

## **Fragenkatalog und Hintergrundinformation S 31**

### **Status Planungen S 31**

Davon können Sie sich ja bei der Planungsausstellung selbst ein Bild machen.  
Derzeit werden 3 Varianten untersucht. Details siehe [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

### **Rechtliches (siehe auch Beilage Gesetzeslage S 31):**

Wissen Sie, dass die ASFINAG/ÖSAG nur Bundesstraßen und somit nur bemautbare Autobahnen und Schnellstraßen (welche nur so heißen, aber de facto ebenfalls Autobahnen sind) baut?

Wissen Sie, dass lt. Bundesstraßenmautgesetz und der darin übernommenen EU-Richtlinie nur Autobahnen bemautet werden dürfen?

Wissen Sie warum die S31 bis Weppersdorf und möglicherweise darüber hinaus zur Autobahn werden soll?

- offiziell Verkehrssicherheit (lt. Untersuchung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit für das Bundesministerium für Inneres sind die burgenländischen Schnellstraßen die sichersten in ganz Österreich!)
- tatsächlich sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Bemautung der S 31 der Grund

### **Erwartungen**

Bevölkerung und Gemeinden:

Die Bevölkerung und die Gemeinden wünschen sich übereinstimmend eine Entlastung der Ortsdurchfahrten, aber keine durchgängige Autobahn durch den Bezirk Oberpullendorf.  
Kann eine S 31 dies erfüllen?

ASFINAG/ÖSAG:

Die ASFINAG will natürlich die derzeit hoch defizitäre Schnellstraße (da nicht durchgängig („Sackgasse Oberpullendorf“) viel zu wenig Verkehr und damit Mauteinnahmen) hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit verbessern. Dazu muss sie die Schnellstraße auch am anderen Ende in eine hochrangige Straße oder zumindest an ein Ballungszentrum (z.B. Szombathely) heranführen, um den Verkehr auf dieser Straße massiv zu steigern.

Stehen diese Erwartungen nicht diametral im Gegensatz zu den Erwartungen der Bevölkerung?

Politiker:

Was wollen eigentlich die Politiker?

Wollen Sie ihre Budgetprobleme durch „Verkauf“ an die ASFINAG lösen und die Bevölkerung der Belastung dieser hochrangigen Straßen aussetzen?

Wollen Sie wirklich ein vom Land ausgewiesenes Tourismusgebiet (Therme Lutzmannsburg – Naturpark Geschriebenstein – Therme Bad Tatzmannsdorf, siehe EPPD des Land Burgenlandes) mittels einer hochrangigen Straße durchtrennen?

...

### **Wirtschaftliches**

Was erwartet man sich durch den Weiterbau der S 31 an wirtschaftlichem Aufschwung?

Wissen Sie den nicht, dass die hochrangigen Straßennetze (allen voran die Transeuropäischen Netze) nur den Ballungsräumen und deren Umgebung (sog. Speckgürtel) einen Aufschwung bringt, den an der Route liegenden Regionen aber genau das Gegenteil, nämlich Abwanderung von Betrieben. Siehe Wipptal (Brennerautobahn) wo die Betriebe sich am Rand der Ballungszentren (Innsbruck, Bozen), also näher zu ihren Geschäftspartnern hin orientiert haben und die Beschäftigten nachpendeln mussten. Geblieben haben sich nur wenige eingesehene Betriebe. Neue Betriebe haben sich keine angesiedelt.

## Tourismus

Welche Auswirkungen hat diese durchgängige Autobahn auf den Tourismus?

- Touristische Investitionen und Infrastruktur (Rad- und Skaterwege) werden massiv geschädigt, oder würden Sie am Rande einer Autobahn Rad fahren?
- Der Tourist in der Therme Lutzmannsburg wird eher den Weg Richtung Ungarn als Richtung Autobahn wählen, dies schädigt die lokale Gastronomie. Wollen Sie das wirklich?
- Ein Gast der schnell kommt, geht auch schnell wieder. Die durchschnittliche Verweildauer in der Region wird weiter sinken und damit die Auslastung der Beherbergungsbetriebe.
- im schlimmsten Fall fährt er sogar noch weiter und bleibt gar nicht stehen. Studien haben ergeben, dass der Tourismusgast für die Anreise eine bestimmte Dauer in Kauf nimmt bzw. sogar bevorzugt. Daher folgt, je schneller er ist, desto weiter fährt er. Ein gutes Beispiel ist ebenfalls Tirol und das Wipptal. Ein Leader Projekt bestätigt der Region, dass die Autobahn ihr größten und beinahe einziges Handicap ist. Es sind nur noch Stammgäste von früher dort. Die Gäste fahren jetzt weiter nach Italien. Ein Mitgrund dafür ist auch der Autobahnlärm.

Wollen Sie das wirklich?

## Lebensqualität

### Lärm

Bei einem Vielfachen des Verkehrs wird auch der Lärm auch und vor allem an den bereits an der S 31 liegenden Gemeinden massiv zu legen. Schon jetzt wurden auf Drängen der geplagten Bevölkerung Lärmmessungen durchgeführt. Was wird erst sein, wenn der Verkehr sich vervielfacht?

Weiters weiß man, dass Dauerlärm schädigend ist und vor allem bei Kindern zu Konzentrations- und Lernschwierigkeiten führt.

Übrigens Autobahnlärm ist 6km weit hörbar und wird in den bisher ruhigen und lauen Sommernächten bis zur Therme Lutzmannsburg hörbar sein. Glauben Sie das mag der erholungssuchende Tourismusgast?

### Luftqualität (Abgase und Feinstaub)

Eine Studie des Instituts für Ökologie und Naturschutz der Universität Wien bescheinigt uns schon jetzt eine hohe Beeinträchtigung der Luftqualität aufgrund des Verkehrs. Aufgrund der Beckenlage ist der Bereich zwischen B50 und B61 (die schlechte Luft kann aus diesem Kessel nicht entweichen und staut sich hier) bereits stark beeinträchtigt. Die schlechte Luft kann erst bei Lutzmannsburg in die ungarische Tiefebene aus diesem Kessel entweichen.

Glauben Sie dass dies durch eine hochrangige Straße und einem vielfachen an Verkehr verbessert wird? Wollen Sie dies der Bevölkerung wirklich zumuten?

Das Umweltministerium hat nun die Liste jener Gebiete veröffentlicht, in denen die Luft wiederholt und auf längere Zeit erhöhte Schadstoffe aufgewiesen hat.

Im Burgenland stehen die Städte Eisenstadt und Rust sowie die Bezirke **Eisenstadt-Umgebung, Neusiedl am See und Mattersburg** auf der Liste.

Wann glauben Sie wird der Bezirk Oberpullendorf dort auch aufscheinen?

Im übrigen bestätigt sogar der Verkehrsminister die Auswirkungen der Verkehrsbelastung, die Österreich durch eine Studie der Weltgesundheitsorganisation (WHO) bescheinigt werden:

- 2400 vorzeitige Tote durch Verkehrsbelastung (im Vergleich dazu nur 1000 auf der Straße)
- Zusätzlich 20.000 Bronchitiserkrankungen bei Kindern
- 2.700 Fälle chronischer Bronchitis
- 15.000 ausgelöste Asthma-Anfälle bei Kindern, 40.500 bei Erwachsenen

Auch hinsichtlich des Kyoto-Ziels (Reduktion der Treibhausgase um 13% bis 2010 gegenüber 1990) ist das Burgenland aufgrund der 50%igen Zunahme der durch den Verkehr verursachten Treibhausgase (trotz geringerem Spritverbrauch) bei einer 25%igen Steigerung gegenüber 1990. Also vom Kyoto-Ziel weit entfernt. Was wollen Sie dahingehend tun?

### Erreichbarkeit der Region, Zu-/Abwanderung

Seit der Eröffnung des bisher letzten Teilstücks der S 31 gibt es kaum Orte im Bezirk die nicht innerhalb von 15 Minuten auf einer hochrangigen Straße sind. Innerhalb von 20 Minuten erreichen alle Orte des Bezirks die Schnellstraße S 31. Die Region ist also diesbezüglich sehr gut erschlossen.

Bisherige Studien haben ergeben, dass sich an hochrangigen Autostraßen selten jemand angesiedelt hat, sofern es nicht im Einzugsgebiet eines Ballungszentrums ist.

Wie sonst erklären Sie sich ein Angebot für Wohnungen in Schönberg im Stubaital (10 Autominuten nach Innsbruck, 20 zum Brenner und 30 zum Gletscher) in einer burgenländischen Bezirkszeitung? Hier weiß niemand was es heißt an einer Transitroute zu leben, Schönberg liegt direkt an der Brennerautobahn am Eingang des Stubaitales.

### **Entlastungswirkung einer hochrangigen bemaßten Straße**

Um Ihnen die peinlichen und falschen Aussagen der Redner bei der Eröffnung der S 31 von Neutal nach Oberpullendorf zu ersparen ein paar Fakten.

Die Entlastungswirkung dieses Teilstücks ist nicht wie bei der Eröffnung angegeben 75%, sondern bisher nur ca. 40%. Bei der automatischen Zählstelle bei Stoob wurden vor der Eröffnung etwas mehr als 10.000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Nach der Eröffnung sind es immer noch 6.000, Spitzen sogar bis 8.000 Fz/Tag.

Dies liegt daran, dass hier in der Region größtenteils eigenproduzierter Quell-/Ziel-Verkehr vorherrscht, der sich nicht auf eine hochrangige für den Fernverkehr konzipierte Straße verlagern lässt.

Trotzdem schön, dass diese Gemeinden diese Erleichterung als spürbar und angenehm empfinden. Interessant auf der anderen Seite, dass jene Ortschaften (Steinberg 2000, Mannersdorf 4000, Unterpullendorf 5600), die wesentlich weniger Verkehr als die entlasteten Orte (Stoob 6000) haben, nach Entlastung schreien. Eine hochrangige Straße, die Ihnen versprochen wird, wird Ihnen allerdings kaum eine Entlastung bringen.

### **Wie schafft man tatsächlich Entlastung - Alternative Lösungen:**

Was spricht gegen eine Landesstraße anstelle der Autobahn der ASFINAG?

Die Kosten wären ein Bruchteil der jetzt vorgesehenen 47 Mio €, da wesentlich weniger Brücken, Auf- und Abfahrtsrampen, Dämme und Einschneidungen notwendig wären.

Laut Budget wendet das Land Burgenland ca. 11 Mio € jährlich für den Neubau von Straßen auf. Mit diesen Mitteln müsste die Errichtung von Landstraßen zur Entlastung der Orte möglich sein, wobei dies in Teilstücken auf mehrere Jahre verteilt erfolgen könnte.

Macht es sich das Land Burgenland hier nicht zu leicht, indem Sie der ASFINAG den Bau einer hochrangigen Straße ermöglicht und den Leuten damit Entlastung verspricht?

Auch hinsichtlich der Bauzeit, könnte eine raschere Lösung als bei der Schnellstraße erfolgen, da die ASFINAG/ÖSAG den Weiterbau aufgrund der Verkehrsentwicklung bisher verzögert. Auch der zuständige Landesrat hat erst kürzlich darauf hingewiesen, dass hier von Seiten der ASFINAG bereits Verzug herrscht.

### **Verkehrsentwicklung und EU-Erweiterung:**

Viele „Experten“, Straßenbauer und Politiker(u.a. auch einige von Ihnen) haben einen massiven Anstieg der Verkehrsbelastung mit der EU-Erweiterung erwartet.

Ich zitiere aus dem Bezirksblatt vom 3.3.2004:

LABg. Köllly: „Der Bezirk ist auf die kommende Verkehrsentwicklung nicht vorbereitet.“

LABg. Gradwohl: „Trotz der EU-Erweiterung ist es nicht gelungen die, den S 31 Ausbau terminlich vorzuziehen. Das muss gelingen, sonst überrollt der Verkehr die Ortschaften.“

Ich frage Sie, wo ist der Verkehr aus dem Osten geblieben? Wie hat sich die Verkehrsentwicklung an den Grenzübergängen entwickelt?

Fragen Sie doch die Bevölkerung dort. Der LKW-Verkehr ist massiv zurückgegangen.

Tankstellenbetreiber an der B62 beklagen den Umsatzrückgang bei Diesel durch die Frächter. Auch die beim Grenzübergang Rattersdorf lebende Bevölkerung bestätigt den massiven (angeblich bis zu 50%igen) Rückgang beim LKW-Verkehr. Und wenn man ein wenig nachdenkt ist dies auch

nachvollziehbar. Beide Grenzübergänge sind Ausweichübergänge für die überforderten Grenzübergänge Nickelsdorf und Klingenbach gewesen. Dort gab es aufgrund der aufwendigen Abfertigung früher längere Wartezeiten. Deshalb wurden die Grenzübergänge Rattersdorf und Deutschkreutz angefahren. Die Wartezeiten an den Hauptgrenzübergang Nickelsdorf ist massiv gesunken aufgrund der vereinfachten Grenzübertritte seit der EU-Erweiterung. Ein Umweg über Rattersdorf bzw. Deutschkreutz ist nicht mehr notwendig.

### **„Transeuropäische Verkehrsnetze“ und „Reservate“**

Zitate aus dem Bezirksblatt vom 3.3.2004

LR Rezar: „Ohne Verkehr müssten wir uns in Reservate zurückziehen.“

LABg. Gradwohl: „Und wenn der Bezirk Oberpullendorf kein gut ausgebautes Straßennetz hat, läuft er Gefahr, dass die Transeuropäischen Verkehrsnetze an ihm vorbeiführen“

Dazu zwei Fragen:

Herr LR Rezar haben Sie den Eindruck der Bezirk Oberpullendorf ist ein Reservat? Genauso polemisch könnte ich Sie jetzt fragen, wissen Sie eigentlich, dass Reservate interessante Tourismusziele sind? Herr LABg. und Verkehrssprecher ihrer Partei, Sie sollten wissen, dass die Transeuropäischen Netze Gott sei Dank an unserem Bezirk vorbeigehen, mit oder ohne S 31. Und Sie sollten auch wissen, dass dies die Transitrouten des zukünftigen Europas sind, an denen aufgrund der Erfahrungen Österreichs eigentlich niemand gern leben will, oder?

### **Transitgefahr**

Man wirft der Bürgerinitiative „BIST g'scheit!“ vor, Sie erfindet die Transitgefahr. Ganz im Gegenteil! Studien im Auftrag des Land Burgenlandes und das Entwicklungsleitbild der Euregio zeigen deutlich auf, dass die S 31 Teil einer übergeordneten Transitroute werden soll. In der Auflistung der Euregio Leitprojekte ist die S 31 u.a. als ein Projekt des Zukunftsthemas „Herzstück Europas Entwicklungssachse Berlin-Triest“ angeführt. Also wenn dies keine Transitachse ist. Auch in der SUSTRAIN Studie ist hier eine hochrangige Achse (Berlin, Dresden, Prag, Brünn, Wien, Graz, Triest) genau über unseren Bezirk vorgesehen. Zukünftig wird auch die Erschließung des Balkans und der Türkei massiv über diesen Korridor (Türkei – Balkan – Zagreb – Wien - ...) führen.

Außerdem entsteht mit der S 31 die westlichste Alpenfreie Nord-Süd-Achse. Bei einer erhöhten Maut aufgrund einer neuen EU Wegekostenrichtlinie in den Alpen ist ein Ausweichen auf diese Route sehr wahrscheinlich, dies bestätigen Logistiker von Transportunternehmen.

### **Wie schränkt man Transitverkehr wirksam ein?**

Transitverkehr lässt sich nicht durch Gesetze einschränken, wie die leidvolle Erfahrung Österreichs im heurigen Jahr (Auslaufen der Ökopunkteregelung) zeigt. Dies bewirkte z.B. auf der Brennerautobahn Zuwachsraten von 20-30% und darüber. Im Oktober 2004 waren 25% oder 25.000 LKW mehr als im Oktober 2003 unterwegs. Dies sind aufgrund von Wochenendfahrverboten ca. 1000 LKW mehr pro Tag!

Die Erfahrung zeigt, dass man nur durch die Verhinderung einer hochrangigen Straße den Transitverkehr einschränken kann. Das beste und wohl berühmteste Beispiel ist die Allemagna, eine Autobahn von München nach Mailand, die aufgrund der Alpenkonvention bisher erfolgreich verhindert wurde und zahlreiche Tourismusgebiete in dem Alpen erhalten hat.

### **Pläne der Ungarn**

Kein Plan der Ungarn sieht derzeit eine Fortsetzung der S 31 als hochrangige Straße vor. Nicht einmal die Vorausschau bis ins Jahr 2030.

Weshalb soll also eine hochrangige Straße bis an die ungarische Grenze geführt werden? Niemand hier will eine hochrangige Straße, auch nicht über Druck von der EU!

### **Information zur Bürgerinitiative „BIST g'scheit!“**

Wir sind eine überparteiliche und mittelburgenländische Bürgerinitiative und nicht wie in den Medien kolportiert eine Klostermarienberger Initiative. Klostermarienberg war nur der Ausgangspunkt. Der Initiative gehören Mitarbeiter aus beinahe allen Orten von Rattersdorf bis Lutzmannsburg und weiter bis Dörfl an. Unterstützungserklärungen gibt es bereits aus allen Ortschaften entlang der jetzt geplanten S 31 aber auch aus anderen Orten des Bezirks.

Ziel der Bürgerinitiative ist die Entlastung und Beruhigung der Ortsdurchfahrten entlang der Routen vom derzeitigen Ende der S 31 bis zur ungarischen Grenze, also entlang der B61 und L332. Gleichzeitig aber die Verhinderung einer durchgehenden, kreuzungsfreien, hochrangigen Straße die aus unserer Sicht zur Transitroute wird.

Weitere Informationen finden Sie in den Beilagen:

- S31 Gesetzeslage.doc
- Argumente1.ppt