

Nr. 862 N

II-1797 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

1987-10-01

ANFRAGE

des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

der Abgeordneten Smolle, Geyer und Genossen  
an den

Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten  
betreffend die Trassenführung der künftigen Südautobahn zwischen Klagenfurt-Ost  
und Völkermarkt

In Sachen Trassenführung der künftigen Südautobahn zwischen Klagenfurt-Ost und Völkermarkt hat das Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten am 8. Juli 1987 einen Verordnungsentwurf ausgesandt, welchen den Planungsbereich radikal einschränkt bzw. neu definiert (Zahl 927 502/4-VI/14-18). Demnach soll die in der Hauptsache durch das Klagenfurter Stadtgebiet, südlich von Hörtendorf und entlang der Bahnlinie verlaufende sogenannte "Amtstrasse" nicht mehr in Betracht gezogen werden, welche seit mehr als einem Jahrzehnt die Grundlage der Raumordnungs- und Besiedlungspolitik dieses Raumes bildet. Stattdessen wird nun eine Trassenführung bestimmt, welche durch die Gemeinde- und Siedlungsgebiete von Magdalensberg und Poggersdorf und quer zum Einzugsbereich des Wasserschongebietes Klagenfurt-Ost verläuft.

Als erste Absichten in diese Richtung im Dezember 1985 "unverbindlich" und "als Diskussionsbeitrag" veröffentlicht wurden, bildete sich sofort eine Initiative betroffener Bürger, die mit 800 Unterschriften ihrer Forderung nach einem fairen, offenen Planungsverfahren unter Einbeziehung von Bürgervertretern Nachdruck verlieh; in die gleiche Richtung äußerten sich die Gemeindevertretungen Magdalensberg und Poggersdorf. Doch alle Versprechungen der zuständigen Politiker und Beamten: es werde unter Mitsprache der Bürger ein objektives Verfahren geben, wobei die Trasse durch Magdalensberger und Poggersdorfer Siedlungsgebiete "eine ernsthafte Variante neben anderen" (LR Dr. Haider) bilden sollte, blieben uneingelöst. Bis dato stellt sich die Autobahn-Planung Klagenfurt-Völkermarkt aus der Sicht vieler Bürger als eine Geschichte gebrochener Vereinbarungen, von Täuschungsmanövern und gröblicher Mißachtung von Bürgerrechten dar.

Besondere Betroffenheit löste nun die Absicht des Ministeriums aus, per Verordnung den Planungsbereich für die künftige Verbindung Klagenfurt-Völkermarkt auf eine Weise einzuschränken, die Bürger und Gemeinden vor vollendete Tatsachen stellt, die alle bisher als einigermaßen gültig erachteten Varianten von vornherein ausschließt und die somit auch jede Art von offener Planung (wie sie in Klagenfurt selbst erfolgreich durchexerziert werden konnte) ad absurdum führen würde.

Es gibt nämlich eine ganze Reihe von Indizien, welche vielen Bürgern den Verdacht nahelegen, daß die verantwortlichen Autobahnplaner, offenbar unter lokalpolitischen Druck von Seiten Klagenfurts stehend, alternative Trassenführungen (z.B. die älteren Kartenwerken eigetragene Amtstrasse) nicht mehr in Erwägung ziehen dürfen: so bietet die Stadt Klagenfurt die in ihrem Besitz befindlichen, auf der Amtstrasse gelegenen Liegenschaften zum Verkauf an; neue Stadtpläne zeigen bereits eine neue Trassenführung (und zwar jene, die offiziell und bis jetzt als "Diskussionsbeitrag" bezeichnet wird); jede offene Planungsdiskussion wird verschleppt, mit dem Ziel offenbar, durch eine Verordnung betreffend den möglichen Planungsbereich vollendete Tatsachen zu schaffen.

Außerst undurchsichtig erscheint den betroffenen Bürgern der Verordnungsentwurf auch im Hinblick auf die Wasserschutz-Problematik in diesem Raum. Die Amtstrasse war ja vor allem aus Umweltgründen außerhalb, das heißt südlich, der Grundwasserfluß-Strömung verlaufen, wohingegen der ministeriell gewünschte Planungsbereich direkt über diesen Einzugsbereich hin sich erstreckt, wobei sich der südliche Rand des Planungsbereichs identisch ist mit der sogenannten 30-Tage-Grenze der Verweildauer des Grundwassers. Das heißt: bei einem (z.B. Tanker-)Unfall auf der Autobahn würde das verseuchte Wasser 30 Tage brauchen, um zu den Trinkwasserbrunnen zu gelangen.

Die Bürgerinitiative hat sich wiederholt und mit allem Nachdruck bereit erklärt, an einem objektivierten Verfahren zur Trassenbewertung mitzuwirken und bekennt sich weiter zu diesen mit den in Kärnten ressortzuständigen bzw. zuständig gewesenen Landesräten Dipl.-Ing Freunschlag und Dr. Haider getroffenen Vereinbarungen. Gegenständlicher Verordnungsentwurf freilich, der auch von den Gemeinden Magdalensberg und Poggersdorf als unzumutbar empfunden und abgelehnt wird, stellt einen offenbar gezielten Rückfall in obrigkeitstaatliches Planungsdenken dar und würde selbstverständlich auf erbitterten Widerstand der betroffenen stoßen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

#### A N F R A G E

- 1) Welche Gründe liegen vor, die es dem Ministerium geboten erscheinen lassen, eine bürgernahe, für verschiedene Varianten offene Diskussion per Verordnung eines eingeschränkten Planungsbereichs für die künftige Autobahnführung Klagenfurt - Völkermarkt auszuschließen? -
- 2) Welche Gründe liegen insbesondere vor, die sogenannte Amtstrasse aus einem objektiven Trassenvergleich auszuklammern, zumal diese Amtstrasse mit Millionenaufwand bereits geologisch untersucht und von allen zuständigen politischen Gremien gebilligt worden war und die entscheidende Grundlage für alle raumordnungspolitischen Maßnahmen im Raum Klagenfurt-Ost dargestellt hatte, und ferner das Wasserschongebiet Klagenfurt Ost in der Tat verschont?
- 3) Wie kommt es, daß Landkartenverlage offenbar schon vor zwei Jahren mit Unterlagen über eine künftige Trassenführung versorgt worden sind, welche, laut offizieller Aussage Kärntner Planungsbehörden, erst einmal gemeinsam mit Bürger- und Gemeindevertretern erarbeitet werden soll?
- 4) Steht diese Scheu vor einem objektiven Trassenvergleich im Zusammenhang mit Druck von Seiten Klagenfurter Stadtpolitiker, welche sich weigern, einem Trassenvergleich zuzustimmen?
- 5) Welche Schritte gedenkt das Ministerium zu unternehmen, um das zerstörte Vertrauen zwischen Autobahnplanern und Bürgern wiederherzustellen?

- 6) Ist es möglich, Autostraßen heute so sicher zu bauen, daß eine Grundwasserverseuchung ausgeschlossen werden kann? - Wenn ja, weshalb muß dann eine 30-Tage-Grenze eingehalten werden, welche die Autobahntrasse in Siedlungsgebiete drücken würde? - Wenn nein, weshalb will das Ministerium per Verordnung dann jede Lösungsmöglichkeit ausschließen, die entweder die Trasse südlich der Brunnen führt oder aber eine Verlegung der Brunnen in den Norden der Trasse vorsieht?
- 7) Ist das Ministerium angesichts des Umstandes, daß der Kärntner Landesgeologe zunächst eine Verweildauer von 60 Tagen, dann jedoch eine solche von 30 Tagen gefordert hatte, bereit, ein unabhängiges Wassergeologisches Gutachten als Grundlage für weitere Entscheidungen heranzuziehen?
- 8) Ist das Ministerium bereit, im Hinblick auf eine öffentliche Diskussion der Trassenführung auf eine Veröffentlichung auch der unter Verschuß gehaltenen Wassergüte-Gutachten hinzuwirken?
- 9) Ist dem Ministerium bekannt, daß in jenem Wasserschongebiet, das laut Verordnungsentwurf von jeder Trassierung aus Wasserschutzgründen freigehalten werden soll, von seiten der Stadtgemeinde Klagenfurt giftiger Klärschlamm abgelagert wird?
- 10) Ist der zuständige Minister bereit, den Verordnungsentwurf mit dem Ziel zurückzuziehen, den Bürgern der östlichen Nachbargemeinden von Klagenfurt bei der Festlegung der Autobahn-Trassenführung dasselbe Mitsprachrecht einzuräumen, wie es die Bürger der Landeshauptstadt Klagenfurt genossen haben?
- 11) Ist der Minister bereit, mit der Verordnung der Umfahrung Klagenfurt so lange zuzuwarten, bis auch die Lage der weiterführenden Trasse Klagenfurt - Völkermarkt auf der Grundlage objektiver Trassenvergleiche geklärt ist?