



Bürgerinitiativen gegen die S37

Maria Saal, St.Veit/Glan, St.Georgen/Längsee, Althofen,
Friesach, Kulm am Zirbitz, St.Marein, Neumarkt, Mariahof, Perchau,
St.Lorenzen, Teufenbach, Niederwölz, Scheifling,
Unzmarkt und St.Peter/Judenburg



Bürgerinitiativen gegen die S37 Fragen die Kandidaten der Arbeiterkammerwahl

Präsentation der Antworten

St. Veit an der Glan, 14. April 2009

Bei Rückfragen kontaktieren Sie bitte:

Bürgerinitiativen gegen die S37

Gerald Grün

Dobritsch 12

9360 Friesach

Tel.: 0660 6508699

Mail: gerald.gruen@verkehrt.info

Ing. Peter Hasler

Bergstraße 10

8820 Neumarkt

Tel.: 0664 4204622

Mail: hasler@neumarkt.cc



Bürgerinitiativen gegen die S37

Maria Saal, St.Veit/Glan, St.Georgen/Längsee, Althofen, Friesach, Kulm am Zirbitz, St.Marein, Neumarkt, Mariahof, Perchau, St.Lorenzen, Teufenbach, Niederwölz, Scheifling, Unzmarkt und St.Peter/Judenburg



Medieninformation der Bürgerinitiativen gegen die S37, Neumarkt, 14. 4. 2009

Bürgerinitiativen präsentieren Ergebnisse der Befragung der wahlwerbenden Gruppen zur Arbeiterkammerwahl in Kärnten. Auch die Wirtschaftskammer, wurde um eine Stellungnahme gebeten

8 Fragen zum Schnellstraßenbau S37 an 7 Organisationen – 6 antworteten

Der geplante Ausbau der B317 zu einer Schnellstraße war für die 16 Bürgerinitiativen entlang der geplanten S36/S37 der Anlass für eine Befragung der wahlwerbenden Gruppen zur Arbeiterkammerwahl.

Grün aus Friesach, für die Durchführung mitverantwortlich: „Auslöser war ein Bericht in den Medien, worin sich Spitzenkandidaten ohne wenn und aber für den Ausbau der Straße zwischen Judenburg und Friesach aussprachen. Da hinter vielen Gruppierungen politische Parteien stehen und deren Aussagen sehr widersprüchlich sind, erhofften wir uns Klarstellungen“.

Die erhofften Klarstellungen wurden nur teilweise gegeben.

Die **Sozialdemokratischen GewerkschafterInnen** gaben auch nach Rückfrage keine Antworten.

Sehr ausführlich und auch differenziert ist die Antwort der **Freiheitlichen Arbeitnehmer-FPÖ**: Es werden klar gewisse Vorteile gesehen, sie lehnen aber den Bau einer reiner Durchzugs- und Schwerverkehrsverbindung – und eine solche ist wohl geplant – entschieden ab.

Kurz und unklar die Antwort der **Christlichen Gewerkschafter – ÖAAB**: Es wird jede Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit begrüßt, die Tonnenbeschränkung muss bleiben und ansonsten sei es vor allem ein steirisches Thema.

Klar und umfangreich die Aussagen der **Grünen & Unabhängigen GewerkschafterInnen**: Die S37 ist keine geeignete Maßnahme für die geforderte Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Das **Bündnis Zukunft – BZÖ** sieht zwar eine weitere Verschlechterung der Umweltsituation und ein dadurch resultierendes Entfernen vom Kyoto-Ziel der Schadstoffreduktion, hält auch Projekte, die die Abgasbelastung erhöhen für nicht mehr zeitgemäß, sprechen sich aber eindeutig für den Schnellstraßenbau aus.

Judith Danner, Bürgerinitiative St. Veit an der Glan: „Es werden die negativen Folgen auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung anerkannt. Diese Werte haben aber kein Gewicht gegenüber den angeblichen wirtschaftlichen Vorteilen“.

Eindeutig die Antwort des **Gewerkschaftlichen Linksblocks (GLB)**: Sie sehen in der S37 keine Vorteile und lehnen sie ab.

Die **Wirtschaftskammer** ist klar für den Bau der Schnellstraße. Argumente dafür sind die angebliche Stärkung der Wirtschaft und ein Sicherheitsgewinn. Keine Aussage wird zur Frage nach der ausreichenden Information der Bevölkerung gemacht. Auf die Frage, ob der Straßenbau ein geeignetes Mittel zur Arbeitsplatzsicherung ist, wird nicht klar geantwortet. Weitere Umweltbelastungen durch den Straßenbau oder negative Auswirkungen auf Klima- und Abgasbelastungen werden nicht gesehen.

Ing. Hasler: „Die Wirtschaftskammer traut anscheinend der ‚Strategischen Prüfung Verkehr‘, welche von der ASFINAG durchgeführt wurde, nicht. Darin steht klar, dass der Schnellstraßenbau starke negative Folgen auf die globalen Klimabelastungen und die lokalen Abgasbelastungen haben wird.“

Grün abschließend: „ Die Befürworter nennen Argumente aus dem vorigen Jahrhundert wie, die Attraktivität eines Wirtschaftsstandortes hängt Großteils von der Erreichbarkeit ab‘, die im 21. Jahrhundert in unserem hochtechnisierten und erschlossenen Land nicht mehr gelten. Begründungen oder Studien, die diese Argumente bestätigen, werden weder gegeben noch vorgelegt. Negative Auswirkungen, die selbst die ASFINAG bestätigt, werden nicht anerkannt. Immer wieder wird von einem „Sicherheitsausbau“ gesprochen, geplant ist aber eine neue Durchzugs- und Transitstraße.“

Alle gesammelten Antworten befinden sich im Anhang.

Adressen der angeschriebenen Stellen

<p>Sozialdemokratische GewerkschafterInnen, Günther Goach Bahnhofstrasse 44 9020 Klagenfurt</p>	<p>Wirtschaftskammer Kärnten Dipl.Ing. Gerhard Genser, Europaplatz 1 9021 Klagenfurt</p>
<p>Freiheitliche Arbeitnehmer – FPÖ MMag. Alexander Petschnig Feldmarschall Conrad-Platz 4 9020 Klagenfurt</p>	<p>WK-Regionalstelle St. Veit/Glan Mag. Robert Meisslitzer Bahnhofstraße 27 9300 St. Veit a. d. Glan</p>
<p>ÖAAB - Christliche Gewerkschafter Annemarie Adlassnig Bahnhofstrasse 20/I 9020 Klagenfurt</p>	<p>WK-Regionalstelle Klagenfurt-Land Mag. Wilhelm Koska Europaplatz 1 9021 Klagenfurt</p>
<p>Die Grünen & Unabhängige GewerkschafterInnen Daniela Deutsch Bahnhofstraße 34 9020 Klagenfurt</p>	<p>WK-Regionalstelle Klagenfurt Mag. Gerhard Eschig Europaplatz 1 9021 Klagenfurt</p>
<p>Bündnis Zukunft – BZÖ NRAbg. Sigisbert Dolinschek Karfreitstraße 4 9020 Klagenfurt</p>	
<p>Gewerkschaftlicher Linksblock (GLB) Karin Peuker Ludwig-Walter-Straße 29 9500 Villach</p>	

MATERIALIENSAMMLUNG

Fragenkatalog

Frage 1:

Sehen Sie eine Stärkung oder eine Schwächung der regionalen Wirtschaft in den betroffenen Bezirken durch den Bau der S36/S37?

Frage 2:

Sehen Sie einen allgemeinen Sicherheitsgewinn durch den Schnellstraßenbau und der damit verbundenen Beschleunigung des Verkehrsflusses?

Frage 3:

Glauben Sie, dass die gesamte Bevölkerung in dem durch die Verkehrszunahme betroffenen Gebieten in Niederösterreich, Steiermark und Kärnten ausreichend über die Auswirkungen informiert ist?

Frage 4:

Sehen Sie in im Verbau von ca. 1,3 Milliarden Euro in das Schnellstraßenprojekt eine geeignete Maßnahme zur Arbeitsplatzsicherung oder wären andere Maßnahmen wirksamer?

Frage 5:

Glauben Sie, dass die Bevölkerung im betroffenen Gebiet (siehe Frage 3) ausreichend vom Lärm geschützt werden wird?

Frage 6:

Sehen Sie durch den Straßenbau eine weitere Zunahme der Umweltbelastungen und ein weiteres Entfernen von den Kyoto-Zielen für Österreich gegeben?

Frage 7:

Halten Sie Projekte, die starke negative Folgen auf die globalen Klimabelastungen und die lokalen Abgasbelastungen haben als noch zeitgemäß?

Frage 8:

Sind Sie für den Bau der Schnellstraßen S36 und S37?

Stellungnahme **Wirtschaftskammer**

Peter Hasler

Von: Praktik30,WKK,WP (Praktik30@wkk.or.at)
Gesendet: Freitag, 03. April 2009 09:33
An: hasler@neumarkt.cc
Betreff: Bürgerinitiative - Fragebogen
Anlagen: WK_Fragebogen 2009-Genser.doc

Sehr geehrter Herr Hasler,

Sie haben im Namen der Bürgerinitiative im Rahmen der S37 einigen Kollegen von mir als Mitarbeiter der Wirtschaftskammer Kärnten einen Fragebogen zugesandt. In Ihrem Anschreiben erläutern Sie, dass Sie anlässlich der AK-Wahlen, alle wahlwerbenden Gruppen um deren Meinungen befragen und dieselben Fragen auch den Vertretern der Wirtschaft stellen. Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass die wichtigsten wahlwerbenden Gruppen in der Wirtschaftskammer Kärnten der Wirtschaftsbund - Liste Kärntner Wirtschaft - Franz Pacher (ÖWB), der Ring unabhängiger freier Wirtschaftstreiber (RFW), der Sozialdemokratischer Wirtschaftsverband (SWV) - Poldi Sever, die Grüne Wirtschaft (Grüne) und die Liste der Kärntner Industrie (IV) sind.

Gerne schicke ich Ihnen die akkordierte Position der verkehrspolitischen Abteilung der Wirtschaftskammer Kärnten.

<<WK_Fragebogen 2009-Genser.doc>>

Freundliche Grüße

DI Gerhard Genser

Wirtschaftspolitik
Wirtschaftskammer Kärnten
Europaplatz 1 | 9021 Klagenfurt am Wörthersee
T 05 90 90 4-220 | F 05 90 90 4-274
E gerhard.genser@wkk.or.at
W <http://wko.at/ktn>

PS: >>> Das neue ServiceHandbuch ist da! Alle Experten und Leistungen auf einen Klick. Jetzt gleich anfordern unter <http://wko.at/ktn/servicehandbuch> <<<

No virus found in this incoming message.

Checked by AVG - www.avg.com

Version: 8.5.285 / Virus Database: 270.11.37/2036 - Release Date: 04/01/09 21:02:00

WK Klagenfurt
DI Gerhard Genser

Europaplatz 1
9021 Klagenfurt

An
Ing. Peter Hasler

Bergstraße 10
8820 Neumarkt

Fragebogen zum geplanten Schnellstraßenbau S36 und S37

Klagenfurt, am 01.04. 2009


DI Gerhard Genser

Eine Erläuterung zu den Fragen befindet sich im Anhang.

Frage 1:	
Sehen Sie eine Stärkung oder eine Schwächung der regionalen Wirtschaft in den betroffenen Bezirken durch den Bau der S36/S37?	
Stärkung: <input checked="" type="checkbox"/>	Schwächung: <input type="checkbox"/>
Begründung: Wichtige Verkehrsanbindung aus dem Kärntner Zentralraum in den Nordosten; leichtere Erreichbarkeit der Arbeitsstellen für Pendler	
Frage 2:	
Sehen Sie einen allgemeinen Sicherheitsgewinn durch den Schnellstraßenbau und der damit verbundenen Beschleunigung des Verkehrsflusses?	
Ja: <input checked="" type="checkbox"/>	Nein: <input type="checkbox"/>
Begründung: Wie die Unfallstatistiken zeigen sind hochrangige Straßen sicherer als Bundes- und Landesstraßen; daher begrüßt die Wirtschaftskammer Kärnten einen Sicherheitsausbau, insbesondere da auch ohne Ausbau mit einem gesteigerten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist.	
Frage 3:	
Glauben Sie, dass die gesamte Bevölkerung in dem durch die Verkehrszunahme betroffenen Gebieten in Niederösterreich, Steiermark und Kärnten ausreichend über die Auswirkungen informiert ist?	
Ja: <input type="checkbox"/> (Keines)	Nein: <input type="checkbox"/> (keines)
Begründung: Derzeit läuft eine Variantenauswahl durch Experten. <ul style="list-style-type: none">- Alle Gemeinden und Bürgerinitiativen sind eingebunden.- Im UVP-Verfahren hat jeder Bürger die Möglichkeit zur Stellungnahme und Einsichtnahme	

Frage 4:	
Sehen Sie in im Verbau von ca. 1,3 Milliarden Euro in das Schnellstraßenprojekt eine geeignete Maßnahme zur Arbeitsplatzsicherung oder wären andere Maßnahmen wirksamer?	
Geeignete Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/>	Andere Maßnahmen wären wirksamer: <input checked="" type="checkbox"/>
Begründung: Tiefbauprojekte sind geeignete Maßnahmen. Die Asfinagmittel stehen nun mal nur für Straßenausbau zur Verfügung. Die Wirtschaftskammer Kärnten will den Verbau dieser Straßenbaumitteln in Kärnten und nicht in anderen Bundesländern sehen.	
Frage 5:	
Glauben Sie, dass die Bevölkerung im betroffenen Gebiet (siehe Frage 3) ausreichend vom Lärm geschützt werden wird?	
Ja: <input checked="" type="checkbox"/>	Nein: <input type="checkbox"/>
Begründung: Natürlich, denn Anrainer und Umweltschutz sind Kernthemen im Genehmigungsverfahren (Siehe UVP,...)	
Frage 6:	
Sehen Sie durch den Straßenbau eine weitere Zunahme der Umweltbelastungen und ein weiteres Entfernen von den Kyoto-Zielen für Österreich gegeben?	
Ja: <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>
Begründung: Wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass Investitionen in thermischen Sanierung von Hochbauten besonders zur Erreichung der Kyoto-Ziele beitragen.	
Frage 7:	
Halten Sie Projekte, die starke negative Folgen auf die globalen Klimabelastungen und die lokalen Abgasbelastungen haben als noch zeitgemäß?	
Ja: <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>
Begründung: In Verbindung mit Frage 6: Nein. Wir halten den Sicherheitsausbau der S37 <u>nicht</u> für ein Projekt, dass starke negative Folgen auf die globalen Klimabelastungen und die lokalen Abgasbelastungen hat.	
Frage 8 :	
Sind Sie für den Bau der Schnellstraßen S36 und S37?	
Ja: <input checked="" type="checkbox"/>	Nein: <input type="checkbox"/>
Begründung: Ja. Wir sind für den raschen Sicherheitsausbau von S36 und S37.	

Stellungnahme **Sozialdemokratische GewerkschafterInnen**

Auch nach Rückfrage keine Antwort erhalten

Stellungnahme **Freiheitliche Arbeitnehmer – FPÖ**

Sehr geehrter Herr Ing. Hasler!

Da ich aus beruflichen Gründen bis zu dem von Ihnen benannten Termin (3.4.2009) nicht mehr in Klagenfurt bin erlaube ich mir, Ihre elektronisch übermittelten Fragen auch auf diese Weise zu beantworten.

Lassen Sie mich vorab anmerken dass meiner Meinung nach die von Ihnen aufgeworfene Frage – insbesondere angesichts der derzeit anstehenden (welt)wirtschaftlichen und sozialen Probleme - weniger eine aus dem Wirkungsbereich der Arbeiterkammer Kärnten bzw der im Rahmen der Arbeiterkammerwahl wählbaren Gruppierungen darstellt, sondern vielmehr eine der Kärntner (wie auch der steirischen) Landespolitik ist und daher eher vor dem 1. März verstärkt hätte thematisiert werden sollen (auch die steirische Landtagswahl kommenden Jahr bietet eine gute Gelegenheit dafür).

Nichtsdestotrotz teile ich Ihnen natürlich gerne meine Meinung, die ich ja auch in meiner „Eigenschaft“ als Kärntner und Klagenfurter Bürger zu dem Thema habe, mit.

Frage 1.

Die Antwort auf diese Frage hängt ganz klar davon ab, in welchem Ausmaß und mit welcher Zielsetzung die geplante Schnellstraße letztlich errichtet werden soll. Außerdem muss zwischen der Errichtung und dem anschließenden Betrieb der Schnellstraße unterschieden werden.

Die Errichtung einer Schnellstraße bringt als umfangreiche Baumaßnahme (Sie geben das Volumen mit 1,3 Mrd EUR an) zweifellos eine gewisse regionale Wertschöpfung und Arbeitsauslastung in einer tendenziell eher strukturschwachen Region mit sich. Allerdings müsste sichergestellt sein, dass ein Maximum an regionaler Beschäftigung und an regionaler Auftragsvergabe stattfindet (was angesichts des Volumens und der derzeit geltenden vergaberechtlichen Situation bezweifelt werden muss). Um gerade diesen Effekt zu optimieren darf ich auf die langjährige freiheitliche Forderung nach einer Änderung des Vergaberechts hinweisen, die darauf abzielt, nicht dem simplen Billigstbieter, sondern dem umfassenden Bestbieter den Zuschlag zu geben, der über die Errichtung zu einem angemessenen Preis hinaus auch ein Maximum an regionaler Wertschöpfung, an Schaffung von regionalen Arbeitsplätzen u dgl und somit an makroökonomischen Effekten für die betroffene Region bieten kann.

Über den Betrieb der Schnellstraße kann gesagt werden dass eine bessere und unkompliziertere Anbindung der Bezirke St. Veit/Glan, evtl Murau und (teilweise) Klagenfurt Land an den Zentralraum um die Landeshauptstadt Klagenfurt als verbesserte Verkehrsverbindung innerhalb Kärntens (!) zweifellos mit einer Reihe von Vorteilen etwa hinsichtlich Arbeitskräfte- und Bildungsmobilität, aber auch für die regional agierenden Klein- und Mittelbetriebe verbunden wäre. Die Schaffung einer alternativen Durchzugsstrecke aus dem Donauraum durch Kärnten Richtung Süden – gewissermaßen als Entlastung der A2 – würde der regionalen Wirtschaft hingegen wohl kaum nennenswerte Vorteile, sondern eher umfangreiche Nachteile bringen.

Meiner Ansicht nach ist Ihrer in den Erläuterungen aufgeworfenen Skepsis hinsichtlich des nachhaltigen Wertschöpfungseffektes von hochrangigen Verkehrsverbindungen zuzustimmen. Ohne im Moment über entsprechende statistische Daten zu verfügen wage ich die Behauptung, dass ein solcher Effekt im Rahmen des Verkehrsanschlusses zwischen Großregionen mit entsprechendem Personen- und Güterverkehrsaufkommen durchaus beobachtbar sein kann (vgl etwa Wien – Bratislava), mit höchster Wahrscheinlichkeit aber nicht im regionalen, zumal ländlich strukturierten Raum.

Wenn ich also davon ausgehe, dass die Schnellstraße als Durchzugsstraße zwecks Lückenschluss zwischen Judenburg und Treibach-Althofen gedacht ist, so hege ich massive Zweifel insbesondere am regionalen Nutzen dieses Projektes (dafür gibt es gute Beispiele etwa im als Durchzugsstrecke berüchtigten Burgenland).

Frage 2.

Nein, definitiv nicht.

Die Verkehrssicherheit ist sicher am besten durch entsprechende Entschärfung kleinräumiger kritischer Abschnitte zu gewährleisten (etwa zwischen Treibach und Hirt oder zwischen Wildbad Einöd und Neumarkt), aber wohl kaum durch die Schaffung eines signifikant höheren Verkehrsaufkommens, das den Bau neuer, hochrangiger Straßenverbindungen üblicherweise begleitet.

Insbesondere der in der Erläuterung angeführte Schwerverkehr hätte wohl einen äußerst negativen Einfluss auf die Sicherheits- bzw Unfallbilanz des entsprechenden Abschnittes.

Frage 3.

Obwohl ich die unmittelbare Betroffenheit der Menschen in den Bezirken Murau, St. Veit/Glan und (teilweise) Judenburg und Klagenfurt Land konzentriert sehe (weniger im Abschnitt zwischen Wiener Neustadt und Leoben), glaube ich doch keinesfalls, dass eine hinreichende Aufklärung statt findet! Eine solche würde wohl auch den Zielvorstellungen der Ausbaubefürworter (etwa in der ASFINAG, der Wirtschaftskammer oder auch im Wirtschaftsministerium) diametral widersprechen.

Um alleine die Auswirkungen des Schwerverkehrs realistisch einschätzen zu können wäre eine Exkursion auf die A2 oder besser noch als Beispiel mit maximaler Abschreckungswirkung auf die A4 (Ostautobahn von Wien Richtung Slowakei und Ungarn) zu empfehlen. Man könnte dann mit eigenen Augen sehen, dass der A4 vor allem zu den Hauptverkehrszeiten ihre Klassifikation als Autobahn entzogen werden sollte, wieviel Zeitverlust und Kosten durch endlose Staus und Unfälle entstehen und dass die regionale Mobilität auf den begleitenden Bundesstraßen B9 und B10 wesentlich reibungsloser gewährleistet ist. Außerdem könnten die Zusatzeffekte wie etwa das drastisch erhöhte Verkehrsaufkommen durch die Eröffnung der A6 (Ergänzungstrecke Bruck/Leitha – Bratislava) demonstriert werden.

Wozu dient dann aber die Autobahn bzw die geplante Schnellstraße, wenn nicht für den überregionalen Verkehr (Rückbezug auf Frage 1)?

Frage 4.

In Zusammenhang mit Antwort 1 darf ich nochmals wiederholen, dass in einem Bauvolumen in genannter Höhe zweifellos ein gewisser Arbeitsplatzeffekt steckt – wenn garantiert ist, dass regionale Firmen und regionale Arbeitskräfte zumindest einen Gutteil der Aufträge an Land ziehen können.

Ich habe auch ein gewisses Verständnis für eine Politik, die angesichts der Wirtschaftskrise und des signifikanten Rückganges der gesamtwirtschaftlichen Inlandsnachfrage aus der Not heraus auf derartige, relativ rasch zu inszenierende Bauvorhaben setzt. Die Frage, ob andere

Maßnahmen nicht wirksamer wären, ist aber völlig berechtigt und muss wohl mit einem klaren Ja beantwortet werden.

Eine optimierende Wirtschaftspolitik sollte danach trachten, nicht nur kurzfristige Effekte zur Krisenbekämpfung zu generieren (eben Arbeitsplatzschaffung durch den Straßenbau für einige Jahre), sondern auch langfristige, nachhaltige positive Auswirkungen sicher zu stellen. Wie bereits in Antwort 1 angedeutet befürchte ich im Rahmen des Betriebes der Schnellstraße umfangreiche negative Folgeeffekte, bei denen unter anderem die gestiegene Umwelt- und Gesundheitsbelastung und die daraus entstehenden Kosten noch gar nicht zur Sprache gekommen sind. Von Nachhaltigkeit kann in diesem Zusammenhang daher wohl eher nur im negativen Sinn gesprochen werden.

Diesen Überlegungen zufolge wäre eine Investition von 1,3 Mrd EUR mit Sicherheit volkswirtschaftlich wesentlich effizienter einzusetzen als in den geplanten Schnellstraßenbau. Ob dies den Bahnbau, das Bildungswesen oder gänzlich andere Bereiche betreffen sollte wäre eine getrennt zu behandelnde Frage.

Frage 5.

Ich vermute, dass es diesbezüglich zur typisch österreichischen Lösung kommen wird.

Vorerst wird es aus Kostengründen möglichst minimale Lärmschutzmaßnahmen geben (vgl etwa die ständig steigende Verschuldung der ASFINAG oder Finanzminister Prölls Ankündigung von „extremen“ Sparkursen zur höheren Ehre der Maastricht-Kriterien), und erst auf dauerhaften Protest und idealerweise einschlägiges Wahlverhalten der betroffenen Bevölkerung hin wird es stückweise zur Errichtung entsprechender Schutzbauten kommen.

Zwischen diesen Zeitpunkten können aber Jahre, um nicht zuzusagen Jahrzehnte vergehen, in denen die Bevölkerung massiv unter dem wesentlich rascher steigenden Verkehrsaufkommen zu leiden hat (ein Beispiel, wiederum von der A4: wie lange gibt es diese Autobahn schon, wie lange ist die Ostöffnung her, und wann wurden etwa um die Stadt Schwechat hinreichende Schutzbauten erreicht? Es liegen ca 20 Jahre zwischen diesen Ereignissen, und mit dieser Größenordnung wäre wohl auch für die betroffenen Kärntner Regionen zu rechnen!).

Frage 6.

Mit Sicherheit, insbesondere angesichts der erweisenen Tatsache, dass es zu einem massiven Anziehungseffekt für zusätzlichen Durchzugsverkehr, vor allem für den Schwerverkehr kommen wird (etwa aus dem Raum Oberösterreich/Tschechische Republik nach Italien/Slowenien).

Frage 7.

Selbstverständlich nicht, vor allem wenn man die Bestrebungen auf supra- und internationaler Ebene berücksichtigt, die Kosten der negativen Effekte des Verkehrs und der Schadstoffemissionen zu internalisieren und etwa in Form von CO²-Emissionsquoten budgetwirksam zu machen.

In Zukunft ist aus Gründen des Klimawandels mit Sicherheit von verstärkten Bestrebungen in dieser Hinsicht auszugehen, sodass eine Maßnahme beschriebenen Zuschnitts als ausgesprochen kostspielig und volkswirtschaftlicher Humbug zu bezeichnen ist.

Frage 8.

Ich habe zwar meine Vorstellung (vgl Antwort 1) einer lediglich verbesserten regionalen Verkehrsanbindung ideell noch nicht ganz aufgegeben (die Abschnitte Treibach-Hirt und Wildbad Einöd-Neumarkt fanden bereits Erwähnung), lehne aber wie angedeutet den Bau einer reinen Durchzugs- und Schwerverkehrsverbindung – und eine solche ist wohl geplant - entschieden ab.

Für Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung. Um auch den anderen Vorstandsmitgliedern der FA Kärnten Zugriff auf unsere Konversation zu ermöglichen möchte ich Sie abschließend ersuchen, zukünftige Korrespondenz an die Adresse fa-kaernten@gmx.at zu übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen
Alexander Petschnig

Stellungnahme ÖAAB - Christliche Gewerkschafter

Peter Hasler

Von: Mießl Martin [Martin.Miessl@oevpkaernten.at]
Gesendet: Montag, 08. April 2009 09:28
An: Peter Hasler
Betreff: AW: Fragen zur Arbeiterkammerwahl 2009: S37 Ja oder Nein

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr Hasler!

Da ich mitten im Arbeiterkammerwahlkampf stehe bitte ich um Verständnis für die späte Antwort auf Ihre E-Mail.

Zu den geplanten Baumaßnahmen an der S37 darf ich Ihnen mitteilen, dass jede Maßnahme, die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und den Schutz der Anrainer erhöht zu begrüßen ist. Jedenfalls muss die Tonnenbeschränkung wie bisher bleiben, um den Schwerverkehr einzuschränken.

Abschließend weise ich darauf hin, dass es hierbei vor allem um ein steirisches Thema handelt und alle Interessen unter einen Hut gebracht werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen
Annemarie Adlassnig

Von: Peter Hasler [mailto:hasler@neumarkt.cc]
Gesendet: Dienstag, 24. März 2009 16:15
An: oeaab@oevpkaernten.at
Betreff: Fragen zur Arbeiterkammerwahl 2009: S37 Ja oder Nein

S.g. Damen und Herren

Im Anhang der mit heutiger Post versendete Fragebogen zum geplanten Bau der S37.

Für Rückfragen:

Ing. Peter Hasler
Bergstraße 10
8820 Neumarkt
Email: hasler@neumarkt.cc
Tel.: 0664 4204622

MfG.

Peter Hasler

No virus found in this incoming message.
Checked by AVG - www.avg.com
Version: 8.5.285 / Virus Database: 270.11.43/2043 - Release Date: 04/08/09 08:22:00

Stellungnahme **Die Grünen & Unabhängige GewerkschafterInnen**

An
Ing. Peter Hasler
Bergstraße 10
8820 Neumarkt

Klagenfurt, am 1. April 2009

Betreff: Fragenkatalog zum geplanten Ausbau der S 37

Sehr geehrte VertreterInnen der Bürgerinitiativen gegen die S 37!

Ich danke Ihnen für Ihre Schreiben vom 24. März 2009! Gerne möchte ich umfassend auf Ihre Fragen eingehen und Ihnen vor dem Hintergrund der kommenden AK-Wahlen die Positionen der Grünen & Unabhängigen GewerkschafterInnen zum Thema S 37, die sich unmittelbar an die Positionen der Grünen im Kärntner Landtag anlehnen, darlegen! Vorausschickend möchte ich dahingehend betonen, dass Die Grünen die einzige Partei ist, die sich explizit seit Jahren schon gegen den Ausbau der S 37 ausspricht und den Kampf gegen den Transit nachweislich mit Parlamentsinitiativen, Landtagsanträgen, Informationsveranstaltungen, Postwürfen u. v. m. vor Wahlen und auch nach Wahlen glaubwürdig vertritt! - Nachstehend übermittle Ich Ihnen in diesem Sinne meine Anfragebeantwortung:

Frage 1: Sehen Sie eine Stärkung oder eine Schwächung der regionalen Wirtschaft in den betroffenen Bezirken durch den Bau der S36/S37?

Ich sehe im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der S 37 dezidiert eine Schwächung der Regionalwirtschaft! Es ist aus meiner Sicht ein fadenscheiniges Argument des Landesverkehrsreferenten Dörfler, wonach der Ausbau aufgrund des Bedarfs der Wirtschaftsbetriebe vor Ort notwendig sei, denn dass die Errichtung von hochrangigen Straßen, wie der geplanten Schnellstraße, einen Impuls für die regionale Wirtschaft darstellt, ist wissenschaftlich klar widerlegt: In Gebieten mit einer gut ausgestatteten Infrastruktur kann durch den zusätzlichen Bau von Autobahnen kein positiver Effekt auf die Wirtschaft festgestellt werden. In peripheren Regionen kommt es sogar nachgewiesener Maßen zur Abwanderung. Somit profitieren in erster Linie Zentren und Großkonzerne, Kaufkraft wird abgezogen, Arbeitsplätze gehen verloren.

Die Konzerne, die an schnellen Straßen besonders verdienen, weil Waren schneller quer durch Europa transportiert werden können, stehen in direkter Konkurrenz zu regionalen Betrieben, was die regionalen Betriebe, die Biobauern u. v. m. benachteiligt und auch nachweislich dazu führt, dass Kaufkraft von den Regionen abgezogen wird. Die Folgen, das Aussterben der ländlichen Regionen wäre die unvermeidbare Folge! Im Unterschied dazu treten die Grünen dafür ein, dass ländliche Regionen und regionale Betriebe gefördert werden müssen! Wichtiger ist daher die Stärkung der Eigenständigkeit der Region.

Es darf in diesem Kontext nicht vergessen werden, dass die bestehende Straße bereits jetzt der für die regionalen Betriebe notwendigen und adäquaten Infrastruktur entspricht! Die Grünen sind daher gegen ein weiteres „Zubetonieren“ unserer wertvollen Naturlandschaft in Kärnten! Es ist dahingehend auch schlicht unverantwortlich die Straße zur Transitautobahn auszubauen, vor allem aufgrund der

Tatsache, dass entlang der geplanten Strecke einige Naturschutz- und Wasserschutzgebiete liegen, die massiv beeinträchtigt werden könnten. – Der Bau einer Transitautobahn durch das Zollfeld würde unsere wertvollen Naturjuwelen zerstören! Mit dem Bau haben die KärntnerInnen den Schaden, aber Banken, Baufirmen und internationale Konzerne profitieren. Das ist nicht das Politik- und Demokratieverständnis der Grünen, die auf der Seite der KärntnerInnen und auf der Seite der Natur stehen und für die Aufrechterhaltung unserer Lebensgrundlagen – auch für die uns nachfolgenden Generationen – kämpfen.

Frage 2: Sehen Sie einen allgemeinen Sicherheitsgewinn durch den Schnellstraßenbau und der damit verbundenen Beschleunigung des Verkehrsflusses?

Die Grünen & unabhängigen GewerkschafterInnen befürworten einen Sicherheitsumbau, aber keinen Sicherheitsausbau in der Form der Schaffung einer Transitroute durch das Zollfeld! Daher: Nein, ich sehe keinen allgemeinen Sicherheitsgewinn durch den Ausbau der S 37 zu einer Transitstrecke! Im Gegenteil: das Argument eines als notwendig postulierten Sicherheitsausbaus, welches insbesondere von Seiten des Verkehrslandesreferenten, aber auch von BürgermeisterInnen wie zB. dem St. Veiter Bürgermeister Gerhard Mock immer wieder unberechtigterweise ins Treffen geführt wird, kann alleine schon dadurch widerlegt werden, dass die mit dem Ausbau der S 37 einhergehende höhere Geschwindigkeiten zu einem erhöhten Unfallrisiko auf der Strecke führen wird. Die Grünen treten vielmehr für sofortige und effektive Sicherheitsmaßnahmen ein, da unlängst bedauerlicher Weise schon wieder ein Todesopfer (ein 8jähriges Mädchen) aufgrund der unzureichenden Sicherheitsmaßnahmen entlang der geplanten S 37 zu beklagen war! Daher sollte eine bauliche Mitteltrennung in Betracht gezogen werden, welche von Verkehrs- und Sicherheitsexperten im Detail vorschlagen bzw. beurteilt werden müssen.

Keinesfalls darf es aber in diesem Zusammenhang zu einer massiven Verbreiterung der bestehenden Straße oder damit einhergehend zu einer weiteren Naturzerstörung in Kärnten kommen!

Aus der Sicht der Grünen & Unabhängigen GewerkschafterInnen ist es nicht nachvollziehbar, wie der von Landesverkehrsreferent Dörfler als Sicherheitsmaßnahme propagierte Ausbau der S 37 zur *de facto* Autobahn, mit welcher es zu einer enormen Erhöhung der Geschwindigkeit und damit des Unfallrisikos kommen wird, die vorhandenen Probleme adäquat lösen soll.

Frage 3: Glauben Sie, dass die gesamte Bevölkerung in dem durch die Verkehrszunahme betroffenen Gebieten in Niederösterreich, Steiermark und Kärnten ausreichend über die Auswirkungen informiert ist?

Nein, die gesamte Bevölkerung ist über die Auswirkungen nicht entsprechend informiert. Im Gegenteil! Die ASFINAG schaltet sogar seit Jahren bereits bezahlte Zeitungsinserts in allen Regionalmedien, in welchen wesentlich Falschinformationen platziert werden, wonach der Ausbau der S 37 unbedingt erforderlich wäre und die S 37 keinesfalls zur Transitstrecke werden könne. Die Grünen haben sich daher bereits in der Vergangenheit mit den Bürgerinitiativen zusammengeschlossen und gemeinsam Informationsabende zur Aufklärung der Bevölkerung über den Anstieg des Transits durch den Bau der S 37, über die gesundheitlichen Auswirkungen u. v. m. organisiert. Darüber hinausgehend haben die Grünen auch schon Informations-

und Aufklärungsarbeit im Rahmen mehrerer Postwürfe an die betroffenen BürgerInnen geleistet.

Frage 4: Sehen Sie in im Verbau von ca. 1,3 Milliarden Euro in das Schnellstraßenprojekt eine geeignete Maßnahme zur Arbeitsplatzsicherung oder wären andere Maßnahmen wirksamer?

Wir lehnen Investitionen in den Ausbau der S 37 generell ab! Jeder Euro ist zu viel, wir gehen zudem auch davon aus, dass die 1,3 Milliarden Euro nicht eingehalten werden, sondern warnen davor, dass sich die Baukosten sogar noch erhöhen könnten! Es ist unverantwortlich über 1 Milliarde Euro in den Bau einer Transitstrecke zu stecken, die mittlerweile bereits 20.000 Menschen aus den betroffenen Regionen ablehnen!

Die KärntnerInnen und ihre Kinder werden diese Schulden, die die ASFINAG aufnehmen wird müssen, um den 1,2 Mrd. Euro teuren vierspurigen Vollausbau zu finanzieren, dann bezahlen müssen. Dies wird möglicherweise sogar in einem radikalen Abbau von Sozialmaßnahmen münden! – Ich sehe mit der Verschwendung von 1,3 Milliarden Euro für den Bau der S 37 keine geeigneten Maßnahmen, um Arbeitsplätze in Kärnten zu sichern.

Aus unserer Sicht ist es notwendiger, effiziente Konjunkturpakete zu beschließen, die die Wirtschaft ankurbeln und gleichzeitig auch einen ökologischen Nutzen im Kampf gegen den Klimawandel mit sich bringen. Auch die Einführung der Mindestsicherung, damit der Binnenkonsum wieder ansteigen kann, zählt zu den erforderlichen Maßnahmen.

Das Wirtschaftsforschungsinstitut WIFO rät vor dem Hintergrund der eskalierenden Weltwirtschaftskrise, die auch schon Österreich und Kärnten erreicht hat, dass primär Investitionen in die thermische Sanierung, in Infrastrukturmaßnahmen der ÖBB und in die Forcierung von alternativen Energien und Energieeffizienzmaßnahmen getätigt werden müssen. Weil gerade auch Frauen die ersten „Opfer“ der Wirtschaftskrise sind, da sie oft in Teilzeit arbeiten oder LeiharbeiterInnen sind, muss es auch umgehend ein Frauenkonjunkturpaket geben, wobei besonders soziale Jobs zu fördern sind im Pflegebereich, aber vor allem auch im Bereich der Bildung, Kinderbetreuung, Forschung und Entwicklung u. ä. Generell soll nun in das Humankapital investiert werden, allem voran in die Bildung und in die Qualifizierung der MitarbeiterInnen. Neben der Forcierung von Sabbaticals und der Einführung einer Grundsicherung von 900,-- Euro monatlich ist auch die Erhöhung des Arbeitslosengeldes auf den EU-Durchschnitt von derzeit 55% der Netto-Ersatzrate auf mind. 70% umzusetzen.

Frage 5: Glauben Sie, dass die Bevölkerung im betroffenen Gebiet (siehe Frage 3) ausreichend vom Lärm geschützt werden wird?

Nein, ich denke, dass hier von Seiten der ASFINAG zwar Versprechungen getätigt wurden, aber letzten Endes – wie es bereits viele Beispiele zeigen – zu befürchten ist, dass es sich lediglich um Lippenbekenntnisse handelt, wenn von umfassenden Lärmschutzmaßnahmen die Rede ist. Entsprechende Lärmschutzmaßnahmen sollten zudem auch nicht erst in einigen Jahren vielleicht, sondern sofort und verpflichtend umgesetzt werden, denn bereits jetzt ist die Lärmbelastung mancherorts entlang der Strecke nicht mehr zumutbar! - Würde die S 37 wieder zurück in die Landeskompetenz kommen, dann könnte das Land Kärnten selbst entsprechende Lärmschutzmaßnahmen realisieren, ohne dabei von der ASFINAG abhängig zu sein,

deren vordringlichstes Ziel nicht im Lärmschutz, sondern in der wirtschaftlichen Führung des hochrangigen Straßennetzes liegt.

Frage 6: Sehen Sie durch den Straßenbau eine weitere Zunahme der Umweltbelastungen und ein weiteres Entfernen von den Kyoto-Zielen für Österreich gegeben?

Neben dramatischen Steigerungen der Lärmbelästigung und dem Anstieg der klimarelevanten CO₂-Emissionen wird sich vor allem auch die Zahl der Atemwegserkrankungen mit dem Ausbau der S 37 intensivieren. Der Bau einer zusätzlichen Transitstrecke MUSS gegenüber der Erreichung der Kyotoziele kontraproduktiv sein!

In Kärnten steigen die CO₂-Emissionen bereits jetzt schon jährlich massiv an, gerade im Verkehrsbereich gab es von 1990 bis 2005 einen Anstieg der klimaschädlichen CO₂-Emissionen um über 90%! Die engagierte Reduktion der Treibhausgase muss umgehend und vor allem auch im Bereich Verkehr erfolgen, wenn wir den drastischen Folgen des drohenden Klimawandels rechtzeitig vorbeugen wollen!

Wir treten daher primär für den massiven Ausbau des Öffentlichen Verkehrs in Kärnten ein, auch im Kontext der ArbeitnehmerInnenförderung, die dahingehend neu zu regeln sein wird, damit es bessere Anreize gibt, auf Öffis umzusteigen oder mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Problematischer Weise ist Kärnten aber im Bereich der Öffis noch immer Schlusslicht im Bundesländervergleich und das muss sich endlich ändern! Insbesondere sind in Zeiten der Wirtschaftskrise konjunkturbelebende, arbeitsmarktwirksame Investitionen in die Bahninfrastruktur besonders wichtig: Es gibt in Kärnten beispielsweise viele Bahnhöfe, die noch immer nicht barrierefrei sind (z.B. Spittal/Drau, St. Veit/Glan u. a.). – Die Ausgaben des Landes für den öffentlichen Verkehr haben sich seit Jahren nicht verändert. Auch der Kärnten Takt hätte laut Verkehrskonzept des Landes aus dem Jahre 1995 schon längst umgesetzt werden müssen!

Frage 7: Halten Sie Projekte, die starke negative Folgen auf die globalen Klimabelastungen und die lokalen Abgasbelastungen haben als noch zeitgemäß?

Nein! Im Gegenteil: angesichts des drohenden Klimawandels und der noch nicht absehbaren negativen Folgen ist es schlicht unseren zukünftigen Generationen und der Natur gegenüber verantwortungslos, ein solches Projekt wie den Ausbau der S 37 zu realisieren.

Frage 8: Sind Sie für den Bau der Schnellstraßen S36 und S37?

Nein! Zudem würde mit dem Bau der S 37 neben den bereits erwähnten negativen Folgen auf Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft auch gegen geltendes Internationales Recht verstoßen: Der Alpenkonvention als internationales Abkommen liegt der Leitgedanke zugrunde, dass die Alpen ein in mehrfacher Hinsicht hoch sensibles Gebiet sind, das in besonderem Maße des Schutzes bedarf. Aus diesem Grund haben die im Nationalrat und Bundesrat vertretenen Parteien im Jahr 2002 die entsprechenden Durchführungsprotokolle zur Alpenkonvention, darunter das Verkehrsprotokoll, **einstimmig ratifiziert**. – Aus der Sicht der Grünen widerspricht der Ausbau der S 37 aus folgenden Gründen der einstimmig beschlossenen

Alpenkonvention, zu welcher sich die Republik Österreich als Internationales Abkommen bekennt:

Art. 11 Abs. 1 des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention verbietet den Bau neuer vierspuriger kreuzungsfreier Straßen, wenn auf ihnen Verkehrsströme fließen, die den Alpenhauptkamm queren. Da ein großer Teil der Verkehrsströme, die auf der S 37 fließen würden, über den Semmering oder den Schoberpass den Alpenhauptkamm queren würde, wäre die S 37 eine derartige Straße für den alpenquerenden Verkehr. **Der Bau der S 37 ist daher jedenfalls unzulässig.** - Die Grünen Kärnten treten insofern und aus vielen anderen Gründen in keiner Weise für einen Ausbau der B 317 zu einer de facto Autobahn S 37 ein! Im Gegenteil: Die Grünen haben als einzige Partei sowohl im Nationalrat als es um die entsprechende **Übernahme der B 317 von Landeskompetenz in Bundeskompetenz** ins hochrangige Straßennetz der ASFINAG in der Form der Änderung des Bundesstrassengesetzes am 29.3.2006 ging, als auch am 14.12.2006 als diese Übernahme vom Kärntner Landtag beschlossen wurde, **dagegen gestimmt.** Denn die Tatsache, dass die B 317 in Bundeskompetenz übertragen wurde bedeutet, dass sie von ASFINAG als de facto Autobahn ausgebaut wird. Die Grünen sind der Meinung, dass wir in Österreich aus Umwelt- und Gesundheitsgründen keine weiteren hochrangigen Straßen mehr ausbauen sollten. Wenn die S 37 in das hochrangige Straßennetz der ASFINAG übertragen wird und entsprechend ausgebaut wird, stellt die S 37 eine Ausweichstrecke für die A 2 dar und zieht (Transit)Verkehr an. Die Grünen stellen den Klimaschutz als eine der momentan wichtigsten politischen Aufgaben in den Vordergrund und lehnen schon allein daher den mit dem Bau einer Transitroute zu erwartenden Anstieg von CO₂-Emissionen vehement ab.

Die Grünen haben im Kärntner Landtag dahingehend einen Antrag zur **Rückführung der S 37 von Bundes- in Landeskompetenz** eingebracht: Mit dem aus dem Zweckzuschussgesetz dem Land Kärnten für die Betreuung von Straßen jährlich zur Verfügung gestellten Mittel sollen dafür verwendet werden, dass entsprechende Sicherheitsmaßnahmen – ohne Ausbau zur de facto Transitstrecke – sowie entsprechende Lärmschutzmaßnahmen entlang der bestehenden Strecke realisiert werden.

Ich hoffe, Ihnen mit meinen Antworten die Position der Grünen & Unabhängigen GewerkschafterInnen umfassend nahe gebracht zu haben und möchte abschließend nochmals betonen, dass wir uns mit allen möglichen Mitteln dafür einsetzen werden, dass der Ausbau der S 37 und die damit verbundenen negativen Auswirkungen rechtzeitig verhindert werden kann.

Mit den besten Grüßen,

Ihre Daniela Deutsch

(Spitzenkandidatin der Liste „Die Grünen & Unabhängige GewerkschafterInnen“ bei den AK-Wahlen in Kärnten 2009)

Stellungnahme **Bündnis Zukunft – BZÖ**

Di 31.03.2009 17:17

Sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiativen,
anbei meine Einstellung zum Ausbau des unfallträchtigsten Straßenstücks Kärntens zu einer
sicheren Schnellstraße und einer Entlastung von Ortsdurchfahrten mit einer Verbesserung der
Verkehrsqualität.

Ich hoffe, Ihre Fragen ausführlich beantwortet zu haben und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

NAbg. S. Dolinschek

Frage 1:

Sehen Sie eine Stärkung oder eine Schwächung der regionalen Wirtschaft in den
betroffenen Bezirken durch den Bau der S36/S37?

Stärkung:

Begründung:

Durch den Ausbau der S 37 wird es zu einer verstärkten Anbindung der angrenzenden Bezirke und
zu einem wirtschaftlichen Impuls in dieser Region kommen.

Frage 2:

Sehen Sie einen allgemeinen Sicherheitsgewinn durch den Schnellstraßenbau und der
damit verbundenen Beschleunigung des Verkehrsflusses?

Ja:

Begründung:

Derzeit wird der Verkehr mitten durch die Orte Scheifling, St. Lorenzen, Perchau, Neumarkt, St.
Marein und Dürnstein geleitet. Ein deutlicher Anstieg des Verkehrsaufkommens entlang dieser
Strecke ist weiter zu erwarten. Daher wird in den nächsten Jahren Kärntens unfallträchtigstes
Straßenstück zu einer sicheren Schnellstraße mit Mitteltrennung und Pannestreifen bzw. -buchten
ausgebaut. Es wird nicht nur eine Entlastung von Ortsdurchfahrten im niederrangigen Straßennetz,
sondern auch eine Verbesserung der Verkehrsqualität geschaffen.

Frage 3:

Glauben Sie, dass die gesamte Bevölkerung in dem durch die Verkehrszunahme
betroffenen Gebieten in Niederösterreich, Steiermark und Kärnten ausreichend über die
Auswirkungen informiert ist?

Eine ausreichende Information der Bevölkerung muss sichergestellt werden. Daher wurde seit dem
Jahr 2007 in allen angrenzenden Gemeinden entlang der S 37 Gemeindeforen abgehalten, die
Informationen des Planungsprozesses in die Öffentlichkeit hinaustragen und Bedürfnisse,
Wünsche und Anregungen aus der Region in den Planungsprozess einbringen sollen. Zudem
wurden an alle Haushalte im Planungsgebiet Bürgerinformationsmitteilungen versandt.

Frage 4:

Sehen Sie in im Verbau von ca. 1,3 Milliarden Euro in das Schnellstraßenprojekt eine
geeignete Maßnahme zur Arbeitsplatzsicherung oder wären andere Maßnahmen
wirksamer?

Geeignete Maßnahme:

Begründung:

Aufgrund des Wirtschaftsabschwunges in Österreich sind nicht nur eine Konjunkturbelebung, sondern auch entsprechende Arbeitsmarktförderungen notwendig. Ein zukunftsweisendes Beschäftigungsprogramm muss rasch umgesetzt werden, um verstärkt Arbeitsplätze zu erhalten und zu sichern. Denn gerade in wirtschaftlich unruhigen Zeiten muss die Beschäftigung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Österreich im Vordergrund stehen. Um eine positive Entwicklung am Arbeitsmarkt herbeizuführen müssen weitere finanzielle Mittel für die bessere Ausbildung von Jugendlichen, für die Ausbildung von Fachkräften, für die Weiterbildung und für mehr und bessere Kinderbetreuungsplätze zur leichteren Vereinbarkeit von Beruf und Familie eingesetzt werden. Denn Weiterbildung ist zunehmend die Voraussetzung, um den Arbeitsplatz zu halten. Daher sollten jene Maßnahmen gefördert werden, die sowohl den betroffenen ArbeitnehmerInnen als auch der Wirtschaft dienen.

Mit dem Ausbau der Finanzierung der aktiven Arbeitsmarktpolitik soll eine Beschäftigungsoffensive umgesetzt werden, die eine markt- und qualitätsorientierte, bedürfnisorientierte Aus- und Weiterbildung zunehmend fördert. Weiters sind verstärkte Bildungsmaßnahmen für WiedereinsteigerInnen, die Sicherstellung einer arbeitsmarktrelevanten hochqualifizierten Berufsausbildung für Jugendliche und Verbesserungen der Qualität der AMS-Dienstleistungen für Arbeitssuchende anzustreben. Denn ein aktives Beschäftigungsprogramm trägt zur Stärkung der Betriebe und zur Sicherung der Arbeitsplätze bei und soll den Menschen in Österreich helfen, ihre Chance auf Beschäftigung weiterhin zu wahren.

Frage 5:

Glauben Sie, dass die Bevölkerung im betroffenen Gebiet (siehe Frage 3) ausreichend vom Lärm geschützt werden wird?

Ja:

Begründung:

Derzeit wird der Verkehr mitten durch einige Orte geleitet, wo es weder Lärm- noch Umweltschutz gibt. Der Bau der S 37 soll eine Beruhigung und Neugestaltung der Ortsdurchfahrten sowie den erforderlichen Anrainer- und Umweltschutz bringen.

Frage 6:

Sehen Sie durch den Straßenbau eine weitere Zunahme der Umweltbelastungen und ein weiteres Entfernen von den Kyoto-Zielen für Österreich gegeben?

Ja:

Begründung:

Mit dem Anstieg des Verkehrsaufkommens droht eine Zunahme der Umweltbelastungen. Daher ist es notwendig einen nachhaltig umweltverträglichen Verkehr zu schaffen.

Dazu gehören technologische Verbesserungen der Fahrzeuge und der Treibstoffe, um sauberer und energieeffizienter zu werden. Zudem sind bewusstseinsbildende Maßnahmen für eine umweltorientierte Verkehrsmittelwahl und ein spritsparender Umgang mit den Kraftfahrzeugen erforderlich.

Frage 7:

Halten Sie Projekte, die starke negative Folgen auf die globalen Klimabelastungen und die lokalen Abgasbelastungen haben als noch zeitgemäß?

Nein:

Begründung:

Eine intakte Umwelt ist Grundbedingung für unsere Lebensqualität. Daher sind Maßnahmen in Richtung Nachhaltigkeit zum Schutz der Menschen und ihrer Gesundheit, zur Bewahrung der natürlichen und kulturellen Ressourcen, zum Schutz der Landschaft sowie der Pflanzen und Tiere und ihrer Lebensräume zu setzen.

Frage 8 :

Sind Sie für den Bau der Schnellstraßen S36 und S37?

Ja:

Begründung:

Ja, denn durch den Ausbau wird es zu einer Entlastung von Ortsdurchfahrten im niederrangigen Straßennetz kommen und eine Verbesserung der Verkehrsqualität geschaffen werden.

Auch die Kärntner Landesregierung hat sich am 23.10.2007 in einer einstimmig gefassten Resolution für den raschen Ausbau der S 37 ausgesprochen.

Stellungnahme Gewerkschaftlicher Linksblock (GLB)

Gewerkschaftlicher Linksblock (GLB)
Karin Peuker,

Ludwig-Walter-Straße 29
9500 Villach

An
Ing. Peter Hasler

Bergstraße 10
8820 Neumarkt

Fragebogen zum geplanten Schnellstraßenbau S36 und S37

Villach, am 3.4. 2009


Karin Peuker

Eine Erläuterung zu den Fragen befindet sich im Anhang.

Frage 1:	
Sehen Sie eine Stärkung oder eine Schwächung der regionalen Wirtschaft in den betroffenen Bezirken durch den Bau der S36/S37?	
Stärkung: <input type="checkbox"/>	Schwächung: <input type="checkbox"/>
Begründung: <i>Wir sind generell für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Ein neues Straßenprojekt kann unserer Auffassung nach kein Argument pro od. contra Wirtschaftsstandpunkt sein.</i>	
Frage 2:	
Sehen Sie einen allgemeinen Sicherheitsgewinn durch den Schnellstraßenbau und der damit verbundenen Beschleunigung des Verkehrsflusses?	
Ja: <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>
Begründung:	
Frage 3:	
Glauben Sie, dass die gesamte Bevölkerung in dem durch die Verkehrszunahme betroffenen Gebieten in Niederösterreich, Steiermark und Kärnten ausreichend über die Auswirkungen informiert ist?	
Ja: <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>
Begründung: <i>Die Menschen sind, neues Perspektiven des motorisierten Individualverkehrs zubezogen wenig od. falsch informiert.</i>	

Frage 4:	
Sehen Sie in im Verbau von ca. 1,3 Milliarden Euro in das Schnellstraßenprojekt eine geeignete Maßnahme zur Arbeitsplatzsicherung oder wären andere Maßnahmen wirksamer?	
Geeignete Maßnahme: <input type="checkbox"/>	Andere Maßnahmen wären wirksamer: <input checked="" type="checkbox"/>
Begründung: <i>wie z. B.: Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe – die Menschen sollten dort arbeiten können wo sie leben.</i>	
Frage 5:	
Glauben Sie, dass die Bevölkerung im betroffenen Gebiet (siehe Frage 3) ausreichend vom Lärm geschützt werden wird?	
Ja: <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>
Begründung:	
Frage 6:	
Sehen Sie durch den Straßenbau eine weitere Zunahme der Umweltbelastungen und ein weiteres Entfernen von den Kyoto-Zielen für Österreich gegeben?	
Ja: <input checked="" type="checkbox"/>	Nein: <input type="checkbox"/>
Begründung:	
Frage 7:	
Halten Sie Projekte, die starke negative Folgen auf die globalen Klimabelastungen und die lokalen Abgasbelastungen haben als noch zeitgemäß?	
Ja: <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>
Begründung:	
Frage 8 :	
Sind Sie für den Bau der Schnellstraßen S36 und S37?	
Ja: <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>
Begründung:	



Leitbild der Plattform S37NeinDanke.org / Verkehr.info

Verkehr-Wirtschaft-Gesundheit

- Rücknahme der B317/S37 aus dem hochrangigen Straßennetz
- Beibehaltung und Kontrolle der 7,5t Beschränkung für Mautflüchtlinge zwischen Scheifling und Dürnstein
- Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Stärkung der regionalen Entwicklung
- Erhaltung der Qualität landwirtschaftlicher Produkte
- Erhaltung unserer Lebensqualität
- Erhaltung unserer Trinkwasserressourcen
- Erhaltung der Fauna und Flora mit seiner einzigartigen Artenvielfalt

Mariahof am 22.7.2008