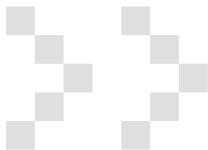


Walcher Alexander

Der offene Planungsprozess

Kommunikation und Partizipation von Planungsbeteiligten am Beispiel aktueller Straßeninfrastruktur-Großvorhaben in Österreich



Der Neu- und Ausbau von Autobahnen und Schnellstraßen setzt hohe Anforderungen hinsichtlich der kommunikativen Einbeziehung des sehr komplexen, oft nur schwer abgrenzbaren Planungsumfeldes. Die Erfahrung hat deutlich gezeigt, dass der Planungsprozess immer wieder neue Problemstellungen aufwirft, der individuelle, projektspezifische Lösungsansätze erfordert. Dabei kann man auf Standardlösungen ebenso wenig zurückgreifen wie Routineentscheidungen treffen.

Neben einer kurzen Darstellung der grundsätzlichen Bedeutung von Kommunikation im Rahmen der Straßenplanung aus Sicht des Projektträgers werden aktuelle Planungsprojekte der ÖSAG und der dort entwickelten und eingesetzten Kommunikationsstrategien und Kommunikationsinstrumente vorgestellt. Berücksichtigung finden dabei repräsentative Planungsprojekte wie die A 10 Tauern Autobahn, die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße sowie die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße. Diese Projekte charakterisieren sich durch maßgebliche Unterschiede hinsichtlich des Projektzuganges, der Planungsbeteiligten, der Voraussetzungen, der Rahmenbedingungen sowie - daraus resultierend - der entwickelten Kommunikationsstrategien und bieten somit einen guten Überblick über aktuelle Anforderungen an das Element der "Kommunikation" bei Straßeninfrastruktur-Großvorhaben in Österreich.

EINLEITUNG

Die Realisierung von Bundesstraßenprojekten (Autobahnen- und Schnellstraßen) in Österreich stellt eine überaus komplexe und vielschichtige Materie dar. In den einzelnen Phasen der Umsetzung (Voruntersuchung - Projektierung - Bau) eines Vorhabens ergeben sich unterschiedliche Abläufe bzw. Anforderungen, ändern sich Beteiligengruppen und wechseln Zuständigkeiten.

Entsprechend diesen sich ändernden Rahmenbedingungen muss ein Projektwerber seine Strategie hinsichtlich der Kommunikation den gegebenen Anforderungen anpassen. Gleichzeitig gilt es aber auch fachliche Beteiligengruppen, die erst zu einem späteren Zeitpunkt in ein Projekt einsteigen (wie z.B. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) als Genehmigungsbehörde, gutachtende Fachdienststellen beteiligter Bundesländer aber auch politische Entscheidungsträger etc.) möglichst frühzeitig durch regelmäßige Information in ein Projekt einzubinden.

Neben der angeführten Einbindung fachlicher bzw. genehmigender Stellen wird vor allem die Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung im Zuge der Planung und Realisierung von Straßenprojekten immer mehr zu einem wesentlichen Faktor für die Akzeptanz und das Verständnis für ein Projekt im Speziellen bzw. den Straßenbau im Allgemeinen. Infrastrukturprojekte müssen in einer transparenten und auch für den Laien nachvollziehbaren Weise sowohl mittels Informationsaustausch als auch durch konkrete Einbeziehung der Bevölkerung in den Planungsprozess (Partizipation) verwirklicht werden. Bedürfnisse und Befürchtungen der Bevölkerung zu ignorieren oder gar gänzlich zu negieren, hat erwiesenermaßen einen diametralen Einfluss auf die Realisierungschance von Straßenprojekten.

Insgesamt gewinnt die Kommunikation mit allen relevanten Umwelten im Zuge der Realisierung eines Projektes immer mehr an Bedeutung. Schon Paul Watzlawick stellte fest: "Mann kann nicht nicht kommunizieren". Selbstverständlich gilt dies auch in besonderem Maße für die Planung und Umsetzung von Infrastruk-

turmaßnahmen. Kommunikation bedeutet dabei weit mehr als reine "Information". Im Gegensatz zu der mit einer Einbahnstraße vergleichbaren "Information" kann "Kommunikation" als Fahrbahn mit Gegenverkehr gesehen werden. Einer Information in einer Richtung folgt eine andere in der entgegengesetzten Richtung (vgl. Bogner, Franz M.: "Das neue PR-Denken").

Neben einer kurzen grundlegenden Darstellung der Bedeutung projektspezifischer Kommunikation für den Erfolg eines Projektes sollen in diesem Beitrag anhand von aktuellen Beispielen aus der Praxis der Bundesstraßenplanung in Österreich die Möglichkeiten und Instrumente zeitgemäßer Straßenplanung unter verschiedenen Voraussetzungen dargestellt werden.

KOMMUNIKATION ALS ERFOLGSKRITISCHER FAKTOR BEI DER REALISIERUNG VON STRASSENBAUVORHABEN

Betrachtet man die in den letzten Jahrzehnten realisierten Straßenbauvorhaben wird erkennbar, dass der eigentliche

Bau der Straße im Vergleich zur Konzeption und Planung eine verhältnismäßig geringe Zeitspanne umfasst. Von der ersten "Projektidee" bis zum eigentlichen Spatenstich für den Bau vergingen und vergehen oft Jahre, in einigen Fällen sogar Jahrzehnte. Neben "trivialen" Gründen wie Finanzierungsengpässen und ähnlichem sind drei Aspekte besonders für diese langen Planungshorizonte verantwortlich:

- > Politische Dogmen gegen Verkehrsprojekte
- > Lokale projektspezifische Widerstände gegen Straßenbauprojekte auf politischer, ökologischer und Anraierebene
- > Unstrukturierte Vorgangsweise (mangelnde Einbeziehung der relevanten Umwelten)

Die angeführten Punkte haben einen Aspekt gemeinsam: Die Bedeutung und Notwendigkeit von Kommunikation wird unterschätzt, in manchen Fällen wird die Einbeziehung der relevanten Umwelten im Zuge der Projektrealisierung sogar abgelehnt oder weitgehend vermieden. Grund dafür sind sehr oft Vorurteile und falsches Verständnis von Kommunikation aber auch die Angst vor der Konfrontation mit Betroffenen.

Unter dem Schlagwort "Verfahrensbeschleunigung für Infrastrukturprojekte" wurden in den letzten Jahren zahlreiche methodische Ansätze und Leitlinien erarbeitet, in denen auch kommunikations-spezifische Aspekte neu überdacht und etabliert wurden. Aus Sicht eines Projektbetreibers ist dabei jedoch nicht immer der beschleunigende Faktor entscheidend, sondern vielmehr eine notwendige Effizienzsteigerung in allen Planungsabläufen, um sogenannte "frustrierte Aufwendungen" in zeitlicher, aber auch monetärer Hinsicht zu vermeiden. Die Erarbeitung von Strategien hinsichtlich Öffentlichkeitsarbeit gewinnt einen immer größeren Stellenwert und ist heute integrativer Bestandteil bei der Projektierung

von Straßenbauvorhaben. Ausgewählte Beispiele von entwickelten und angewandten Strategien zu Kommunikation und Effizienzsteigerung finden sich in den Praxisbeispielen in diesem Artikel.

Eckpunkte projektspezifischer Kommunikation bei Straßenplanungen

Die Kernfrage in der Öffentlichkeitsarbeit bei den besonders komplexen und sensiblen Straßenbauvorhaben ist: Wodurch zeichnet sich qualitativ hochwertige Kommunikation im Infrastrukturbereich aus? Wie so oft gibt es auch auf diese Frage keine Pauschalantwort. Aus Sicht der ÖSAG sind nicht zuletzt aufgrund der Erfahrung aus zahlreichen realisierten und laufenden Projekten (sowohl positiver als auch negativer Natur) einige Aspekte jedenfalls als ergebnisrelevant anzusehen:

Transparenz und Nachvollziehbarkeit von Infrastrukturplanungen

Die Information und Einbeziehung der Öffentlichkeit aber auch der politischen Entscheidungsträger sowie der Stakeholder sind immanent wichtig für die in nahezu allen Fällen erforderliche Akzeptanzerhöhung bei der Planung einer Straßenverbindung. Aufgrund der Sensibilisierung bezüglich ökologischer Fragestellungen ist eine proaktive Öffentlichkeitsarbeit unbedingt erforderlich. Dabei ist das Aufzeigen von Vor- und Nachteilen eines Projektes in einer transparenten und nachvollziehbaren Art unerlässlicher Bestandteil der Planung.

Transparenz bedeutet aber auch die Aufbereitung von technischen Unterlagen in einer verständlichen und möglichst "untechnischen" Sprache, um sich nicht per se dem Vorwurf der Verschleierungs- und Euphemismustaktik auszusetzen.

Kommunikative Gleichbehandlung der Akteure

Ein Charakteristikum von Straßenplanungen ist der Umstand, dass der Einfluss politischer Entscheidungsträger

sehr oft gravierende Auswirkungen auf den Projektfortschritt hat. Dies gilt zwar nicht ausschließlich, besonders aber für regionalpolitische Aspekte. Ein wesentlicher Vorteil einer Straßensondergesellschaft wie der ÖSAG ist die politische Unabhängigkeit bei straßenbaulichen Planungen. Die kontinuierliche und umfassende Information der politischen Entscheidungsträger über den Projektverlauf bzw. die Projektrisiken ist ein Garant dafür, in notwendigen Entscheidungsprozessen nicht blockiert oder behindert zu werden.

Insgesamt sind Qualität und Quantität der Informationsaufbereitung für die unterschiedlichen Akteure im Planungsprozess wohl eine der herausforderndsten Aufgaben für einen Projektträger. Qualitativ ist eine zielgruppengerechte Aufbereitung von Projektinformation zur Verständniserhöhung unerlässlich. Quantitativ befindet sich ein Projektwerber stets auf einer Gratwanderung zwischen notwendiger Information und inflationärer Überladung an Information.

Medienarbeit

Konfliktträchtige Themen wie die Projektierungen von neuen Straßenverbindungen sind selbstverständlich auch medial von enormer Brisanz und Bedeutung. Aus Sicht der ÖSAG erfordert dies eine starke proaktive Medienarbeit. Nun könnte man diversen Medien natürlich unterstellen, dass sie nicht so sehr an der Sache selbst Interesse zeigen, sondern vielmehr an griffigen Schlagzeilen. Dennoch ist auch die Betreuung der Medien von enormer Bedeutung für die Akzeptanzerhöhung von Straßenbauvorhaben. Konflikte zwischen Akteuren im Entscheidungsprozess (z. B. Anrainer - Projektwerber) sollten jedoch nicht über die Medien ausgetragen werden, da dies einerseits sehr oft zu einer Verhärtung der Fronten beiträgt und andererseits auch für die Gesamtbedeutung eines Projektes oder einer Region von entscheidendem Nachteil sein könnte. Besonders deutlich wird dies am Beispiel

der Planung der 2. Tunnelröhren durch Tauern und Katschberg an der A 10 Tauern Autobahn: Bei der Planung der erforderlichen Umweltentlastungsmaßnahmen wird von Seiten der Bevölkerung immer wieder über eine Tageszeitung das Bild einer Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffhöhle in der Gemeinde Zederhaus propagiert. Die Gemeinde will dadurch auf ihre topografisch schwierige Situation hinweisen und durchaus die Politik über die Medien mobilisieren, ihnen in den Verhandlungen um Umweltentlastungsmaßnahmen beizustehen. Gleichzeitig agiert die Region aber auch sehr stark fremdenverkehrsorientiert. Eine Überzeichnung und Dramatisierung trägt daher sicherlich nicht gerade zur Steigerung der Nächtigungszahlen bei.

Information und Partizipation

Neben der Information aller Beteiligten in einem Planungsprozess ist auch die Partizipation der Betroffenen an der Planung selbst eine kommunikative Herausforderung für alle Beteiligten. Die ÖSAG hat in den letzten Jahren mit dem so genannten "Offenen Planungsprozess" gute und viel versprechende Erfahrungen gemacht.

Die "Österreichische Forschungsgemeinschaft" schreibt dazu in den Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS 2.22, S. 15f.): "Die Einbindung einer möglichst repräsentativen Auswahl von Planungsbetroffenen (Bürger) und Umsetzungsverantwortlichen (Projektträger, Planer, Politiker) dient neben dem Vertrauensaufbau mit dem Gegenüber der Sammlung von Detailinformation, neuer Lösungsansätze und schlussendlich der Konsensfindung. Eine möglichst frühzeitige Beteiligung aller Parteien ist dabei unbedingt anzustreben."

Im Sinne einer transparenten und bürgernahen Planung ist es für die ÖSAG wichtig, gemeinsam mit den Betroffenen vor Ort Lösungen zu erarbeiten. Dabei werden in der Regel lokale Arbeitsgruppen eingesetzt (vgl. Beispiele A 10 und S 7). Wesentlich für eine spätere Ent-

scheidungsfindung ist, dass neben den Vertretern der verschiedenen Interessenslagen (wirtschaftliche, politische, soziale, ökologische Interessen) auch die vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Ortsteile einer Gemeinde Vertreter in die Arbeitsgruppe entsenden, um ein späteres Misstrauen in der Entscheidungsfindung ("not in my backyard" - Problematik) zu verhindern.

Wesentlich für den Projektfortschritt ist die Beschränkung der Größe der Arbeitsgruppe auf maximal 20 Personen, da ansonsten die Produktivität der Gruppe sehr eingeschränkt wird. Wichtig für die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen ist weiters die Kontinuität der Gruppe, um ein zügiges, ergebnisorientiertes Arbeiten zu ermöglichen.

Im Arbeitsprozess selbst werden gemeinsam Vorschläge erarbeitet und die Vor- und Nachteile aller denkbaren Lösungen diskutiert, was letztlich zu einer Versachlichung eines anfangs vielfach sehr emotionalen Themas führt. Durch die Einbindung der Bevölkerung aber auch der behördlichen Entscheidungsträger in den Planungsprozess kann oft größeres Verständnis für die Umsetzbarkeit von Planungen erzielt und so die Akzeptanz für ein Gesamtvorhaben erhöht werden. Da die Vertreter in den Arbeitsgruppen auch als Meinungsmultiplikatoren fungieren, kann insgesamt auch eine Versachlichung der Diskussion in der Bevölkerung in einer Projektregion erreicht werden.

Auch die möglichst frühe Einbindung der im formalen Entscheidungsprozess mitwirkenden Behörden (z. B. UVP-Verfahren) ist für den gesamten Planungsablauf von Infrastrukturvorhaben ebenfalls von immenser Bedeutung. Um dabei aber den Rahmen von Arbeitsgruppen nicht zu sprengen, hat sich in der Praxis die Benennung eines Behördenkoordinators bewährt. Dieser ist im eigenen Wirkungsbereich für die Kommunikation mit den anderen Fachdienststellen verant-

wortlich und rekrutiert je nach Erfordernis und Projektfortschritt Unterstützung aus den Fachdienststellen. Für den Projektwerber hat diese Vorgangsweise den Vorteil, dass sich zum einen der Koordinationsaufwand verringert und zum anderen die "amtsinterne" Kommunikation optimiert wird.

KOMMUNIKATION UND PARTIZIPATION AM BEISPIEL AKTUELLER PROJEKTE DER BUNDESSTRASSENPLANUNG IN ÖSTERREICH

Die Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung bei der Planung und Realisierung von Straßenprojekten wird wie eingangs beschrieben immer mehr zu einem wesentlichen Faktor für die Akzeptanz und das Verständnis für den Straßenbau.

Für die ÖSAG (Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H., eine operative Tochtergesellschaft der ASFINAG), verantwortlich für zahlreiche abgewickelte und aktuelle Planungs- und Bauvorhaben im österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz, war es stets Ziel, Planung transparent und nachvollziehbar zu gestalten. Der laufende Erkenntnisgewinn aus der Projektabwicklung führt gemeinsam mit weitgehender politischer Unabhängigkeit zur Bündelung von umfassendem Straßenplanungs-Know-How bei der ÖSAG als Projektträger.

So wurden eine Vielzahl von Instrumenten zur Öffentlichkeitsbeteiligung etabliert, welche aber immer wieder spezifisch für einzelne Projekte adaptiert und modifiziert werden (vgl. folgende Beispiele). Letztendlich kann die Einbeziehung der Öffentlichkeit nicht in einem reinen Standardprogramm absolviert werden. Jedes Projekt stellt unterschiedliche Anforderungen an den Projektwerber. Die Gradwanderung zwischen erfolgreicher Einbeziehung der Bevölkerung und Überfrachten derselben mit Informationen bedarf einer genauen und gewissenhaften Analyse der Gegeben-

strasse

heiten und der Situation vor Ort.

In der Folge werden ausgewählte Beispiele von Bundesstraßenplanungsprojekten und der in diesem Zusammenhang entwickelten Kommunikationsstrategien bzw. Verfahrensabläufe vorgestellt.

A 10, Tauern Autobahn - Vollausbau der zweiten Tunnelröhren durch Katschberg und Tauern

Seit 1999 erarbeitet die ÖSAG im Bereich der Scheitelstrecke der Tauern Autobahn im Zuge der Realisierung der zweiten Tunnelröhren durch Tauern und Katschberg gemeinsam mit der betroffenen Bevölkerung vor Ort Umweltentlastungsmaßnahmen für diese ökologisch sensiblen Bereiche.

In einem iterativen Prozess wurden Vorschläge bearbeitet und die Vor- und Nachteile von "Extremlösungen" wie kilometerlange Tunnelbauwerken diskutiert, was letztlich tatsächlich zu einer Verschärfung eines anfangs sehr emotionalen Themas führte. Durch diese Einbindung der Bevölkerung in den Planungsprozess konnte bei den Gemeinden einerseits ein höheres Verständnis für die Umsetzbarkeit von Maßnahmen erzielt und andererseits die Akzeptanz für das Gesamtvorhaben erhöht werden. Da die Vertreter in den Arbeitsgruppen auch als Meinungsmultiplikatoren in den Gemeinden fungierten, konnte insgesamt auch eine Versachlichung der Diskussion in der Gesamtion erreicht werden.

Ausgangssituation

Die Tauern Autobahn stellt neben der Brenner und der Pyhrn Autobahn eine wichtige Nord-Süd-Transversale im Bereich der Alpen dar. Derzeit beträgt der JDTV an der A 10 im Bereich der Mautstelle St. Michael im Lungau etwa 15.000 Fahrzeuge. Für die nächsten 20 Jahre ist eine Zunahme auf bis zu 36.000 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Außer den beiden im Gegenverkehr betriebenen Tauern- und Katsch-

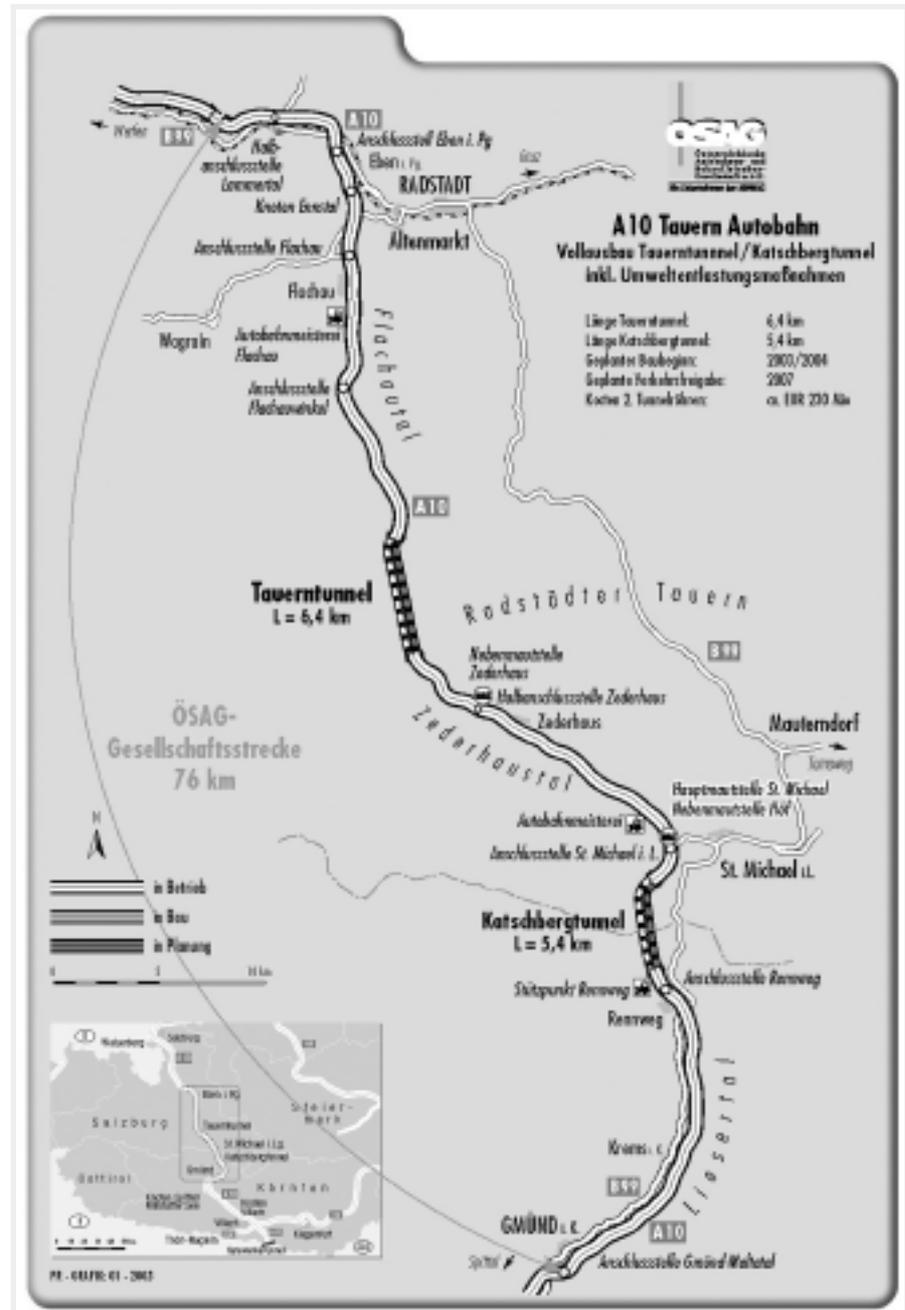


Abb. 1: Gesellschaftsstrecke der ÖSAG an der A 10 Tauern Autobahn

bergtunnel ist die gesamte Strecke zwischen Walsertal und Villach mit jeweils mindestens 2 Richtungsfahrbahnen voll ausgebaut. Kennzeichnend für die Tauern Autobahn ist neben dem hohen

Schwerverkehrsanteil (derzeit ca. 17 %) auch der spezifische Urlauberwochenendverkehr, der schon jetzt an etwa 20 Wochenenden im Jahr bis zu 44.000 Fahrzeuge pro Tag beträgt.

Neben eine dem charakteristischen Verkehrsaufkommen auf der A 10 (wie oben beschrieben hoher Schwerverkehrsanteil bzw. hoher Urlauberwochenendverkehr mit deutlichen Steigerungen bis zum Prognosejahr 2020) und der Lage der Scheitelstrecke in einem sensiblen Alpental ist die teilweise breite Ablehnung der Bevölkerung gegen das Projekt des Ausbaus der zweiten Tunnelröhren kennzeichnend für das Projekt.

Diese befürchtet im Falle eines Ausbaus hohe zusätzliche Verkehrsbelastungen und somit den weiteren Verlust von Lebensqualität in ihrer Heimatregion. Der konfliktgeladenen Stimmung in den Gemeinden bzw. der betroffenen Bevölkerung wird durch hohe Medienpräsenz Rechnung getragen. Häufigste Themen dabei sind die grundsätzliche Notwendigkeit des Ausbaus der zweiten Tunnelröhren (Transitproblematik und Beeinträchtigung des Lebensraumes) sowie die zum Teil unterschiedlichen Forderungen und Ansichten von Projektträger ÖSAG / AS-FINAG und lokaler Bevölkerung hinsichtlich Umfang und Qualität der vorgeschlagenen Lärmschutzeinrichtungen.

Konflikte ergaben sich immer wieder weniger aufgrund von Verständnisproblemen (Aufbereitung und Präsentation von Untersuchungsergebnissen) als auf grundsätzlichen politischen Dogmen oder prinzipieller Ablehnung des Ausbaus der zweiten Tunnelröhren. Zeitungsüberschriften wie "Die Kinder von Zederhaus: Autobahn in den Berg" ⁽¹⁾ oder "Bereit auf die Autobahn zu gehen" ⁽²⁾ werden von Interessensgruppen lanciert, die an einer fachlichen Diskussion wenig interessiert scheinen.

Ziel des offenen Planungsprozesses kann es nicht sein, "Fundamentalisten" zu überzeugen, sondern den Versuch anzustellen, die Diskussion insgesamt auf eine sachlich fachliche Ebene, weg von Emotionen zu lenken. Dabei kommt der Qualität wie auch die Quantität der Informationsaufbereitung für die unterschied-

lichen Akteure im Planungsprozess hohe Bedeutung zu und ist zur Verständniserhöhung unerlässlich

Installieren von Arbeitsgruppen

Ergebnisse aus einer Verkehrsstudie bzw. der Lärmevaluierung der Scheitelstrecke zeigten deutlich, dass umfangreiche Umweltentlastungsmaßnahmen erforderlich sind, um vor allem die Lärmsituation entlang der Tauern Autobahn langfristig zu verbessern.

Insgesamt sind von den Planungen des Vollausbaus sowie der Umweltentlastungsmaßnahmen acht Gemeinden (Hüttau, Eben, Flachau, Zederhaus, St. Michael, Rennweg, Krems und Gmünd) in zwei Bundesländern (Salzburg und Kärnten) betroffen (vgl. Abbildung 1). Dieser Umstand und die resultierende Beteiligung zweier Landesregierungen und acht Bürgermeister stellten für den Projektträger, um es positiv zu formulieren, eine große Herausforderung dar. Nicht selten spielen in grundsätzlich konstruktiven Diskussionen unzulässige Vergleiche mit anderen Gemeinden, gekränkte Eitelkeiten oder parteipolitische Aspekte eine große Rolle.

Im Sinne einer transparenten und einbeziehenden Planung war es für die ÖSAG wichtig, gemeinsam mit den Betroffenen vor Ort Lösungen für Umweltentlastungsmaßnahmen zu erarbeiten. Daher wurde als erster Schritt in den genannten acht Gemeinden Arbeitsgruppen gebildet, um in einem offenen Planungsprozess gemeinsam entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation zu erarbeiten.

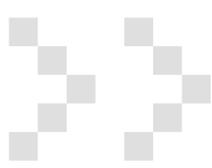
Dabei zeigte sich vor allem am Anfang dieser Arbeit die Komplexität eines solchen Vorhabens. Die Gemeinden wurden aufgefordert, auch selbst Lösungsvorschläge für Lärmschutzmaßnahmen einzubringen.

Diese Involvierung in den Planungsprozess bedeutet selbstverständlich auch die Übernahme von Verantwortung für gemeinsame Entscheidungen. Plötzlich wird der Bürger von einer relativ bequemen Position des Kritisierens eines Vorhabens zur Mitarbeit eingeladen.

Die Reaktion darauf lag auf der Hand: Als Lösungsvorschläge wurden anfangs kilometerlange Tunnellösungen als Lärm-



Abb. 2: Lage des Bereiches Zederhaus Mitte an der A 10 Tauern Autobahn und von der Gemeinde geforderte Tunnellösungen zur Umfahrung der Gemeinde



strasse

schutzmaßnahmen für Ortschaften eingebracht. Sehr gut kann dies an der Arbeit und den Ergebnissen im aufgrund seiner topographischen Lage besonders ökologisch sensiblen Zederhaustal demonstriert werden:

Ausgangssituation der Diskussion um den Lärmschutz entlang der A 10 war die Forderung der Zederhauser Bevölkerung nach einer kilometerlangen Tunnelösung (Abbildung 2) als Umfahrung des Bereiches Zederhaus (Forderung nach einer "Jahrhundertlösung"). Ein Setzen einer solchen Maßnahme wäre für die ASFINAG nicht nur unfinanzierbar, sondern hätte darüber hinaus bedeutende Präsenz Wirkung auf andere Abschnitte im Streckennetz der ASFINAG.

Gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Zederhaus erarbeitete man mittels einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (Nutzwertanalyse) eine Auswahlvariante betreffend Lärmschutzanlagen, die jedoch nicht in allen Bereich den Zuspruch der Bevölkerung fand. Vor allem im Bereich Mitte wurde die Schutzwirkung der Auswahlvariante (Einhausung der Fahrbahn am Bestand) als nicht ausreichend erachtet.

Die ÖSAG trug diesem Standpunkt der Gemeinde Rechnung, indem für den Mittelbereich mögliche Optimierungsmaßnahmen erarbeitet und vorgeschlagen wurden.

In zahlreichen Arbeitsgruppensitzungen (insgesamt beinahe 20 Sitzungen) versuchte man sich in Zederhaus der Lösung des Problems für diesen besonders sensiblen Bereich zu nähern. Ein Konsens konnte schließlich in Form einer Einhausung und Einschüttung inklusive einer Verlegung der Autobahn zum Berg hin erzielt werden (Stand Sommer 2003).

Ergebnis dieses Planungsschrittes unter Einbeziehung der Arbeitsgruppen waren für den Gesamtabschnitt der ÖSAG-Gesellschaftsstrecke (ca. 76 km) Lärmschutzmaßnahmen, die sich an den Wünschen der Bevölkerung orientieren, wirksam schützen und gleichzeitig noch im Sinne einer Kosten-Wirksamkeits-Untersuchung für den Projektträger finanziell vertretbar sind. Somit konnte in den Gemeinden Konsens zwischen der ÖSAG und den betroffenen Gemeinden bezüglich der zu errichtenden Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden.

Resümee

Trotz einiger verbleibender Unstimmigkeiten betreffend den Umfang der Lärmschutzeinrichtungen hat die dargestellte Form der Partizipation der Öffentlichkeit an der A 10 ihr gesetztes Ziel erreicht. Die seitens des Projektträgers angestrebte Verlagerung der Diskussion über den Umfang der Entlastungsmaßnahmen von einer hochemotionalen auf eine sachliche Ebene ist geglückt. Die Zederhauser Bevölkerung sah nicht zuletzt aufgrund

der eindeutigen und verständlich ausgeführten Ergebnisse der gemeinsam erarbeiteten Nutzwertanalyse von ihrer Forderung nach einem 11 km langen Tunnel (fachlich nicht notwendig, wirtschaftlich nicht realisierbar) um Zederhaus ab. Die Positionen näherten sich schließlich auf Grundlage aufbauenden Optimierungen einander an, in weiten Teilen der Gemeinde konnte ein Konsens erzielt werden (Ausnahme stellt der extrem dünn besiedelte Norden der Gemeinde dar - so fordert beispielsweise die Gemeinde für ein einzelnes Gehöft Lärmschutz um ca. 5 Mio. Euro).

S 7, Fürstenfelder Schnellstraße - Neubau der Verbindung von der A 2 bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz

Mit der Novellierung des Bundesstraßengesetzes im April 2002 wurden sämtliche bis dahin als solche geführten Bundesstraßen aufgelassen und als Landesstraßen ausgewiesen. Einzelne Verbindungen, darunter auch die ehem. B 65 (nunmehr S 7), wurden in den Anhang des Bundesstraßengesetzes aufgenommen und somit weiterhin als Autobahnen bzw. Schnellstraßen in Bundeskompetenz verwaltet. Die Verbindung von der A 2 bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz wurde als S 7 Fürstenfelder Schnellstraße ausgewiesen, die Verantwortung zur Planung und Errichtung damit an die ASFINAG/ÖSAG übertragen.

Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Planungen früheren Datums in der Region (im Auftrag der Bundesländer Steiermark und Burgenland) hatten vor allem das Bemühen der Gemeinden in der Region um lokale, kleinräumige Umfahrungen zur Entlastung der Ortskerne zum Inhalt.

Einen wesentlichen Kernpunkt der Arbeiten nach Übernahme des Projektes durch die ÖSAG stellt daher die zukünftige Adaptierung der teilweise bestehenden Planungen im Verlauf der ehem. B 65

PROJEKTECKDATEN TAUERNAUTOBAHN

Gesamtkosten:	ca. 400 Mio. Euro (Ausbau Tunnelröhren inkl. Umweltentlastungsmaßnahmen)
Planungsphase:	1999 - 2004
Bauphase:	2004 - 2008*
Streckenlänge:	Tauertunnel 6,4 km Katschbergtunnel 5,4 km Umweltentlastungsmaßnahmen auf insgesamt ca. 76 km
Betroffene:	8 Standortgemeinden Bundesländer Salzburg und Kärnten

* voraussichtlich

zu einer durchgehenden höchstrangigen Straßenverbindung zwischen der A 2 und Heiligenkreuz unter Berücksichtigung der regionalen bzw. lokalen Bedürfnisse und Anforderungen dar.

Deshalb galt es seitens des Projektträgers die Bevölkerung vor Ort darüber zu informieren, dass die Errichtung von lokalen Ortsumfahrungen (Insellösungen) nicht mehr Inhalt der zukünftigen Planung ist, die Entlastung der Ortskerne der betroffenen Gemeinden aber nach wie vor ein wesentliches Ziel darstellt.

Entsprechend der beschriebenen Vorgeschichte und der teilweise langen Dauer bzw. ‚Erfolgslosigkeit‘ der Planungen von Ortsumfahrungen hoch war die Erwartungshaltung in der Bevölkerung nach einer raschen Umsetzung der S 7. Gleichzeitig stellte die nunmehrige Neuplanung einer Schnellstraße mit Autobahnquerschnitt (zwei Richtungsfahrbahnen mit baulicher Mitteltrennung) im Gegensatz zu früher diskutierten zweistreifigen Ortsumfahrungen eine wesentliche Änderung der Rahmenbedingungen dar und sorgte für Verunsicherung in der Region (befürchtete negative Auswirkungen vor allem hinsichtlich der Lärmsituation und allgemeinen Umweltbelastung).

Eine weitere projektspezifische Herausforderung stellt die Beteiligung zweier Bundesländer (Steiermark und Burgenland) und damit die Einbindung relevanter Fachabteilungen zweier Landesregierungen am Planungsablauf dar. Die ÖSAG wird dabei von zwei genannten Behördenkoordinatoren maßgeblich unterstützt. Diese Koordinatoren der Länder nehmen sowohl behördeninterne koordinative Tätigkeiten als auch öffentlichkeitswirksame (durch Teilnahme an den Sitzungen der Arbeitsgruppen) Aufgaben wahr und sorgen so vor allem innerhalb der zuständigen Ämter der Landesregierungen für die wichtige Optimierung von Verfahrensabläufen.

Strategische Kommunikation - Installieren von Arbeitsgruppen

Im Zuge der Bearbeitung des straßenbaulichen Vorprojektes wurden entlang der geplanten S 7 acht Anrainergemeinden zu drei Arbeitsgruppen zusammengefasst (AG West, Mitte und Ost), wobei der Projektträger nach Möglichkeit versucht, besonders Gemeinden, die teilweise entgegengesetzte Interessen hinsichtlich der Realisierung der S 7 verfolgen, in einer Arbeitsgruppe zusammenzufassen.

Im Sinne eines transparenten Planungsablaufes soll diese Vorgangsweise gerade in ‚sensiblen‘ Gemeinden kontinuierlichen Informationsfluss gewährleisten und dem möglichen Vorwurf von bevorzugter Behandlung einer Gemeinde im Interesse des Projektträgers (betreffend z.B. etwaige Zugeständnisse oder Mehrinformation) von Anfang an jeder Grundlage zu entbehren.

Am Beispiel des Mittelabschnittes (vgl. Abbildung 3) und den Gemeinden Fürstenfeld und Rudersdorf soll die komplexe Ausgangslage und die Notwendigkeit

einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für beide Gemeinden erläutert werden.

Abbildung 3 weist im Mittelabschnitt im Nahbereich der Gemeinden Fürstenfeld und Rudersdorf als Ergebnis einer Korridorstudie aus dem Jahr 1999 drei grundsätzlich mögliche Trassenführungen auf.

- > Variante 1 (rot) auf Fürstenfelder Gemeindegebiet entlang der Feistritz
- > Variante 2 (grün) mit mehrfacher Querung der Lafnitz
- > Variante 3 (blau) nördlich Rudersdorf als Tunnellösung

Jede der obigen Varianten ist mit Vorbehalt einer beteiligten Gruppe / Institution behaftet. Variante 1 wurde (bezogen auf eine zweistreifige Ortsumfahrung) von der Stadtgemeinde Fürstenfeld dahingehend kommentiert, dass per Gemeinderatsbeschluss festgehalten wurde, eine Ortsumfahrung von Rudersdorf auf Fürstenfelder Gemeindegebiet stünde aus Sicht der Stadt Fürstenfeld nicht zur Diskussion.

Variante 2 erscheint aufgrund der mehrfachen Querung der ökologisch besonders

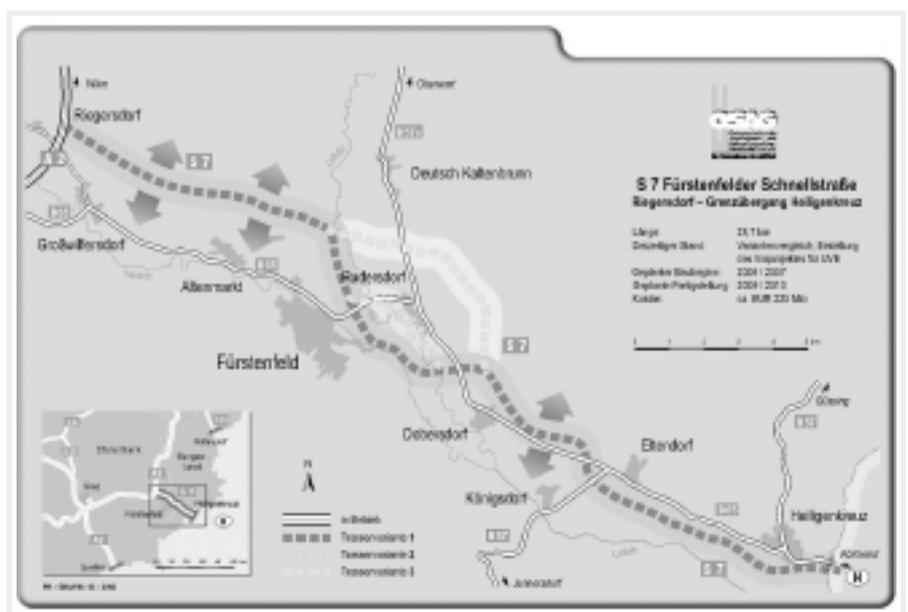


Abb. 3: S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Grobdarstellung möglicher Trassenführungen

strasse

wertvollen Lafnitz (u.a. Natura 2000 Gebiet) aus fachlich-ökologischer Sicht mehr als bedenklich, wäre dafür aber wahrscheinlich politisch konsensfähig.

Variante 3 ist durch die teilweise notwendige Trassenführung in einem bergmännischen Tunnel deutlich kostenintensiver als die anderen Varianten.

Im Rahmen eines von der ÖSAG ausgearbeiteten Ablaufplanes wird im Rahmen der Arbeitsgruppe versucht, durch aktive Einbeziehung der Mitglieder der AG bei diversen Projektierungsschritten (Erstellung und Gewichtung des Zielsystems für die Nutzen-Kosten-Untersuchung, Diskussion von möglichen Trassenvarianten etc.) Emotionen in der Diskussion möglichst zu vermeiden und sich auf einer fachlichen Ebene mit Problemstellungen auseinander zusetzen.

Durch die klare Strukturierung des Ablaufes der Arbeitsgruppensitzungen ("Masterplan") mit Information über den notwendigen Input und den angestrebten Output einer Sitzung wird kein Geheimnis

darum gemacht, wie - und vor allem dass - ein Projekt sich weiter entwickelt. Die ÖSAG als Projektträger kann so Vorwürfe seitens der Bürger, man investiere viel Zeit in die Arbeitsgruppen sehe aber keine Ergebnisse bzw. Fortschritte im Projekt, von vornherein entkräften und zeitliche und inhaltliche Leerläufe bei der zielorientierten Abstimmung aller beteiligter Fachbereiche vermeiden.

Da die nunmehrige S 7 eben keine ‚Umfahrung von Rudersdorf auf Fürstenfelder Gemeindegebiet‘, sondern eine überörtliche, hochrangige Verbindung der Süd Autobahn bis zur Staatsgrenze darstellt, haben sich die wesentlichen Grundvoraussetzungen geändert. Viele ‚historisch‘ oder siedlungsgeographisch bedingten Ursachen für zwischen-gemeindliche Auseinandersetzungen sind heute angesichts der geänderten Projekt-Zugänge nicht mehr schlagend (so ist der Vorbehalt, die S 7 stelle eine Ortsumfahrung von Rudersdorf vor, nicht mehr zutreffend).

Durch diesen neuen Zugang in dem Projekt werden wichtige Voraussetzung für

eine sachlich-fachliche Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Trassenvarianten und deren Gegenüberstellung geschaffen. Die projektspezifische Diskussion in der Arbeitsgruppe verlagert sich weg von unsachlichem und verzögerndem Hick-Hack hin zu einer effizienteren Projektabwicklung, die sich beschleunigend auf das Verfahren auswirkt und somit im Sinne aller Beteiligten liegt.

Neben den beschriebenen Mitgliedern Anrainern setzten sich die Arbeitsgruppen zusätzlich aus den genannten Koordinatoren der Länder Steiermark und Burgenland sowie, auf Einladung, dem zuständigen "Planungskordinator" und der "UVP-Koordinatorin" des BMVIT zusammen, um auch diese Vertreter der genehmigenden Behörde frühzeitig in das Projekt einzubinden und kontinuierlich über Fortschritte zu informieren.

Der mehrfach artikulierten Befürchtung der Mitglieder der Arbeitsgruppen der maßgeblichen Beeinträchtigung des unmittelbaren Lebensraumes durch verkehrsinduzierten Lärm wurde seitens der ÖSAG durch eine organisierte Exkursion zu einem aktuell fertig gestellten Straßenbau-Großprojekt (A 8, Innkreis Autobahn, Bereich Welser Westspange) begegnet. Vor Ort wurde den Arbeitsgruppen aus kompetenter Hand erläutert, welche Möglichkeiten der Umweltentlastung moderner Straßenbau bietet und das selbst kostenintensive Maßnahmen wie Unterflurtrassen realisiert

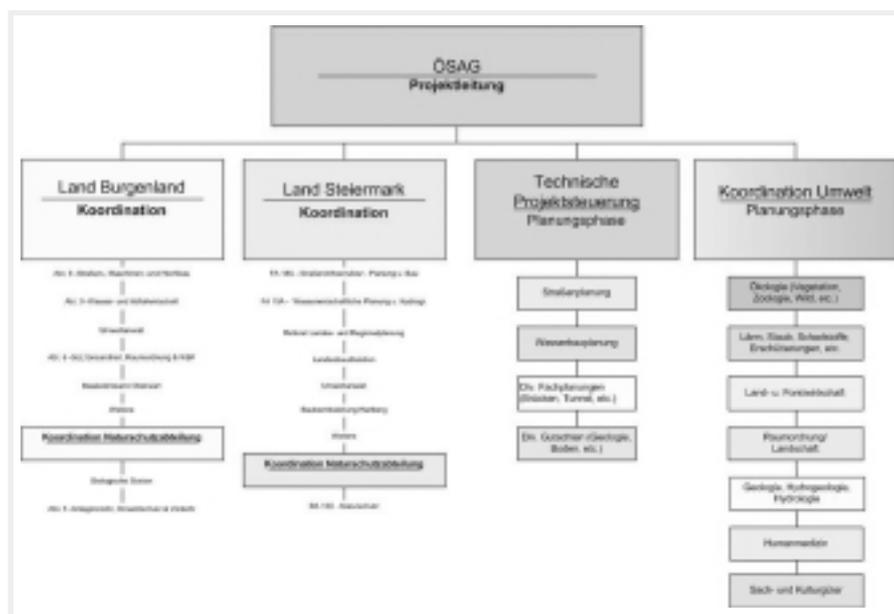


Abb. 4: Strukturelle Organisation des Standardprojektteams an der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße



Abb. 5: Exkursion mit Mitgliedern der Arbeitsgruppen zur Welser Westspange

werden, sofern diese fachlich gerechtfertigt werden können.

Durch Begehungen im Gelände (vgl. Abbildung 4) konnten sich die Mitglieder zum Einen von der Wirksamkeit der realisierten Lärmschutzeinrichtungen (auch im unmittelbaren Nahbereich von Siedlungen) überzeugen und sich andererseits ein anschauliches Bild davon machen, wie ein technischer Fachausdruck wie ‚Unterflurtrasse‘ in der Landschaft umgesetzt wird.

Durch diese Exkursion kann betroffenen Anrainern eine Grundbefürchtung, nämlich jene der Einschränkung der Lebensqualität durch ein Straßenbau-Großvorhaben, genommen werden, was sich in der Qualität des Diskussionsprozesses widerspiegelt. Diskussionsinhalte werden verlagert von "Ich bin grundsätzlich gegen jede Führung der Trasse in Siedlungsnähe" hin zu "Wie kann auch ich ein Maximum an Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen erarbeiten". Dieser Schritt bedingt die grundsätzliche Akzeptanz des Vorhabens an sich und eröffnet neue Möglichkeiten einer sachlichen Diskussion mit den Bürgern.

Einbindung der Fachdienststellen in den Planungsprozess

Über die bereits beschriebenen Länderkoordinatoren werden Vertreter sämtlicher relevanter Fachabteilungen bereits zu einem sehr frühen Stadium immer wieder in das Projekt informativ eingebunden (vgl. Strukturierung des Standardprojektteams in Abbildung 5). Dies

soll eine möglichst rasche Identifikation der Behörden mit dem Projekt S 7 Fürstenfelder Schnellstraße gewährleisten, eine möglichst frühzeitige Abstimmung von z.B. Untersuchungserfordernissen ermöglichen und somit eine effizientere Gestaltung spätere Verfahrensabläufe wie z.B. die Abwicklung der Materienrechtlichen Genehmigungsverfahren gewährleisten.

Die Einbindung der Fachabteilungen erfolgt über den regelmäßigen Versand von Statusberichten zum Projekt als auch über Versammlungen, die ca. in einem Halbjahres-Rhythmus erfolgen.

Resümee

Im Rahmen des Planungsprojektes S 7 Fürstenfelder Schnellstraße bemüht man sich seitens des Projektträgers von Anfang an (in der Phase des straßenbaulichen Vorprojekts) um klare Strukturierung sämtlicher öffentlichkeitswirksamer Arbeitsschritte. Die aktive Einbeziehung der betroffenen Anrainer entlang der geplanten Trasse im Rahmen von Arbeitsgruppen und diverser anderer Veranstaltungen hat dabei wesentlich zur grundsätzlichen Akzeptanz des Vorhabens beigetragen, und soll auch eine Identifizierung der Region mit ‚ihrer‘ Schnellstraße ermöglichen.

Die möglichst frühzeitige Einbindung von Vertretern der zuständigen Behörden (BMVIT und relevante Fachdienststellen der Länder Steiermark und Burgenland) soll zu einer effizienteren Abwicklung von Genehmigungsabläufen zu späteren

Projektstadien beitragen und somit die Einhaltung des sehr ehrgeizigen Zeitplans der Realisierung der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße ermöglichen.

S 1-Nord, Wiener Außenring Schnellstraße und Netzergänzungen ("Wien-Projekte")

In der Ostregion befinden sich derzeit eine Reihe bedeutender Infrastrukturausbauvorhaben in Planung oder in Diskussion. Zu einem der größten Vorhaben zählt dabei die im Bundesstraßengesetz enthaltene "S 1 Wiener Außenring Schnellstraße", die langfristig einen "Umfahrungsring" für Wien bilden soll und dessen Realisierung durch den Bau des ersten Abschnittes zwischen Knoten Vösendorf und Schwechat bereits eingeleitet wurde.

Das Vorhaben untergliedert sich in folgende Teilabschnitte und notwendige Netzergänzungen im hochrangigen Straßennetz:

- > S 1 Wiener Außenringsschnellstraße Knoten Schwechat bis Knoten Lobau
- > S 1 Wiener Außenringsschnellstraße Knoten Lobau bis Knoten Dt. Waggram ("Lobauquerung")
- > S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße (Umfahrung Süßenbrunn)
- > A 22 Donauufer Autobahn - Verlängerung bis zum Knoten Lobau

Im folgenden sollen diese Projekte in ihrer Gesamtheit betrachtet und ihr besonderer Stellenwert sowohl in der Umsetzungsproblematik als auch in der öffentlichen Diskussion näher beleuchtet werden.

Ausgangssituation

Die autobahnmäßige Anbindung Wiens an die nördlichen und nordöstlichen Nachbarländer Tschechien und Slowakei über die A 5 Nord Autobahn und die A6 Nordost Autobahn wurden im Österreichischen Generalverkehrsplan mit hoher Priorität festgelegt. Parallel dazu ist es

PROJEKTECKDATEN S 7, FÜRSTENFELDER SCHNELLSTRASSE

Gesamtkosten: ca. 220 Mio. Euro
Planungsphase: 2003 - 2006
Bauphase: 2007 - 2009*
Streckenlänge: ca. 28 km
Betroffene: 8 Standortgemeinden
 Bundesländer Salzburg und Kärnten

* voraussichtlich

strasse

notwendig, Wien vom immer stärker werdenden regionalen Verkehr mittels leistungsfähiger Straßenverbindungen zu entlasten.

Eine weitere Motivation, das hochrangige Straßennetz der Region zu verbessern, bildet die Positionierung Wiens im internationalen Straßennetz als TEN-Knoten. Durch die geplanten Netzerweiterungen soll ein wesentlicher Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraumes Ostregion ("Vienna Region") geleistet werden.

Die Ausgangssituation ist angesichts der Charakteristik des Planungsraumes be-

sonders komplex. Noch nicht genutzte städtebauliche Potentiale im Stadtgebiet von Wien, aktuelle Verkehrsprobleme sowie ökologisch sensible Landschaftsräume bildeten schon in den vergangenen Jahren den Hintergrund verschiedenster fachspezifischer Studien in diesem Raum. Zusätzlich wurde zur Abschätzung der künftigen Raumentwicklung im Nordosten von Wien seitens der Stadt Wien eine "Strategische Umweltprüfung" ("SUPerNOW") durchgeführt.

Vorbereitungsphase

Aufgrund des schon lange anhaltenden Diskussionsprozesses existieren für die-

sen Raum naturgemäß eine Vielzahl von Trassenvorschlägen jeweils mit sehr unterschiedlich gelagerten politischen Interessen und Wünschen unterlegt. Seitens der ÖSAG wurden in einem ersten "Sichtungsschritt" sämtliche Vorschläge zu möglichen Donauquerungen und Trassenverläufen dieser "Nordostumfahrung" von Wien geprüft und nach einem einheitlichen Bewertungsschema und nach vergleichbaren Kriterien einander gegenübergestellt und bewertet. (vgl. Abb. 6).

Bereits in der Phase dieses Variantenvergleiches offenbarte sich eine Vielzahl von entscheidungsrelevanten Problem- und Fragestellungen:

Verkehr

- > Verkehrsstärke auf der zu beurteilenden Trasse
- > Belastungsänderungen im Netz
- > Verkehrsaufwand
- > Verkehrssicherheit

Raum

- > Verträglichkeit mit raumplanerischen Festlegungen
- > Entwicklungspotentiale Siedlungsdruck
- > Trennwirkung
- > Beeinträchtigung von Nutzungen

Umwelt

- > Lärm
- > Luftschadstoffe
- > Natur-, Landschafts-, Biotopschutz, Tiere und Pflanzen
- > Bodenverbrauch
- > Geologie und Hydrologie
- > Grundwasser
- > Wasserbau und Hochwasserschutz
- > Altlasten
- > Energieverbrauch
- > Stadt-, Orts-, Landschaftsbild

Kosten und Realisierung

- > Neubauinvestitionskosten
- > Erhaltungskosten
- > Realisierung Bauquerung
- > Realisierung Lobauquerung
- > Realisierungsrisiken



Abb. 6: S 1, Wiener Außenring Schnellstraße - mögliche Varianten Schwechat - Lobau - Deutsch-Wagram

Als zentrale Problemstellung entwickelte sich aus diesem Gesamtbündel eine Vernetzung folgender Faktoren zu einem umspannenden Wirkungsgefüge:

Verkehrliche Wirkungen

- > Entlastungswirkungen im bestehenden Netz (insbesondere von Ortskerndurchfahrten)
- > Abstimmung auf dem hochrangigen öffentlichen Verkehr (geplanter U-Bahnbau)
- > Verlagerungswirkungen im nationalen und internationalen Autobahnnetz
- > Berücksichtigung erforderlicher Netzergänzungen im untergeordneten Verkehrsnetz

Naturschutz

- > Querung des Nationalparks und europäischer Schutzgebiete
- > Flächenverbrauch und Trennwirkung im städtischen Grünraumsystem
- > Sicherstellung des besonderen Naherholungspotentials dieses Raumes

Stadt- und Regionalentwicklung

- > Berücksichtigung der stadtplanerischen Leitvorstellungen für diesen Entwicklungsraum
- > Veränderung regionaler Erreichbarkeitsverhältnisse und von Standortpotentialen

Technische Machbarkeit und Kosten

- > Abstimmung von Trassenverlauf und Trassierungselementen auf ökologische und siedlungsstrukturelle Raumwiderstände

Schon in dieser Phase zeigte sich, dass das Vorhaben nicht vordergründig an den besonderen ökologischen Rahmenbedingungen festzumachen ist, sondern die Fragen zu stadtplanerischen Folgewirkungen sowie Fragen zu Entlastungs- und Verlagerungspotentialen im hochrangigen Straßennetz von zumindest gleichwertiger Bedeutung sind.

Strategie zur Einbindung von Akteuren und Betroffenen

Die o.a. Spannungsfelder ergeben in Bezug auf die geplante größtmögliche Einbeziehung von "Stakeholdern" in den Planungsprozess folgende Rahmenbedingungen für das Umfeldmanagement:

- > Bündelung einer Vielzahl zum Teil stark divergierender politischer Zielvorstellungen
- > Frühzeitige Einbindung von Behörden
- > Synthese von Wünschen, Ängsten und Konfliktpotentialen bei den Planungsbetroffenen
- > Abbau von Informationsdefiziten

Zu einem der ersten Planungsschritte zählt daher die frühzeitige Einsetzung eines professionellen Umfeldmanagements um folgende generelle Ziele zu erreichen:

- > projektspezifische Sachkenntnis bei den Anrainern
- > Aufbau eines positiven Meinungsklimas
- > Schaffung von Informations- und Kommunikationsstrukturen zur Einbindung der Betroffenen

- > Aufbau von Verständnis und Vertrauen gegenüber dem Bauvorhaben

Durch eine aktive, projektbegleitende Kommunikationsarbeit sollen die Chancen und Potentiale dieses Projektes für die unterschiedlichen Zielgruppen in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gerückt werden und damit Widerstände, wie sie bei jedem Straßenprojekt auftreten, minimiert und positive mediale, wie politische Rahmenbedingungen für die Realisierung des Bauvorhabens geschaffen werden.

Besondere Interessenslagen, Zielkonflikte

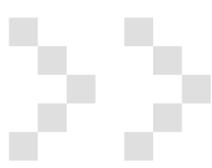
Neubaumaßnahmen im Verkehrsweernetz führen zu Veränderungen im Erreichbarkeits- und Standortgefüge eines Raumes und ziehen zwangsläufig raumstrukturelle Veränderungen nach sich. Insbesondere in Ballungsräumen werden durch Erweiterungen im hochrangigen Straßennetz unterschiedlichste regional- und volkswirtschaftliche Impulse induziert. Was die gegenständlichen Wiener Projekte betrifft, wurde bereits im Vorfeld des Planungsprozesses deutlich, dass die verkehrspolitischen Aspekte von den räumlichen "Sekundärwirkungen" der Straße im öffentlichen Diskussionsprozess zunehmend in den Hintergrund gedrängt werden. Begründet wird dies aus dem Spannungsfeld zwischen bestehender Raum(Stadt-)struktur und siedlungspolitischen Erwartungshaltungen bzw. Zielsetzungen.

Im Korridor der verschiedenen Trassenvarianten befindet sich das nordöstliche Wiener Stadtgebiet, das aufgrund ausgeprägter Erreichbarkeits- und Erschließungsdefizite unterdurchschnittliche Einwohnerdichten und eine schlechte Arbeitsplatzversorgung aufweist - bei gleichzeitig günstigen Rahmenbedingungen in Bezug auf Wohn- und Lebensqualität. Diesem Umstand soll durch eine forcierte Stadtentwicklung begegnet werden. Neben dem eingeleiteten Ausbau des U-Bahnnetzes besteht

PROJEKTECKDATEN S 1-NORD, WIENER AUSSENRINGSSCHNELL-STRASSE

Gesamtkosten:	ca. 1,6 Mrd. Euro
Planungsphase:	2003 - 2008*
Bauphase:	2006 - 2012*
Streckenlänge:	ca. 28 km
Betroffene:	5 Standortgemeinden in NÖ + Wien Bundesländer Wien und Niederösterreich

* voraussichtlich



strasse

seitens der Stadt Wien naturgemäß die Zielsetzung, durch die Anbindung an das hochrangige Straßennetz entscheidende wirtschaftspolitische Impulse zu lukrieren. Für die Trassenauswahl entsteht somit ein sehr komplexes Spannungsfeld unterschiedlichster Interessenslagen. Im konkreten Fall ist der Straßenbetreiber mit dem Umstand konfrontiert, dass der Trassenauswahlprozess nach seinen objektiven Bewertungsgrundlagen und Auswahlkriterien mit der spezifischen Interessenslage einer Gebietskörperschaft überlagert wird, den Bau einer Hochleistungsstraße in optimaler Weise zur ökonomischen Verwertung einer städtischen Immobilie zu nutzen.

Auch zu diesem Problemfeld wird deutlich, dass der frühzeitige Aufbau von Kommunikationsstrukturen und die Festlegung von klaren und akzeptierten "Spielregeln" einen wesentlichen, wenn nicht entscheidenden Bestandteil des Entscheidungs- und Planungsprozesses darstellen.

Resümee

Gerade in einem Ballungsraum wie Wien stellt ein Straßenprojekt dieser Größenordnung besonders hohe Anforderungen an den Aufbau eines öffentlichen Diskussions- und Entscheidungsnetzwerkes. Der Grund liegt nicht nur in der Komplexität des Vorhabens und der Vielzahl an Planungs- und Entscheidungsparametern selbst. Insbesondere die in diesem Fall ausgeprägten siedlungs- und wirtschaftspolitischen Zielvorstellungen einer Kommune erfordern einen offenen und frühzeitigen Kommunikationsprozess zwischen sämtlichen Stakeholdern, um politische Zielsetzungen mit den projektspezifischen Umsetzungserfordernissen und schließlich den Interessen des Straßenbetreibers und seiner Kunden optimieren und harmonisieren zu können.

Im Rahmen der österreichischen Bundesstraßenplanung sind Projektträger wie die ÖSAG zumeist mit einem hoch-

komplexen, inhomogenen und nur schwer abgrenzbaren Projektumfeld konfrontiert.

Verkehrsinfrastrukturen sind in ihrer Wirkung naturgemäß "ambivalent", d.h. sie bringen deutliche Vorteile für die Benutzer und die insbesondere an den Anfangs- und Endpunkten der Infrastrukturen Profitierenden - für die "aktiven Verkehrsteilnehmer" also. Gleichzeitig bewirken sie manchmal erhebliche Nachteile und Belastungen für die Anrainer an der Infrastruktur, die "passiven Verkehrsteilnehmer" oder Verkehrsbetroffenen.

Verschiedene Beteiligte, vom Projektträger über die Anrainer, Interessensvertreter von Wirtschaft und Umwelt bis hin zur Politik verfolgen verschiedenste Interessen und bauen so ein Spannungsfeld auf, das immer neue Problemstellungen aufwirft und individuelle, projektspezifische Lösungsansätze erfordert. Angesichts dieser Ausgangssituation existieren im Rahmen der Projektabwicklung Standardlösungen ebenso wenig wie Routineentscheidungen.

Aus Sicht der ÖSAG ist Kommunikation bei der Planung und Umsetzung von Straßenbauvorhaben mehr als nur die Erfüllung der vorgegebenen, gesetzlich normierten (z.B. nach dem UVP-G) Informationspflicht. Sie ist vielmehr integrativer und wesentlicher Bestandteil der Arbeit eines Projektwerbers, wobei immer wieder neue und innovative Kommunikationszugänge reflektiert, adaptiert und eingesetzt werden sollten.

Gute Kommunikation basiert auch auf einem Vertrauensaufbau mit dem Gegenüber. Das Respektieren, Akzeptieren und "Ernstnehmen" der Argumente und Diskussionsbeiträge aller Akteure erfordert einen offenen und transparenten Zugang zur Thematik. Wohl ist eine gute PR-Arbeit kein Garant für das rasche Umsetzen von Straßenbauvorhaben, aber doch ein wesentlicher Faktor im Planungsprozess. Man kann zwar

nicht nicht kommunizieren, aber die Qualität der Kommunikation ist für den Output, und dies ist in diesem Fall die Realisierung eines Straßenbauvorhabens, ein erfolgskritischer Faktor.

Der in diesem Artikel dargestellte offene Planungsprozess ist als Kommunikationsinstrument allerdings kein Garant zur Erreichung von Konsens bei der Realisierung von Straßenbauprojekten. Die ÖSAG sieht darin aber die Umsetzung moderner Straßenplanung unter Einbeziehung aller relevanten Umwelten, was letztlich die Akzeptanz derart erstellter Projekte wesentlich erhöht und damit insgesamt Straßenbauvorhaben transparenter und nachvollziehbarer macht.

Die Argumentation, dass durch diese Vorgangsweise Projekte um ein Vielfaches teurer werden, ist im Grunde genommen unrichtig, da generell Projekte heute mit anderen Maßstäben in Hinblick auf die Umweltauswirkungen geplant werden als noch vor beispielsweise 20 Jahren. Der Vorteil des offenen Planungsprozesses liegt zweifellos in der Umsetzbarkeit von derart erstellten Projekten und vor allem in der Akzeptanz-erhöhung für Straßenbau in Österreich insgesamt.

Verweise:

- (1) Kronen Zeitung vom 14.4.2002, S. 10f.
- (2) Salzburger Nachrichten vom 13.4.2002, S. 11ff.