

# Über diese Autobahn stürzte die SPÖ

**HINTERGRUND.** Die Tage des Weblinger Stumpfes in Graz-Straßgang sind gezählt. In den 70ern sollte er der Anfang einer Autobahn mitten durch die Stadt werden.

Von Beate Pichler

Er hat fast 45 Jahre auf dem Buckel – aber jetzt geht es ihm an den Krügen: Der Weblinger Stumpf, der jahrzehntlang ins buchstäbliche Nichts geführt hat, wird ab Jänner abgetragen. Ein symbolträchtiges Straßenstück, untrennbar mit dem Projekt einer Stadtautobahn verbunden, das Anfang der 70er-Jahre schon beschlossene Sache war, letztlich aber am erbitterten Widerstand Zigtausender Grazer scheiterte: Die Pyhrnautobahn sollte von Straßgang über Eggenberg nach Gösting gebaut werden – mitten durchs Stadtgebiet.

Alles fing in den 60er-Jahren an: Am 7. März 1968 wurde der Bau der Pyhrnautobahn vom Nationalrat beschlossen, das Land Steiermark begann zu planen. Wobei von Anfang an klar war, dass bei uns zwei Punkte heikel werden würden: Graz und Gleinalm. Letztere sollte untertunnelt werden, für Graz entschied man sich für die sogenannte Eggenberger Trasse.

Was das im Detail heißt, erfuhren die Grazer am 24. April 1970 – aus der Kleinen Zeitung. Das Ja zu diesem Projekt bedeutete, „dass schon in wenigen Jahren unsere Landeshauptstadt nicht nur zweigeteilt (linkes und rechtes Murufer), sondern viergeteilt (links und rechts von der Autobahn) sein wird“, schrieb diese damals. „Riesige

Caterpillars und Bagger sollen, wenn es so weit ist, einen tiefen Einschnitt ausheben, in dem sodann die sechs Fahrbahnen der Autobahn verlaufen.“

Allerdings nicht nur durch „städtebauliches Niemandland“, wie es geheißelt hatte. Vor allem Alt-Eggenberg hätte es schwer getroffen. Insgesamt sollten acht Kilometer Autobahn durchs Stadtgebiet führen. Die Kosten: 600 bis 700 Millionen Schilling – die der Bund zahlen sollte. Der Grazer Bürgermeister Gustav Scherbaum damals: „Ich hoffe, dass mein Freund Josef Moser als neuer Bautenminister für Graz stets eine offene Hand haben wird.“

Die Zeitungskritik an Geheimniskrämerei und Trassenführung zeigten Wirkung. Am 13. Mai 1970 sollte der Gemeinderat über die Autobahn entscheiden – die Sitzung wurde im letzten Moment abgesagt. In einer Pressekonferenz mimte der Bürgermeister das Unschuldslamm: Zu wenig Information für die Bevölkerung? Man habe „erst durch die Presse erfahren, dass es ein Anliegen der Bevölkerung“ sei, vor der Abstimmung im Gemeinderat über den Verlauf der „Pyhrn“ unterrichtet zu werden ...

Ab dann lief die Informationspolitik – höchst einseitig. Die Rathauskorrespondenz der Magistratsdirektion Graz fuhr



Fast 45 Jahre stand der Weblinger Stumpf, im Jänner fällt er ...

eine regelrechte Kampagne pro Stadtautobahn. Beispiel gefällig? „Eine ... sehr wichtige Eigenschaft des Verkehrslärms ist die, dass die Differenzierung zwischen geringster und höchster Lautstärke mit wachsender Verkehrsdichte immer kleiner wird.“ Ergo: Eine Schnellstraße

„Man muss die Verkehrsdichte trotz zunehmenden Verkehrs künftig in Grenzen halten, die vom Standpunkt des Lärmschutzes vertretbar sind. Man muss den Verkehr verflüssigen ... Dies ist nur durch den Bau von Stadtschnellstraßen wie der Stadtautobahn möglich.“

Pressemeldung der Magistratsdirektion 1970.

„Die Autobahntrasse führt durch eines der schönsten Wohngebiete der Stadt. Diese Stadtteile würden zerschnitten und eine große Zahl von Wohnobjekten müsste geopfert werden ... Staub und Lärmentwicklung würden angrenzende Wohngebiete schwer schädigen.“

Resolution des Schutzverbands Pyhrnautobahn 1970

braucht die Stadt. Und von einer Isolierung der abgetrennten Stadtteile könne gar keine Rede sein: Die Autobahn werde „durch fünf große Knoten“ in das Grazer Verkehrsnetz integriert, mehr als 20 Unter- bzw. Überführungen solle es in Ost-West-Richtung geben. Das gesamte übergeordnete Verkehrsnetz werde durch die Stadtautobahn „aufgeschlossen und in die großen internationalen Verkehrsadern eingeeordnet“.

Die Grazer ließen sich nicht beeindrucken. Im Juni 1970 formierte sich in Eggenberg der „Schutzverband Pyhrnautobahn“. Das wiederum ließ die Stadt kalt: Am 25. Juni stimmte der Grazer Gemeinderat mit 41 Stimmen von SPÖ und ÖVP gegen die sieben Stimmen von FPÖ und KPÖ der Eggenberger Trasse zu. Wenn auch mit gewissen Vorbehalten im Detail.

Es kehrte keine Ruhe ein. Der Schutzverband schoss im Herbst aus allen Rohren: „Die Trasse soll in unmittelbarer Nähe mehrerer Schulen und eines geplanten Großkrankenhauses verlaufen. Sind Kinder und Kranke nicht wert, dass man auf sie bei Straßenprojekten Rücksicht nimmt?“, fragte er in einer Resolution im Herbst 1970. 107 Häuser müssten niedrigergerissen, mehr als 900 Mieter umgesiedelt werden, warnte er ein Jahr später. „Man tröstet



## Grazer Stadtväter: Ja zur Autobahn durch Graz

Vorgespräche weit gediehen / Entscheidung am 14. Mai

Graz. — Das Grazer Stadtväter sind eine wichtige Entscheidung bevor. Bereits am 13. Mai wird der Gemeinderat über entscheiden, ob die Pyhrnautobahn durch die Landeshauptstadt führen wird oder nicht. Nach einem Interview das ...



Von Straßgang bis Alt-Eggenberg

Aus der Kleinen Zeitung erfuh die Bevölkerung von den Plänen

uns durch Ablösesummen, aber Gesundheit kann man mit materiellen Mitteln nicht abgeln.“ Da war die Trassenführung dann schon heißes Thema im Nationalratswahlkampf 1971. Da die SPÖ bei der Wahl am 10. Oktober aber zulegte, war zumindest die parteiinterne Debatte über die Eggenberger Trasse zu Ende. — Aber nicht die Diskussion draußen. Als der Flächennutzungsplan der Stadt Graz 1972 mit dieser Trasse zur Einsicht aufgelegt wurde, folgten Tausende Einsprüche.

Indes wurde bereits gebaut: „vierbahnig vom Autobahnknoten Graz-West zur Kärntner Straße ...“ Und wieder war es die Kleine Zeitung, die fragte, was vor sich geht. Offiziell gab's keine klare Antwort. Dafür begann langsam auch die politische Front zu bröckeln. Die Grazer ÖVP rückte im Laufe des Jahres 1972 von der Trasse ab - und der Schutzverband sammelte 37.000 Unterschriften (!) für ein Volksbegehren in Graz. Am 8. Jänner 1973 wurden diese vorgelegt. Scherbaum & Co. versuchten sich über die nahe Gemeinderatswahl zu retten: Alle Unterzeichner wurden ins Statistische Amt geladen, dort wurde ihre Identität festgestellt. Tatsächlich wurden letztlich 13.000 Unterschriften als ungültig ausgeschieden, weil sie von Jugendlichen oder Ortsfremden stammten – fürs Volksbegehren hätte es aber locker gereicht. Der Unmut war gewaltig. Am 9. Februar 1973 – wenige Tage vor den Grazer Gemeinderatswahlen – lud der Schutzverband zur Demo auf dem Hauptplatz, 3000 nahmen teil. „Kindergarten, Schule und Hort neben der Autobahn ist Mord!“ hieß es plakativ. Für Scherbaum gab es Pfui-Rufe – und am 25. Februar 1973 die Quittung: Die SPÖ verlor 16,7 Prozent und die absolute Mehrheit. Scherbaum musste gehen. Und am 6. März 1973 annullierte Bautenminister Moser offiziell die Genehmigung für die Eggenberger Trasse.

## GRAZER GÜRTEL-NEUROSE

Wenn die Landeshauptstadt verkehrstechnisch an etwas leidet, dann an „Gürtel-Neurose“. Jede Ansiedlung, die sich Stadt nennt, sollte über ein funktionierendes Gürtelstraßensystem verfügen. Graz fehlt ein solches. Dabei sind im Flächenwidmungsplan ausreichend Trassen eingeplant: etwa die 100-jährige Trasse des Ostgürtels, der von der Plüdemanngasse bis zur Grabenstraße verlaufen sollte. Reilke auf der Karte: Leonhard, Geidorf, Rosengberggürtel. Anrainer in diesen Bereichen sind allzeit protestbereit, weil sie eine Umsetzung der Pläne fürchten. Der Innere Südgürtel ist wohl nur verblichene Planervision. Dieser sollte an der „Gruabn“ vorbei den Lückenschluss zwischen Schönaun- und nie gebautem Ostgürtel bilden: via Jakomini-, Münzgraben- und Waltendorfer Gürtel. Der Grabengürtel wurde mit Unterfur-Lückenschluss zwischen Graben- und Wiener Straße realisiert und 2002 eröffnet. Der Äußere Südgürtel – seit 1971 in Planung – wird gerade ab Puntigamer Brücke durch einen 1,4-Kilometer-Tunnel bis zum Liebenauer Gürtel finalisiert. Kosten: 167 Millionen Euro. Fertigstellung 2017, dann ist der Weblinger Gürtel mit dem St. Peter-Gürtel verbunden.



Der Äußere Südgürtel ist ab 2017 befahrbar

Der Äußere Ostgürtel schlummert in Schubladen. Ein 17,4-Kilometer-Tunnel mit mehreren Ausfahrten könnte Ragnitz-, Stifting- und Mariatrostertal sowie Andritz verbinden. Kostenschätzung im Jahr 2000: 4,5 Milliarden Schilling (rund 328 Millionen Euro). Bernd Hecke