

2.4

MOBILITÄT & VERKEHR

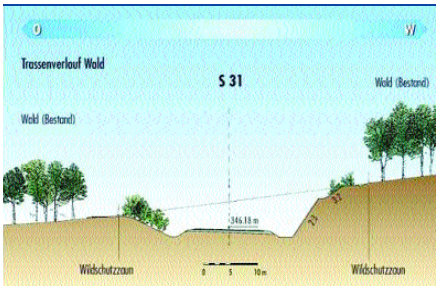
S 31 – BURGENLAND SCHNELLSTRASSE

Abstimmung von Verkehrs- und Raumplanung



*Offener interkommunaler Planungsprozess
im Sinne einer integrativen Behandlung von
Ansprüchen des Raumes, der Bevölkerung
und der Umwelt*





Schematisches Querprofil der S 31 im Wald

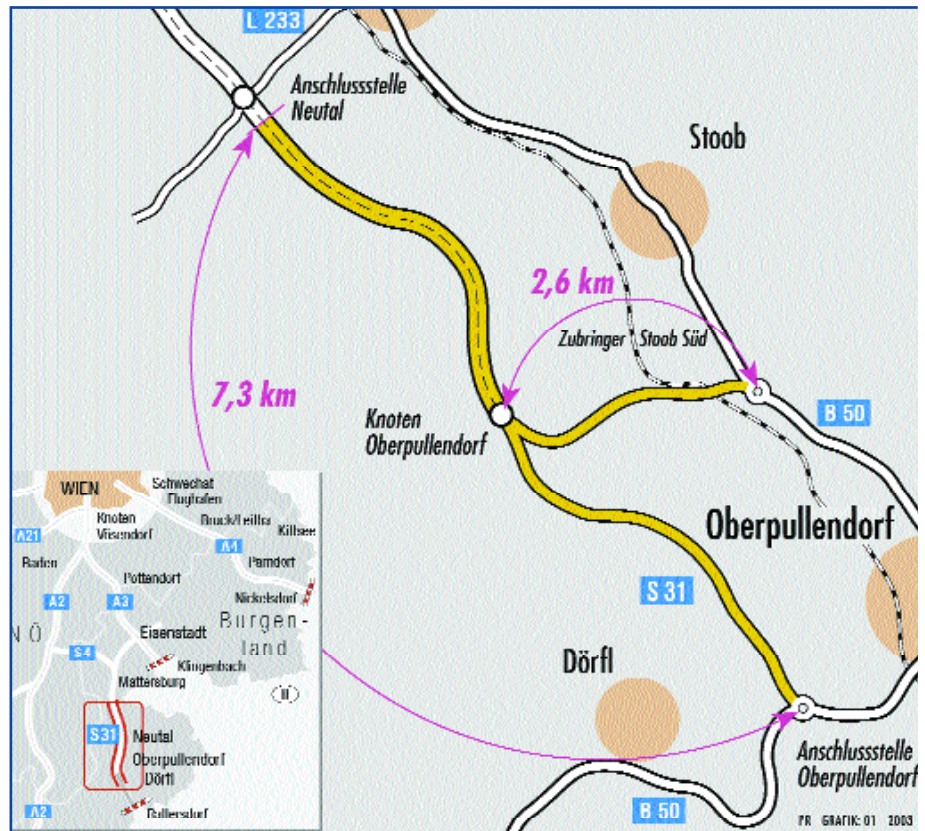
Abstimmung der Planung unerlässlich

Der Ausbau hochrangiger Verkehrsinfrastrukturen kann räumliche Standortqualitäten entscheidend verändern bzw. neu schaffen. Bei einer fehlenden Koordination zwischen Raumordnung und Verkehrsplanung können unerwünschte Raumentwicklungen entstehen. So kann z. B. die fehlende Abstimmung zwischen Verkehrs- und Raumplanung dazu führen, dass eine zur Aufrechterhaltung eines Wildkorridors konzipierte Grünbrücke durch die nachträgliche Widmung eines Betriebsgebietes ihrer ursprünglichen Funktion beraubt wird.

Bei den aktuellen Ausbauprojekten der ASFINAG BMG wird diesem Umstand verstärkt Rechnung getragen und eine kooperative und konsensorientierte Vernetzung der Verkehrs- und Raumplanung angestrebt.

Breite Öffentlichkeitsarbeit

Eine weitere wesentliche Voraussetzung für das Gelingen von Straßenbauprojekten ist die Information und Einbindung der Öffentlichkeit und der politischen Entscheidungsträger. Entscheidende Faktoren sind die frühzeitige Information über das Vorhaben, die Möglichkeit zur Beteiligung bereits im Planungsprozess und die Qualität der Kommunikation. Durch das Aufzeigen von Vor- und Nachteilen in einer transparenten und nachvollziehbaren Art kann ein größeres Verständnis für die Umsetzbarkeit erzielt und die Akzeptanz für das Gesamtvorhaben deutlich erhöht werden.



Trassenführung der S 31

S 31 Burgenland Schnellstraße

Die S 31 Burgenland Schnellstraße ist gemäß Österreichischem Bundesstraßengesetz als Verbindung zwischen Eisenstadt (Schützen am Gebirge) und der Staatsgrenze bei Rattersdorf (B 61) geplant. Bis zur Realisierung des Abschnittes Neutal – Oberpullendorf endete diese Verkehrsverbindung bei der Anschlussstelle Neutal.

Wesentliche Aufgabe der Weiterführung bis zur Anschlussstelle Oberpullendorf war die Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation in den Siedlungsgebieten an der B 50. Oberpullendorf als regionales Bezirkszentrum sowie mehrere Betriebsstandorte erforderten einen Anschluss an das übergeordnete Straßennetz mit Verbindungen zu anderen regionalen Zentren und zur Landes- bzw. Bundeshauptstadt.

Ziele

- Entlastung der Anrainergemeinden entlang der B 50 durch Bündelung des Durchgangsverkehrs auf einer verkehrswirksamen Trasse (rund 75 % des Verkehrsaufkommens auf der B 50 Burgenland Straße

sollen sich mittel- bis langfristig auf die S 31 Burgenland Schnellstraße verlagern)

- Projektierung einer umweltverträglichen Trasse (Umweltentlastungsmaßnahmen in Form von Wildbrücken, Durchlässen und Nebenanlagen mit Amphibienleiteinrichtungen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Projektierung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung – die unfallträchtige B 50 Burgenland Straße wurde wesentlich entschärft
- Akzeptanzhöhung der Anrainergemeinden durch einen offenen Planungsprozess
- Umfassende Berücksichtigung von Natur- und Anrainerinteressen

Umsetzung

Für die Planung der S 31 und ihre Auswirkungen auf die Umwelt wurden umfangreiche Untersuchungen in der Region durchgeführt. Diese Untersuchungen richteten sich nach den strengen gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Gesundheit der Menschen und zum Schutz ihrer Ansprüche an den Raum, zur Bewahrung der natürlichen und kulturel-



Grünbrücke zur Wildquerung (im Bauzustand, ohne Bewuchs)

Abstimmung auf sensible ökologische Rahmenbedingungen:

In der Bauphase wurden aus einem ökologisch besonders wertvollen Gewässer im Trassenbereich alle Amphibien in ein Ersatzlaichgewässer umgesiedelt. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf den gefährdeten Kammolch gelegt.



bereichen

- ◆ Schaffung von Grünbrücken und Durchlässen
- ◆ Umfangreiche landschaftspflegerische Maßnahmen und Vorschläge zu Ersatzaufforstungen

Am Planungsprozess beteiligt waren Gemeindevertreter, Landesregierung, Landesdienststellen, Gemeindebürger im Planungsraum, Bürgerinitiativen und Privatinitiativen.

len Ressourcen, zum Schutz der Landschaft sowie zum Schutz der Pflanzen und Tiere und ihrer Lebensräume.

Eine der wesentlichen Herausforderungen im Planungsprozess war es, die unterschiedlichen Ansprüche gegenüberzustellen und abzuwägen.

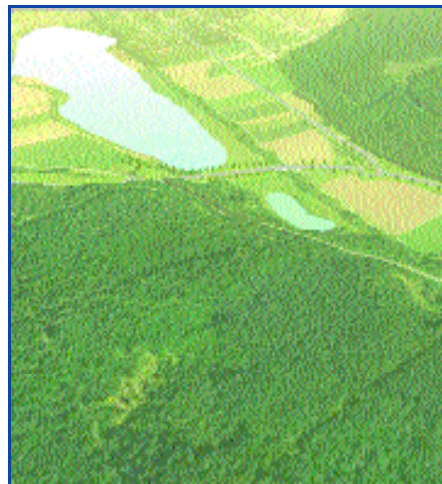
Im Rahmen einer Vorstudie wurden drei Trassenvarianten näher untersucht und in einer Wirkungsanalyse vergleichend bewertet. Die letztlich gewählte Variante 2 wurde von allen Fachdienststellen und den Gemeindevertretern übereinstimmend als konfliktärmste und geeignetste Straßenführung beurteilt. Hauptgründe

für die Entscheidung waren:

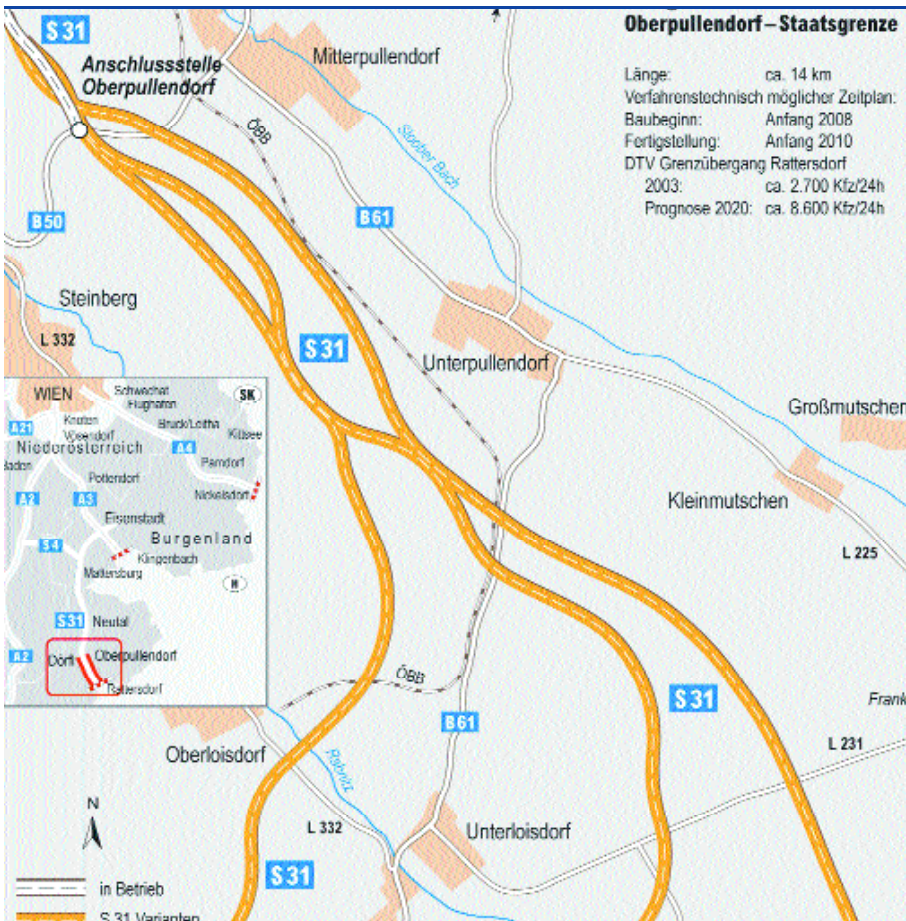
- ◆ Entlastung der Ortsgebiete von Verkehr, Lärm und Luftschadstoffen
- ◆ Geringste Beeinträchtigung schützenswerter Gebiete
- ◆ Geringste Durchschneidung von Landwirtschaftsflächen
- ◆ Geringste Beeinträchtigung der Forstwirtschaft

Zur größtmöglichen Schonung der Umwelt im Sinne einer integrativen Gesamtschau wurden zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, wie:

- ◆ Anpassung der Trasse an das Gelände, ohne hohe Dammlagen
- ◆ Schonung von sensiblen Waldrand-



Projektpräsentation



Variantenstudie zur Weiterführung der S 31 bis zur Staatsgrenze

Im Sinne einer bürgernahen, transparenten und die Bevölkerung einbeziehenden Planung wurden in zahlreichen Veranstaltungen und Begehungen gemeinsam mit der Bevölkerung Anliegen diskutiert und entsprechende Lösungsvorschläge erarbeitet. Diese Vorgehensweise führte zu einem weit reichenden Konsens in der Bevölkerung. Wo dies nicht möglich war, konnte zumindest größeres Verständnis für das Gesamtvorhaben erzielt werden.

1998 wurde das entsprechend dem UVP-Gesetz 1994 ausgearbeitete Einreichprojekt dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zur Genehmigung vorgelegt. 2001 wurde mit dem Bau begonnen, die Verkehrsfreigabe erfolgte am 20. August 2004.

Impressum

Herausgeber: **ÖBOK** Österreichische Raumordnungskonferenz
 Konzept/Redaktion: DI Richard Resch, regionalentwicklung.at
 Bildnachweis: ASFINAG
 Grundlayout: Pinkhouse Design
 Artwork: medien & mehr
 Stand: April 2005

Abstimmung mit Ungarn

Derzeit erfolgt die weiter gehende Planung der S 31 Burgenland Schnellstraße Richtung Rattersdorf bzw. Staatsgrenze. Zur Entwicklung der Trassenvarianten wurden wiederum umfangreiche Untersuchungen für die verschiedenen Umweltbereiche durchgeführt. Im Zuge dieser Vorerhebungen und aufgrund der Besprechungsergebnisse mit den ungarischen Straßenbau-Verantwortlichen, die mit der Umfahrung von Köszeg die Weiterführung der S 31 planen, wurde neben den ursprünglichen zwei Trassenkorridoren eine dritte Trassenvariante erarbeitet.

Die endgültige Trassenentscheidung bei diesem grenzüberschreitenden Straßenprojekt hat in Abstimmung mit Ungarn zu erfolgen. Zur Festlegung der Trasse im Bereich der Staatsgrenze und zur Fixierung des Grenzübergangspunktes sind noch weitere Koordinationsbesprechungen und Planungsoptimierungen erforderlich.



Verkehrsfreigabe im Sommer 2004

In einer Planungsausstellung in einer Anrainergemeinde wurden anhand von Plänen, Karten und Computer-Präsentationen die bisherigen Planungs- und Untersuchungsergebnisse aus den Bereichen Trassierung, Umwelt und Verkehr gezeigt und erläutert. Um sich die Varianten in die Landschaft eingepasst vorstellen zu können, wurden die Trassenführungen dynamisch visualisiert. So konnten die interessierten Besucher bereits eine erste virtuelle Fahrt auf der S 31 bis zur Staatsgrenze unternehmen. ■

Projektträger

ASFINAG Bau Management GmbH
 1010 Wien, Rotenturmstraße 5–9
 +43 (0) 50108-0

Ansprechpartner/Bearbeitung

DI Thomas Steiner
 +43 (0) 50108-14326,
 thomas.steiner@asfinag.at
 DI Thomas Grünstäudl
 +43 (0) 50108-14322,
 thomas.gruenstaeudl@asfinag.at
 DI Alexander Walcher (Leiter Planung)
 +43 (0) 50108-14300,
 alexander.walcher@asfinag.at

Internet

www.asfinag.at

Laufzeit des Projektes/Projektstand

1996/12–2004/08
 Eröffnung am 20. 08. 2004