

# Wissenswertes

zur Entstehungsgeschichte der  
Umfahrung Schützen und die rechtlichen Tricks ihres  
Zustandekommens



## Inhalt

1.) Geschichte.....	3
Tourismus und Natur in der Region Neusiedler See .....	3
Verkehrachse B50.....	4
Umfahrung Schützen am Gebirge .....	5
2.) Juristische Bedenken.....	8
Umfahrungsbau auf Landesgesetzebene.....	8
Urteil des Verwaltungsgerichtshofes .....	9
Ausschreibungsverfahren.....	9
Fragwürdige Maßnahmen beim Umfahrungsbau .....	10
Eröffnung ohne entsprechende Rechtsgrundlagen .....	12
3.) Zahlen ohne Fakten.....	14
4.) Strategische Verkehrsplanung nördliches Burgenland .....	15
5.) 8 Punkte, die gegen einen Lückenschluss zwischen Schützen am Gebirge – Neusiedl am See sprechen.....	16
Die 8 Punkte im Detail.....	16
6.) Weitere Argumente gegen Umfahrungsbauten entlang des Leithagebirges.....	18

# 1.) Geschichte

## *Tourismus und Natur in der Region Neusiedler See*

Über Jahrhunderte war die Region um den Neusiedler See vor allem landwirtschaftlich geprägt. Daher wurden in den 1920er und 1930er Jahren Stimmen laut, den See trockenzulegen. Diesen Rufen wirkte jedoch der aufkeimende Fremdenverkehr entgegen, denn durch ihn bot sich den Seegemeinden eine neue Einkommensquelle, deren Grundlage vor allem der See mit seiner einzigartigen Schilflandschaft bot.

Bereits 1924 wurde in Informationsveranstaltungen in Rust und Eisenstadt auf die Chancen hingewiesen, die der Fremdenverkehr für die Region bieten würde – Tourismus im neu entstandenen Burgenland war bis zu diesem Zeitpunkt vor allem auf die Kurorte Bad Tatzmannsdorf, Sauerbrunn und Kobersdorf konzentriert. Die Einrichtung von Strandbädern und die Verbesserung der Infrastruktur ab den 1920er Jahren sollten den neuen Wirtschaftszweig ankurbeln. Der Neusiedler See wurde als „Meer der Wiener“ beworben und sollte für neue Gästesichten entsprechend erschlossen werden: So gab es in den 1930er Jahren Pläne für eine Hängebahn mit Luftschraubenantrieb, die von Wien über Eisenstadt zum See führen sollte. Die Hängebahn scheiterte jedoch ebenso an der Finanzierung wie ein Damm durch den See.

Das Projekt einer Brücke quer über den See Anfang der 1970iger Jahre wurde vor allem durch das bereits aufkeimende Bewusstsein für das Kleinod Neusiedler See verhindert: Namhafte Wissenschaftler wie der Naturkundler Otto König, der Afrikaforscher Bernhard Grzimek, der Nobelpreisträger Konrad Lorenz oder die Journalistin und Schriftstellerin Klara Köttner-Benigni protestierten gegen die künstliche Straßenverbindung zwischen Mörbisch und Illmitz. Letztendlich wurde die gigantische Brücke, sie wäre damals die zweitlängste Europas gewesen, nicht realisiert.

Ende der 1980er Jahre wurden die Weichen für die Gründung eines Nationalparks gelegt, durch das Nationalparkgesetz von 1992, das im Februar 1993 in Kraft trat, wurde die rechtliche Grundlage für die Schaffung des Nationalparks gelegt. 2001 wurde die Region Fertö–Neusiedlersee in die UNESCO-Liste für „außergewöhnliches Interesse und Wert für

die gesamte Menschheit" aufgenommen.

Des Weiteren sind Teile davon Natura-2000 Gebiet, Natur- und Landschaftsschutzgebiet sowie Ramsar-Schutzgebiet.

### ***Verkehrsachse B50***

Durch die Ostöffnung nach 1989 und den Ausbau der Verkehrsachse Wien-Budapest wurde der Bezirk Neusiedl primär an den Wirtschaftsraum Wien und Schwechat angebunden. Tausende von Pendlern erreichen heute rasch ihre Arbeitsplätze im Großraum Wien. Die Verbindung zu Eisenstadt spielt für dieses Gebiet heute wirtschaftlich eine eher untergeordnete Rolle.

Dafür stellt die gesamte Region Neusiedler See ein wichtiges Zugpferd des burgenländischen Tourismus dar – immerhin die Hälfte aller Burgenland-Urlauber nächtigt in der Seeregion. Diese Tatsache wie auch der Gesichtspunkt des naturräumlich sensiblen Gebietes sollten bei sämtlichen Infrastruktur-Maßnahmen in der Region stets große Berücksichtigung erfahren, beim Ausbau der Landesstraße B50 ebenso wie bei Schnellstraßenprojekten, etwa der geplanten Verlängerung der S31.

Die Debatte der Verkehrsentlastung der Anrainergemeinden der B50 trat bereits mit der zunehmenden Motorisierung ein. So erhielt etwa Schützen am Gebirge bereits in den 1960er Jahren eine Entlastungsstraße zur Hauptstraße, quasi eine kleine Südumfahrung, entlang der jedoch wieder gebaut wurde.

Groß thematisiert wurde die Umfahrungsfrage neuerlich in den 1990er Jahren. Die Diskussion konzentrierte sich auf eine Leithagebirgs- oder eine Seevariante, auch kleinräumige Ortsumfahrungen wurden dabei überlegt.

Der Gemeinderat jener bereits erwähnten Gemeinde Schützen am Gebirge beschloss im Jahr 2000, alle vierspurigen Varianten abzulehnen. Gleichzeitig wurde eine zweispurige Südumfahrung propagiert. Auch in anderen Gemeinden wurden vom Land Burgenland

einzelne Varianten vorgestellt und Stellungnahmen der betroffenen Gemeinden sowie der Regierungsparteien gesammelt. Medienberichten zufolge geschah dies mit dem Ziel, dass man das Burgenland „jetzt endlich an das europäische Verkehrsnetz anbinden will“.

### ***Umfahrung Schützen am Gebirge***

Die Meinungen der Bevölkerung in den betroffenen Gemeinden wurden in einer Volksbefragung am 30. September 2001 erhoben. In einer dazu ausgesandten Broschüre wurde mitgeteilt, dass aufgrund gründlicher Prüfungen und Abwägungen aller Vor- und Nachteile durch ein Expertenteam rund um Univ. Prof. Dr. Peter Czernin nur die Variante „kleinräumige Umfahrungen“ für eine Realisierung in Frage käme. Alle Gemeinden bis auf Schützen am Gebirge stimmten dagegen, wobei in Schützen selbst zu diesem Zeitpunkt von allen Parteien die **kleinräumige Südumfahrung** beworben wurde und die Bevölkerung daher damals zu diesem Projekt tendierte.

In den beiden auf die Volksbefragung folgenden Jahren war das Thema in der Öffentlichkeit kaum präsent, wohl aber in politischen Kreisen: Der **Generalverkehrsplan Österreich** führte 2002 das Projekt „**Weiterbau S31 von Eisenstadt nach Schützen am Gebirge**“ an. Damit war die kleinräumige Ortsumfahrung im Süden zum Weiterbau der S31 mutiert. Eine Information der Schützener Bevölkerung und der weiteren Gemeinden über die Aufnahme in den Generalverkehrsplan fand zu diesem Zeitpunkt nicht statt.

Zu Beginn des Jahres 2004 wurden drei Arbeitsgruppensitzungen mit der ASFINAG (damals ÖSAG) unter der Teilnahme von Gemeindevertretern aus Eisenstadt, St. Georgen, Oslip und Schützen am Gebirge abgehalten. Die Öffentlichkeit wurde über die Inhalte dieser Sitzungen kaum in Kenntnis gesetzt. Bewegung in die Sache kam erst wieder Mitte 2004, als die Gemeinde Schützen am Gebirge die Bevölkerung über die „S31 – Umfahrung Schützen“ informierte; Details zur Trassenführung waren darin kaum angeführt. Als Reaktion darauf gründete sich die „Bürgerinitiative Schützen“, sie trat mit der Aussendung eines Positionspapiers im Dezember 2004 erstmals in Erscheinung.

2005 wurden die Pläne zum Weiterbau der S31 der Öffentlichkeit vorgestellt, schon kurz darauf präsentierte die ASFINAG in der Gemeinde Schützen am Gebirge bereits den Plan der „endgültigen Trasse“ – er umfasste eine vierspurige Nordumfahrung, wobei die Ausführung zweispurig erfolgen sollte.

Durch die sich damals bereits in Bau befindende Wiener Schnellstraße S1 wurde von den Verantwortlichen eine Entlastung für die Gemeinden zwischen Neusiedl am See und Eisenstadt versprochen. Nach Fertigstellung des Teilstücks zwischen Schwechat und Vösendorf wurde für die B50 zwischen Parndorf und Eisenstadt per Verordnung **ein LKW-Durchfahrtsverbot** erlassen. Bereits in den Wochen und Monaten darauf zeigte sich in den B50-Gemeinden eine spürbare Verkehrsberuhigung. Die im selben Jahr (2006) stattfindenden Landtagswahlen im Burgenland blendeten das Thema S31 aus, dennoch schlug es sich lokal in den Wahlergebnissen nieder: In Schützen am Gebirge musste die Bürgermeisterpartei ÖVP Stimmverluste hinnehmen.

Bei einem Besuch im Burgenland im März 2007 erwähnte der neue **Verkehrsminister Werner Faymann** drei Straßenbauprojekte, die ihm wichtig wären: S7, A3 und S31, wobei er das Projekt S31 zeitlich mit Baubeginn 2012 zurückreichte.

Im September 2007 gab es dann jedoch eine überraschende Planausstellung, in der eine neue zweispurige Variante präsentiert wurde. Bewegung in das Straßenprojekt brachte eine Neubesetzung bei der ASFINAG: Zum neuen Vorstand wurde im Oktober 2007 DI Alois Schedl berufen, ein gebürtiger Burgenländer, dessen Bestellung vor allem von Landeshauptmann Hans Niessl stark protegiert worden war. Zeitgleich wurde medial mitgeteilt, dass sich das Land Burgenland und die ASFINAG auf eine **Vorfinanzierung durch das Land Burgenland** geeinigt hätten, um das Straßenbauprojekt schneller beginnen zu können. Der damalige Projektbetreuer der ASFINAG, DI Thomas Grünstäudl, erfuhr diese Nachricht aus den Medien am Tag der Planausstellung.

Bereits am 10. Jänner 2008 wurde das laut Bundesstraßengesetz für 2005 geplante „§ 14 – Verfahren“ (Planungsgebietsverordnung) eingeleitet, die Unterlagen wurden zur Einsicht

und Abgabe von Stellungnahmen in den betroffenen Gemeinden aufgelegt. Durch eine vom **uBf Schützen** (unabhängiges Bürgerforum Schützen, das aus der Bürgerinitiative Schützen hervor gegangen war) – initiierte Unterschriftensammlung wurden **mehr als 2.000 Stellungnahmen beim BMVIT abgegeben**. Damit beteiligten sich daran weit mehr Personen, als in Schützen leben. Weitere Besonderheit daran: Kein anderes Straßenprojekt in Österreich hatte bisher eine solch große Beteiligung hervorgerufen.

Die burgenländische Landesregierung beschloss am 2. Mai 2008 die Vorfinanzierung der Straßenbauprojekte S7 und S31 und präsentierte diese Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen einer Pressekonferenz, zu der auch Verkehrsminister Faymann und der ASFINAG Vorstand erschienen.

Die Teilnahme und das Engagement von Spitzenpolitikern des Landes und des Bundes setzten damit ein klares Signal zur Gewichtung des Projekts: Es sollte nicht um die Verbesserung der Situation für Gemeindehaushalte gehen – durch die Umfahrung wurden in Schützen am Gebirge rund 40 Häuser verkehrstechnisch entlastet –, sondern der Grundstein zu einer von langer Hand geplanten, **überregional bedeutenden Verkehrsmaßnahme** vorbereitet werden.

Der Bescheid für die Trassenverordnung wurde vom BMVIT erlassen, am 18. März 2009 wurde das Straßenprojekt zur Umweltverträglichkeitsprüfung beim Ministerium eingereicht. Das Einreichprojekt wurde vorab in der Gemeinde Schützen am Gebirge präsentiert, wobei sich dabei zeigte, dass auch die angrenzenden Gemeinden **Trausdorf** und **Oslip** betroffen seien. Denn laut Plan erfolgte die Straßenführung auf Trausdorfer Hotter **in Hochlage** ohne nennenswerten Anrainer-Schutz. Oslip sollte statt einer Halbanschlussstelle eine Vollanschlussstelle mit einem **ca. 12 Meter hohen Brückenbauwerk** an der Osliper Kreuzung erhalten.

Am 14. April 2009 wurde an die damalige Nationalratspräsidentin Dr. Barbara Prammer eine Petition mit mehr als 4.000 Unterschriften gegen den Bau der Straße übergeben.

Als weitere Folge der Anrainerproteste wurde im Juni 2009 der unabhängige, überparteiliche Verein „Pro Region Neusiedler See – Stopp S31“ gegründet. Bürgerinitiativen von Trausdorf bis Breitenbrunn, Gemeinden mit ihren Gemeindevertretern, Vereine, Verbände, Institutionen, NGOs (u.a. WWF, BirdLife, Global 2000, Naturschutzbund Burgenland, Umweltschutzdachverband), Weinbauern, Landwirte, Grundeigentümer etc. schlossen sich rasch diesem Verein an, um geschlossen und mit vereinten Kräften gegen den Weiterbau der S31 in Richtung Neusiedl am See aufzutreten. Neuerlich wurden Unterschriften gesammelt: Diesmal wurden mehr als 3.000 Stimmen gegen das Projekt dem BMVIT übergeben. Schließlich wurde das S31-Schnellstraßenprojekt aus dem Gesamtverkehrsplan (GVP) gestrichen.

## 2.) Juristische Bedenken

### *Umfahrungsbau auf Landesgesetzebene*

Das Vorhaben wurde jedoch auf Landesebene weiterverfolgt und die Durchführung nach dem Burgenländischen Straßengesetz im Rahmen eines Verordnungsverfahrens in die Wege geleitet. Im Landesgesetzblatt Nr. 25/2011 wurde die Verordnung der Landesregierung vom 10. März 2011 betreffend der Bestimmung des Straßenverlaufes der B50 Burgenland Straße (Umfahrung Schützen am Gebirge) erlassen.

Im Zuge dieses Verfahrens wäre auf **Wirtschaftlichkeit, Denkmalschutz, Naturschutz, Umweltverträglichkeit** und funktionelle Bedeutung Bedacht zu nehmen gewesen, die Prüfungen wurden allerdings **höchst unzureichend durchgeführt**. Alle zur Realisierung notwendigen **Bescheide und Genehmigungen** wurden **vom Land Burgenland selbst ausgestellt**.

Besonders zu kritisieren ist die Umsetzung auf juristischer Ebene, da die Vorgangsweise mit einer modernen Rechtsauffassung nicht vereinbar ist: Das Vorgehen widersprach und widerspricht den europaweit geschaffenen Rechtsgrundlagen, die eine dezidierte Bürgerbeteiligung ermöglichen sollten. Diese wurde im konkreten Fall der Umfahrung von Schützen am Gebirge jedoch im Burgenland im Herbst 2011 durch eine anlassbezogene



**spezielle Landesgesetzgebung** ausgeschlossen. Durch diese Gesetzgebung wurde es ermöglicht, mittels Verordnungsverfahren die Beteiligung der Bevölkerung gesetzlich auszuschließen, die Mitwirkung der Betroffenen im Verfahren wurde dadurch unterbunden.

### ***Urteil des Verwaltungsgerichtshofes***

Der Verwaltungsgerichtshof hielt dazu mit Beschluss vom 12. August 2014 fest, dass die Trassenverordnung der Umfahrung Schützen am Gebirge dem EU-Recht widersprechen könnte, weil bei der Frage nach der **UVP-Pflicht weder Nachbarn noch Grundeigentümer beteiligt** wurden.

Mit Schlussantrag vom 13. November 2014 stellte die **Generalanwältin vor dem Europäischen Gerichtshof** fest, dass nach der österreichischen Rechtslage eine **Verletzung der EU-Grundrechte** vorliege, weil eben Grundeigentümer oder Nachbarn im UVP-Verfahren ausgeschlossen waren.

Mit dem Urteil vom 16. April 2014 der fünften Kammer des EuGH wurde der Empfehlung der Generalanwältin Rechnung getragen und die nationale Rechtslage als EU-rechtswidrig bestätigt.

Vor diesem Hintergrund entschied nun nach diesen endgültigen Entscheidungen des EuGH auch der VwGH in diesem Sinne, dass das Projekt „Umfahrung Schützen am Gebirge“ neu beurteilt werden müsse. Die Konsequenz daraus: Von dieser Entscheidung werden sämtliche Enteignungsverfahren und das Feststellungsverfahren zur UVP-Pflicht empfindlich getroffen. Das Land Burgenland wird wegen Verletzung von EU-Recht verschiedene Verfahren korrekt durchführen müssen.

### ***Ausschreibungsverfahren***

Von einem sich für den Bau bewerbenden Unternehmen wurde Anfang 2013 die Ausschreibung des Bauvorhabens bekämpft und vom **Unabhängigen Verwaltungssenat Burgenland** aufgrund **grober Rechtsmängel** teilweise für **nichtig erklärt**. Der ausschreibenden Stelle wurden mögliche archäologischer Fundstellen zum Verhängnis, denn die Kosten für eventuelle archäologische Grabungen sollten auf den Bauträger als unternehmerisches Risiko abgewälzt werden. Tatsache ist, dass in diesem Gebiet zu

erwartende Kosten sehr schwer kalkulierbar sind, da aufgrund der Besiedlung der Region bereits in der Jungsteinzeit wie auch in der Römerzeit **unzählige archäologische Fundstellen zu erwarten** waren. Jedes Anbot konnte deshalb nur spekulativ sein und ist deshalb rechtswidrig. Das Land Burgenland wurde aufgefordert, die Ausschreibung zu korrigieren.

Eine **Berichtigung der Ausschreibungsunterlagen** erfolgte mit **äußerster Eile**: In der korrigierten Version wurde nun der Auftragnehmer dazu verpflichtet, alles Zumutbare aufzuwenden, um eine Störung der Leistungserbringung (z.B. durch Behinderung aufgrund archäologischer Funde) zu vermeiden und deren Folgen abzuwehren. Weiters wurden Auftragnehmer dazu angehalten, eine Termingefährdung soweit wie möglich zu verhindern. Faktisch kann eine Formulierung dieser Art dazu führen, dass **Auftragnehmer dazu „motiviert“** werden, z.B. **archäologische Funde** geheim zu halten und dabei auch schnell verschwinden zu lassen – was wiederum Folgen für die historische Beforschung der Region hätte.

### ***Fragwürdige Maßnahmen beim Umfahrungsbau***

Der Straßenbau wurde dennoch vorangetrieben: Kurz vor den Gemeinderats- und Bürgermeisterwahlen 2012 hielt die burgenländische Landesregierung am 20. September 2012 eine überdimensionale Veranstaltung zum Spatenstich der Ortsumfahrung ab, obwohl zu diesem Zeitpunkt eine korrekte Ausschreibung noch in weiter Ferne lag. Da Enteignungsformalitäten nicht eingehalten wurden, brachte Esterhazy eine **Besitzstörungsklage** ein.

Am 22. März 2012 verkündete das Bezirksgericht Eisenstadt mündlich folgenden Endbeschluss:

„Das Land Burgenland hat die F.E. Familien-Privatstiftung in ihrem ruhigen **Besitz dadurch gestört**, dass sie [für den Spatenstich] das näher bezeichnete **Grundstück eigenmächtig plant und eingeschottert hat**. Weiters, dass das **Land Burgenland bei sonstiger Exekution verpflichtet ist, jede weitere derartige Störung zu unterlassen und binnen 6 Wochen den vorherigen Zustand wiederherzustellen** und zwar durch Entfernung der Schotterung und Wiedereinsaat der Luzerne.“  
Das Land wurde zum Kostenersatz verpflichtet.

Gleichzeitig erstattete der **Umweldachverband** (UWD) zum Thema der fehlenden strategischen Umweltprüfung bzw. im Zusammenhang mit der fehlerhaften Umsetzung von Natura 2000-Gebieten eine Mitteilung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften.

Der UWD stellte einen Antrag auf Zustellung des UVP-Feststellungsbescheides und brachte in weiterer Folge die nach der neuen Rechtslage nunmehr vorgesehene Beschwerde dagegen ein.

Auch die Vorgangsweise in Bezug auf die **Grundwasser- und Entwässerungsproblematik** im Rahmen des Projekts stellt sich als fragwürdig dar. Aufgrund des Umstandes, dass durch eine schnelle Änderung der Landesgesetze ein modernes und effektives UVP-Verfahren ausgehebelt wurde, fand keine sorgfältige Prüfung der Umweltverträglichkeit und der örtlichen Wasserverhältnisse statt. Durch den Bau der aufwändigen Ortsumfahrung von Schützen wurden neue Verhältnisse im Wasserhaushalt geschaffen, die zum einen verschiedene Grundstücke bei stärkeren Niederschlägen unbrauchbar bzw. nur schwer nutzbar machen. Zum anderen werden durch die Umfahrung und die geplanten und gebauten Wassergräben bei starken Niederschlägen **ganze Ortsteile von Überflutungen bedroht**.

Denn die Entwässerung der Straße erfolgt zum großen Teil über bestehende Gräben, die im Moment bereits bei Normalregen hochwasserähnliche Wasserstände aufweisen. Diese Probleme werden nun auf die Gemeinde Schützen am Gebirge abgewälzt, die durch ein Hochwasserschutzprojekt – das erst in der Vorplanung steckt – die Mängel zu beheben versucht.

Auch wurden die Auswirkungen auf das Mikroklima bei der Planung weitgehend außer Acht gelassen bzw. nicht bedacht. Denn durch die Straßenführung als Hochtrasse wurde die natürliche Zirkulation unterbrochen. Bei windschwachen und austauscharmen Wetterlagen bilden sich so zeitweise durch die Barriere der Straße Kaltluftseen, in denen sich auch Frost bildet. Dieser wirkt sich auf die Landwirtschaft und hier vor allem auf die Weinwirtschaft aus: Nicht nur, dass die Landwirte und Weinbauern durch den Straßenbau Entwertung bzw. Enteignung erfahren, sind darüber hinaus auch benachbarte Grundstücke beeinträchtigt, was wiederum wirtschaftliche Folgen für die stark in der

Region verwurzelten Betriebe bedeutet.

Besonders aufwendig wurden über 20 großzügig dimensionierte **Brückenbauwerke** errichtet, die über landwirtschaftliche Zufahrtswege führen und zur Überbrückung von Wassergräben dienen. Letztlich „vergessen“ wurde jedoch eine Lösung für Radfahrer zur Querung der neuen Umfahrungsstraße nächst dem östlichen Kreisverkehr. Die derzeitige Übergangslösung, eine provisorische Ampellösung, ist gefährlich, eine dauerhafte Lösung wurde nur oberflächlich bedacht und bedarf zusätzlicher Grundflächen, um eine weiterhin sichere Nutzung der Radwege zu garantieren. Die Ampel stelle eine „sichere Lösung“ dar, wie der Baudirektor des Landes Burgenland immer wieder versichert, eine nachträgliche bauliche Maßnahme wäre hingegen zu teuer. Auf der anderen Seite wird jedoch auch von offizieller Stelle stets die Bedeutung des Radtourismus betont: 2015 wurde die Region als ADFC-RadReiseRegion ausgezeichnet und trägt als einzige außerhalb Deutschlands dieses Prädikat. Der mit fünf Sternen ausgezeichnete Radweg B10 kreuzt die B50 an genau der oben beschriebenen Stelle und macht auch für Urlauber und Radtouristen diesen Planungsfehler sowie das gigantische Straßenprojekt inmitten der Landschaft zwischen Leithagebirge und Neusiedler See sichtbar.

Auch die Ausführung jener niveaugleichen Kreuzung im westlichen Teil der Umfahrungsstraße scheint wenig ausgefeilt. Diese wurde durch zwei Schotterhaufen als Rampe ausgeführt. Eben diese Kreuzung stellte allerdings in den bisherigen juristischen Verfahren die formale Grundlage zur Ablehnung der UVP-Pflicht dar.

### ***Eröffnung ohne entsprechende Rechtsgrundlagen***

Am 19. Dezember 2014 wurde die Umfahrung Schützen am Gebirge eröffnet und dem Verkehr übergeben, die Eröffnung erfolgte fast ein halbes Jahr früher als geplant. Durch die vorgezogene Inbetriebnahme wurden offensichtlich Tatsachen geschaffen, um drohenden gerichtlichen Entscheidungen vorzugreifen.

Dabei war die Eröffnung erfolgt, obwohl der VwGH am 12. August 2014 das Beschwerdeverfahren im Enteignungsprozess ausgesetzt und den EUGH um eine Vorabentscheidung angerufen hatte. Dadurch sollte geklärt werden, ob Betroffenen und Nachbarn in einem Verfahren ohne UVP ausreichend Rechtsmittel zur Verfügung gestellt

worden war.

Am 16. April 2015 hielt der Europäische Gerichtshof in einem Urteil fest, dass bei der Durchführung von Bauprojekten ohne UVP-Verfahren den Bürgern zu wenig Rechte auf Beteiligung eingeräumt werden. Dies widerspreche der EU-Richtlinie und somit sei keine Bindungswirkung einer Verfahrensentscheidung gegeben.

Wenn sich der VwGH strikt an seinen Beschluss hält, würde dies nun bedeuten, dass die rechtliche Grundlage für die Enteignungsbescheide weggefallen sei. Diese endgültige Entscheidung des VwGH ist jedoch noch ausständig.

Eine strikte Entscheidung gemäß dem Beschluss ist in dieser Art jedoch eher nicht zu erwarten, denn dadurch würde eine Durchführung von Verfahren ohne UVP praktisch unmöglich gemacht.

Der **VwGH folgte** jedoch mit Erkenntnis vom 13. Jänner 2016 im **Verfahren zum Wasserrecht** der **Beschwerde der Grundeigentümer** und hob den Wasserrechtsbescheid wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften auf.

Auch durch diesen Schritt wurde den Enteignungsbescheiden die Rechtsgrundlage entzogen.

Die logische und auch rechtliche Konsequenz aus diesem Urteil wäre die **Sperre der Straße** durch die Behörde gewesen. Diese Tatsache war dem Land Burgenland durchaus bewusst, da umgehend beim Landesverwaltungsgericht Burgenland ein Antrag auf Aberkennung der aufschiebenden Wirkung eingebracht wurde. In diesem Antrag wurde darauf verwiesen, dass die Straße von Amts wegen gesperrt werden müsste, sollte die aufschiebende Wirkung gewährt werden.

Das Landesverwaltungsgericht Burgenland entschied auf Antrag des Landes Burgenland, dass den Rechtsmitteln der betroffenen 29 Grund- und Brunneneigentümer **keine aufschiebende Wirkung** zukommen solle.

Der Beschluss des Landesverwaltungsgerichtes Burgenland muss noch genau analysiert werden – allerdings wurden schon bei erster Durchsicht einige wesentliche Widersprüche festgestellt. Die nicht bewilligte Straße darf jedoch weiter betrieben werden.

### **3.) Zahlen ohne Fakten**

Von Beginn an in Frage gestellt, vor allem durch Bürgerinitiativen vor Ort, wurden die vom Land kolportierten Zahlen über das Verkehrsaufkommen sowie auch die Kosten.

In jeder Pressemeldung des Baulandesrates Helmut Bieler sowohl vor als auch nach der Errichtung der Umfahrung war von 18.000 Fahrzeugen die Rede. Bei den von einem unabhängigen Institut aus München durchgeführten Zählungen wurden jedoch über Jahre hinweg 9.500 bis maximal 11.000 Fahrzeuge gezählt, wobei die Spitzen von 11.000 Fahrzeugen an Festspieltagen sowohl in Mörbisch als auch in St. Margarethen festgestellt wurden.

Seit Anfang 2015 wurde von Seiten der politischen Opposition mehrmals ein Überschreiten der veranschlagten Kosten von 20 Millionen Euro öffentlich kritisiert, Fachleute gehen von einer Kostenüberschreitung von mehr als 10 Millionen Euro aus. Nebenbauwerke und Grundablösen sind ein gut gehütetes Geheimnis, Fragen nach Zwischenabrechnungen und einer Endabrechnung bleiben konsequent unbeantwortet. Stillschweigen herrscht auch darüber, wer die Planungskosten des Schnellstraßenprojekts „S31-Umfahrung Schützen“ getragen hatte. Immerhin wurde der Planungsprozess für den geplanten Weiterbau der S31 bis zur Einreichung für ein UVP-Verfahren vorangetrieben. Es stellt sich die berechtigte Frage, ob doppelte Planungskosten verrechnet wurden, ob das Land Burgenland gegenüber dem Bund (ASFINAG) eine Ablöse geleistet oder der Bund dem Land die Planungen kostenlos zur Verfügung gestellt hat.

Vor diesem Hintergrund muten die Aussagen des Baudirektors des Landes, Wolfgang Heckenast, gegenüber der APA am 1. Februar 2016 jedenfalls kurios an: „Vom Technischen her gesehen sei der Bau der Umfahrung jedenfalls ‚gut gelaufen‘. Statt der ursprünglich angenommenen 20 Millionen Euro liege die Endsumme zwischen 17,5 und 18 Millionen Euro. Das Land habe alles gemacht, was gesetzlich erforderlich sei, man habe allen Normen und Auflagen entsprochen“, wird der Baudirektor des Landes zitiert.

## 4.) Strategische Verkehrsplanung nördliches Burgenland

Der gesamte Verkehr aus der Slowakei in Richtung Italien, aber auch von Bratislava nach Szombathely wird über die A4 bzw. A6, die S1 und die A2 abgewickelt. Die Verkehrsbelastung auf diesen Strecken ist jetzt schon sehr hoch und wird Prognosen zufolge noch weiter zunehmen. Eine direkte Verbindung zwischen dem Knoten Bruckneudorf (A6/A4) und dem Knoten Eisenstadt (S31/A3) würde sofort zu einer massiven Verkehrsumlagerung der überregionalen Verkehrsströme aus dem Osten und dem Norden in das nördliche Burgenland führen. Durch eine derartige Verbindung würde die Route für den internationalen Transitverkehr zwischen diesen beiden Autobahnknoten um circa 30 Kilometer abgekürzt.

Auch wenn aktuell im Bundesstraßengesetz keine Verlängerung der S31 in Richtung Norden vorgesehen ist, kann dieses Gesetz mit einem einfachen Bundesgesetz wieder geändert werden. Die **höchsten Politiker des Landes spekulieren** darauf, dass der **Leidensdruck** in den Gemeinden nach dem Beispiel Schützen am Gebirge durch erhöhtes Verkehrsaufkommen zunimmt und die Notwendigkeit eines vollkommenen Lückenschlusses von der ansässigen Bevölkerung gefordert wird.

Standhaft, aber wenig glaubhaft, wird von Seiten des Landes behauptet, es würden keinerlei Planungen bezüglich eines Lückenschlusses existieren.

Verantwortungsbewusstes politisches Handeln bedeutet eine Verkehrsberuhigung in dieser hochsensiblen Naturregion, die sich auch durch hohe Lebensqualität auszeichnet. Eine Lösung – sowohl für die Bevölkerung als auch für den Naturraum – liegt darin, dass der Streckenabschnitt zwischen Eisenstadt und Neusiedl am See für den Transitverkehr durch bauliche und verkehrsverlangsamende Maßnahmen möglichst unattraktiv gestaltet wird. Damit käme die Politik auch dem Wunsch nach, den Bürgerinitiativen und die ortsansässige Bevölkerung seit Jahren haben: die **Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für alle Gemeinden von Schützen am Gebirge bis Neusiedl am See.**

## 5.) 8 Punkte, die gegen einen Lückenschluss zwischen Schützen am Gebirge – Neusiedl am See sprechen

1. Eine hochrangig ausgebaute Straßenverbindung bringt nur noch **mehr Verkehr** in die nachfolgenden Orte.
2. Hochrangige Straßen bringen erhöhte **Lärm- und Schadstoffbelastung** in der Natur- und Tourismusregion.
3. Die positive Wirkung auf die **Verkehrssicherheit** ist nicht erwiesen.
4. Die **Regionen verlieren** gegenüber den Zentren.
5. Der **Zeitgewinn** ist **marginal**.
6. Besserer Straßenausbau macht den **öffentlichen Verkehr wenig attraktiv**.
7. Straßenbau schafft nur **wenige Arbeitsplätze** in der Region, vor allem jedoch auch keine dauerhaften.
8. Schon in der Planung der Umfahrung von Schützen am Gebirge zeigte sich eine starke **Zunahme der Kosten**.

### *Die 8 Punkte im Detail*

1. **Mehr Verkehr in den nachfolgenden Orten:** Der Lückenschluss würde mehr Verkehr in die Region zwischen Neusiedl am See und Schützen am Gebirge bringen. Die an der B50 liegenden Orte wie Donnerskirchen, Purbach, Breitenbrunn, Winden und Jois wären einer noch stärkeren Verkehrsbelastung ausgesetzt. Ein Argument, das häufig angeführt wird, ist die Entlastung der entlang der B50 wohnenden Schützener Bevölkerung. Entlastung ist ungefragt wichtig, doch die Bevölkerung wird nur unwesentlich entlastet, da der Sockel des Quell- und Zielverkehrs bestehen bleibt.
2. **Erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung in der Natur- und Tourismusregion:** Die Verkehrszunahme birgt auch die Gefahr negativer Folgen für die Tourismusregion Neusiedler See in sich. Erholungsuchende werden durch Verkehrslärm und höhere Schadstoffbelastung abgeschreckt. Der Bezirk Eisenstadt und Umgebung ist bereits als belastetes Gebiet hinsichtlich der Luftqualität



eingestuft. Auch auf die zusätzliche Belastung durch die gesundheitsschädlichen Stickoxide ist hinzuweisen. Stickoxide sind vor allem in den Dieselabgasen enthalten und können speziell bei Kindern zu Atemwegserkrankungen führen.

3. **Positive Wirkung auf Verkehrssicherheit nicht erwiesen:** Beim Bau von Ortsumfahrungen wird auch mit der angeblich erhöhten Verkehrssicherheit argumentiert. Eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit kann durch andere, günstigere Maßnahmen erreicht werden, wie etwa bei der Straßengestaltung oder durch niedrigere Tempolimits.

Die Verkehrsbelastung kann durch Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs verringert werden – dies erhöht auch die Lebensqualität.

4. **Regionen verlieren gegenüber Zentren:** Hochrangige Straßen haben auch Auswirkungen auf die Verteilung der Wirtschaftskraft zwischen Zentren und Peripherien. Studien über andere Umfahrungsprojekte sind zu dem Ergebnis gekommen, dass gut ausgebaute Straßen zu einem Kaufkraft- und Wirtschaftskraftabfluss der Regionen in die Zentren führen. Umfahrungen beschleunigen den Niedergang der Nahversorgung in den Ortschaften, was im Widerspruch zum Ziel der Stärkung der regionalen Wirtschaft steht.

5. **Zeitgewinn ist marginal:** Das Argument der Beschleunigung der Reisezeit ist nicht haltbar. Die Zeitersparnis durch Ortsumfahrungen beträgt auf der Strecke zwischen Neusiedl am See und Eisenstadt im besten Fall bis zu 5 Minuten – das ist eine vernachlässigbare Größe. Allerdings ziehen Umfahrungen den Schwerverkehr an.

6. **Höherrangige Straßen machen den öffentlichen Verkehr unattraktiver:** Der Ausbau von Straßen verringert die Attraktivität der Bus- und Bahnverbindungen in der Region. Es gibt gute Gründe für die Landes- und Bundespolitik, dass mehr Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel benützen sollen. Öffentlicher Verkehr ist ein soziales Netz, das Menschen vor Mobilitätsarmut bewahrt und allen Menschen,

auch sozial schwächeren sowie Pensionistinnen und Pensionisten, leistbare Mobilität ermöglicht.

7. **Bau bringt wenig Arbeitsplätze:** Ein häufig herangezogenes Argument für den Bau von Straßen ist die Schaffung von Arbeitsplätzen. Der VCÖ verweist in diesem Zusammenhang auf eine Studie der TU- Wien: Die Investition einer Milliarde Euro in den Bau einer Autobahn bringt lediglich 10.190 Personenbeschäftigungsjahre. Eine Milliarde Euro, die in die Radfahrinfrastruktur investiert wird, schafft 15.935 Personenbeschäftigungsjahre, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sogar rund 16.500 Personenbeschäftigungsjahre.

8. **Schon in der Planung starke Zunahme der Kosten:**

Die Endkosten von 20 Millionen sind schwer in Zweifel zu ziehen, zumal der Öffentlichkeit bislang jegliche entsprechende Aufschlüsselung vorenthalten wurde.

## **6.) Weitere Argumente gegen Umfahrbauten entlang des Leithagebirges**

- Verkehrszahlen: Die Verkehrszählraten an den Messstellen zwischen Eisenstadt und Schützen sind seit Jahren eindeutig rückläufig – im Jahr 2006 lagen sie bei 14.000 Fahrzeugen pro Tag. Bei internen Verkehrszählungen in den Jahren 2008, 2009, 2011, 2013, 2015 wurden nur mehr knapp über 10.000 Fahrzeuge pro Tag erfasst, die Tendenz ist leicht fallend.
- Verbindung durch die Hintertür: Durch die Umfahrung wird mehr Verkehr in die anderen Gemeinden geleitet, um den Leidensdruck zu erhöhen und so den Wunsch nach einem Weiterbau hervorzurufen. Das ist der Beginn des Lückenschlusses – durch die Hintertür.
- Nachfolgende Gemeinden sind weiterhin belastet, jedoch mit ihrem Problem allein gelassen.

- LKW Durchfahrverbot ohne konsequente Kontrollen zwecklos: Durch die Ortsumfahrung wurde Schützen am Gebirge entlastet. Ohne konsequente Kontrollen des Durchzugs- und Transitverkehrs werden die Ortschaften an der B50 von Donnerskirchen bis Winden jedoch weiterhin zunehmend belastet.
- Förderung des Transitverkehrs ohne nennenswerte wirtschaftliche Vorteile für die Region. Es ist mit einer Vervielfachung des Verkehrs zu rechnen.
- Entlastungswirkung gilt nur für die bestehende Ortsdurchfahrt in Schützen am Gebirge.
- Der Verkehr ist hausgemacht: Das überwiegende Verkehrsaufkommen auf der B50 ist Quell- und Zielverkehr mit vielen „Zweitfahrzeugen“. Die Entlastungswirkung ist mehr als fragwürdig!
- Nicht gegen den Willen der Bevölkerung: LR Helmut Bieler betont immer wieder, dass Straßenbauvorhaben nicht gegen den Willen der Bevölkerung umgesetzt werden. Was bedeutet das für Schützen am Gebirge? Die Volksbefragung war seinerzeit zwar positiv, war jedoch in der Meinung der Bevölkerung durchgeführt worden, für eine kleinräumige Südumfahrung zu stimmen. Umgesetzt wurde eine Ortsumfahrung, die nicht Abstimmungsgegenstand war.
- Belastung der am Nordrand von Schützen lebenden Bevölkerung: Dieser wurde politisch versprochen, dass dort keine Umfahrung gebaut werde. Damit wurde ein politisches Versprechen ohne Gehalt gegeben.
- Das Straßennetz in Polen, Slowakei, Ungarn und auch aus südlicher Richtung wird laufend den wachsenden Bedürfnissen angepasst. Um die Engstelle bei Wien zu entlasten, wird sich der Verkehr zwangsläufig eine Ausweichroute suchen. Mit der Umfahrung von Schützen am Gebirge ist dafür der erste Schritt getan. Verkehr wird zufließen und den Druck auf die angrenzenden Gemeinden erhöhen, bis dann letztendlich der Ruf nach einem Weiterbau zu laut wird.
- Kosten: Die Umfahrung von Schützen am Gebirge ist rund 5 Kilometer lang, als

Kosten werden 20 Millionen Euro kolportiert. Abrechnungskosten werden offiziell nicht genannt, Fachkreise schätzen sie auf 35 Millionen Euro und mehr. Darin inkludiert sind jedoch nicht die Vorprojektkosten aus dem ASFINAG Projekt – S31.

- Erhöhte Verkehrssicherheit kann durch beruhigende Maßnahmen kostengünstiger erreicht werden, was die Strecke für den Transitverkehr unattraktiv machen würde.
- Letztendlich führen Straßenbauprojekte zur nachhaltigen Zerstörung eines einmaligen Naturschutzgebietes mit unwiederbringlichen Schäden für die Region „UNESCO Welterbe“ und das Natura 2000 Gebiet und einen Imageverlust für das touristische Zugpferd Neusiedler See.