

Standpunkt der SPÖ zur aktuellen Planung der B120

Und wenn es der Bürgermeister auch noch so oft behauptet: die Sanierungsarbeiten im Bereich der Ortsdurchfahrt gehen überhaupt nicht zügig voran.

Sowohl der Schmutzwasserkanalbau im Bereich der Schlosskurve, als auch der Einbau des Oberflächenwasserkanals verlaufen mehr als zäh. Ob es noch heuer zu einer provisorischen Asphaltierung der Künette kommen kann, bleibt fraglich.

Auch wenn sich alle Beteiligten sehr bemühen, dass die Zufahrt zu den Geschäften gewährleistet bleibt, haben es die Scharnsteiner Wirtschaftstreibenden schon viel zu lange sehr schwer. Ihre Umsätze gingen im Zuge der Straßenarbeiten um bis zu 50 Prozent zurück. Die Ortsdurchfahrt ist großteils gesperrt, das Ortszentrum ist nur über eine lange Umleitung erreichbar.

Im Sommer hat es eine unerklärliche Baustellenpause gegeben, der Materialnachschub erfolgte verspätet und in manchen Wochen wird nur mehr zwei oder drei Tage gearbeitet. Es wird Zeit, dass sich die Gemeinde für ihre Wirtschaftstreibenden einsetzt und eine Verdoppelung der Kapazitäten bei den beauftragten Unternehmen einfordert.

Verbockte Grundablösen

Als wäre die Tristesse wegen des Schneckentempos bei der Baustelle nicht schon genug, spießt es sich nun auch noch bei den Grundablösen, die für die Umsetzung des aktuellen Planentwurfs unbedingt notwendig wären.

Grundanrainer, die von Anbeginn an nicht bereit waren, ihren Grund für eine Verbreiterung der B120 zur Verfügung zu stellen, mussten über Presseaussendungen erfahren, dass es bereits „eine einvernehmliche Lösung für die Planung der B120“ geben würde. Zudem ist es aktuell nicht (wie der Bürgermeister behauptet) „nur ein Grundeigentümer“, der sich widersetzen würde, sondern mehrere, die im Falle einer zwangsweisen Enteignung rechtliche Schritte gegen die Gemeinde erheben würden.

Die SPÖ wird im Gemeinderat ganz sicher keine zwangsweise Enteignung von Grundeigentümern unterstützen. Aus unserer Sicht müssen Planänderungen vornehmen und erst danach eine Ausschreibung der Arbeiten vornehmen. Für die zeitliche Planung der Oberflächensanierung wäre dies kein Problem!

Entwurf ungeeignet

Die SPÖ-Fraktion im Scharnsteiner Gemeinderat hat in den vergangenen Jahren mehrfach auf Unzulänglichkeiten im Planungsprozess der B120 hingewiesen. Besonders die reine Auslegung der Planung auf den Autoverkehr und die gleichzeitige Nicht-Berücksichtigung von wesentlichen Forderungen der Bürgerbeteiligung sehen wir kritisch. Dies ist u.a. in mehreren Gemeinderatsprotokollen dokumentiert.

Die vorliegende Planung weist wesentliche Mängel bezüglich Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit und Barrierefreiheit auf. Außerdem sind die wesentlichen Vorgaben aus dem vorangegangenen Bürgerbeteiligungsverfahren nicht berücksichtigt. Unsere nun folgende Kritik fußt u.a. auf der Expertise, die wir mit einem unabhängigen Planungsbüro im Rahmen einer Fraktionsklausur erarbeitet haben.

Verkehrssicherheit

Das erforderliche häufige Abbremsen und Wiederbeschleunigen der Kraftfahrzeuge im Ort führt zu erhöhtem Schadstoffausstoß und zu erhöhten Lärmbelästigungen. Die schädlichen Folgen werden spürbar gemindert, wenn mit möglichst geringer Geschwindigkeit gefahren wird, weil dadurch weniger oft gebremst werden muss.

Zur Gefahrenreduzierung erscheint eine weitestgehende Geschwindigkeitsbeschränkung für den KFZ-Verkehr auf maximal 30 km/h (eventuell 40 km/h) im Planungsbereich notwendig.

Die ausgewiesenen Flächen für die Längsparkplätze auf der Nordseite der Hauptstraße sind vielfach zerstückelt. Jede Grundstückszufahrt ist mit einer „Grünfläche“ gefasst. Außerdem sind potenzielle Parkflächen vor dem Gemeindeamt und zwischen den Einfahrten ebenfalls als „Grünflächen“ gekennzeichnet.

Es fehlt der begleitende Sicherheitsstreifen, der die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer beim Öffnen der Fahrertür mindert.

Viel zu schmaler Geh- und Radweg

Der Radweg auf der Südseite der Hauptstraße ist für die geplante Nutzung - Radweg mit Gegenverkehr und gleichzeitig auch Fußweg - bei der geplanten Breite von 2,50 m viel zu schmal. Anfang und Ende des Radwegs verlaufen im Nichts. Die Anbindung an

ein übergeordnetes Radwegenetz fehlt, weil ein solches ganz einfach nicht existiert.

Ein sicherer Fußgängerverkehr auf der schmalen Trasse der Südseite der Hauptstraße ist zusammen mit dem geplanten Radfahrverkehr in beiden Richtungen unmöglich.

Bei der geplanten Trassenbreite von 2,50 m muss nahezu zwangsläufig (mangels Orientierung und wegen der ganz unterschiedlichen Geschwindigkeiten) mit Unfällen gerechnet werden.

Auf der Nordseite der Hauptstraße ist ein fahrbahnbegleitender Fußweg von 2,0 m Breite ausgewiesen. Im Ortszentrum, vor den Geschäften, den öffentlichen und privaten Dienstleistern ist eine solch knappe Dimensionierung unzureichend. Die erforderliche Begegnungsfläche und Bewegungsfreiheit für die Besucher im zentralen Ortsbereich ist somit nicht gegeben.

Barrierefreiheit

Erhöhte Kanten und Bordsteine erschweren das Überqueren der Straße. Sie sind ein Hindernis und eine Gefahrenquelle für Kinder, Mütter mit Kinderwägen, alte Menschen, Menschen mit Behinderungen und für Rollstuhlfahrer. Für Radfahrer sind sie häufig die Sturzursache. Die Verletzungen in Folge eines solchen Sturzes können bei dem Aufprall auf einen vorhandenen Randstein gravierend verschlimmert werden.



Nur auf getrennten und ausreichend breit ausgewiesenen Spuren (wie hier am Beispiel der Linzer Donaulände) ist eine sichere Führung des Geh- und Radverkehrs in beide Richtungen möglich!

ERFORDERLICHE MASSNAHMEN ZUR MÄNGELBESEITIGUNG

Fließender KFZ-Verkehr

Auf die Aufweitungen an der Shell Tankstelle und der Schlosskurve sollte verzichtet werden. Eine weniger breite Dimensionierung der Fahrbahnen jeweils am Ortseingang würde auf selbstverständliche Weise die erforderliche Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im eigentlichen Ortszentrum herbeiführen. Im Ortskern selbst wäre die Fahrbahnbreite auf das absolute Mindestmaß für die maximale Geschwindigkeit von 30 km/h (eventuell 40 km/h) festzulegen.

Ruhender KFZ-Verkehr

Für die Längsparkplätze wäre der Parkstreifen auf der Nordseite der Hauptstraße durchgehend auszubilden. Durch Weglassen der diversen „Grüninseln“ wäre größere Nutzungsvervielfältigung gegeben. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist ein durchgehender Schutzstreifen auf Seiten der Fahrtür vorzusehen.

Radfahr-Verkehr

Wegen der engen Platzverhältnisse scheint im Ortszentrum eine sichere Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen nur auf ausreichend breit ausgewiesenen Spuren fließenden Verkehr möglich.

Fußgänger-Verkehr

Die jetzt ausgewiesenen Flächen für den Fußgängerverkehr und den Aufenthalt im Ortszentrum sind zu klein. Zur Erfüllung ihrer zentralen Aufgaben vor den Geschäften, den Dienstleistern, dem Gemeindeamt und der Schule müssen sie - in Abstimmung auf den Platzbedarf der übrigen Verkehrsteilnehmer - ausreichend groß dimensioniert werden.

Mit der fehlenden Planung für die bisher nicht bearbeiteten Bereiche müssen qualifizierte Fachleute – Architekten bzw. Stadtplaner - beauftragt werden. Die erarbeiteten Planungsergebnisse sind mit den Planern für die B120 so abzustimmen, dass die Mängel der vorhandenen Planung zügig beseitigt und ein stimmiges Gesamtkonzept für die Gestaltung des gesamten Verkehrsraums im Ort möglich wird!