

## »Gastkommentar«

**Wieso ich gegen die Umfahrung Munderfing und somit gegen diese rücksichtslose Vernichtung von wertvollem Grund und Boden bin.**

Seit Jahrhunderten war unser herrliches Munderfing ein begehrter, weil schöner und ruhiger Fleck in unserem Bezirk. Innerhalb einer Generation schaffen wir es nun, all das bisher Bewährte zu beseitigen und mit einer zunehmend ausufernden Verbauung unser Tal „zuzubetonieren“. Es ist ja nicht nur die Umfahrung, die kostbares Grün in Beton und Asphalt verwandelt, es ist auch die große Gefahr der weiteren Bebauung beidseits der Straße. Wengleich immer wieder behauptet wird, dass eine Umwidmung immer noch in den Händen der Gemeindevertretung liegt, muss man schon bemerken, dass sehr wohl die Gefahr weiterer Geschäfts- und Betriebsansiedlungen entlang der Umfahrung besteht und unsere (noch) Tourismusgemeinde Munderfing dann endgültig versiegelt ist. Wollen wir Munderfing das wirklich?

Die Trennung des Ortskernes zu den nördlich gelegenen Ortschaften wie Höllersberg wurde innerhalb von ein paar Jahren geschafft, nun werden auch noch die westlich gelegenen Ortsteile von Munderfing abgeschnitten.

Der Aufruf zur Solidarität mit den vom Durchzugsverkehr belasteten Ortsbewohnern ist fehl am Platz. Denn fairerweise müsste den Bewohnern im Ort gesagt werden, dass trotz Umfahrung auch danach längst nicht die immer wieder versprochene Ruhe eintreten wird. Wengleich ein Großteil des Schwerverkehrs auf die Umfahrungsstraße ausweichen wird, muss man den Ortsbewohnern doch auch erklären, dass auch weiterhin der Quell- und Zielverkehr vom und

ins Ortszentrum (noch immer) für starken Verkehr sorgen wird. Auch die kaum erwähnte Tatsache, dass es – trotz Versprechen im Wahljahr 2009 – das Land OÖ. nicht genehmigt hat, den Verkehr aus Richtung Lochn kommend in Höhe der Ortschaft Hirschlag auf die Umfahrung zu leiten, sollte zum Umdenken bewegen. Die letzte Verkehrszählung auf der Lochner Landesstraße misst 1100 Fahrzeuge täglich, davon, und das kann ich aus eigener Erfahrung sagen, der Verkehr wird auch hier immer stärker, allen voran der Schwerverkehr. Wenn dann noch das letzte verbleibende Teilstück von der Au nach Oberweißau ausgebaut ist, werden viele Autofahrer diese „Rennstrecke“ in unser Ortszentrum nutzen. Mindestens dieser genannte Verkehr wird sich weiterhin durch Munderfing wälzen. Wie sich diese Tatsache mit der geplanten Beruhigungszone im Ortskern vereinbaren lässt, kann ich mir nicht erklären.

Der Preis für weniger Durchgangsverkehr ist jedenfalls ein sehr hoher, denn sowohl die Ortsbewohner als auch die betroffenen Anrainer verlieren zur Gänze die bisherigen Ruhe- und Erholungsplätze, die wir Menschen immer dringender benötigen. Richtigerweise wird von Gemeindevertretern immer gerne der Arbeitsplatz im Ort begründet. **Es zählt aber auch die Lebensqualität.**

Höchst undemokratisch und bedenklich ist außerdem die eingeschlagene Vorgangsweise! Nur ja noch schnell vor der Wahl Fakten schaffen, damit es kein Zurück mehr geben kann. Nur so sind in diesem Zusammenhang die übereilt an-

gesetzten Verhandlungen und die rasant schnelle Enteignung von 10 Munderfingern Familien zu erklären.

Seit fast 40 Jahren ist mein Arbeitsplatz an der B147. Daher weiß ich, dass es zunehmend problematisch ist, den Lärm zu ertragen. Seit Anfang der 80iger Jahre wohne ich in der Raiffeisenstraße und merke auch dort, dass der Verkehr Jahr für Jahr stärker wird. Und dennoch ist es meiner Meinung nach der denkbar schlechteste Weg, den wir mit dieser Bodenvernichtung einschlagen. Dass wir damit unseren nächsten Generationen keinen guten Dienst erweisen, muss auch einmal gesagt werden.

Die jetzige Lebensweise und dieser Luxus sind auf Dauer nicht zu halten, weil die Natur nicht mehr mitmacht (Stichwort: Klimawandel) und diese Hektik und Schnelligkeit uns Menschen krank macht. Wir fahren mit unserer Lebensweise mit „Tempo 100“ gegen eine Wand und geben noch immer Vollgas. Höchst wahrscheinlich werden unsere Enkel und Urenkel die landwirtschaftlichen Gründe noch sehr dringend benötigen. Deren Erhalt sollte unser ALLER Anliegen sein.



## »Keine Agrarflächen in 200 Jahren.«

**Österreich hält bei der Verbauung der fruchtbaren Böden einen Negativrekord in Europa.**

Täglich werden in Österreich mehr als 20 Hektar wertvolle Wiesen und Äcker für Straßen, Siedlungen, Shopping-Center oder Industriehallen verbaut. Daher weist die Hagelversicherung schon seit einiger Zeit auf die überdurchschnittlich hohe Bodenversiegelung in unserer Heimat hin. Ein weiterer Rückgang der verfügbaren Ackerflächen bedeutet den Verlust der Versorgungssicherheit mit heimischen Lebensmitteln und eine zunehmende Abhängigkeit von Importen aus dem Ausland. Jede/r Österreicher/in benötigt 3.000 m<sup>2</sup> zur Deckung des täglichen Bedarfs. Aktuell haben wir aber nur

mehr 1.600 m<sup>2</sup> zur Verfügung, d.h. wir importieren bereits 1.400 m<sup>2</sup> aus dem Ausland! Im Jahr 2050 wird Österreich mit 9,5 Millionen Menschen um 15 % mehr Einwohner haben als jetzt. Gleichzeitig wird aber bei fortschreitender Verbauung das fruchtbare Agrarland in diesem Zeitraum um 20 % weniger. Das bedeutet, dass im Jahr 2050 nur mehr 1.000 m<sup>2</sup> Agrarfläche pro Kopf zu Verfügung steht, obwohl wir eben 3.000 m<sup>2</sup> für Nahrungsmittel etc. bräuchten. Diese Entwicklung ist bedenklich! „Wenn wir jetzt nicht handeln, gibt es hochgerechnet in 200 Jahren keine Agrarflächen mehr in Österreich. Der Bo-

den ist die Basis für unser Leben und die Landwirtschaft ist der wichtigste Sektor der Volkswirtschaft. Sie produziert das, was wir täglich brauchen, nämlich Lebensmittel, sie sichert in Österreich 500.000 Arbeitsplätze entlang der gesamten Wertschöpfungskette und sie gestaltet unsere Landschaft. Mit einer bodenschonenden Raum- und Verkehrsplanung im Heute wird das Klima von morgen gemacht und nicht die Zukunft unserer Kinder und Kindeskinde verbaut“, fasst Kurt Weinberger, Vorstandsvorsitzender der Österreichischen Hagelversicherung zusammen.



## »Symbolische Darstellung der Höhenverhältnisse!«

**Dieses hier errichtete Modell „Fahrbahnhöhe 6,7 m“ entspricht genau der Höhe der Überführung Pfaffstätter Straße. In dieser Höhe überquert der Verkehr von und in Richtung Pfaffstätt die geplante Umfahrungsstraße. Der Standort ist ca. 80 m ortsauswärts an dieser Straße!**

Diese Holzgerüste dienen zur Visualisierung der Höhenverhältnisse. In dieser Höhe überquert der Verkehr der Lochner Straße und der Pfaffstätter Straße die geplante Umfahrung. Die Modelle wurden am nächst möglichen Standort mit Zustimmung der jeweiligen Grundeigentümer errichtet. Die genaue Situierung ist jeweils in einer gut sichtbaren Beschreibung erklärt.

[www.mbi-munderfing.at](http://www.mbi-munderfing.at) · [office.mbi@aon.at](mailto:office.mbi@aon.at)

KONTAKT: Friedrich Nobis · Raiffeisenstr. 10 · Munderfing · 0676-568 68 73 · Katharina Fröhlich · Hirschlag 16 · Munderfing · 0664-497 11 14



Zugestellt durch Post.at

**mbi**  
MUNDERFINGER  
BÜRGERINITIATIVE

# UMFAHRUNGAKTUELL



Luftaufnahme 2009



**Ao. Univ.-Prof. Dr. Thomas Macoun**

- Institut für Verkehrswissenschaften
- Fachbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
- Technische Universität Wien

Diplom: Raumplanung/Regionalwissenschaften  
 PhD: Bauingenieurwesen  
 MaS: Technischer Umweltschutz  
 Habilitation: Bewertungsverfahren in komplexem (Verkehrs-) Umfeld

- Mitglied der Vereinigung Österreichischer Wissenschaftler für den Umweltschutz
- Zivilingenieur für Raumplanung und Raumordnung
- Ausschussleiter der Öster. Forschungsgemeinschaft „Straße und Verkehr“
- Mitglied des Technischen Komitees der Welt-Straßen-Organisation

**»Verkehrsprobleme verlagern oder lösen?«**

Vergangener Vortrag mit Ao. Univ.-Prof. Dr. Thomas Macoun.

200 Personen informierten sich beim Vortrag am 12. März 2015 im Saal des Gasthauses Graf über die Auswirkungen der geplanten Umfahrung. Leider nicht vertreten waren die politischen Entscheidungsträger der Gemeinde Munderfing. Weder Bürgermeister noch Gemeinderäte der ÖVP und SPÖ nutzten die Gelegenheit zur fachlichen Information.

**»Stand bei den einzelnen Verfahren«**

**Straßenrechtsverfahren**

Gegen den Bescheid des Landes wurde Beschwerde eingebracht. Vom LVwG ist noch kein Urteil ergangen.

**Wasserrechtsverfahren**

Von der BH Braunau/Inn ist noch kein Bescheid ergangen.

**Enteignungsverfahren**

Bescheide wurden durch das Land erlassen. Beschwerden wurden/werden beim LVwG eingebracht.

**Anrainerparteistellung**

Das Urteil des LVwG wurde beim Verfassungsgerichtshof beinsprucht. Hierüber ist noch kein Urteil ergangen.

Stand: 13.04.2015



**»Faktencheck«**

**Ao. Univ.-Prof. Dr. Thomas Macoun hat sich intensiv mit der Thematik „Umfahrung Munderfing – Mattighofen“ befasst und ein umfangreiches Gutachten erstellt. Im nachstehenden Faktencheck wird auszugsweise darüber berichtet.**

**Behauptet / gesagt wird:**

*Wir brauchen eine Umfahrung, um den steigenden Verkehr vom Ortskern fernzuhalten.*

**Experte Prof. Macoun:**

Generell wird bei solchen geringen bzw. zu erwartenden Verkehrsmengen überhaupt keine Umfahrung gebaut. Prognoseberechnungen des Landes sind nicht nachvollziehbar. (Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsarten wurden nicht berücksichtigt, Spange Jегing ist in den Prognoseberechnungen berücksichtigt, obwohl sie als Trasse noch gar nicht verordnet ist!) Die Nahversorgung im Ort leidet, da die Kaufkraft vorbeigeleitet wird. Dies werden auch aufwändige und kostspielige Gegenmaßnahmen (Stichwort Ortskern) nicht verhindern können. Handelsketten etc. werden sich an der neuen Umfahrung ansiedeln.

**Behauptet / gesagt wird:**

*Wir brauchen eine Umfahrung, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.*

**Experte Prof. Macoun:**

Die Verkehrssicherheit wäre auch mit einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h zu erreichen (siehe Gemeinde Thalgau, Lochau). Auf der Umfahrung wird es auf Grund der höheren Geschwindigkeiten zu schwereren Unfällen kommen (negative Beispiele gibt es genug, siehe Umfahrung B 309 Steyrer Straße, Landeskorrespondenz).

**Behauptet / gesagt wird:**

*Wir brauchen eine Umfahrung, um den steigenden/vermehrten Lärm im Ort einzudämmen.*

**Experte Prof. Macoun:**

Durch die Umfahrung wird ein neuer Lärmkorridor erzeugt, damit wird die

verlärmt Fläche in Munderfing zusätzlich um 70% steigen, d.h. man erreicht genau das Gegenteil. Die Lärmberechnungen des Landes sind mangelhaft, da hier gewisse Rahmenbedingungen (Wind, nasse Fahrbahn etc.) gar nicht berücksichtigt wurden. Eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h würde für die Anrainer an der bestehenden B 147 dieselbe Lärminderung bewirken, wie die Umfahrung.

**Behauptet / gesagt wird:**

*Öffentlicher Verkehr, Rad- und Gehwege wurden in der Planung berücksichtigt.*

**Experte Prof. Macoun:**

Grundsätzlich fehlt die vorausschauende Einbindung und Abstimmung des Straßennetzes in ein (verkehrsartenübergreifendes) Mobilitätskonzept der Gemeinden Mattighofen, Schalchen und Munderfing. Im Projekt gibt es keinerlei Verknüpfungspunkte mit dem öffentlichen Verkehr. Des weiteren sind entlang der Umfahrungsstrecke Munderfing keine Anlagen des öffentlichen Verkehrs

(Bushaltestellen, Park and Ride, etc.) geplant. Eine direkte Anbindung der Bahnhöfe (und Haltestellen) der Mattigtalbahn z.B. durch ein Radwegenetz, ist nicht untersucht worden.

**Behauptet / gesagt wird:**

*Luftschadstoffe / Abgase haben keine Umweltauswirkungen.*

**Experte Prof. Macoun:**

Eine Untersuchung der Luftschadstoffmissionen wurde bisher nicht durchgeführt.

**Behauptet / gesagt wird:**

*Der Verkehr in Mattighofen muss reduziert werden, daher brauchen wir eine Umfahrung.*

**Experte Prof. Macoun:**

Ohne andere Maßnahmen, wie Situierung von Park- und Ladezonen, bessere fußläufige Erreichbarkeiten, Verkehrsleitsysteme etc. wird der Verlagerungseffekt auf die verordnete Umfahrung in Mattighofen max. 22% statt der 35% betragen. All diese Maßnahmen würden nur einen Bruchteil kosten, wären aber weitaus effizienter.



Lochau L1 (Vorarlberg), 5500 Einwohner, Durchschnittlicher Tagesverkehr 10.000 KFZ, Höchstgeschwindigkeit 40 km/h, Platzgestaltung Niveaugleich



**»Das Straßennetz ist laut Verkehrsreferent Franz Hiesl am Limit«**

Feinstaub, hohe Spritpreise, Staus, Straßenlärm: Kaum etwas regt im Alltag mehr auf.

Mobilität und Verkehr sind Grundbedürfnisse geworden, die immer mehr Menschen in Anspruch nehmen. Deshalb müsse man sich auf langfristige Alternativen zum Auto konzentrieren. Dies diskutierte LR Hiesl mit renommierten Verkehrsexperten aus Wien und Bern im Zusammenhang mit der Verkehrsbelastung in Linz. Besser ausgebauter öffentlicher Verkehr, Carsharing, Elektro-Mobilität, Gehen und Radfahren sind Konzepte, die aufeinander abgestimmt, eine gute Alternative zum Auto darstellen. Der Ball für eine Entwicklung in diese Richtung liegt bei Wissenschaft und Politik, denn was heute geplant wird, ist zukunftsweisend und wird für die nächsten 20 bis 30 Jahre gelten.

Quelle: nachrichten.at

**MBI-Meinung dazu:** Wenn wir uns nun auf diese Aussage von LR Hiesl



– welcher für den Umfahrungsbau Munderfing verantwortlich ist – beziehen, so ist es für uns unverständlich, Steuergeld in Millionenhöhe in neue Straßen zu pumpen, anstatt dieses Geld für die Modernisierung unserer Mattigtalbahn (u.a. Elektrifizierung), den Ausbau der Radwege und Sanierung der beste-

henden Straßen zu investieren. Der Landesrat hat bereits erkannt, dass sich die Zukunft der Mobilität nicht mehr länger auf die Straße konzentrieren darf. Durch attraktives Angebot von alternativen Verkehrskonzepten wird der Bau von Umfahrungen, wie im Mattigtal geplant, überflüssig.