

S31 Besprechungen mit ÖSAG und Land Burgenland am 14. Oktober 2004

=====

* Oberpullendorf (9:30-12:00)

=====

Nach der Begrüßung durch Bgm. Schmucker (OP) und DI Grünstäudl (neuer Projektleiter S31, ÖSAG), sowie DI Koch (Land Bgld. Abt.8) haben die beiden Zivilingenieure DI Beter (Verkehr, Trassen) und DI Ivancsics (Umwelt) ihre Ergebnisse präsentiert. Darunter war allerdings nicht sehr viel neues.

Verkehr:

- Verkehrszählung und Befragung im Sommer durchgeführt.
- Konkrete Zahlen oder gar eine Grafik wurden nicht präsentiert (Ausnahme 5500 Fz. zw. Oberpullendorf und Unterpullendorf)
- Hab trotzdem in seinen Unterlagen einiges gesehen:
 - Einfahrt Mannersdorf 3980 Fz. (entspricht unseren Zählungen);
 - zw. Oberpullendorf (OP) und Unterpullendorf(UP) 5.500 (entspricht den Zählungen in UP)
 - zw. Oberloisdorf (OL) und Steinberg (ST) 1860 Fz.
 - Grenzübergang Rattersdorf (R) knapp unter 3000 Fz. davon weniger als 300 LKW &

Busse

- Lt. DI Beter ist Großteil des Verkehrs regionaler Verkehr, Transitverkehr ist vernachlässigbar und fällt nicht ins Gewicht
- Aufgrund des neuen Teilstücks der S31 ist eine Nachführung der Verkehrsuntersuchung notwendig.

Varianten:

- Variante 1 ausgeschieden
- Variante 3 mit Anschluss nahe OP ist verkehrswirksamer als Variante 2, dies wurde sehr ausführlich diskutiert und erläutert (V3 wird aber von OP und UP abgelehnt)
- Variante 2 wurde außerdem bei Steinberg etwas vom Waldrand entfernt um das Waldrandgebiet zu schonen.
- An der Kreuzung zur B61 wurde eine 2te Möglichkeit nahe dem Wald entsprechend der letzten Begehung eingebaut (nicht sehr umweltverträglich, da ein kleines Waldstück für die Anschlussstelle wegfallen würde und auch das Waldrandgebiet betroffen wäre)
- Weiters wurde eine der beiden Variante mit einer Unterführung, die andere mit einer Überführung der B61 projektiert.
- Im weiteren Verlauf wurde nur bei Variante 3 eine Änderung zum Schutz der Obstplantagen vorgenommen, ab der Frankenauer Straße verläuft die Trasse im Frankenauer Wald
- VBgm. Kooz ist der Meinung, dass dies im Großen und Ganzen der Planungsstand vor einigen Jahren sei und die Variante 3 nicht akzeptiert werden kann
- Auch für Bgm. Schmucker ist die V3 nicht akzeptierbar
- Weitere Vertreter von UP und OP sind gegen die V3 und wenden ein, dass dieses Gebiet auch als Naherholungsgebiet (joggen, walken, ...) genutzt wird, und durch V2 zerstört werden würde.
- Nur Bgm. Schneller (ST) meint, dass man diese Verkehrswirksamkeit sehr wohl berücksichtigen soll, er aber auch V2 akzeptieren würde und zu der vereinbarten Variante 2 stehe.
- Aussage DI Ivancsics: "Die Akzeptanzfrage ist derzeit nicht relevant" Es werden jetzt nur Varianten aufgestellt und dann verglichen. Erst danach wird auf Basis von Kriterien, die "Beste" ermittelt. => Entscheidung liegt nicht bei den Gemeinden.

4-spurige Planung vs. 2-spuriger Ausbau

- Dr. Trenovatz weist auf die Projektierungsdienstanweisung des BMVIT (Verkehrsministeriums) hin, wonach nur das geplant werden dürfe, was auch innerhalb von 10 Jahren gebaut (zumindest mit dem Bau begonnen) wird.
- Dies wird auch von DI Grünstäudl bestätigt, er verweist aber auch auf den Generalverkehrsplan in dem steht, dass der Ausbau der Verkehrsentwicklung angepasst erfolgen soll.

Lärmuntersuchungen:

- Es gibt noch keine Ergebnisse.

Anschluss Gewerbegebiet in OP:

- Bei V3 wesentlich kürzer als bei V2. Außerdem zusätzliche Waldquerung bei V2.
- Aus Sicht der ASFINAG/ÖSAG ist diese Anschlussstelle nicht nötig
- Es gibt Richtlinien/Bedingung der ASFINAG/ÖSAG für die Erstellung solcher Anschlussstellen.
- Die Finanzierung wird nicht vollständig von der ASFINAG übernommen und ist derzeit nicht gesichert.

Ungarn:

- Es gab eine Besprechung am 7. Juli 2004. Ergebnisse bzw. Protokoll wurden nicht präsentiert, aber DI Koch hat die Zusage gegeben das Protokoll zu verschicken. Angeblich wurde die Planung des Anschlussstückes in Ungarn ausgeschrieben und wird demnächst vergeben.

Zeitplan:

- Es ist der Wunsch bis Ende des Jahres eine Trassenentscheidung zu haben
- Sollte sich dies nicht ausgehen, so soll spätestens im Frühjahr eine Entscheidung fallen.
- Es wird noch heuer eine Bürgerinformationszeitschrift der ÖSAG "S31 Aktuell" geben.

Weitere interessante Aussagen zwischendurch:

- Bepflanzung als Lärmschutz nur psychologisch wirksam. 50m Wald bringt ca. 1dB Lärmreduktion (nicht wahrnehmbar!)

DI Koch bittet um Zustimmung der Gemeinden zu diesen Varianten um den Vergleich durchführen zu können.

Abschließende Aussagen der Gemeinden:

- OP, Bgm. Schmucker
 - hält V3 für nicht gut
 - bevorzugt V2
 - Brief an ÖSAG hinsichtlich Naherholungsgebiet wird folgen
 - ist für eine Anschlussstelle zum Betriebsgelände (diese soll in die Vergleiche einbezogen werden)
- UP, VBgm. Koosz
 - schließt sich OP an
 - lehnt V3 komplett ab
 - V1 soll mituntersucht und berücksichtigt werden
- ST, Bgm. Schneller
 - grundsätzliches ja zum Vergleich
 - Divitec (Gewerbegebiet) Einbindung klären

- Entlastung der Ortskerne wichtig, deshalb sollte man die Verkehrswirksamkeit, so wie von DI Beter aufgezeigt, Wert legen

DI Koch meint, dass man auch eine Aussage der Bürgerinitiative (BI) "verkräften" könnte:

- BIST g'scheit!, Dr. Trenovatz
 - grundsätzlich egal ob V2 oder V3, würde aber die Variante auf die sich die Gemeinden geeinigt haben bevorzugen
 - Lieber wäre es der BI, dass entlang dieser Trasse keine hochrangige Straße sondern eine niederrangige und sie deshalb nicht von der ASFINAG/ÖSAG sondern dem Land Bgld. gebaut werden würde.

=====

* Mannersdorf (14:00-17:00)

=====

- Begrüßung durch Bgm. Kainer (M) und DI Walcher (Leiter der Planungsabteilung, ÖSAG)
- Aktueller Planungsstand (Wiederholung am Vormittag, Schwerpunkt auf Teilbereich ab B61)
- derzeit spricht lt. Aussage DI Walcher alles für V3

Ungarn

- DI Walcher berichtet auch von Gesprächen mit den Ungarn vom 7. Juli (allerdings nichts konkretes!)
- ÖSAG erwartet auch eine Antwort auf ein offizielles Schreiben an den Staatssekretär in Ungarn
- angeblich ist der Grenzübergangspunkt der V3 mit Ungarn akkordiert
- Dr. Trenovatz zitiert aus der Übersetzung eines Briefs des ungar. an das österr. Verkehrsministerium vom Februar 2004 in dem dieser Grenzübergangspunkt abgelehnt wird. (DI Walcher kennt den Brief (angeblich) nicht. Die Übersetzung des Briefs wurde am Ende in Kopie an DI Walcher übergeben.

Resolution:

- DI Walcher spricht die Resolution an, von der er von der Presse erfahren hat und bittet darum vorher informiert zu werden. Dr. Trenovatz spricht sich dem Wunsch an.
- 4-streifige Planung für spätere Bemaunung und Genehmigung des BMVIT als hochrangige Straße nötig
- 1. Ausbaustufe aber nur 2-spurig, da aufgrund des Verkehrsaufkommens derzeit nicht mehr gerechtfertigt und unwirtschaftlich ist/wäre
- weiterer Grund für DI Walcher ist die Nachhaltigkeit (Erweiterbarkeit in einigen Jahren entsprechend der Verkehrsentwicklung)
- Mauteinnahme notwendig, d.h. Vignettenpflicht auch auf 2-spuriger Straße

Maut vs. Wegekostenrichtlinie und Projektierungsdienstanweisung

- Dr. Trenovatz wirft ein, dass sich Österreich im Bundesstraßenmautgesetz zur Einhaltung der EU-Wegekostenrichtlinie verpflichtet hat und laut dieser nur Autobahnen (also mehrstreifige Straßen mit Mittelrennung) bemaunbar sind.
- DI Walcher macht auf die Ausnahmen aufmerksam und auch dass eine temporäre (also zeitlich begrenzte) Bemaunbarkeit auf der 2-spurigen S31 möglich wäre.
- Spätestens dann würde die S31 zur Autobahn werden, merkt Dr. Trenovatz an und verweist abermals auf die Projektierungsdienstanweisung des BMVIT, womit nichts

geplant werden darf, was nicht innerhalb von 10 Jahren gebaut (bzw. mit dem Bau begonnen) wird, damit auch jene die am vormittag nicht anwesend waren, darüber Bescheid wissen.

- Weiters wird von Dr. Trenovatz darauf hingewiesen, dass die im Rahmen der Projektierungsdienstanweisung bzw. der darin gelisteten RVS geforderten Untersuchungen nicht gegeben sind.
- Die (grenzüberschreitende) Verkehrsuntersuchung bzw. deren Abschluss wird schon seit einem Jahr versprochen und jedes Mal heißt es, dass sie "demnächst" abgeschlossen wird.

Trassenvariante 3:

- Die Vor- und Nachteile der jetzt vorliegenden Trassenvariante 3 im Frankenauer Wald werden diskutiert
- DI Ivancsics erklärt wie es zu der jetzt vorliegenden Trassenvariante im Frankenauer Wald gekommen ist
- Die Vertreter von Frankenau, allen voran Urberialobmann Anton Blazovich sind strikt gegen diese Variante
- Eine sehr emotionale Diskussion entwickelt sich
- Dr. Trenovatz fasst die sachlichen Dokumente zusammen
 - o Variante 3a) im Wald:
 - Vorteil: Schutz der Obstplantagen, die biologischen Anbau ermöglicht,
 - Nachteil Abtrennung eines schmalen Waldstreifens
 - o Variante 3b) zu je einem Drittel im Feld/Obstplantagen/Wald:
 - Vorteil: Möglichkeit für Wildaustritt,
 - Nachteil: Obstplantagen gehen verloren, kein biologischer Anbau mehr möglich, sehr junge Obstplantage führt zu hohen Ablösekosten
- DI Walcher lobt Dr. Trenovatz ausnahmsweise für seine sachliche Zusammenfassung und schlägt vor, dass sich die Gemeinden erneut treffen und über die beiden Möglichkeiten bei Trassenvariante 3 einigen, ansonst wird eine Vorentscheidung von ÖSAG/ASFİNAG getroffen.
- DI Walcher sagt aber auch: "Eine Entscheidungsfindung können Sie (Anm.: die Gemeinden) nicht herbeiführen", dh. Die Entscheidung obliegt dem BMVIT (Verkehrsministerium) auf Basis der von der ASSFINAG/ÖSAG vorgelegten Kosten-Nutzen Analyse.

DI Koch möchte folgende Punkte außer Streit stellen und möchte dies von den beteiligten Parteien/Gemeinden bestätigt haben:

- Bgld. Landesregierung hat den Weiterbau beschlossen
- Region will Weiterbau
 - o Hier wird von Frankenau widersprochen
 - o Auch die Bürgerinitiative sieht hier keine Geschlossenheit der Region für den Weiterbau
- Fixpunkte der S31 bei B61 und in Ungarn östlich von Güns
 - o Auch hier kann man nicht zustimmen, da es für den Fixpunkt in Ungarn keine Belege gibt (Ausnahme Brief der Ungarn vom Februar, der dem widerspricht)
- 4-streifige Planung, 2-streifiger Ausbau
 - o Auch hier widerspricht die Bürgerinitiative aufgrund vorhergehender Diskussionen

Dr. Trenovatz weist daraufhin, dass man von den Gemeinden keinen Persilschein verlangen kann, ohne sie mit den nötigen Informationen zu versorgen, speziell was die Verkehrsentwicklung, Lärmauswirkungen, etc. betrifft und die dafür notwendigen Untersuchungen nicht vorliegen.

Zeitplan:

Zum Thema Zeitplan wird wie am Vormittag das Wunschdatum Ende 2004 geäußert. Ob dieser Termin gehalten wird bzw. werden kann, gibt es keine Aussage.

Bürgerinformation:

- Von Seiten der Bürgerinitiative (Dr. Trenovatz) wird kritisiert, dass die Bürgerinformation nicht wie bei vergleichbaren Projekten (z.B. S7) erfolgt. Es gab bisher weder eine Informationsbroschüre noch eine Bürgerversammlung. Diese wurde bereits vor mehr als einem Jahr angekündigt, hat aber nie stattgefunden.
- DI Grünstäudl kündigt eine Informationsbroschüre noch in diesem Jahr an. DI Walcher sagt, dass die Bürgerinformationsveranstaltung stattfindet sobald die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse feststehen.
- Dies ist für Dr. Trenovatz nicht akzeptabel, da man damit die Bevölkerung vor vollendete Tatsachen stellt und es bis zur Entscheidungsfindung zu keinem öffentlichen Diskussionsprozess kommen kann.
- Daraufhin wird vereinbart, dass am 19. November 2004 von 15-19 Uhr ein "Tag der offenen Tür" der ÖSAG voraussichtlich in Mannersdorf stattfindet, bei dem die bisherigen Untersuchungsergebnisse (inkl. Verkehrsuntersuchung) auch wenn sie unvollständig sind präsentiert werden. Bgm. Kainer wird einen geeigneten Ort bis spätestens 22. Oktober 2004 bekannt geben.
- Auch die Informationsbroschüre "S31 aktuell" der ÖSAG wird noch vor diesem Termin an die Bevölkerung ausgesandt und wird diesen Termin ankündigen.

=====
Verfasser: Dr. Horst Trenovatz

Datum: 14.10.2004