsbegriff in Frage: eine „Wirtschaft“, die auf Kosten anderer profitiert, ist Raubrittertum. Demgegenüber fasste der renommierte Regionalberater Josef Wallenberger in der oben erwähnten Veranstaltung in Stockerau seine Erfahrungen aus Beteiligungsprojekten treffend zusammen: „Die heutige Jugend möchte keine neuen Straßen, sondern einen sicheren Arbeitsplatz, leistbare Wohnungen und den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel“. Die Region Waldviertel rund um die Schremser Schuhfabrik GEA ist ein gutes Beispiel dafür, dass ein wirtschaftlicher Systemwandel auch in Krisenzeiten positive Bilanzen bringen kann.

„Klimabündnis“ darf keine hohle Phrase sein

Sowohl Grafenwörth und Fels als auch Retz sehen sich als „Klimabündnisgemeinden“. Sie haben sich per Gemeinderatsbeschluss verpflichtet, sich lokal um eine kontinuierliche Verringerung der Treibhausgase einzusetzen. Das Handlungsfeld „Mobilität“ spielt dabei eine gewichtige Rolle. Wenn die Genehmigung von Schottergruben mit der Anbindung ans höherrangige Verkehrsnetz begründet wird, ist Sorge zu tragen, dass diese Infrastruktur als hervorragender Standortfaktor auch benutzt (und Maut dafür bezahlt) wird. Die ungehinderte Mautflucht der Schottertransporte (auf Kosten der Gemeinde Fels) ist keine tragbare Lösung der Schwerverkehrsproblematik durch Gössing und Stettenhof. Alles andere sehen wir als Verrat an unserer Jugend und ihrer Zukunft.

Wer immer noch nicht erkennen will, dass der sogenannte "Verhandlungserfolg" der angeblichen „Einbahnregelung für Hackschnitzeltransporte“ in eine Sackgasse führt, ist entweder am Holzweg oder hat ein Brett vorm Kopf.

Kontakt: www.transitstopp-wagram.org - Leopold Blauensteiner 0664 2424925
leopold@blauensteiner.com, DIⁱⁿ Christa Schmid 0699 116 16 505 christaschmid@aon.at