

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, lieber Hermann,

Bezug nehmend auf die gestrige Informationsveranstaltung habe ich mir noch einige Gedanken gemacht. Ich tue dies aus eigenem Interesse, weil mir die Umwelt in meiner Gemeinde ein Anliegen ist. Ich tue dies auch nicht um für irgendjemand Partei zu ergreifen, schon gar nicht, weil ich mir einen Auftrag erwarte.

Es geht mir nur um einen möglichst behutsamen Umgang mit der Landschaft, wie er im Kärntner Naturschutzgesetz und im Kärntner Raumordnungsgesetz verankert ist.

Die von mir angeregten raumplanerischen Grundlagen (die die Gemeinde vorzugeben hat) habe ich bereits in meinem Schreiben vom 30. Juli 2011 thematisiert, leider keine Antwort erhalten. Mein damaliges E-Mail habe ich angehängt.

Nun zum Thema der Überführung: Ich habe eine Skizze über die Situation gemacht (ich hoffe dass ich alles richtig verstanden habe), die ich beilege.

Natürlich ist das Auflösen der 3 Bahnübersetzungen durch eine Über- oder Unterführung sehr positiv, auch die Lage des Projektes ist in Ordnung.

Im Sinne der Umwelt (behutsamer Umgang mit der Landschaft) wäre eine Unterführung zu bevorzugen. Auch funktionell wäre diese besser, da die Wege kürzer sind.

Die Aufschließungsstraße nach Unterbergen könnte sofort nach der Unterführung abzweigen. Wie ist der Weg der Fußgänger – ist ein direkter Aufgang zur Brücke geplant oder müssen diese auch die Schleife auslaufen ?

Sollte es doch nur die Lösung der Überführung geben, wären auch hier gestalterische Verbesserungen möglich. Die derzeit geplante Situation ist offensichtlich nur auf Kostenminimierung bedacht. Es wurde eine möglichst kurze Brücke geplant, deshalb ergibt sich eine „tunnelartige Situation“ und eine zu dominante Dammschüttung.

Dies ergibt sich durch die große Höhe (da die Eisenbahn auf einem Damm fährt). Schon mit der steilsten Böschung, die möglich ist, ergibt sich ein Böschungsfuß von ca. 40 m ! Durch eine Verlängerung der Brücke würde die Situation verbessert, dadurch wird die Konstruktion „optisch durchlässiger“, eine „Dreifeldkonstruktion“ (2 Pfeiler)

sollte auch statisch in der Konstruktionshöhe Vorteile bringen. Die Länge des Dammes (dzt. ca. 100 m) und Höhe könnte verringert werden.

Abschließend die Kosten: Für mich (weil Hauptargument gegen die Unterführung) bei der Information gar nicht transparent gemacht. Die Unterführung wurde mit ca. € 3,5 Millionen geschätzt (vor einigen Jahren). Allerdings ohne Landesstraße. Das jetzige Projekt kostet gleich viel – mit Landesstraße. Warum ist es nicht möglich eine aufgegliederte Kostenschätzung für beide Varianten vorzustellen? Bei der Unterführung würde die Einbindungsschleife nach Unterbergen entfallen, die Straße sollte billiger sein als über die Brücke. Sind diese Kosten herausgerechnet?

Ich bin gerne bereit meine Gedanken weitergehend zu erläutern, vertraue darauf, dass Du Dich über kund getane Meinungen freust (siehe deine Information vom 4.5.2010)

und grüße freundschaftlich

Architekt DI Jakob Staunig
Anzengruberstraße 4
9500 Villach
M: +43 (0) 664 510 50 92
T: +43 (0) 4242 22410
F: +43 (0) 4242 59490
E: office@architektstaunig.at
W: www.architektstaunig.at