

D
I
P
L
O
M
A
R
B
E
I
T

Wiener Außenring Schnellstraße S1
Effekte der Bürgerbeteiligungsverfahren
auf den Planungsprozess
und die Umsetzung

Verfasser:

Volker Havelec

Diplomarbeit für das Fachgebiet
VERKEHRSWESEN

Betreuung:

Gerd Sammer

o. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.

Alexander Neumann

MA MSc Dipl.-Ing. Dr.



Institut für Verkehrswesen
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur
Universität für Bodenkultur Wien



Inhaltsverzeichnis

1.	EINLEITUNG	3
1.1	Problemstellung und Zielsetzung der Arbeit	3
1.2	Übersicht Arbeitsablauf – methodische Vorgehensweise	3
2.	RECHERCHE	4
2.1	Ablauf von Bundesstraßenbauprojekten	4
2.2	Öffentlichkeitsbeteiligung	6
2.2.1	Begriffsbestimmungen Öffentlichkeit	6
2.2.2	Intensität der Öffentlichkeitsbeteiligung	7
2.3	Rechtliche Verankerung der Öffentlichkeitsbeteiligung	8
2.3.1	Die Strategische Umweltprüfung (SUP)	8
2.3.1.1	Ziele und Aufgaben der strategischen Umweltprüfung	8
2.3.1.2	Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich SPV-G (BGBl. I Nr. 96/2005)	9
2.3.1.3	SUPerNOW - Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wien	9
2.3.2	Publikmachung eines Bundesstraßenplanungsgebietes im sog. „§14-Verfahren“ BST-G 1971	10
2.3.3	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)	11
2.3.3.1	Ablaufschema der Trassen – UVP	11
2.3.3.2	Öffentlichkeitsbeteiligung im UVP-G	11
2.3.4	Zusammenfassung	13
2.4	Grundsätze der ASFINAG bezüglich Öffentlichkeitsbeteiligung	14
3.	FALLBEISPIEL ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG: NEUBAU DER HOCHLEISTUNGSEISENBAHNSTRECKE WIEN – ST. PÖLTEN	15
3.1	Projektbeschreibung	15
3.2	Planungsprozess	15
3.3	Zusammenfassung	19
4.	SYSTEMABGRENZUNG	20
5.	FORSCHUNGSFRAGEN	20
6.	DIE WIENER AUSSENRINGSSCHNELLSTRASSE S1	21
6.1	Die S1 als Teil des Regionenringes	21
6.1.1	Ziele der Errichtung des Regionenringes Ost	21
6.1.2	Beschreibung des Regionenringes Ost	21
6.2	Die S1 als Teil der Transeuropäischen Netze: Straßenachse Gdansk - Brno/Bratislava - Wien	24
7.	ABSCHNITTAUSWAHL	25
7.1	Ziele	25

7.2	Kriterien	25
7.3	Auswahl	26
8.	DETAILLIERTE BESCHREIBUNG DER ABSCHNITTE DER S1	27
8.1	Abschnitt Vösendorf – Schwechat (S1 – Süd)	27
8.1.1	Beschreibung der Trasse	27
8.1.2	Projektstatus	28
8.1.3	Projektablaufplan	29
8.1.4	Technische Daten	30
8.2	Abschnitt Eibesbrunn – Korneuburg (S1 – West)	31
8.2.1	Beschreibung der Trasse	31
8.2.2	Projektstatus	32
8.2.3	Projektablaufplan	33
8.2.4	Technische Daten	33
9.	BEFRAGUNGSKONZEPT	34
9.1	Methode	34
9.2	Stichprobe	34
9.3	Befragungsinhalte	35
10.	AUSWERTUNG	38
10.1	Auswertung Abschnitt S1 Süd	38
10.1.1	Interview Nr. 1	38
10.1.2	Interview Nr. 5	39
10.1.3	Interview Nr. 7	40
10.1.4	Interview Nr. 8	41
10.2	Auswertung Abschnitt S1 West	42
10.2.1	Interview Nr. 2	42
10.2.2	Interview Nr. 3	43
10.2.3	Interview Nr. 4	44
10.2.4	Interview Nr. 6	45
11.	INTERPRETATION	47
11.1	Interpretation Projektwerber – Projektgegner	47
11.1.1	Grundsätzliche Betrachtung des Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens	47
11.1.2	Information	47
11.1.3	Gesetzlicher Auftrag des Projektwerbers	48
11.1.4	Möglichkeiten der Mitbestimmung	48
11.2	Planung der Öffentlichkeitsbeteiligung	48
11.3	Zeitlicher Aspekt der Öffentlichkeitsbeteiligung	49
11.4	Zeitliche und finanzielle Auswirkungen der Öffentlichkeitsbeteiligung	49
11.5	Möglichkeiten der Beteiligung für Betroffene	50
11.6	Beispiele von Projektmodifikationen durch Öffentlichkeitsbeteiligung	50

11.6.1	Abschnitt S1 Süd	50
11.6.2	Abschnitt S1 West	50
11.7	Vergleich der Abschnitte S1 Süd und S1 West	50
11.8	„Lessons Learned“	51
11.9	Analyse Zufriedenheit, Akzeptanz und Zusammenarbeit	52
11.10	Vergleich der Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren an der S1 und an der HL-Strecke Wien – St. Pölten	54
11.11	Analyse der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren anhand der Definition von Öffentlichkeitsbeteiligung	55
12.	SCHLUSSFOLGERUNG	56
13.	QUELLENVERZEICHNIS	58
13.1	Literaturverzeichnis	58
13.2	Amtliche Quellen	59
14.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	61
15.	TABELLENVERZEICHNIS	61
16.	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	62
ANHANG		63
16.1	A Interview mit DI Thomas Steiner (ASFINAG BMG)	63
16.2	B Interviewleitfaden	64
16.3	C Interviews (Transkripte)	66
C1	Transkript Interview Nr. 1	66
C2	Transkript Interview Nr. 2	68
C3	Transkript Interview Nr. 3	71
C4	Transkript Interview Nr. 4	73
C5	Transkript Interview Nr. 5	75
C6	Transkript Interview Nr. 6	78
C7	Transkript Interview Nr. 7	79
C8	Transkript Interview Nr. 8	81

Geschlechterbezogene Formulierungen in gegenständlicher Arbeit in männlicher Form beziehen sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Zusammenfassung

Öffentlichkeitsbeteiligung erlangt als Bestandteil von Neubauvorhaben des hochrangigen Straßennetzes immer größere Bedeutung. Konflikte zwischen den unterschiedlichen Interessen der Beteiligten verschärfen sich. Ist die herkömmliche Vorgehensweise in der Beteiligungsplanung im Stande, die Interessen Aller gleichwertig zu berücksichtigen? Ziel dieser Arbeit ist es, Öffentlichkeitsbeteiligung anhand zweier Abschnitte der Wiener Außenring-schnellstraße zu analysieren und die Auswirkungen der Beteiligungsverfahren auf den Entscheidungsprozess und die Umsetzung des Vorhabens darzustellen. Es werden Grundsätze der Öffentlichkeitsbeteiligung erörtert und die gesetzliche Verankerung der Beteiligung in derartigen Straßenbauprojekten dargelegt. Ein Fallbeispiel zeigt den Umgang mit der betroffenen Öffentlichkeit in einem ähnlichen Infrastrukturprojekt. Die Auswahl der beiden Abschnitte erfolgt so, dass einerseits in mehreren Belangen Vergleiche möglich sind und andererseits, aufgrund der zeitlich versetzten Projektphasen, eine eventuelle Änderung in der Beteiligungsplanung seitens der Projektwerber erkennbar ist. Es folgt eine detaillierte Beschreibung der gewählten Abschnitte hinsichtlich Trassenverlauf und Projektablaufplan. In Experteninterviews wurden Beteiligte aus den Bereichen „Politik und Verwaltung“, „Planung“ und „Betroffene Öffentlichkeit“ befragt. Befragungsinhalte waren die Planung der Beteiligung seitens der Projektwerber bzw. die Informationsaufnahme seitens der betroffenen Öffentlichkeit, die Möglichkeiten der Einflussnahme, die Zufriedenheit der Beteiligten sowie der Erkenntnisgewinn. Eine abschließende Interpretation geht auf die unterschiedlichen Sichtweisen von Projektwerbern und der betroffenen Öffentlichkeit ein. Es erfolgt eine Darstellung der Möglichkeiten der Einflussnahme, auch anhand von Beispielen von Projektmodifikationen. Die gewonnenen Erkenntnisse der Beteiligten bieten Verbesserungsvorschläge für künftige Beteiligungsverfahren.

Abstract

Public participation has become a very important part of concerning the construction of road networks. Currently, conflicts between the interests of participants aggravating. Can the common procedure of the participation process consider the interests of all in an equal way? The aim of this diploma thesis is to analyse public participation in the construction of two parts of the “Wiener Außenringschnellstraße S1” and to delineate its effects on the decision process and the realization of this project. The basic principles and the legal background of public participation were discussed. A case study shows the possible way of public participation in a similar building project of transport infrastructure. The sample of these two parts of the S1 was chosen, since these projects enable a comparison of different aspects. Some changes in the participation process could be detected, because these projects started at different times. The two parts were described in detail in respect of the taken route and the plan of produce. The central part of this paper contains the interviews with participating members of the sections “Politics & Administration”, “Planning” and “Public Involvement”. They were questioned about that process of participation, their possibilities of taking influence in the planning, their satisfaction with the project and its result, as well as their gain of knowledge. A final interpretation considers the different points of view of planners and of involved members of public. It was shown with the help of some examples of project modification how they can take influence. The participants gain of knowledge offers advice on the improvement for further building projects.

1. Einleitung

1.1 Problemstellung und Zielsetzung der Arbeit

Öffentlichkeitsbeteiligung bekommt als Bestandteil von Neubauvorhaben des hochrangigen Straßennetzes immer größere Bedeutung. Protestaktionen von Bürgerinitiativen und NGOs zeigen die Verschärfung der Konflikte zwischen den Interessen der Beteiligten. Es stellt sich die Frage, ob herkömmliche Vorgehensweisen in der Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit im Stande sind die Interessen Aller gleichberechtigt zu berücksichtigen.

Ziel dieser Diplomarbeit ist es, Öffentlichkeitsbeteiligung anhand zweier Abschnitte der Wiener Außenring Schnellstraße S1 zu analysieren und die Auswirkungen von Öffentlichkeitsbeteiligung auf den Entscheidungsprozess und die Umsetzung darzustellen.

1.2 Übersicht Arbeitsablauf – methodische Vorgehensweise

- Konzeption der Arbeitsschritte, Aufstellung eines generellen Arbeitsprogramms und erster Entwurf eines Inhaltsverzeichnisses des Ergebnisberichtes;
- Recherche (Theoretische Grundlagen, empirische Erkenntnisse);
- Hypothesenformulierung;
- Analyse und Interpretation;
- Festlegen der Auswahlkriterien für die zu betrachtenden Abschnitte der S1;
- Auswahl der zu analysierenden Abschnitte;
- Analyse der Unterlagen von Beteiligungsverfahren der gewählten Projektabschnitte;
- Erstellung eines Befragungskonzeptes (Befragungsinhalt, Methode, Ablauf, Stichprobe etc.) ;
- Durchführung der Befragung;
- Auswertung und Interpretation der Ergebnisse;
- Erstellung des Diplomarbeitenberichts.

2. Recherche

2.1 Ablauf von Bundesstraßenbauprojekten

Die S1 ist als Schnellstraße konzipiert und unterliegt somit dem Bundesstraßengesetz. Der „Ablauf von Bundesstraßenbauprojekten“ ist in der „Projektierungsdienstanweisung“, einer Dienstanweisung des BMVIT zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenbauprojekten (Fassung 2002), festgelegt. Diese Dienstanweisung soll die Vorgehensweise bei der Projekterstellung, den Inhalt und den Umfang der einzelnen Projekte für die Projektierungsschritte regeln und hält auch fest, in welchen Projektierungsschritten Projekte dem BMVIT zur Kenntnis bzw. zur Zustimmung vorzulegen sind. (vgl. BMVIT, 2003)

Folgende Abbildung zeigt systematisch den prinzipiellen Verfahrensablauf:

Voruntersuchung

Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Machbarkeit

Der Zweck einer derartigen Untersuchung ist die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit und der prinzipiellen Machbarkeit eines Vorhabens. Eine Voruntersuchung wird vor allem bei komplexeren Planungen angewandt.

Vorprojekt

Variantenvergleich, Trassenentscheidung

Ein Vorprojekt ist für die Errichtung einer neuen Bundesstraße und auch für die Veränderung der Leistungsfähigkeit einer bestehenden Bundesstraße durch bauliche Maßnahmen auszuarbeiten. Der Zweck eines Vorprojekts ist die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit, der prinzipiellen Machbarkeit und der Umweltverträglichkeit, sofern diese Überprüfungen noch nicht im Zuge einer Voruntersuchung vorgenommen wurden, sowie die Trassenfindung. Es sind für einen Straßenzug oder ein Straßennetz alle zweckmäßigen und technisch möglichen Lösungen aufzuzeigen, die Vor- und Nachteile dieser Lösungen darzustellen und zu beurteilen und eine davon auszuwählen. Das heißt, es sind konkrete Auswirkungen und Konfliktmöglichkeiten aufzuzeigen sowie Untersuchungsraum und Untersuchungsrahmen abzuklären.

Fakultativ: UVP – Vorverfahren

UVP - Konzept

Abb. 1 (Teil 1) – Prinzipschema für den Verfahrensablauf mit den erforderlichen Verfahrensschritten

(Quelle: BMVIT 2003, S. 8, verändert übernommen)

Einreichprojekt und UVE

Das Einreichprojekt dient der Konkretisierung der anhand des Vorprojekts erfolgten Projektsentscheidung sowie als Grundlage für das Trassenfestlegungsverfahren und die weiteren Behördenverfahren.

Trassenfestlegungsverfahren

Unter Berücksichtigung des UVP-G

Behördenverfahren

zB. eisenbahn-, wasser-, naturschutzrechtlich

Bauprojekt

Endgültiges straßenbauliches Projekt und Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

Das Bauprojekt besteht aus dem endgültig ausgearbeiteten straßenbaulichen Projekt und den eingearbeiteten Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen und dient als Grundlage für Ausschreibung und Bauausführung. Für Kunstbauten sind eigene Projekte zu erstellen.

Realisierung

Kontrolle - Nachprüfung

Abb. 2 (Teil 2) – Prinzipschema für den Verfahrensablauf mit den erforderlichen Verfahrensschritten

(Quelle: BMVIT 2003, S. 8, verändert übernommen)

2.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Folgende Kapitel beinhalten Definitionen zum Thema Öffentlichkeitsbeteiligung. Sie wurden einer Veröffentlichung von Dr. Kerstin Arbter und Mag. Rita Trattnigg entnommen, in der eine sehr ausführliche und genaue Auseinandersetzung mit Öffentlichkeitsbeteiligung stattfindet. Darüber hinaus wurde der Leitfaden „Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung“, an dem Beide mitgearbeitet hatten, der österreichischen Bundesverwaltung zur Anwendung durch einen Ministerratsbeschluss vom 2. Juli 2008 empfohlen. (vgl. BMVIT, s.a.)

2.2.1 Begriffsbestimmungen Öffentlichkeit

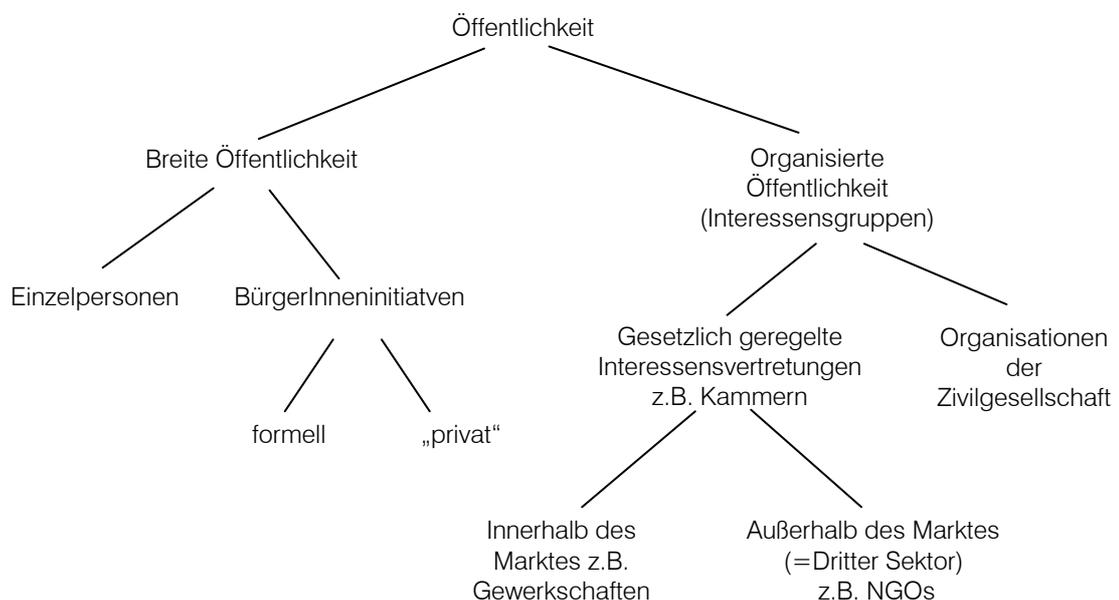


Abb. 3 – Typen der Öffentlichkeit
(Quelle: Arbter, Trattnigg, 2005)

- **Öffentlichkeit**
Die Öffentlichkeit sind Einzelpersonen oder Personengruppen, die außerhalb der Verwaltung und außerhalb politischer Parteien stehen und ihre Individualinteressen oder Gemeinschaftsinteressen vertreten. Zur Öffentlichkeit zählt auch die organisierte Öffentlichkeit (Interessensvertretungen).
- **Breite Öffentlichkeit**
Unter der breiten Öffentlichkeit sind Initiativen interessierter Einzelpersonen zu verstehen. Diese Einzelpersonen können zB. in einer Bürgerinitiative organisiert sein.
- **Bürgerinitiative**
Unter einer Bürgerinitiative versteht man Einzelpersonen, sich zu einem bestimmten Anlass, meist für einen begrenzten Zeitraum, in einer Gruppe organisieren. Eine Bürgerinitiative ist ein Teil der breiten Öffentlichkeit.
- **Organisierte Öffentlichkeit (Interessengruppen)**
„Interessengruppen“ sind sowohl die gesetzlich vorgesehenen Interessensvertretungen, als auch die nicht-staatlichen Organisationen, auch als Non -

Governmental Organisations (NGO) bezeichnet. Sie fallen auch in den Begriff „organisierte“ Öffentlichkeit als Abgrenzung vom Begriff „breite“ Öffentlichkeit. NGOs werden, im Gegensatz zu Bürgerinitiativen, meist auf unbestimmte Zeit gegründet. Sie sind freiwillige Organisationen der Zivilgesellschaft. Es gibt unter anderem Umweltorganisationen, Menschenrechtsorganisationen, Wohlfahrtseinrichtungen, Aus- und Weiterbildungseinrichtungen.

– **Interessenvertretungen**

Interessenvertretungen sind die gesetzlich vorgesehenen Vertretungen, wie zB. die Kammern als Berufsvertretungen. Es gibt aber auch Vertretungen gesellschaftlicher Gruppen außerhalb des Berufslebens. Sie sind staatlich geregelt. Die Mitgliedschaft ist bei den Berufsvertretungen verpflichtend.

(vgl. ARBTER, TRATTNIGG, 2005)

2.2.2 Intensität der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Wesentlichen kann man drei Stufen der Beteiligungsintensität, die informative, die konsultative und die kooperative Öffentlichkeitsbeteiligung unterscheiden:

– **Informative Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die informative Öffentlichkeitsbeteiligung ist die Basis jeglicher Einbindung von Betroffenen. Sie werden über Planung und Entscheidungen informiert und profitieren nur von dem Informationsgewinn. Die Kommunikation erfolgt nur einseitig von den Projektwerbern zu den Betroffenen. Die Information kann als gesetzlich verpflichtende, durch das Amtsblatt und öffentliche Auflagen oder durch Medien wie Internet, Rundfunk und Postsendungen erfolgen. Es wird die Öffentlichkeit in großer Breite erreicht.

– **Konsultative Öffentlichkeitsbeteiligung**

Bei der konsultativen Öffentlichkeitsbeteiligung ist den Betroffenen die Möglichkeit gegeben, zu einem Entwurf eines Vorhabens, Stellung zu nehmen. In welcher Form die Stellungnahmen berücksichtigt werden bleibt den Projektwerbern vorbehalten. Zumindest sollten aber nicht berücksichtigte Stellungnahmen nur begründet zurückgewiesen werden. Die Stellungnahmen können beispielsweise über Internetplattformen, bei öffentlichen Auflagen oder Bürgerversammlungen abgegeben werden. Die Kommunikation erfolgt wechselseitig: die Information erreicht die Betroffenen, welche dann Information an den Projektwerber in Form der Stellungnahmen zurückgeben können. Auch bei der konsultativen Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Öffentlichkeit in großer Breite erreicht.

– **Kooperative Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Kooperative Öffentlichkeitsbeteiligung ist die oberste Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung. Es wird den Betroffenen ermöglicht mitzuarbeiten, mitzubestimmen oder auch zB. mitzuplanen. Die Möglichkeiten der Mitarbeit sind vielfältig. Die Anzahl der Beteiligten muss allerdings reduziert werden, um arbeitsfähig zu bleiben. So ist auch nur ein kleiner Anteil wirklich an einer intensiven Zusammenarbeit interessiert, da auch der Zeitbedarf groß ist.

(vgl. ARBTER, TRATTNIGG, 2005)

2.3 Rechtliche Verankerung der Öffentlichkeitsbeteiligung

2.3.1 Die Strategische Umweltprüfung (SUP)

Ziel der „Strategischen Umweltprüfung“ ist es, im Vorfeld einer Entscheidung zu konkreten Einzelprojekten, die Strategien und Planungen hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit zu untersuchen. Durch das Festlegen auf Entwicklungsziele können alternative strategische Handlungen aufgezeigt und bewertet werden. Die SUP kann sämtlichen Planungsaktivitäten der Projektebene vorgelagert werden. Die UVP als alleiniges Instrument der Prüfung von Umweltauswirkungen wird zunehmend kritisch betrachtet, da sie auf Projektebene und somit erst am Ende von Planungs- und Entscheidungsprozessen häufig zu spät erfolgt. Dadurch wird die Prüfung von Alternativen häufig vernachlässigt und projektübergreifende Umweltauswirkungen bleiben weitgehend unberücksichtigt. (vgl. UMWELTBUNDESAMT, s.a. a)

Um strategische Überlegungen hinsichtlich eines vorsorgenden Umweltschutzes bereits auf übergeordneten Planungsebenen anstellen zu können, wurde 2001 die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme verabschiedet

(UMWELTBUNDESAMT, s.a. a)

Ziel der Richtlinie ist es, die Beurteilungsgrundlagen umwelterheblicher Pläne und Programme zu verbessern und so ein höheres Schutzniveau für die Umwelt und eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten. (vgl. UMWELTBUNDESAMT, s.a. a)

2.3.1.1 Ziele und Aufgaben der strategischen Umweltprüfung

- Die SUP soll strategische Grundsatzfragen klären, wobei Umweltaspekte berücksichtigt werden und bereitet als strategisches Planungsinstrument Grundlagen zur Entscheidungsfindung vor.
- Die SUP soll in bestehende Planungsabläufe weitgehend integriert werden können.
- Das Ergebnis eines SUP - Prozesses soll eine Basis bieten, auf der umweltpolitische Entscheidungen getroffen und belegt werden können.
- Die Entscheidungsfindung soll sowohl für die betroffenen Behörden als auch für die Öffentlichkeit nachvollziehbar sein.
- Die SUP soll bei einer allfällig nachgeschalteten UVP finanzielle und zeitliche Ersparnisse bringen, da gewisse Umweltauswirkungen auf der übergeordneten Ebene bereits diskutiert wurden.

Strategische Überlegungen auf höheren Planungsebenen erfordern einen ganzheitlichen Ansatz, d.h. die Berücksichtigung eines breiten Spektrums an Parametern bei der Entscheidungsfindung. Gedanklich führt dies in Richtung Nachhaltigkeitsprüfung, die neben Umweltaspekten auch wirtschaftliche sowie soziale Aspekte in die Prüfung einfließen lässt. Das Hauptaugenmerk ist jedoch auf umweltrelevante Bereiche zu legen.

(vgl. UMWELTBUNDESAMT, s.a. b)

Die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung der SUP - Richtlinie in österreichisches Recht ergeben sich durch die bestehende Kompetenzaufteilung

zwischen Bund und Ländern für Planung und Umwelt. Die Umsetzung der SUP – Richtlinie erfolgt sowohl durch den Bund als auch durch die Länder, meist durch Integration der SUP - Anforderungen in die bestehenden Materiangesetze, zum Teil aber auch durch eigene Gesetze. Es gibt jedoch kein SUP - Stammgesetz auf Bundesebene.

(vgl. UMWELTBUNDESAMT, s.a. c)

2.3.1.2 Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich SPV-G (BGBl. I Nr. 96/2005)

Die Umsetzung der SUP – Richtlinie im Verkehrsbereich erfolgt durch das SPV-G. Netzveränderungen in den Bereichen Hochleistungsbahnstrecken, Wasserstraßen und Bundesstraßen müssen einer strategischen Prüfung unterzogen werden, bevor sie in den Kompetenzbereich des Bundes aufgenommen werden. Im Planungsablauf hat also die SPV nach dem Vorschlag einer Netzveränderung zu erfolgen. Die Konsequenz einer SPV kann die gesetzliche Verankerung der gewünschten Netzveränderung sein.

Elemente einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich:

- Untersuchung der Umweltauswirkungen verkehrsträgerübergreifender Alternativenprüfung;
- Darstellung der Nutzen der Netzveränderung;
- Untersuchung sonstiger Auswirkungen;
- Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit;
- Beteiligung betroffener Drittstaaten;
- Erarbeitung eines Umweltberichts;
- Definition von und Übermittlung von Überwachungsmaßnahmen und sonstiger allfälliger Vorhaben für später aus der Netzveränderung folgende Projekte.

Öffentlichkeitsbeteiligung in der SUP:

Innerhalb von sechs Wochen nach Veröffentlichung (in mindestens zwei Tageszeitungen, die in betreffender Region erscheinen sowie auf der Homepage des BMVIT) kann jedermann eine Stellungnahme abgeben.

(vgl. §1-5, 8, 9 SPV-G, 2005)

2.3.1.3 SUPerNOW - Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wien

Die Durchführung einer SUP, genauer gesagt einer SPV, war zum betreffenden Zeitpunkt noch nicht erforderlich, da das SPV-G noch nicht in Kraft getreten war. Dennoch wurde für den Nordostraum Wiens eine Strategische Umweltprüfung auf freiwilliger Basis vollzogen:

Die Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens wurde von der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Stadt Wien, in Auftrag gegeben. Nach einer Vorbereitungsphase wurde sie in den Jahren 2001 – 2003 durchgeführt. Die SUPerNOW sollte Fragen zur räumlichen Entwicklung des Nordostens Wiens beantworten bzw. welches Verkehrsnetz dazu benötigt wird und ob für die Stadt Wien eine Nordost – Umfahrung erforderlich wäre. Die Notwendigkeit einer SUP ergab sich einerseits aufgrund der aktuellen Diskussion zu einzelnen Großprojekte (zB. Nordost – Umfahrung Wiens) und aufgrund des Wunsches nach Harmonisierung verschiedener Einzelplanungen. Ziel war es, ein

harmonisiertes Gesamtbild für die Entwicklung des 21. und 22. Bezirkes sowie die angrenzenden niederösterreichischen Umlandgemeinden zu erarbeiten. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung einer SUP bei oben genannter Zielsetzung bestand nicht. Am Prozess beteiligt waren Vertreter Verwaltung, der qualifizierten Öffentlichkeit, ein externes Expertenteam und die Prozesssteuerung. An der Erarbeitung der SUPerNOW war eine qualifizierte Öffentlichkeit beteiligt. Aussagen bezüglich der S1 waren nur sehr vage und betrafen auch nur die Bereiche der mittlerweile in Bau befindlichen Abschnitte S1 – West und S1 – Ost. (vgl. ARBTER, 2004a und ARBTER, 2004b)

2.3.2 Publikmachung eines Bundesstraßenplanungsgebietes im sog. „§14-Verfahren“ BST-G 1971

§14 des Bundesstraßengesetzes dient zur Sicherstellung der Verwirklichung eines Bundesstraßenbauprojektes. Es wird ein Korridor im Gelände definiert, in welchem aufgrund der Planung einmal die projektierte Bundesstraße verlaufen soll. In diesem Korridor gelten, zeitlich beschränkt, gewisse Verbote und Gebote, die das Ziel haben, dass es durch bauliche Veränderungen zu keiner Erschwernis oder Verteuerung des geplanten Straßenbaus kommt. Vor dem Erlass der Verordnung müssen die entsprechenden Unterlagen sechs Wochen in den betroffenen Gemeinden zur Einsicht öffentlich aufgelegt werden. (vgl. §14 Abs 1-6 BST-G, 1971)

2.3.3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)

§ 23a, Absatz 1 des UVP-G (2000) besagt, dass für den Neubau von Bundesstraßen oder ihren Teilabschnitten, ausgenommen zusätzlichen Anschlussstellen, eine UVP durchzuführen ist. (§ 23a Abs 1 UVP-G, 2000)

2.3.3.1 Ablaufschema der Trassen – UVP

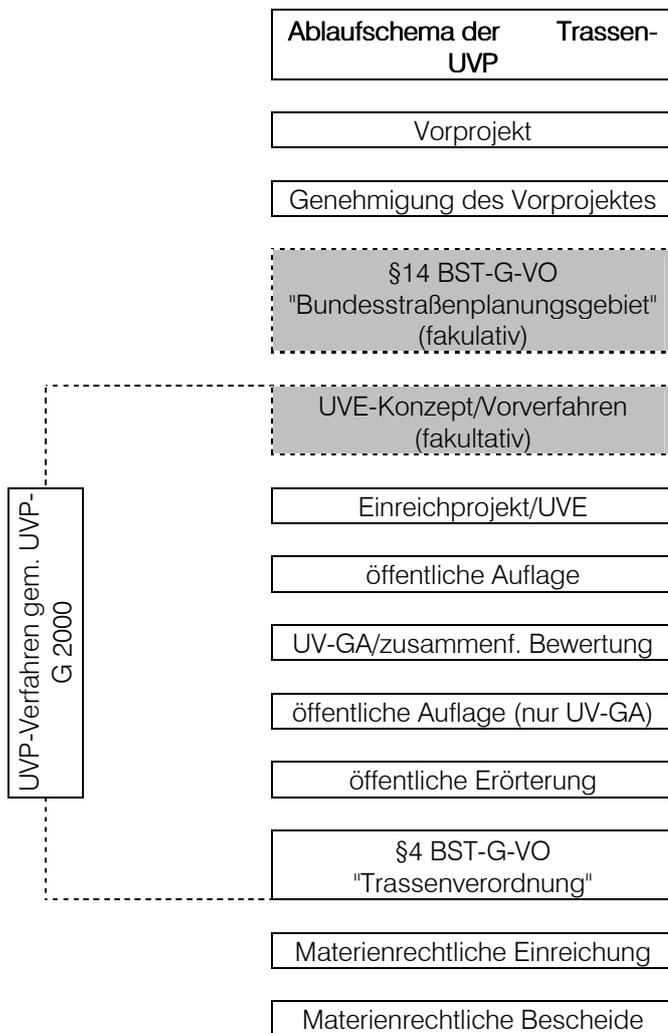


Abb. 4 – Ablaufschema der Trassen – UVP
(Quelle: BMVIT, s.a. d)

2.3.3.2 Öffentlichkeitsbeteiligung im UVP-G

– Öffentliche Auflage der UVE (§ 9):

Übermittlung an Standortgemeinden, öffentliche Auflage:

Die vom Projektwerber bei zuständigen UVP – Behörde eingebrachte Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) wird – sowie auch eine Ausfertigung des Genehmigungsantrages – von der UVP-Behörde an die Standortgemeinden übermittelt. Diese Unterlagen sind von der Behörde und den Gemeinden sechs Wochen lang öffentlich aufzulegen.

Kundmachung:

Die Behörde hat das Vorhaben – auch im Internet – kundzumachen. Die Kundmachung muss eine Kurzbeschreibung sowie eine Zusammenfassung der UVE beinhalten.

Abschrift:

Innerhalb der Auflagefrist kann sich jedermann von den öffentlich aufgelegten Unterlagen eine Abschrift oder auf seine Kosten Kopien anfertigen.

Stellungnahme:

Innerhalb der Auflagefrist kann jedermann zu dem Vorhaben eine schriftliche Stellungnahme bei der Behörde abgeben. (vgl. § 9 UVP-G, 2000)

– **Öffentliche Erörterung (§13):**

In Großverfahren kann die Behörde eine öffentliche Erörterung des Vorhabens durchführen. Diese muss für jedermann zugänglich sein und soll der Information aber auch zur Diskussion dienen. (vgl. § 13 UVP-G, 2000)

– **Mündliche Verhandlung (§16):**

Die Behörde hat eine mündliche Verhandlung durchzuführen. Diese ist grundsätzlich parteienoffen. Bei Großprojekten gilt der Grundsatz der „Volksöffentlichkeit“. Der Verhandlung sind auch die mitwirkenden Behörden und Amtsstellen beizuziehen.

Mediationsverfahren: Zeigen sich im Zuge des Verfahrens große Interessenskonflikte zwischen Projektwerber und sonstigen Parteien bzw. Behörden, kann die Behörde das Verfahren zur Einschaltung eines Mediationsverfahrens unterbrechen. Von Seiten des Projektwerbers kann jedoch jederzeit ein Antrag auf Fortsetzung des Verfahrens gestellt werden. Ziel eines Mediationsverfahrens ist eine einvernehmliche Lösung zu finden, die den Interessen des Projektwerbers, der Anrainer, der Wirtschaft und der Umwelt gleichermaßen entspricht. Das Ergebnis kann eine zivilrechtliche Vereinbarung zwischen den Beteiligten sein. Die UVP - Behörde hat die Vereinbarung im Zuge der Entscheidung über den Genehmigungsantrag zu berücksichtigen. Allerdings geht für die Behörde von der Vereinbarung keine Bindungswirkung aus, d. h. die Behörde kann sich über den Inhalt der Mediation hinwegsetzen. Freilich kann ein Mediationsverfahren schon im Vorfeld des Verfahrens durchgeführt werden.

(vgl. § 16 UVP-G, 2000)

– **Partei- und Beteiligtenstellung (§ 19):**

Parteienstellung haben u. a.:

Nachbarn: Das sind Personen die durch Errichtung, Betrieb oder Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt werden könnten sowie Personen deren dringliche Rechte beeinträchtigt werden können.

Wendet sich ein Nachbar aufgrund von Eigentumsgefährdung gegen das Vorhaben, so muss das Eigentum – über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus – in seiner Substanz, wozu auch insbesondere der Verlust der Verwertbarkeit zählt, bedroht sein.

Standortgemeinden, Nachbargemeinden.

Bürgerinitiativen: Wenn mindestens 200 Personen, die in der Standortgemeinde oder einer unmittelbar angrenzenden Gemeinde wohnhaft und auch wahlberechtigt sind, während der Auflagefrist, gleichzeitig mit einer Stellungnahme auch eine Unterschriftenliste einbringen, so erlangen sie

Parteienstellung im UVP – Verfahren bzw. Beteiligtenstellung im vereinfachten Verfahren. Somit kann eine Bürgerinitiative auch objektives Recht geltend machen.

Wird von der Bürgerinitiative kein Vertreter bestimmt, so gilt der auf der Unterschriftenliste Erstgenannte als Vertreter. Bestimmt die Mehrheit einen anderen Vertreter, so ist dies der Behörde bekannt zu geben.

Umweltorganisationen (UO): Parteienstellung, sofern materielle und formelle Voraussetzungen gegeben sind.

Materielle Voraussetzungen: Zugelassen sind Vereine oder Stiftungen, die sich hauptsächlich – seit zumindest drei Jahren – Umweltschutzbelangen gewidmet haben und darüber hinaus gemeinnützigen Zwecken dienen.

(vgl. § 19 UVP-G, 2000)

Bevor eine UO im Genehmigungsverfahren als Partei auftreten kann, muss sie bescheidgemäß als UO anerkannt sein.

Sind u. a. diese Voraussetzungen erfüllt, ist die UO ermächtigt als Formalpartei aufzutreten.

Ausländische Umweltorganisationen: können sich an österreichische UVP – Verfahren unter folgenden Voraussetzungen beteiligen:

- grenzüberschreitende Auswirkungen
- die UO erfüllt in ihrem Heimatland die Kriterien für eine Beteiligung an einem UVP – Verfahren
- der Schutzzweck der UO muss durch die Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen sein

Umweltanwalt (UA): Die Parteienstellung ist auf die Wahrnehmung öffentlicher Interessen eingeschränkt. Der UA, sowie auch das WWPO und die Gemeinde, in der das Projekt verwirklicht werden soll sowie an diese unmittelbar angrenzende österreichische Gemeinden, wenn sie von negativen Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können, sind ermächtigt die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften – unabhängig von einer subjektiven Betroffenheit – geltend zu machen (“objektives Umweltrecht”). Dieses Recht geht über jenes der Nachbarn als Partei hinaus, da Nachbarn üblicherweise glaubhaft machen müssen, dass sie durch das Vorhaben persönlich betroffen sind.

Wasserwirtschaftliches Planungsorgan (WWPO): Dem WWPO kommt Amtsparteienstellung zu, die sich auf die Wahrung der wasserwirtschaftlichen Interessen beschränkt.

(vgl. § 19 UVP-G, 2000)

Der Abschnitt S1-Süd war das erste große Neubauvorhaben im Straßenbau in Österreich, dass gemäß dem in Kraft getretenen UVP-G, einer UVP unterzogen werden musste. Die Anwendung einer UVP gilt natürlich auch für die anderen Abschnitte der S1.

2.3.4 Zusammenfassung

In der für den Verkehrsbereich erarbeiteten Umsetzung der SUP – Richtlinie – der SPV – ist eine konsultative Form der Beteiligung der Öffentlichkeit mittels eines

Stellungnahmerechtes vorgesehen. Eine kooperative Beteiligung durch aktives Einbinden von Interessensvertretungen, NGOs und Umweltorganisationen oder sogar betroffenen Bürgern wäre auf dieser Planungsebene möglich. Rein informativen Charakter hat die Veröffentlichung eines Planungsgebietes im so genannten „§14-Verfahren“ des BST-G. Hier ist eine öffentliche Auflage der Planungsunterlagen vor Erlass der Verordnung vorgesehen. Im UVP-G liegt eine konsultative Beteiligungsform vor. Die öffentliche Erörterung und die mündliche Verhandlung, die vermeintlich über den Status des simplen Stellungnahmerechtes hinausgehen, bestätigen diese Form der Beteiligung umso mehr, als sie eigentlich nur der detaillierten Information durch Klärung bestimmter Sachverhalte dienen und keine kooperative Beteiligung darstellen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass gesetzlich maximal die konsultative Beteiligungsform vorgesehen ist.

2.4 Grundsätze der ASFINAG bezüglich Öffentlichkeitsbeteiligung

Auf der Homepage der ASFINAG wird auf den Stellenwert von Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge der UVP eingegangen:

„Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat im UVP-Verfahren einen großen Stellenwert. Auf formaler Basis werden in den verschiedenen Phasen einer UVP die Unterlagen öffentlich aufgelegt und jedermann kann dazu Stellungnahmen abgeben. Am Ende eines UVP - Verfahrens findet eine öffentliche Erörterung zum Vorhaben statt, bei der wiederum jedermann Fragen an die Gutachter stellen kann. Darüber hinaus ist die ÖSAG bedacht, schon bei den Planungen die vom Vorhaben betroffene Bevölkerung mit einzubeziehen und sie laufend zu informieren. Damit kann eine transparente Vorgangsweise im Planungsprozess gewährleistet werden.“ (ASFINAG, s.a. g)

Der Ansatz der ASFINAG in der Öffentlichkeitsbeteiligung ist stark auf den gesetzlichen Auftrag, nämlich der Realisierung von Straßenbauprojekten, fokussiert. Aufgrund dessen bestehe nicht die Notwendigkeit, Projektgegner von der Sinnhaftigkeit eines Projektes zu überzeugen. Somit ergibt sich auch das teils restriktive Auftreten gegenüber erklärten Projektgegnern, wobei niemals der Dialog verwehrt wird. Die ASFINAG sieht in der Erfüllung der Auflagen aus dem UVP – Verfahren ein ausreichendes Maß, die Interessen der Betroffenen zu berücksichtigen. In die Auflagen der Gutachter können auch Stellungnahmen Betroffener einfließen. Der ASFINAG ist eine frühzeitige und umfassende Information der betroffenen Öffentlichkeit wichtig. Die Information erfolgt breit gestreut über Aussendungen und den Internetauftritt und detailliert in Planungsausstellungen. Man will durch Themenführerschaft die mediale Berichterstattung zu diesem Projekt steuern und so dem Entstehen von Gerüchten vorgreifen. Das Verhindern von Gerüchten scheint eine wesentliche Motivation für diese offensive Informationspolitik zu sein. Für konsensorientierte Betroffene gibt es durchaus Möglichkeiten der Einflussnahme. Allerdings sind davon vor allem Abminderungen negativer Auswirkungen des Baubetriebes betroffen. (vgl. Interview mit DI Thomas Steiner; siehe Anhang, Kapitel 16.1)

3. Fallbeispiel Öffentlichkeitsbeteiligung: Neubau der Hochleistungs- eisenbahnstrecke Wien – St. Pölten

Die Westbahnstrecke zählt zu einer der am stärksten belasteten Bahnstrecken Österreichs. Aufgrund von abschnittswisen Kapazitätsüberschreitungen, zu erwartenden Verkehrszuwächsen und der über den Transitvertrag mit der EU verpflichtenden Ausbau der Bahnkapazitäten wurde 1990 die HL-AG mit der Planung einer Hochleistungsstrecke von St. Pölten in den Raum Wien beauftragt. In den Zeitraum der Planungsphase fiel die Verabschiedung des UVP-G (01.07.1994 in Kraft getreten). (vgl. BUCHGRABER, 2001)

Dieses Beispiel wurde aufgrund der ausführlichen Dokumentation des Beteiligungsverfahrens sowie der guten Vergleichbarkeit mit Straßenbauvorhaben hinzugezogen. Im Bereich Straßenbau konnte keine ähnlich gründliche Dokumentation eines Neubauvorhabens recherchiert werden.

3.1 Projektbeschreibung

Bei dem Vorhaben Neubaustrecke Wien – St. Pölten handelt es sich um die Errichtung einer zweigleisigen Neubaustrecke für den Fernverkehr mit einer Länge von 46 km. Sie ist auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt und soll langfristig betrachtet von bis zu 256 Zügen täglich befahren werden. Die Strecke beginnt im Osten beim Knoten Hadersdorf - Weidlingau als unmittelbare Fortsetzung des projektierten Lainzertunnels, unterquert den Wienerwald in einem Tunnel und erreicht das Tullnerfeld. Westlich der Querung der Großen Tulln liegt der Regionalbahnhof Tullnerfeld. Die Trasse erreicht die Verknüpfung mit der Bestandsstrecke der Westbahn und der Güterzugumfahrung im Knoten Wagram zwischen Pottenbrunn und St. Pölten in einer Abfolge von offenen Streckenabschnitten, Tunnels und Grünbrücken. (vgl. BUCHGRABER, 2001)

3.2 Planungsprozess

Der Übertragungsverordnung (1990) folgte ein sechsjähriger Planungsprozess bis zur Einreichung der UVE, der sich in grundsätzlich zwei Phasen gliederte. Die Phase der „Trassenauswahl“ und die Phase der „Trassengenehmigung“. Die Phase „Trassenauswahl“ beinhaltete die Abgrenzung des Planungsraumes, wofür verkehrstechnische und geländebedingte Kriterien ausschlaggebend waren. Zwischen Wien, St. Pölten, Westautobahn und im Tullnerfeld wurde ein ca. 600 km² großer Planungsraum abgegrenzt. In einer Raumanalyse wurden „Zonen mit hohem Raumwiderstand“ definiert. Diese Bereiche – zB. Siedlungsräume oder Naturschutzinteressen – ließen besonders hohes Konfliktpotential erwarten. In der Phase „Trassenvorentwurf und Trassenvorauswahl“ wurden Trassenentwürfe entwickelt, die Bereiche mit hohem Raumwiderstand mieden. Das

Ergebnis waren 11 Varianten in drei Korridoren. Die Phase „Trassenplanung und Trassenauswahl“ führte zu einer Vertiefung und Optimierung der Planungsgrundlagen, wobei versucht wurde durch Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen Umwelteinwirkungen zu minimieren oder auszugleichen. Während des gesamten Planungsprozesses erfolgte eine Abstimmung des Vorhabens mit verschiedenen Behörden und Organisationen im Rahmen einer Projektbegleitenden Arbeitsgruppe (PAG). In der Phase „Trassengenehmigung“ wurde die in der vorherigen Phase ausgewählte Trassenvariante weiter hinsichtlich Schutzmaßnahmen unter Mitarbeit von betroffenen Gemeinden optimiert. Die meisten Änderungen betrafen die Verbesserung des Lärmschutzes, wie Abrücken der Trasse von Siedlungsgebieten, Absenken der Höhenlage oder die Anlage von Grüntunnels.

(vgl. BUCHGRABER, 2001)

Tab. 1 – Zeittafel Öffentlichkeitsbeteiligung Neubaustrecke Wien - St. Pölten
(Quelle: vgl. BUCHGRABER, 2001, verändert übernommen)

	Planung, Verfahren		Öffentlichkeitsbeteiligung
1990	Planungsübertragungsverordnung		–
	Raumanalyse		
1990 – 1992	1991	Trassen vor entwurf und Trassen vor auswahl	Abstimmung der Planungsarbeiten mit der PAG
	1991 – 1992	Trassenentwurf und Trassenauswahl	
1992	–		Veröffentlichung des Trassenvorschlages
			Allgemeine Information der Öffentlichkeit
1993 – 1994	Vertiefte Variantenuntersuchungen		–
1995	–		Arbeit in den Gemeindeforen
1996	Abgabe des UVE - Konzeptes		Informationsveranstaltung mit den Sachverständigen
	Einreichung der UVE		
	Öffentliche Auflage		–
1997	Beginn der Erstellung des UVG		–
1998	Abschluss des UVG		Streckenbesichtigung mit den Sachverständigen
	Öffentliche Erörterung		
1999	Trassenverordnung		–

In der Phase vor der UVE – Einreichung, noch während des eigentlichen Planungsprozesses, wurden in den betroffenen Gemeinden auf freiwilliger Basis Gemeindeforen eingerichtet. Ziel dieser Maßnahme war einerseits den Informationsfluss zu verbessern und andererseits noch während des Planungsprozesses die Wünsche und Anregungen der Betroffenen einarbeiten zu können. Im Zeitraum zwischen Januar 1995 und März 1997 wurden in

12 Standortgemeinden und in einer Anrainergemeinde jeweils zwischen drei und fünf Gemeindeforen abgehalten.

In den Gemeindeforen wurden einleitend seitens des Projektwerbers Informationen über das UVP – Verfahren und über den aktuellen Planungsstand geliefert. Den meisten Sitzungen wurden Schwerpunktthemen, wie Lärm, Grundwasser, Landschaftsplanung, Baukonzept oder Aufbau der UVE zugeordnet. Darüber hinaus wurden auch Lärmexkursionen zu bestehenden Baustellen oder Bahnstrecken durchgeführt. (vgl. BUCHGRABER, 2001)

– **Interpretation der Gemeindeforen – Themenbereiche und Art der Aussage der Wortmeldungen**

Die in den Gemeindeforen getätigten Stellungnahmen, Fragen sowie Vorschläge und Forderungen (insgesamt 1789 Wortmeldungen) wurden auf Basis der Protokolle systematisch ausgewertet. Eine Analyse der inhaltlichen Schwerpunkte zeigt die Themen Projektplanung bzw. Projektorganisation (19%) und Lärm (18%) als vorrangig. Daneben sind auch das Grundwasser, das Vorhaben an sich sowie die Trassenauswahl von Bedeutung. Zu beachten ist, dass die Wortmeldungen sich oft stark auf die lokale Situation bezogen hatten und sich somit große Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden ergaben. Bei der Auswertung nach der Art der Wortmeldung ist zu berücksichtigen, dass für eine Stellungnahme auch mehrere Möglichkeiten zutreffen können. Beinahe 50 % wurden als Fragen zu verschiedenen Fachbereichen oder zur organisatorischen Abwicklung des Planungsprozesses bzw. zu Bau- und Betriebsphase gestellt. In ca. 15 % wurden baulich – räumliche Maßnahmen gefordert, in ca. 13 % organisatorische Maßnahmen. Kritikäußerungen betrafen zu 10 % die Auswirkungen des Projektes und zu 8 % die Vorgehensweise des Projektwerbers, wie zB.:

- Zweifel an der fachlichen Richtigkeit;
- das Nicht - Abstimmen der Beurteilungskriterien mit den Betroffenen;
- schlechte oder späte Information;
- bewusste Täuschung der Bürger;
- unterschiedliche Angaben zur selben Thematik;
- keine Anhörung von Anliegen;
- keine Chance ins Projekt einzugreifen.

– **Reaktionen auf Wortmeldungen**

Ein Großteil der Reaktionen des Projektwerbers stellten fachliche oder organisatorische Informationen dar. Ein weiterer großer Teil wurde in Form einer Gegenargumentation beantwortet, d.h. Kritik oder Forderungen unter Angabe bestimmter Gründe zurückgewiesen. Auf 67 Forderungen gab es Zusagen, wobei davon mehr als ein Drittel die Abwicklung der Gemeindeforen betraf. Die Projektmodifikationen, die in einzelnen Gemeinden erreicht wurden, werden weiter unten dargestellt. Bei 80 Wortmeldungen konnte die Klärung erst in späteren Planungs- und Ablaufschritten erfolgen. Zu einem kleinen Teil der Wortmeldungen wurde angegeben, dass sie die Beantwortung nicht Gegenstand des Verfahrens war.

– **Projektmodifikationen**

In der Folge werden Projektmodifikationen, die sich im Zuge der Gemeindeforen als Zusagen seitens der Projektwerber ergaben, aufgelistet:

- Aufnahme einer Beweissicherung bei einem Gebäude nahe des Wienerwaldtunnels in Mauerbach, da Schäden durch Sprengungen befürchtet wurden;
- Verlegung eines Wohnlagers für die Unterbringung von Baustellenpersonal;
- Bei der Gestaltung des Tunnelportals in Tulbing wurde, nachdem die ursprüngliche Lösung im Gemeindeforum abgelehnt wurde, eine Alternative weiterverfolgt;
- Verlegung eines Auffangbeckens in Tulbing weg von Wohngebäuden, da eine Gelsenplage befürchtet wurde;
- In Tulln wurde zugesagt, das Konzept für Transporte während der Bauphase mit der Gemeinde abzustimmen;
- In Judenau – Baumgarten kam es zu einer Erhöhung des Lärmschutzes einen halben bzw. einen ganzen Meter;
- Bei der Landschaftsgestaltung in Judenau – Baumgarten und Michelhausen wurde die Mitbestimmung der Bürger zugesagt;
- In Michelhausen wurde dem Wunsch nach Unter- statt Überführungen stattgegeben;
- Verlängerung des Grüntunnels Atzenbrugg;
- In Weißenkirchen an der Perschling wurde von Beginn des Informationsprozesses an ein Grüntunnel als geschlossene Verbindung zwischen Reiserbergtunnel und Stierschweiffeldtunnel gefordert. Die Ablehnung dieser Forderung führte zu schweren Verstimmungen zwischen Projektwerber, Gemeinde und Bürgerinitiativen. Erst nach der UVE – Einreichung wurde eine Kompromisslösung ausgearbeitet, nachträglich in die UVE aufgenommen und auf Antrag der Gemeinde nachgereicht. Die Lösung bestand aus einem Abrücken der Trasse vom Siedlungsgebiet weg und aus einem Vorziehen des Tunnelportals aus Lärmschutzgründen. („Trassenverschwenkung Perschling“);
- Darüber hinaus kam es nach Forderung der Gemeinde zu einer Erhöhung der Lärmschutzwälle sowie zu weiteren lärm-dämpfenden Maßnahmen;
- In den Gemeinden Kapelln und Böheimkirchen stand die Frage der Art und Weise der Querung des Perschlingtals zur Diskussion (Brücken- oder Dammlösung). Beide Möglichkeiten wurden vom Projektwerber modellhaft ausgearbeitet. Obwohl fachlich eine Brückenlösung zu bevorzugen gewesen wäre folgte man den Wunsch der beiden Gemeinden und verfolgte die Dammlösung weiter.

– **Abgelehnte Forderungen**

Neben den Projektmodifikationen, die im Zuge der Gemeindeforen entstanden sind, wurden auch einige Forderungen der Bevölkerung nicht erfüllt. Die vorgeschlagenen Varianten wurden dem jeweiligen Vorschlag gegenübergestellt, aber weil meist deutlich nachteilig nicht weiterverfolgt. (vgl. BUCHGRABER, 2001)

3.3 Zusammenfassung

Die Gemeindeforen wurden vor Einreichung der UVE durchgeführt. Somit konnte in der späten Planungsphase auf Wünsche und Beschwerden der betroffenen Bürger Rücksicht genommen werden. Die Foren wurden auch während des Baubetriebes durchgeführt, was auch die relativ hohe Anzahl der Anpassungen in dieser Phase erklärt. Die Projektmodifikationen durch Öffentlichkeitsbeteiligung betrafen größtenteils Maßnahmen des Lärmschutzes sowohl während der Bauphase als auch als Umplanung des Projektes. Ein weiterer Teil waren Anpassungen die negative Auswirkungen des Baubetriebes minderten. Die Form der Beteiligung ist als konsultativ einzustufen. Dennoch war durch die regelmäßig stattfindenden Gemeindeforen ein teilweise kooperatives Maß an Beteiligung möglich. Der Projektwerber hat sich selbst durch die Einrichtung der Gemeindeforen eine sehr intensive Auseinandersetzung mit den Wünschen und Beschwerden der betroffenen Bürger selbst auferlegt. (vgl. BUCHGRABER, 2001)

4. Systemabgrenzung

Die Systemabgrenzung deckt die Gültigkeitsbereiche der Aussagen dieser Diplomarbeit ab. Der räumliche Untersuchungsraum beinhaltet alle Bereiche in denen Trassenuntersuchungen zur S1 stattgefunden haben. Der funktionale Untersuchungsraum (Verkehr) beinhaltet den räumlichen Untersuchungsraum, die verkehrsrelevant betroffenen Länder (Wien und Niederösterreich) und Gemeinden als Gebietskörperschaften sowie Bezirke (Niederösterreich: Mödling, Wien - Umgebung, Gänserndorf und Korneuburg; Wien: 2., 10., 11., 21., 22. und 23. Bezirk). Die Expertenbefragungen fanden im Zeitraum April bis Juli 2008 statt. Die Befragungsinhalte waren auf den Zeitraum zwischen der ersten veröffentlichten Absichtserklärung der Projektwerber zur Planung der B301 und Beendigung des UVP – Verfahrens des Abschnittes S1-West. In der Recherche werden u. a. grundsätzliche Fragen zum Thema Öffentlichkeitsbeteiligung erörtert sowie die Verankerung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf Straßenbauvorhaben im österreichischen Recht dargestellt. Es werden Personen befragt, die in die Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren an der S1 involviert waren und es teilweise noch sind.

5. Forschungsfragen

Auf folgende Forschungsfragen wird versucht einzugehen:

- I. In welcher Form erfolgt die Einbindung von Betroffenen in den Planungs- bzw. Entscheidungsprozess tatsächlich?
- II. Welcher Typ der Öffentlichkeitsbeteiligung liegt bei den betrachteten Abschnitten vor und von welchem Typus gehen betroffene Bürger bzw. Projektwerber aus?
- III. Wie wirken sich Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren auf das das Projekt aus?
- IV. Sind die Beteiligten (Projektwerber bzw. Betroffene Öffentlichkeit) mit der gefundenen Lösung zufrieden?

6. Die Wiener Außenring Schnellstraße S1

In Folge wird ein Überblick über die Wiener Außenring Schnellstraße S1 gegeben und deren gedachte Funktion dargestellt.

6.1 Die S1 als Teil des Regionenringes

6.1.1 Ziele der Errichtung des Regionenringes Ost

Der Regionenring ist als großer Verteilungsring zwischen dem niederösterreichischen Zentralraum und dem Wiener Umland gedacht. Überregional soll er als Drehscheibe im Wirtschaftsraum Wien, zur Aufnahme u. a. der zu errichtenden A5 Nord Autobahn, die eine Verbindung der Wirtschaftsräume Wien – Brünn – Katowitz/ Krakau ermöglicht, fungieren. Die zunehmenden Verkehrsströme in der Region sollen durch den Regionenring gebündelt und somit auch Ortsdurchfahrten entlasten werden. (vgl. ASFINAG, s.a. a)

6.1.2 Beschreibung des Regionenringes Ost

Der Regionenring ist eine hochrangige Umfahrung des Ballungsraumes Wien, bestehend aus folgenden Autobahn- und Schnellstraßenteilstücken: (vgl. ASFINAG, s.a. a)

*Tab. 2 – Abschnitte Regionenring Ost
(Quelle: vgl. ASFINAG, s.a. a, verändert übernommen)*

Bezeichnung		Abschnitt
S1	Wiener Außenring Schnellstraße (Abschnitt Süd)	Knoten Vösendorf (A2, A21) – Kn. Schwechat (A4)
S1	Wiener Außenring Schnellstraße	Kn. Schwechat (A4) – Kn. Süßenbrunn (A23, S2)
S1	Wiener Außenring Schnellstraße (Abschnitt Ost)	Kn. Süßenbrunn (A23, S2) – Kn. Eibesbrunn (A5)
S1	Wiener Außenring Schnellstraße (Abschnitt West)	Kn. Eibesbrunn (A5) – Kn. Korneuburg (A22)
A22	Donauuferautobahn	Kn. Korneuburg – Stockerau
S5	Stockerauer Schnellstraße	Stockerau – Kn. Jettsdorf (Donaubrücke Traismauer)
S33	Kremser Schnellstraße	Kn. Jettsdorf (Donaubrücke Traismauer) – Kn. St. Pölten
A1	Westautobahn	Kn. St. Pölten – Knoten Steinhäusl
A21	Wiener Außenring Autobahn	Kn. Steinhäusl - Vösendorf

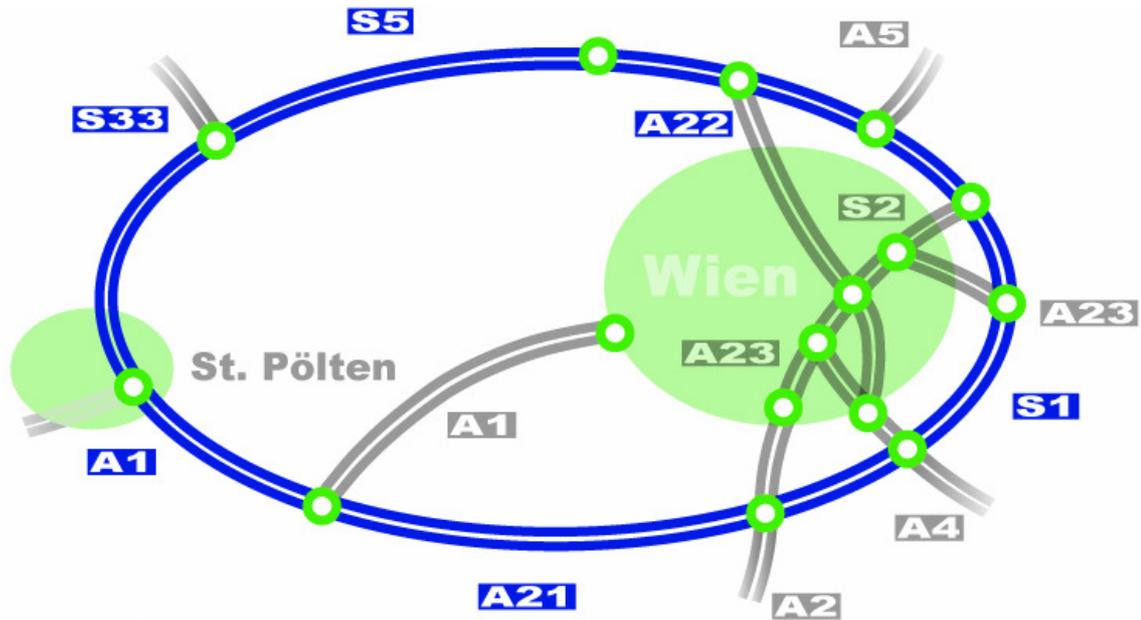


Abb. 5 – Übersichtskarte Regionenring Ost
(Quelle: ASFINAG, s.a. a, eigene Überarbeitung)

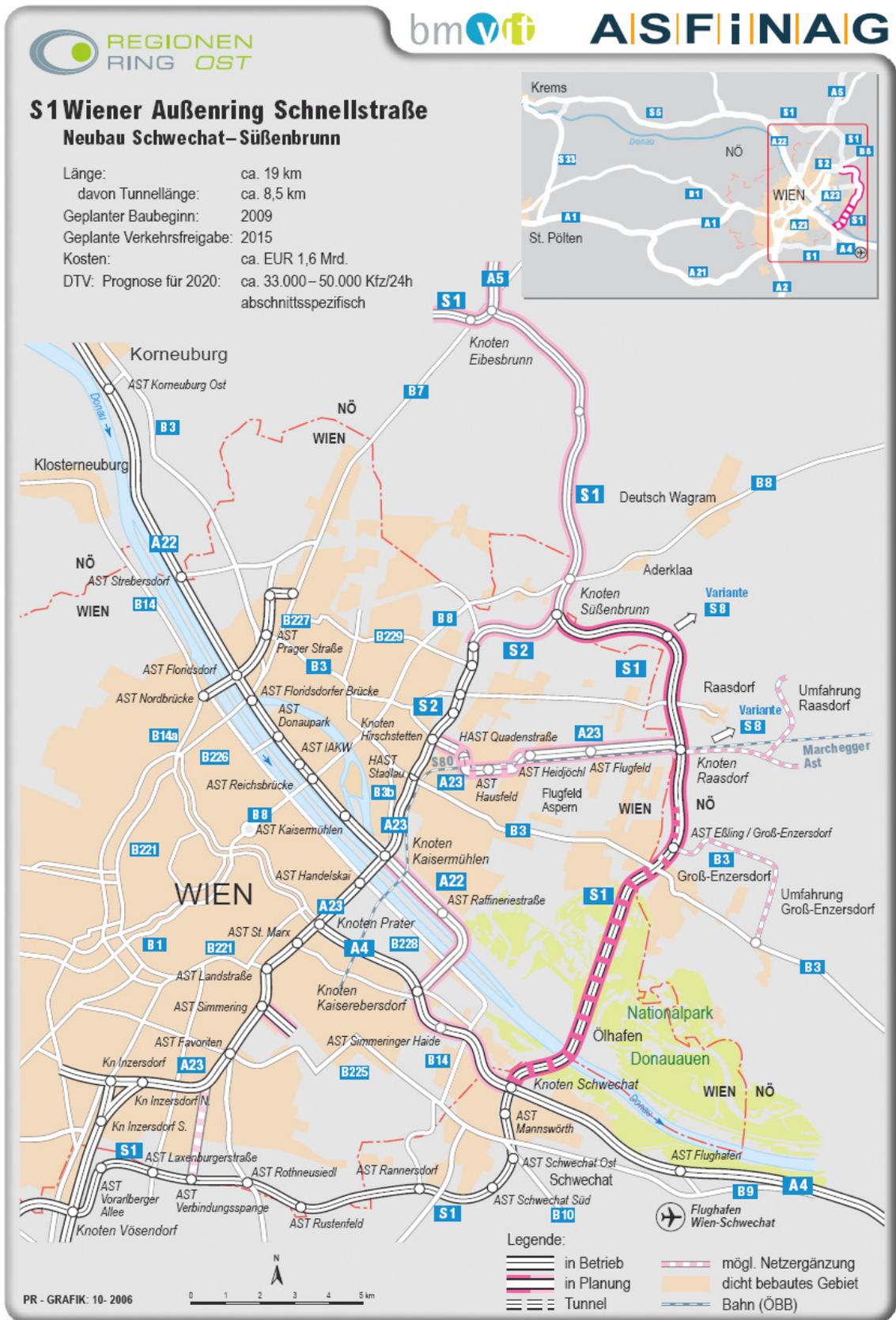


Abb. 6 – Übersichtskarte Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn
(Quelle: ASFINAG, s.a. b)

Der gesamte Regionenring umfasst rund 200 km wobei rund 130 km bereits fertig gestellt sind und rund 70 km noch nicht realisiert sind. Darüber hinaus sind folgende Netzergänzungen in Planung:

- S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße Umfahrung Süßenbrunn
- S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße Niveaufreimachung Breitenleer Straße und Rautenweg
- A 22 Donauufer Autobahn Kaisermühlen-Kaisereberdorf
- A 23 Südosttangente Spange Flughafen Aspern (vgl. ASFINAG, s.a. c)

6.2 Die S1 als Teil der Transeuropäischen Netze: Straßenachse Gdansk - Brno/Bratislava - Wien

Diese Achse umfasst den Bau einer neuen vierspurigen Autobahn von Danzig nach Wien über Lodz in Polen und Brünn in der Tschechischen Republik. In einigen Abschnitten zwischen Kattowitz und Brünn bzw. Zilina werden bestehende Strecken ausgebaut. Die Strecke gehört zum paneuropäischen Verkehrskorridor VI, der auf den Konferenzen von Kreta und Helsinki festgelegt wurde. (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION, 2005, S60f)



Abb. 7 – TEN - Achse Gdansk – Wien bzw. Bratislava
(Quelle: vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION, 2005, eigene Überarbeitung)

7. Abschnittsauswahl

Im Rahmen dieser Diplomarbeit werden aus Aufwandsgründen zwei der vier Abschnitte der S1 betrachtet. Die Ergebnisse lassen folglich keine Aussage für die gesamte S1 zu, geben aber ein Bild der Effekte von Öffentlichkeitsbeteiligung bei derartigen Straßenbauvorhaben wieder.

7.1 Ziele

Anhand zweier Abschnitte werden die Effekte von Öffentlichkeitsbeteiligung bei unterschiedlichen Ausgangssituationen wiedergegeben. Dennoch sollte auch eine gewisse Vergleichbarkeit gegeben sein, um die Unterschiede der Effekte an nur wenigen Parametern verdeutlichen zu können.

7.2 Kriterien

Die vier Teilabschnitte der S1 ähneln einander hinsichtlich der Streckenlänge, der Trassierung im Gelände und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen. Deutliche Unterschiede zu den anderen Abschnitten weist der sich noch in Planung befindliche Abschnitt vom Knoten Schwechat bis zum Knoten Süßenbrunn auf. Bedingt durch die Querung der Donau und des Nationalparks Lobau wird ein 8,5 km langes Teilstück in Tunnellage geführt, was auch zu dementsprechend höheren Gesamtkosten führt. Die Querung des Nationalparks hat eine mit den anderen Abschnitten nicht vergleichbare Reaktion in den Medien hervorgerufen. Die verstärkte Beteiligung von Bürgerinitiativen und NGOs ist sicher auch auf das u. a. durch Besetzungen der Au (1984) gescheiterte Kraftwerksprojekt an der Donau bei Hainburg zurückzuführen.

- Ein Ziel der Abschnittsauswahl ist, aus den vier Planungsabschnitten der S1 jene zwei herauszufinden, die bezüglich der Gesamtumfanges des Vorhabens und der geländemorphologisch bedingten Trassenführung die größten Gemeinsamkeiten aufweisen. So sollen diese Parameter als Ursache für eine andersartige Öffentlichkeitsbeteiligung ausgeschlossen werden können. Eine gewisse Differenz auf zeitlicher Ebene sollte jedoch gegeben sein, um eventuelle Änderungen des Öffentlichkeitsbeteiligungskonzeptes seitens des Projektwerbers erkennen zu können.
- Eine weitere Voraussetzung ist ein bereits abgeschlossenes UVP – Verfahren. Das UVP – Verfahren beinhaltet wesentliche Bestandteile der Öffentlichkeitsbeteiligung, nämlich den gesetzlich verpflichtenden Part für Straßenbauvorhaben dieser Größenordnung.
- Darüber hinaus soll die Trasse eine gewisse Nähe zu Siedlungsgebieten haben. Insofern, als womöglich dadurch eine aktive Beteiligung von Betroffenen zu erwarten ist.

Tab. 3 – Darstellung von Abschnittsparametern
(Quelle: vgl. ASFINAG, s.a. d, verändert übernommen)

	Abschnitt Süd	Abschnitt "Lobau"	Abschnitt Ost	Abschnitt West
Projektstatus	in Betrieb	Einreichplanung	in Bau	in Bau
UVP	Apr. 1996 – Nov. 2000	–	Nov. 2005 – Jun. 2006	Mai 2005 – Mai 2006
Baubeginn	Okt. 2001	2011	Feb. 2007	Feb. 2007
(geplante) Verkehrsfreigabe	Apr. 2006	2018	Herbst 2009	Anfang 2010
Gesamtlänge (km)	16,20	19,00	10,00	13,50
Tunnel (km)	3,39	8,50	–	2,40
Unterflurtrasse (km)	–	–	–	4,70
progn. Verkehrsaufkommen (DTV – Kfz/24h)	–	–	14.000 – 17.000	14.000 – 17.000
progn. Verkehrsaufkommen 2020 (DTV – Kfz/24h)	36.000 – 51.000	33.000 – 50.000	40.000 – 50.000	40.000 – 50.000
Gesamtkosten (Mio € netto)	430	1.600	230	450

7.3 Auswahl

Wendet man die oben genannten Kriterien an, scheidet der Abschnitt ‚Lobauquerung‘ aus, da das UVP – Verfahren zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht begonnen hat.

Der Abschnitt S1-Süd eignet sich, da das Projekt bereits realisiert wurde und somit eventuelle Änderungen im Öffentlichkeitsbeteiligungskonzept zu einem Abschnitt, der sich in einem früheren Projektstatus befindet, ersichtlich wären. Schließlich eignet sich Abschnitt S1-West aufgrund der größeren Nähe zu Siedlungsgebieten besser als S1-Ost.

8. Detaillierte Beschreibung der Abschnitte der S1

8.1 Abschnitt Vösendorf – Schwechat (S1 – Süd)

Einem von der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) erstellten Verkehrskonzept über den Südraum Wiens haben die Landeshauptleute von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland im Dezember 1994 politisch zugestimmt. Erste Maßnahmen im öffentlichen Verkehr wurden bereits realisiert (zB. Ausbau und Taktverdichtung auf der Südbahn, Ausbau der S7, Realisierung des "CAT", usw.). Die S1- Süd ist ein wesentlicher Bestandteil dieses Verkehrskonzeptes. (vgl. ASFINAG, s.a. e)

8.1.1 Beschreibung der Trasse

„Die S1 – Wiener Außenring Schnellstraße (vormals B301 Wiener Südrand Straße), Abschnitt Süd, verbindet die A2 Süd Autobahn mit der A4 Ost Autobahn. Der Querschnitt ist mit je zwei Richtungsfahrbahnen, Abstellstreifen und Mitteltrennung dimensioniert. Die rund 16,2 km lange Trasse mit Ihren Umweltschutzeinrichtungen, wie zB. Tunnellagen, Lärmschutz, Landschaftsplanung und Architektur, ist Ergebnis einer interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen Technikern und Umweltexperten. Im Zuge des Straßenabschnittes sind insgesamt acht Anschlussstellen (AST) geplant, die in kurzen Intervallen ein Zu- und Abfahren des Verkehrs ermöglichen.

Die Gesamtkosten des Projektes betragen netto rund 430 Millionen Euro. Die Finanzierung erfolgt über die Maut- und Vignettenerlöse der ASFINAG.“
(ASFINAG, s.a. e)

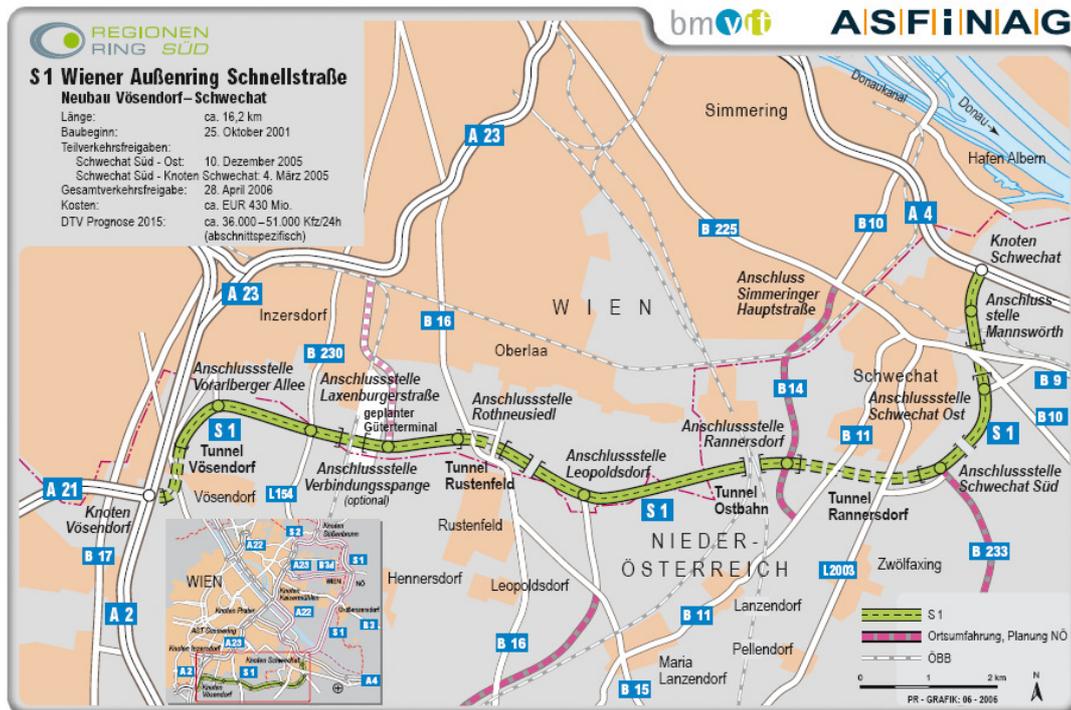


Abb. 8 – Übersichtskarte S1 Vösendorf – Schwechat S1-Süd
(Quelle: ASFINAG, 2006)

8.1.2 Projektstatus

„Als erstes großes Infrastrukturprojekt im Bereich Straßenbau in Österreich wurde die S1, beginnend am Abschnitt Süd, nach dem 1994 in Kraft getretenen UVP - Gesetz auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft. Für die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Biotop, Ökosystem, Landschaft, Sachgüter und Kulturgüter mussten während und nach dem Baubetrieb alle Umweltstandards eingehalten werden. Die sieben UVP - pflichtigen Anschlussstellen (AST) am Abschnitt Süd wurden aus dem Hauptverfahren ausgegliedert und mussten einem eigenen vereinfachten UVP-Verfahren unterzogen werden.“

Folgende Ziele mussten bei der Planung verfolgt werden:

- Verbesserung des Wohnumfeldes
- Minderung der Umweltbelastung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhaltung und Förderung der Wirtschaft der Region
- Schonung der natürlichen Lebensräume
- Minimierung der Infrastrukturkosten“ (ASFINAG, s.a. e)

8.1.3 Projektablaufplan

*Tab. 4 – Chronik und Meilensteine des Projektes S1-Süd
(Quelle: vgl. ASFINAG, s.a. e)*

1991	Generelle Studie	
	Untersuchung von 48 Trassenvarianten	
1994	Verkehrskonzept Südraum Wien	
1994	Generelles Projekt	
	Untersuchung zur aktuellen Trasse	
Apr. 1996	Umweltverträglichkeitskonzept beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (BMWA) eingereicht	
Dez. 1997	Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten eingereicht	
Jan. 1998 – Nov. 1998	Prüfung des Projektes durch die Gutachter der Behörde	
	Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens	
Dez. 1999	Öffentliche Erörterung des Umweltverträglichkeitsgutachtens	
Nov. 2000	§ 4 Verordnung nach dem Bundesstraßengesetz	
Seit Okt. 2000	Durchführung der UVP - Verfahren für sieben von acht Anschlussstellen	
Okt. 2001	Baubeginn	
Dez. 2004	Teilverkehrsfreigabe	Anschlussstelle Schwechat Süd – Anschlussstelle Schwechat Ost
März 2005	Teilverkehrsfreigabe	Anschlussstelle Schwechat Süd – Knoten Schwechat
Apr. 2006	Verkehrsfreigabe S1	Abschnitt Knoten Vösendorf – A4 Knoten Schwechat
Aug. 2006	Inbetriebnahme Verkehrsbeeinflussungsanlage	

8.1.4 Technische Daten

Auflistung der technischen Eckdaten und der Kunstbauten des Abschnittes:

*Tab. 5 – Technische Daten S1-Süd
(Quelle: vgl. ASFINAG, s.a. e)*

Straßenart	Schnellstraße	
Länge	16,2 km	
Querschnitt	2 x 2-streifig mit Pannestreifen (Sicherheitsstreifen)	
	Fahrstreifenbreite 3,75 m	
	Kronenbreite 30,00 m	
Entwurfsgeschwindigkeit	Haupttrasse: 100 km/h	
	AST: 40 km/h	
Anschlussstellen	Acht Vollanschlussstellen	
Tunnel	Fünf Tunnelbauwerke	Vösendorf (Länge: 900 m)
		Rustenfeld (Länge: 300 m)
		Rannersdorf (Länge: 1.880 m)
		Schwechat (Länge: 190 m)
		Ostbahn (Länge: 120 m)
	Alle Tunnel werden in offener Bauweise errichtet	
Grünbrücken	Die sechs Grünbrücken (Länge 2x40m und 4x70m) werden so angeordnet, dass eine optimale ökologische Vernetzung des Umfeldes erreicht wird	
Straßenbrücken	Neun Straßenbrücken	
Güterwegbrücken	Fünf Güterwegbrücken	
Eisenbahnbrücken	Eine Eisenbahnbrücke	
Versickerungs- und Filterbecken	Acht Versickerungsbecken	
	Ein Filterbecken	
Massenbewegung	Aushub 3,2 Mio. m ³	
	Dammschüttung 0,4 Mio. m ³	
	Lärmschutzdämme 0,5 Mio. m ³	
	Landschaftsgestaltung 1,1 Mio. m ³	
	Verfuhr auf Deponie 1,2 Mio. m ³	
Fahrbahnbelag	Betondecke (Tunnel Vösendorf inklusive der Rampen – Anschlussstelle Schwechat Süd)	
	Schwarzdecke (Anschlussstelle Schwechat Süd – Knoten Schwechat)	

8.2 Abschnitt Eibesbrunn – Korneuburg (S1 – West)

„Durch die bevorstehende EU Osterweiterung hat der Großraum Wien mit bedeutenden regionalwirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen zu rechnen. Weiters ist aufgrund der zentralen Stellung der Bundeshauptstadt Wien und der Entwicklung St. Pöltns zu einer vollwirksamen Landeshauptstadt mit einer signifikanten Erhöhung im Ziel- und Quellverkehr zu rechnen. Diesen Entwicklungen wird das vorhandene Straßennetz in der Ostregion nicht mehr gerecht. Es wurden daher bereits in zahlreichen Untersuchungen und Konzepten Maßnahmen definiert, welche in der aktuellen Fassung des Bundesstraßengesetzes 1971 vom 19.08.1999 Berücksichtigung fanden und somit gesetzlich verankert wurden.

Im Bundesstraßen-Übertragungsgesetz vom 29.03.2002 wurde die B305 im gegenständlichen Abschnitt nunmehr ein Teil der S1 Wiener Außenring Schnellstraße. Im Bereich des Brünner Korridors sollen die zu erwartenden Verkehrsmengen einerseits durch die A5 Nord Autobahn von Wien nach Drasenhofen und andererseits durch die S1 Wiener Außenringschnellstraße aufgenommen werden. Die Verkehrsachse A5 – S1 wurde daher im Rahmen der „Korridoruntersuchung Ostregion“ der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) einer verkehrsträgerübergreifenden Untersuchung unterzogen, in der unter anderem Querschnitt und Funktion der Verbindung festgelegt wurden.

Gegenstand des Einreichprojektes ist die S1 Wiener Außenringschnellstraße westlich der Anschlussstelle der B7 bis zum geplanten Knoten Korneuburg mit der A22 Donauufer Autobahn.“ (ASFINAG, s.a. f)

8.2.1 Beschreibung der Trasse

„Der Kilometrierung folgend beginnt der Abschnitt im Westen nach der Anschlussstelle an die B7 und quert die L12 und die L1113. An dieser Stelle ist die Anschlussstelle Hagenbrunn geplant. Nach der Überfahung des Hagenbrunner/Lange Grabens taucht die Trasse in die vorgezogene Einhausung des Tunnels Tradenberg ein, auf deren Decke die L3109 geführt wird. Nach dem Tradenberg und der Querung der L1116 verläuft die Trasse zwischen dem Umspannwerk Bisamberg und der Gemeinde Stetten zuerst in Halb- später in Volleinhausung des Umweltschutztunnels Stetten, teilweise auf bereits in den 1980er Jahren eingelösten Grundflächen. Sie unterfährt die L33, den Donaugraben und die ÖBB-Lokalbahn und trifft dann auf die Anschlussstelle der B6 Laaer Straße. Von dort führt sie, anfangs noch dem Verlauf der derzeitigen B305 folgend, in Tieflage zum Portal des Umweltschutztunnels Kreuzenstein, das etwa auf Höhe der L31 geplant ist. Die Anschlussstelle an die B3 erfolgt über einen Kreisverkehr auf der Decke des Umweltschutztunnels. Hier sollen auch das geplante Casino Leobendorf und die Betriebsgebiete angebunden werden. Über den erweiterten Knoten der derzeitigen Anschlussstelle Korneuburg West wird die S1 an die A22 angebunden.“ (ASFINAG, s.a. f)

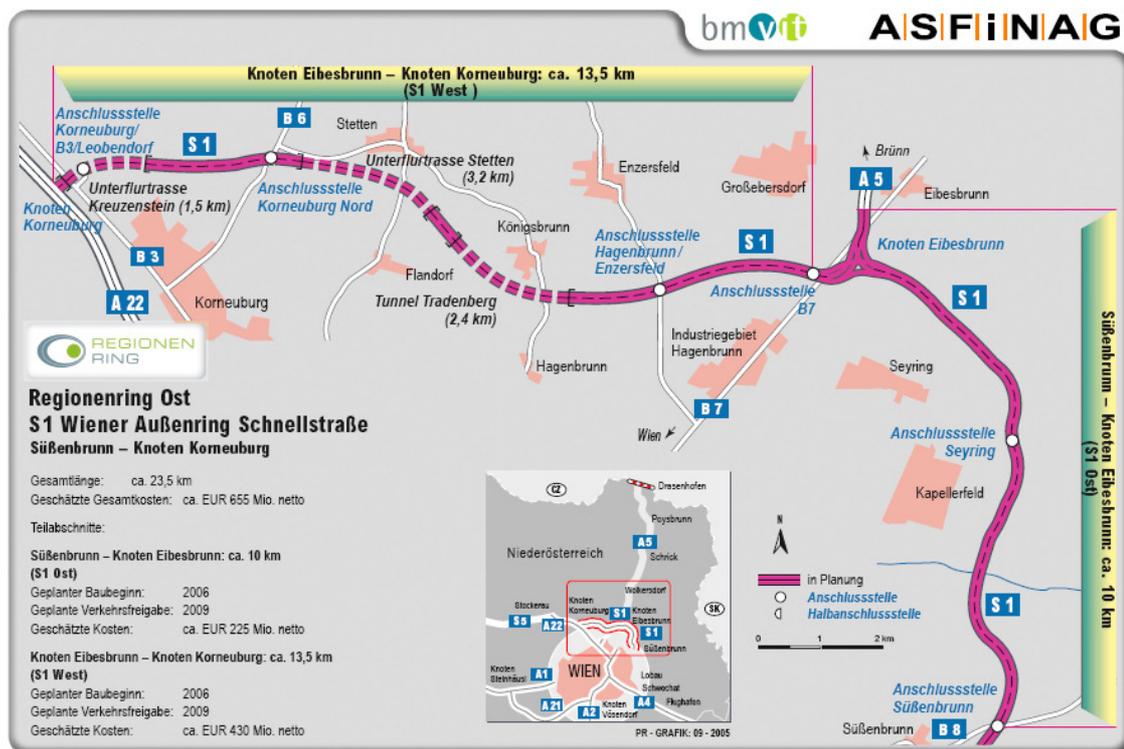


Abb. 9 – Knoten Eibesbrunn – Knoten Korneuburg
(Quelle: ASFINAG, 2005)

8.2.2 Projektstatus

„Das Vorprojekt des Unterabschnittes von der Anschlussstelle der B7 bis zur B6 ("West A") wurde im Jahr 2002 als Variantenuntersuchung durchgeführt und schließlich im Jänner 2004 mit einer Trassenempfehlung des Planungsteams abgeschlossen. Die Festlegung, das Umspannwerk Bisamberg nördlich zu umfahren, wurde seitens der ASFINAG im April 2004 getroffen. Am 30.01.2006 wurde die Verordnung nach §14 BST-G ("Bundesstraßenplanungsgebiet") vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für den Abschnitt West A erlassen.

Das Vorprojekt des Unterabschnittes von der Anschlussstelle der B6 bis inklusive zum Knoten Korneuburg A22/S1 ("West B") wurde nach der Variantenuntersuchung am 15.03.2004 abgeschlossen. Die Verordnung nach §14 BST-G ("Bundesstraßenplanungsgebiet") für den Abschnitt West B wurde am 21.03.2006 erlassen. Das Einreichprojekt mit der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) wurde am 12.05.2005 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) eingereicht. Die öffentliche Auflage der Planunterlagen in den Standortgemeinden und im BMVIT lief vom 25.05. bis zum 08.07.2005. Das Umweltverträglichkeitsgutachten der Sachverständigen des BMVIT und die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen, die während der Auflagefrist eingegangen waren, lagen samt den Ergänzenden Unterlagen vom 11.11 bis 9.12.2005 in den Standortgemeinden und im BMVIT auf. Die öffentliche Erörterung des Bauvorhabens fand von 12. bis 14.12.2005 im Turnsaal der

Volksschule der Gemeinde Stetten statt. Das Protokoll der Erörterung lag vom 06.04.2006 bis 05.05.2006 in den Standortgemeinden zur Einsicht auf. Der Erlass der Verordnung nach §4 Bundesstraßengesetz („Trassenverordnung“) durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wurde am 02.05.2006 veröffentlicht. Zurzeit werden Grundeinlösen verhandelt und die materienrechtlichen Behördenverfahren (u. a. Wasserrecht und Naturschutz) durchgeführt.“ (ASFINAG, s.a. f)

8.2.3 Projektablaufplan

Die angegebenen Daten stellen geplante, verfahrenstechnisch mögliche Termine dar.

*Tab. 6 – Projektablauf S1-West
(Quelle: ASFINAG, s.a. f)*

Mai 2005 – Mai 2006	Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
Dez. 2005 – Jun. 2006	Durchführung erforderlicher Behördenverfahren
2. Mai 2006	§ 4 Verordnung nach dem Bundesstraßengesetz
12. Dez. 2006	Vergabe PPP
Frühjahr 2007	Baubeginn
Anfang 2010	Verkehrsfreigabe

8.2.4 Technische Daten

„Der Tunnel Tradenberg weist eine Gesamtlänge von 2.440 m, davon 1.375 m im bergmännischen Vortrieb und 1.065 m in offener Bauweise, auf. Die Fahrbahnbreite beträgt über die Gesamtlänge 10,0 m. Der Umweltschutztunnel Stetten setzt sich aus insgesamt 960 m Halb- und 2.200 m Volleinhausung zusammen, die Länge des Umweltschutztunnels Kreuzenstein beträgt 1.460 m. Alle drei Tunnels werden nach dem neuesten Stand der Technik ausgerüstet und entsprechen bereits der neuen EU Richtlinie 2004/54/EG zur Sicherheit von Tunneln. Die bestehende Wanne der Anschlussstelle wird auf die Anforderungen eines Knotenbauwerkes erweitert. Gemäß der Kostenschätzung des Vorabzugs des Einreichprojektes ist mit Neubaukosten samt Grundeinlösekosten von insgesamt rund 450 Mio. EUR (inklusive 15 % Unvorhergesehenes, ohne Umsatzsteuer, ohne Gleitung) zu rechnen.“ (ASFINAG, s.a. f)

9. Befragungskonzept

Die Recherche (Kapitel 1) behandelt u. a. allgemeine Fragestellungen – zB. zum Thema Öffentlichkeitsbeteiligung – und steckt somit den übergeordneten Rahmen dieser Arbeit ab. Allein aus der Dokumentation des UVP – Verfahrens der S1 können keine zufriedenstellenden Erkenntnisse zum gesamten Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren gewonnen werden. Somit ist eine weitere Datenerhebung notwendig. Da das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren abgesehen vom UVP – Verfahren kaum dokumentiert ist bzw. diese Unterlagen zumindest nicht verfügbar sind, ist eine Befragung von Beteiligten sinnvoll.

Der Arbeitsablauf stellt sich folgendermaßen dar:

- I. Erarbeitung eines Befragungskonzeptes;
- II. Ermittlung der Stichprobe;
- III. Entwicklung des Interviewleitfadens;
- IV. Durchführung der Interviews;
- V. Transkription;
- VI. Auswertung;
- VII. Interpretation.

9.1 Methode

Die Befragung erfolgt in Form eines Experteninterviews. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangssituationen (zB. Projektwerber, Projektgegner) muss spezifisch auf die Befragten eingegangen werden. Eine standardisierte Befragung ist somit nicht sinnvoll. Die Fragestellung erfolgt anhand eines Interviewleitfadens, welcher die Grundstruktur des Interviews vorgibt. Es ist möglich, den Wortlaut der Fragen zu verändern oder Zusatzfragen zu stellen, falls dies die Situation erfordert. Der Vorteil dieser Vorgehensweise besteht darin, den Interviewten mehr Raum für eigene Formulierungen zu geben und damit Informationen zu erhalten, die man mit einem standardisiertem Interview nicht erhalten hätte. Das Experteninterview dient auch zur Exploration von Sachverhalten bzw. der Ermittlung von Bezugssystemen der Interviewten.

9.2 Stichprobe

Die Thematik dieser Diplomarbeit erfordert von den Befragten detailliertes Wissen über das Beteiligungsverfahren, das nur von daran Beteiligten wiedergegeben werden kann. Aus folgenden Bereichen wurden Personen befragt:

Tab. 7 – Stichprobenermittlung
(eigene Erstellung)

Politik & Verwaltung (3 Personen)	Intention der Befragung	
	Grundsätze der Öffentlichkeitsbeteiligung	
Beteiligte	Funktion/Rolle im Projekt	Tatsächliche Stichprobe/ Funktion der befragten Person
UVP-Behörde/BMVIT	UVP-Behörde	UVP-Koordinator
Land NÖ	Projektsteuerung	Projektleiter für Großprojekte (Land NÖ)
Gemeinde	Standortgemeinde	Bürgermeister

Planung (4 Personen)	Intention der Befragung	
	Konzeption und Ausführung der Beteiligungsverfahren	
Beteiligte	Funktion/Rolle im Projekt	Tatsächliche Stichprobe/ Funktion der befragten Person
Land NÖ	Projektsteuerung	Projektleiter für Großprojekte (Land NÖ)
ASFINAG	Realisierung des Vorhabens	Projektleiter Planungsphase, Projektleiter Bauphase
Planungsbüro	Planung Straßenbauprojekt	Planer

Betroffene Öffentlichkeit (2 Personen)	Intention der Befragung	
	Erfahrungen als Betroffene	
Beteiligte	Funktion/Rolle im Projekt	Tatsächliche Stichprobe/ Funktion der befragten Person
Bürgerinitiative	Parteienstellung im UVP-Verfahren	Vertreter einer Bürgerinitiative
engagierte Einzelperson (nicht in einer NGO oder BI)	Ursachen des Engagements	–
NGO	Parteienstellung im UVP-Verfahren	Vertreter einer Umweltorganisation

Anmerkung zur Stichprobenermittlung:

Aus den Bereichen Politik & Verwaltung bzw. Planung konnte ein Vertreter des Landes Niederösterreich zu beiden Bereichen befragt werden. Die Stichprobe umfasst somit insgesamt acht befragte Personen.

9.3 Befragungsinhalte

In diesem Kapitel werden folgende Themenbereiche der Befragung beschrieben:

- Gestaltung des Beteiligungskonzeptes seitens des Projektwerbers;
- Einfluss des Beteiligungsverfahrens auf den gesamten Projektverlauf;
- Möglichkeiten der Einflussnahme betroffener Bürger, aber auch Bürgerinitiativen und NGOs auf das Projekt; zeitlicher Rahmen der Einflussnahme in diesem Zusammenhang;
- Qualität des Beteiligungsverfahrens; Kritik; Erkenntnisse für künftige Projekte;
- Zufriedenheit der Beteiligten mit dem Verfahren;
- Akzeptanz des Ergebnisses.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die spezifischen Befragungsthematiken der Bereiche Politik & Verwaltung, Planung und betroffene Öffentlichkeit.

Tab. 8 – Fragenübersicht
(eigene Erstellung)

	Politik & Verwaltung	Planung	Betroffene Öffentlichkeit
	Ministerium	ASFINAG	Bürgerinitiativen
	Länder	Land NÖ	Einzelpersonen
	Gemeinden	Planungsbüros	NGOs
Konzept/ Information/ Motivation	Gestaltung des Beteiligungskonzeptes, Informationsweitergabe		Informationsaufnahme, Motivation des Engagements
Einflussnahme/ Beispiele	Einfluss des Beteiligungsverfahrens auf den Gesamtprojektablauf		
	Möglichkeiten der Einflussnahme durch Betroffene		
	Effekte von Bürgerbeteiligung (Beispiele)		
Ergebnisse/Effekte	Zufriedenheit mit dem BB-Verfahren		
	Zufriedenheit mit dem Ergebnis		
	Akzeptanz des Ergebnisses		
	Zusammenarbeit mit Projektwerbern, betroffener Öffentlichkeit	Zusammenarbeit mit Behörden, betroffene Öffentlichkeit	Zusammenarbeit mit Behörden, Projektwerbern
Lessons Learned	Lessons Learned, Wünsche an Projektwerber, betroffene Öffentlichkeit	Lessons Learned, Wünsche an Behörden, betroffene Öffentlichkeit	Lessons Learned, Wünsche an Behörden, Projektwerber

Die Befragung ist in vier Themenblöcke gegliedert:

– **Konzept/Information/Motivation:**

Die Art und Weise der Fragestellung kann den Befragten die Tendenz des Interviewers zu einem erwünschten Ergebnis erkennen lassen, auch wenn dies vom Interviewer nicht beabsichtigt ist. Um eine davon unbeeinflusste Antwort zu erhalten, wurden zu Beginn des Interviews jene Gedanken abgefragt, die der Interviewte spontan mit dem Thema Öffentlichkeitsbeteiligung am betrachteten Abschnitt assoziiert. Weiters sollte über positive

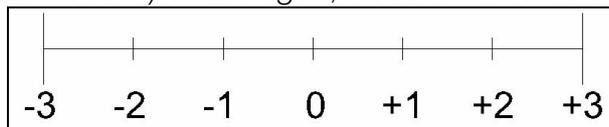
bzw. negative Erinnerungen berichtet werden. Weiters ist in diesem Fragenblock ist eine Differenzierung zwischen den Akteuren der Planung und der betroffenen Öffentlichkeit notwendig. Seitens der Projektwerber sollen Informationen über die Gestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung geliefert werden. Beteiligte Bürger werden befragt, wie sie informiert wurden, was ihre Motivation war, sich zu engagieren und das zeitliche Ausmaß des Engagements.

– **Einflussnahme/Beispiele:**

Dieser Fragenteil soll Auskunft über die Auswirkungen von Bürgerbeteiligung geben und die Möglichkeiten der betroffenen Bürger zur Einflussnahme erörtern.

– **Ergebnisse/Effekte:**

In einem vom Befragten selbst auszufüllenden Teil des Interviews wird die Zufriedenheit und Akzeptanz des Befragten mit dem Ergebnis sowie die Zusammenarbeit mit weiteren Beteiligten erfragt. Die Einschätzung war auf einer Skala mit Werten von -3 (zB. „sehr unzufrieden“) bis $+3$ (zB. „sehr zufrieden“) einzutragen, wobei der Wert 0 eine neutrale Haltung darstellt.



– **„Lessons Learned“:**

Der letzte Teil beschäftigt sich mit der Frage was die Befragten, wenn sie erneut in eine solche Situation kommen, anders machen würden bzw. was sie sich von anderen Beteiligten wünschen würden. Dieser Teil soll die Erkenntnisse der Befragten aus dem Projekt darlegen und mögliche Verbesserungsvorschläge bringen.

10. Auswertung

10.1 Auswertung Abschnitt S1 Süd

10.1.1 Interview Nr. 1

Der Befragte ist Mitarbeiter in einem für die Planung des Abschnittes S1-Süd verantwortlichen Planungsbüros.

Prinzipiell positiv empfand der Befragte als Mitarbeiter des Planungsbüros weitgehend freie Hand bei der Gestaltung der Bürgerbeteiligung gehabt zu haben und dass die gesetzten Maßnahmen bei der Bevölkerung gut angenommen wurden. Es gab im Vorfeld kein eigentliches Beteiligungskonzept. Alle Schritte wurden in Abstimmung mit dem Projektwerber gesetzt. Als ungeeignet stellte sich die Abhaltung der Bürgerdiskussionen in Gaststätten heraus. Der Alkoholkonsum mancher Teilnehmer führte zu einer aggressionsgeladenen Atmosphäre. Durch eine offensive Informationspolitik konnten viele Sachverhalte mit Gemeinden und Interessensgemeinschaften rasch geklärt werden. Die zeitlich aufwändige Informationspolitik führte schließlich zu einer Verkürzung des Verfahrens, da viele Sachverhalte schon im Vorfeld geklärt werden konnten und eine zeitintensive Auseinandersetzung im UVP – Verfahren erspart geblieben ist. Inwiefern sich die Investitionen in diese offensive Informationspolitik gerechnet haben, müsste genauer untersucht werden. Konsensbereite Gemeinden können in jeder Phase des Projektes Einfluss nehmen. In der Vorprojektsphase ist aber eher nur eine Projekt begleitende Zusammenarbeit mit dem Projektwerber möglich. Tatsächliche Modifikationen sind erst im Einreichprojekt möglich. In weiterer Folge sind auch in der Bauphase diverse Maßnahmen durchzusetzen. Ein Beispiel für eine Projektmodifikation durch Öffentlichkeitsbeteiligung bezieht sich auf den Raum Schwechat in dem ein sehr aktiver Bürgerbeirat tätig war: Bei der Oberflächengestaltung des Tunnels Schwechat gab es weitgehende Möglichkeiten der Mitbestimmung, was vor allem auf die Lage des Radweges oder des Kinderspielplatzes auswirkte.

Tab. 9 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.1
(eigene Erstellung)

Zufriedenheit mit dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren	
+2,5	Die hohe Zufriedenheit erkläre sich durch die gelungenen Maßnahmen: Im Bürgerbüro und in Planungsstellungen konnte den Bürgern das Projekt sehr gut erklärt werden. Die Veranstaltungsorte der Planungsausstellungen waren schließlich gut gewählt. Die Information der Bevölkerung erfolgte zeitgerecht.
Zufriedenheit mit dem fachlichen Gesamtergebnis	
+2,5	Grundsätzlich sehr zufrieden, wobei es immer noch Verbesserungspotential gibt. Bei einem kommenden Projekt wird eine ähnliche Herangehensweise gewählt
Akzeptanz des Ergebnisses	
+2,5	–
Beurteilung der Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern	
+2,0	–

„Lessons Learned“:

Erneut in eine solche Situation kommend, würde der Befragte früher informieren. Von den beteiligten Bürgern würde er sich mehr Ehrlichkeit erwarten. Seitens des Projektwerbers würde er sich wünschen Informationsveranstaltungen öfter und vor allem kleinräumiger stattfinden zu lassen, um ein konkreteres Eingehen auf die Anliegen der Gemeinden zu ermöglichen.

10.1.2 Interview Nr. 5

Der Befragte war Projektleiter in der Bauphase und kann deshalb nur für den Zeitraum der Bauphase Auskunft geben.

Die Bevölkerung habe sich sehr interessiert am Projekt gezeigt. Skepsis und Widerstand seien durch die Öffentlichkeitsbeteiligung weniger geworden, wobei auch viele Anliegen der Bürger berücksichtigt wurden. Einzelne Bürger seien jedoch sehr hartnäckig geblieben. Die Maßnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Bauphase waren die Einsetzung von Ombudsmännern als Anlaufstelle für Beschwerden, Informationsveranstaltungen und die Auflage der Informationsbroschüre „S1 – aktuell“. Das Beteiligungsverfahren habe den Abschluss des Projektes verzögert, weil viele Betroffene gutes Fachwissen haben und weil viele Wünsche oft erst sehr spät geäußert wurden. In einem frühen Projektstadium seien die Möglichkeiten der Einflussnahme am größten. Vorschläge können berücksichtigt werden, wenn sie fachlich sinnvoll sind und weiters zB. zu keiner Gefährdung der Verkehrssicherheit führen. Das Engagement der Gemeinde Rastenfeld und eine Bürgerinitiative haben aus Gründen des Lärmschutzes zu einer Verlängerung des Tunnels Rastenfeld geführt.

Tab. 10 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.5
(eigene Erstellung)

Zufriedenheit mit dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren	
+2,0	–
Zufriedenheit mit dem fachlichen Gesamtergebnis	
+3,0	–
Akzeptanz des Ergebnisses	
+3,0	–
Beurteilung der Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern	
+3,0	Negative Erfahrungen gab es mit einer Bürgerinitiative, deren Ziel es war das Projekt zu verhindern und welche sogar Rechtsanwälte zugezogen hatte. Eine Verhinderung des Projektes in diesem Stadium ist aber nicht mehr möglich

„Lessons Learned“:

Der Befragte würde, käme er erneut in solch eine Situation, bei gewissen Beschwerden schneller reagieren. Die Sensibilität gegenüber den Anliegen der Betroffenen ist gestiegen. Von den betroffenen Bürgern würde er sich wünschen bei sich bei Vorschlägen und Beschwerden sofort zu melden.

10.1.3 Interview Nr. 7

Der Befragte war Projektleiter in der Planungsphase seitens des Projektwerbers.

Das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren gestaltete sich für den Befragten anstrengend. Es konnten jedoch viele Anregungen der Bürger in das Projekt aufgenommen werden. Gemäß dem Bundesstraßengesetz ist dem UVP - Verfahren das so genannte §14-Verfahren vorgeschaltet, welches im Wesentlichen die Information der betroffenen Bürger vorsieht. Seitens des Projektwerbers wurden Informationsveranstaltungen durchgeführt. Das waren Publikumsveranstaltungen in den Gemeinden, bei politischen Parteien und Interessensvertretungen. Das Gesetz sieht weiters im UVP-Verfahren die öffentliche Auflage vor und die Parteienstellung bestimmter Betroffener, die dann ein Stimmrecht haben. Bei diesem Projekt wurde erstmals bei einem Straßenbauvorhaben dieser Größenordnung eine UVP durchgeführt. Das Verfahren hat im Vergleich zu früheren Verfahren länger gedauert. Anrainervorschläge, Öffentlichkeitsbeteiligung und Gemeindeforderungen haben das Projekt zusätzlich verteuert. Allerdings hat das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren bewirkt, dass Proteste in der Bauphase ausgeblieben sind und die Baumaßnahmen zügig durchgeführt werden konnten. Der Besuch von Informationsveranstaltungen und die gesetzlich vorgegebene Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der UVP seien die Möglichkeiten der Beteiligung für betroffene Bürger. Als Beispiel für eine Projektmodifikation durch Öffentlichkeitsbeteiligung nennt der Befragte die Wiederherstellung der Oberfläche über den Tunnel Rannersdorf, die mit einer sehr starken Gruppe in Schwechat besprochen wurde.

Tab. 11 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.8
(eigene Erstellung)

Zufriedenheit mit dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren	
+1,5	
Zufriedenheit mit dem fachlichen Gesamtergebnis	
+2,5	
Akzeptanz des Ergebnisses	
+2,5	
Beurteilung der Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern	
+0,5	

„Lessons Learned“:

Projektgegner sollten auch Verständnis für Bürger haben, die den Straßenbau befürworten. Die Masse der Informationen der Gutachten im UVP – Verfahren ist nicht zu bewältigen. Gutachter sollten früher ins Verfahren einbezogen werden, um die relevanten Schwerpunkte festzulegen.

10.1.4 Interview Nr. 8

Der Befragte ist UVP – Koordinator der zuständigen Behörde.

Der Abschnitt S1-Süd war das erste große UVP – Verfahren. Die einzige Rechtfertigung des Projektwerbers zur Realisierung des Vorhabens – nämlich den gesetzlichen Auftrag laut BST-G – sei vielen Betroffenen zu wenig. Die jetzt durchzuführende SPV wird dahingehend sicher Abhilfe schaffen. An diesem Projekt war bemerkenswert, dass der überwiegende Teil der Betroffenen sich aus verkehrspolitischen Gründen engagiert hatte. Unmittelbar betroffene Anrainer waren in der Minderheit und seien deshalb sicher weniger beachtet worden. Am Abschnitt S1-West war der Anteil der vehement betroffenen Anrainer größer, als im Abschnitt S1-Süd. Es hatte auch an diesem Abschnitt schon im Vorfeld eine Kooperation mit den Gemeinden gegeben, wobei teilweise deutliche Zugeständnisse gemacht wurden. Die Fristenläufe der Verfahren (zB. Trassenfestlegungsverfahren oder UVP) haben eine Notwendigkeit, die zeitliche Auswirkungen haben. Rechtlich bestünden für die betroffenen Bürger keine Möglichkeiten der Einflussnahme. Eine Konfrontationsstrategie des Projektwerbers könnte sich allerdings rächen. Die Möglichkeiten der Einflussnahme seien vor der UVP größer. Als Beispiel für eine Projektmodifikation, die durch Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert wurde, nennt der Befragte die Eintiefung der Trasse im Bereich Schwechat. Erneut in eine solche Situation kommend würde der Befragte mehr auf die Bürger eingehen und weniger auf den rechtlichen Vorschriften beharren. Von den beteiligten Bürgern würde er sich mehr Sachlichkeit wünschen.

10.2 Auswertung Abschnitt S1 West

10.2.1 Interview Nr. 2

Der Befragte ist Vertreter einer Bürgerinitiative.

Der Befragte sieht einzig die Tatsache, dass es zumindest diese Form der Öffentlichkeitsbeteiligung überhaupt gegeben hatte als positiv. Er empfand das Verfahren als eine Alibishow, die schnell abgehandelt wurde, um nachher sagen zu können, man hat die Bürger beteiligt. Die Erstinformation über das Vorhaben passierte in seinem Fall durch eine Informationsveranstaltung einer nichtoffiziellen Gruppe. Die offizielle Information fand über das Amtsblatt statt. Weitere Information erfolgte durch Veranstaltungen der Gemeinde, der Grünen oder des Klimabündnisses. Für Anfragen beim Projektwerber sei man an das Planungsbüro verwiesen. Der Befragte hat sich gegen den Bau der S1 engagiert, weil er die den Autobahneubau an sich in Frage stellt. Der Zeitaufwand für das Engagement ist, verteilt über mehrere Jahre, mit insgesamt einem halben Jahr zu beziffern. Der Befragte hat zwei Projektpräsentationen der ASFINAG besucht. Als Möglichkeit der Einflussnahme nennt der Befragte die Gründung einer Bürgerinitiative, um schließlich im UVP – Verfahren Parteienstatus erlangen zu können.

Tab. 12 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.2
(eigene Erstellung)

Zufriedenheit mit dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren	
-3,0	Zu einer besseren Einschätzung wäre der Befragte gekommen, wenn es ständig Möglichkeiten der Beteiligung gegeben hätte, wenn er sich ernst genommen gefühlt hätte und wenn eine Diskussion über die prinzipielle Sinnhaftigkeit des Projektes stattgefunden hätte
Zufriedenheit mit dem fachlichen Gesamtergebnis	
-1,0	Die Einschätzung der Zufriedenheit mit dem fachlichen Ergebnis wäre besser ausgefallen, wenn die Zusammenarbeit besser gewesen wäre
Akzeptanz des Ergebnisses	
-2,0	–
Beurteilung der Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern	
-3,0	–

„Lessons Learned“:

Erneut in eine solche Situation kommend, würde sich der Befragte weniger stark engagieren, da sich ein Großteil der Bevölkerung nicht für dieses Thema interessiert und dem Projektwerber Glauben schenkt, er würde richtig handeln. Außerdem stehe das Ergebnis in einem schlechten Verhältnis zu den Aufwendungen. Seitens der Projektwerber würde er sich ehrliche Beteiligung wünschen. Seitens der Behörden wünscht er sich Mitsprache der Bevölkerung bei der Erstellung des Generalverkehrsplanes.

10.2.2 Interview Nr. 3

Der Befragte ist Vertreter einer österreichischen Umweltschutzorganisation.

Der Befragte hat folgende Aspekte als negativ empfunden:

- Öffentliche Erörterung: Das Stellen von Fragen und Äußern von Kritik hätte keinen Effekt gehabt. Der Befragte hat sich nicht ernst genommen gefühlt. Der Zeitpunkt der Veranstaltung ist für Berufstätige schwierig wahrzunehmen.
- Die Menge an Informationen in den UVP – Unterlagen ist zeitlich und fachlich schwierig zu bewältigen. Das UVP – Verfahren dient nur dazu ein gesetzlich konformes Projekt zu finden, aber nicht das Beste.
- Die Information über die Zweckmäßigkeit des Vorhabens wird nicht gegeben.

Als positiv bezeichnet er einzig die Tatsache, dass Öffentlichkeitsbeteiligung zumindest in dieser Form stattgefunden hat. Die NGO wurde nicht speziell von Projektwerber über das geplante Vorhaben informiert. Informationen holte man sich durch die öffentliche Auflage des Entwurfes, Alternativstudien, alte Landesverkehrskonzepte und die SUPerNOW. Aus den Informationsfoldern des Projektwerbers sei keine Information möglich. Als Motivation für das Engagement nennt der Befragte das Vorhaben S1-Süd und den Abschnitt der S1 von Schwechat nach Süßenbrunn. Eine Teilnahme erfolgte an der öffentlichen Erörterung und an einer Informationsveranstaltung des Landes Niederösterreich. Für einzelne Bürger gebe es kaum Möglichkeiten, eher für Gemeinden. Als Möglichkeiten der NGO nennt der Befragte das Erzeugen von öffentlichem Druck, Bewusstseinsbildung, Demonstrationen, Gegenstudien und Aktionen, um durch ein Verzögern des Verfahrens ein künftiges Projekt eventuell verhindern zu können. Die Möglichkeiten der Einflussnahme wären in einem frühen Projektstadium größer. Als Beispiel für Einflussnahme durch Öffentlichkeitsbeteiligung nennt der Befragte die punktuelle Verbesserung des Lärmschutzes.

Tab. 13 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.3
(eigene Erstellung)

Zufriedenheit mit dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren	
-2,0	–
Zufriedenheit mit dem fachlichen Gesamtergebnis	
-2,5	–
Akzeptanz des Ergebnisses	
-3,0	–
Beurteilung der Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern	
-2,5	Für den Befragten ist die Vorgehensweise der ASFINAG nicht verständlich. Es werde kein Einverständnis gesucht. Darüber hinaus hätte es keine Reaktion auf die Verfehlungen (Bauzeitüberschreitung, Lärm, Staub, usw.) der Baufirmen gegeben. Auch sei der Ombudsmann nicht erreichbar gewesen.

10.2.3 Interview Nr. 4

Der Befragte war Projektleiter für Großprojekt des Landes Niederösterreich.

In den Standortgemeinden wurden Planungswerkstätten eingerichtet. Darin wurden die Menschen über die Planungsschritte informiert. Für den weiteren Planungsprozess sind nur wenige Bürger verblieben. Die meisten sind nach zwei Bürgerveranstaltungen nicht mehr gekommen. Entweder waren sie für das Projekt oder es war ihnen gleichgültig. Übergeblieben sind die Kritischen, die bis zum Schluss geblieben sind. Die Beteiligungsplanung erfolgte nach den gesetzlichen Vorgaben: Auflage der Planungsgebietsverordnung nach der Trassenentscheidung in den Standortgemeinden sowie alle Vorgaben während dem UVP - Verfahren. Diese Information der Bürger ist durch die Projektsteuerung geschehen. Je intensiver man sich mit den Interessen der Bürger auseinandersetzt, umso exakter muss die Terminplanung erfolgen. Organisatorische Schwierigkeiten ergeben sich durch Sommer- und Winterferien. Die einzelnen Planungsschritte müssen mit den Bürgern abgestimmt werden. Somit hat dieser zeitliche Aufwand auch finanzielle Auswirkungen. Wenn man die Interessen der Bürger nicht beachtet, kann das zu einem späteren Zeitpunkt Konsequenzen haben. Vorschläge, die im Zuge der Planungswerkstätten eingebracht wurden, wurden immer ernst genommen. Sie bezogen sich vor allem auf Trassenverlauf, Trassenlagen, Höhenlagen und Lärmschutz. Bezüglich des Lärmschutzes konnte durch Visualisierungen den Betroffenen die Situation verständlich gemacht werden. Viele Wünsche konnten berücksichtigt werden. Allerdings muss auch immer die Notwendigkeit der Maßnahmen gegeben sein. Der optimale Zeitpunkt der Einflussnahme ist so früh wie möglich im Projektverlauf. Sobald die Straße im Gesetz und somit ein Korridor existiert, muss die Information der Betroffenen stattfinden. Als Beispiel für eine Projektmodifikation durch Öffentlichkeitsbeteiligung nennt der Befragte den Tradenbergtunnel, der aus Gründen des Lärmschutzes entstanden sei.

Tab. 14 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.4
(eigene Erstellung)

Zufriedenheit mit dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren	
+2,0	Von manchen Projektgegnern wird überzeichnet. Sie fühlen sich in der Mehrheit und verfälschen so das Verfahren. Es gibt aber auch Personen, die konstruktiv mitarbeiten wollen. Man muss die Bedürfnisse der Einzelnen unterscheiden. Es gibt eben auch den gesetzlichen Auftrag das Projekt umzusetzen
Zufriedenheit mit dem fachlichen Gesamtergebnis	
+3,0	–
Akzeptanz des Ergebnisses	
+0,5	–
Beurteilung der Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern	
+3,0	–

„Lessons Learned“:

Die Zusammenarbeit war sehr gut. Man kennt sich teilweise schon mehrere Monate. Zu 80% kommen dieselben Personen zu den Veranstaltungen. Manchmal kommen auch Rechtsvertreter dazu. Das Verständnis war gut. Die beteiligten Bürger sollen zu den Veranstaltungen kommen und sich nicht durch die Nachbarn informieren, was zu Gerüchten führen kann. Die Bürger sollen öfter zu den Veranstaltungen kommen. Solch ein Projekt ist lebendig, die Dinge verändern sich mit der Zeit. Es kann zu Überraschungen kommen.

10.2.4 Interview Nr. 6

Der Befragte ist Bürgermeister in einer Anrainergemeinde.

Der Befragte beschreibt das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren als mühsam, aber doch sehr positiv. Die Bedenken und Wünsche der Gemeinde seien ernst genommen worden, die Durchsetzung der Interessen gestaltete sich aber beschwerlich. Die Beteiligung der Gemeinde bestand im Wesentlichen aus Information. Die Gemeinde wurde gleich zu Beginn des Projektes direkt von der Planungsgruppe kontaktiert. Die Information der Gemeindebürger erfolgte vor allem durch die Gemeinde selbst und weniger über das Informationsmaterial des Projektwerbers. Vom Projektwerber seien keine Gelegenheiten der Beteiligung zur Verfügung gestellt worden. Einflussnahme war nur durch Netzwerke und Beziehungen oder auch als Grundeigentümer möglich. Durch Einflussnahme der Gemeinde wurde vom ursprünglichen Plan, einen Teil der Straße auf acht Meter hohen Stelzen zu führen, Abstand genommen. Dieser Abschnitt wird nun eingehaust. Auch der Tradenbergtunnel wäre ohne das Engagement der Gemeinde nicht zustande gekommen.

Tab. 15 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.6
(eigene Erstellung)

Zufriedenheit mit dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren	
+2,0	–
Zufriedenheit mit dem fachlichen Gesamtergebnis	
+2,0	–
Akzeptanz des Ergebnisses	
+1,0	–
Beurteilung der Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern	
+3,0	–

„Lessons Learned“:

Erneut in eine solche Situation kommend würde der Befragte seine Vorgehensweise nicht ändern. Mit der Arbeit der Projektwerber zeigt er sich grundsätzlich zufrieden.

11. Interpretation

In der Interpretation wird auf folgende Aspekte eingegangen:

- Darstellung der unterschiedlichen Sichtweisen von Projektwerbern und Projektgegnern
- Darstellung der Bedeutung von Planung und Gestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Zeitlicher Aspekt der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Mögliche Verteuerung bzw. zeitliche Verzögerung durch Öffentlichkeitsbeteiligung
- Analyse der Möglichkeiten der Einflussnahme durch betroffene Bürger
- Beispiele für Projektmodifikationen
- Vergleich der Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren beider Abschnitte
- „Lessons Learned“ – Gesammelte Erfahrungen der Befragten
- Analyse der Parameter Zufriedenheit, Akzeptanz und Zusammenarbeit
- Vergleich mit der Öffentlichkeitsbeteiligung an der HL-Strecke Wien – St. Pölten

11.1 Interpretation Projektwerber – Projektgegner

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit den unterschiedlichen Betrachtungsweisen durch Projektwerber und Projektgegner.

11.1.1 Grundsätzliche Betrachtung des Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens

Projektwerber sehen das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren als grundsätzlich positiv, aber beschwerlich und zeitaufwendig. Die Bevölkerung hat Interesse am Projekt gezeigt. Skepsis und Widerstand sind durch die Öffentlichkeitsbeteiligung weniger geworden, wobei auch viele Anliegen der Bürger berücksichtigt wurden. Als negativ wird empfunden, dass sich die Bestrebungen mancher Projektgegner ausschließlich auf das Verhindern des Projektes beschränkten, womit eine konstruktive Zusammenarbeit beinahe unmöglich war. Manche Projektgegner können einzig der Tatsache, dass es Öffentlichkeitsbeteiligung in dieser Form überhaupt gegeben hatte, Positives abgewinnen.

11.1.2 Information

Wie schon im Kapitel 2.4 „Grundsätze der ASFINAG bezüglich Öffentlichkeitsbeteiligung“ beschrieben, verfolgt der Projektwerber von Beginn an eine sehr offensive Informationspolitik. Bei Projektgegnern scheint diese Form der Information jedoch teilweise zu ungenau. So werden zB. die Folder „S1-Aktuell“ als reine Werbung für das Projekt betrachtet. Eine Auseinandersetzung mit negativen Auswirkungen fehlt. Somit wirkt die Information auf manche Projektgegner als nicht objektiv. Das Vertrauen in den Projektwerber ein Projekt nach bestem Wissen und Gewissen und zum Wohle aller errichten zu wollen,

scheint nicht gegeben zu sein. Ob von diesen Projektgegnern auch Planungsausstellungen besucht wurden, bei denen eine sehr detaillierte Auseinandersetzung mit einzelnen Themenbereichen laut Projektwerber möglich gewesen wäre, ist nicht bekannt. Eine Möglichkeit sich sehr konkret mit den Inhalten des zur UVP eingereichten Projektes zu beschäftigen ist die öffentliche Auflage der gesamten Planunterlagen, die aber vom Betrachter ein gewisses Fachwissen voraussetzt. Allerdings ist nicht nur für Bürger die Durchsicht der Unterlagen, die einen enormen Umfang aufweisen in einem vernünftigen Zeitrahmen nicht zu bewältigen. Die Möglichkeit der Einsichtnahme ist für arbeitende Betroffene durch die Öffnungszeiten der betreffenden Ämter beschränkt. Somit steht die für Bürger verständliche, aber als subjektiv empfundene Information des Projektwerbers durch Folder und Internetauftritt, der „objektiven“, aber schwer deutbaren Information der öffentlichen aufgelegten Planunterlagen gegenüber. Ein Projektgegner beschreibt den Besuch zweier Informationsveranstaltungen des Projektwerbers als reine Präsentation des Projektes. Man wurde als Projektgegner nicht zu seinen Beweggründen befragt.

11.1.3 Gesetzlicher Auftrag des Projektwerbers

Der Projektwerber hat gemäß dem BST-G den gesetzlichen Auftrag zur Umsetzung einer Verkehrsinfrastrukturmaßnahme innerhalb eines bestimmten Zeithorizontes. Künftig ist die Zweckmäßigkeit derartiger Maßnahmen in der „Strategischen Prüfung Verkehr“ nachzuweisen. Die Tatsache der Selbstbeschränkung der Planung auf einen festgelegten Korridor wird von einer NGO kritisiert. Der Zeitraum bis zu einer möglichen Fertigstellung sei zu lang, um schon im Vorfeld erkennen zu können, ob durch Veränderung gewisser Rahmenbedingungen zB. die Trasse nicht komplett anders geführt werden sollte. Man nehme sich die Möglichkeit die Zweckmäßigkeit des Projektes an sich zu überdenken. Der Projektwerber sieht es nicht als seine Aufgabe, die Zweckmäßigkeit eines Projektes zu erläutern. Manche Betroffene wollen aber genau darüber informiert werden.

11.1.4 Möglichkeiten der Mitbestimmung

Projektwerber sehen in den gesetzlichen Vorgaben der Öffentlichkeitsbeteiligung ein ausreichendes Maß an Mitgestaltung, wurden doch viele Stellungnahmen aus dem UVP – Verfahren berücksichtigt. Es sollte nicht nur ein Gesetz vollzogen werden, sondern auch ein für die Betroffenen akzeptables Ergebnis erreicht werden. Betroffene Bürger können abgesehen von dem Informationsgewinn keine Möglichkeit der Mitgestaltung erkennen.

11.2 Planung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Befragung ergab, dass es seitens des Projektwerbers bei beiden Abschnitten kein Öffentlichkeitsbeteiligungskonzept gab. Der Projektwerber verweist vor allem auf den gesetzlich verpflichteten Part der Öffentlichkeitsbeteiligung, wie zB. das so genannte §14-Verfahren, welches der UVP vorgeschaltet ist und unter anderem die Publikmachung eines geplanten Bundesstraßenbauprojektes beinhaltet. Die Information erfolgte u. a. durch Publikumsveranstaltungen, die von dem

Projektwerber, den Projektanten und der Projektleitung organisiert wurden und in den Gemeinden, bei politischen Parteien oder Interessensvertretungen stattfanden. Darüber hinaus gab es auch Planungswerkstätten, die im Wesentlichen der Information der Bürger dienten. Der weitere Beteiligungsprozess erfolgte gemäß dem UVP-G.

Das Fehlen eines eigens erstellten Beteiligungskonzeptes bedeutet, dass

- nicht definiert ist, wer im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren eigentlich angesprochen wird;
- für keinen der Beteiligten ersichtlich ist, in welcher Art und Weise Mitbestimmung bzw. Mitgestaltung durch Öffentlichkeitsbeteiligung überhaupt stattfinden kann;
- es zu unvorhersehbaren Protestaktionen, wie zB. Besetzungen durch Projektgegner kommen kann, die das Projekt verzögern oder verteuern. Selbstverständlich kann ein Beteiligungskonzept derartige Aktionen nicht prinzipiell verhindern. Ein geplantes Einbinden von Projektgegnern beinhaltet einen regelmäßigen Kontakt, der ein frühzeitiges Erkennen von Protestaktionen möglich machen sollte.

Vorteile eines Beteiligungskonzeptes:

- Betroffene wissen schon im Vorfeld zu welchem Zeitpunkt im Projektablauf es für sie wie auch immer geartete Möglichkeiten der Mitbestimmung oder des Mitwirkens gibt;
- Der Projektwerber kann den Zeithorizont der Öffentlichkeitsbeteiligung konkret abstecken, die notwendigen Maßnahmen können frühzeitig geplant werden und somit Kosten eingespart werden.

11.3 Zeitlicher Aspekt der Öffentlichkeitsbeteiligung

Sowohl Projektwerber, als auch betroffene Bürger betonen die Notwendigkeit, der frühen Einbindung der Betroffenen im Projektablauf. Aus Sicht des Projektwerbers sind die Berührungspunkte mit den Bürgern im Anfangsstadium noch sehr gering. Der Planungskorridor ist zu diesem Zeitpunkt noch sehr breit, eine Vielzahl von Varianten wird betrachtet. In einem frühen Projektstadium ist die Anzahl der Betroffenen um ein Vielfaches größer, als wenn schon eine konkrete Trasse fixiert wurde. Der Grad der Betroffenheit ist aufgrund der möglichen Änderungen noch gering. Deshalb beginnt der Projektwerber mit der konkreten Information erst, sobald das §14-Verfahren im BST-G mit der Veröffentlichung des Planungskorridors beginnt.

11.4 Zeitliche und finanzielle Auswirkungen der Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren bewirkte laut Projektwerber eine zeitliche Verlängerung des gesamten Projektes. Die Verfahren hatten im Vergleich zu früheren Verfahren länger gedauert, wobei bei der Planung des Abschnittes S1-Süd erstmals das UVP – Verfahren angewendet wurde. Je intensiver man sich mit den Interessen der Bürger auseinandersetzt, umso exakter muss die Termin-

planung erfolgen. Organisatorische Schwierigkeiten ergeben sich durch Sommer- und Winterferien. Die einzelnen Planungsschritte müssen mit den Bürgern abgestimmt werden. Anrainervorschläge, Öffentlichkeitsbeteiligung und Gemeindeforderungen haben das Projekt zusätzlich verteuert. Die zeitlich aufwändige Informationspolitik könnte auch zu einer Verkürzung des Verfahrens geführt haben, da viele Sachverhalte schon im Vorfeld geklärt werden konnten und eine zeitintensive Auseinandersetzung im UVP – Verfahren erspart geblieben ist. Inwiefern sich die Investitionen in diese offensive Informationspolitik gerechnet haben, müsste explizit untersucht werden.

11.5 Möglichkeiten der Beteiligung für Betroffene

Der Projektwerber stellte den betroffenen Bürgern Möglichkeiten zur Verfügung, sich zu informieren. Noch vor Beginn des UVP – Verfahrens fanden Informationsveranstaltungen statt. Darüber hinaus gab es auch Planungsworkshops, auch vor allem der Information dienten. Für Gemeinden standen keine Möglichkeiten der Beteiligung zur Verfügung. Einflussnahme war nur durch Netzwerke und Beziehungen oder durch die Parteienstellung im UVP – Verfahren möglich. Letztendlich blieben den Betroffenen nur jene Möglichkeiten, die das UVP – Verfahren vorsieht.

11.6 Beispiele von Projektmodifikationen durch Öffentlichkeitsbeteiligung

11.6.1 Abschnitt S1 Süd

Ein Beispiel gibt es aus dem Raum Schwechat, wo ein Bürgerbeirat sehr aktiv tätig war: Bei der Oberflächengestaltung des Tunnels Schwechat gab es weitgehende Möglichkeiten der Mitbestimmung, was sich vor allem bei Lage des Radweges oder des Kinderspielplatzes bemerkbar machte. Das Engagement der Gemeinde Rastendorf und einer Bürgerinitiative haben zu einer Verlängerung des Tunnels Rastendorf aus Gründen des Lärmschutzes geführt. Während der Bauphase gab es mehrere kleine Adaptionen, die auf Interventionen von Bürgern und Gemeinden zurückzuführen sind. Es wurden Maßnahmen gegen Lärm und Staubentwicklung während der Bauphase initiiert.

11.6.2 Abschnitt S1 West

Durch Einflussnahme einer Gemeinde wurde vom ursprünglichen Plan, einen Teil der Straße auf acht Meter hohen Stelzen zu führen, Abstand genommen. Dieser Abschnitt wurde eingehaust. Der Tradenbergstunnel, ein Lärmschutzstollen war ursprünglich nicht projektiert und ist schließlich auch aufgrund des Engagements der Bürger in die Planung aufgenommen worden.

11.7 Vergleich der Abschnitte S1 Süd und S1 West

Die beiden Abschnitte ähneln einander in der Topographie und Trassierung sowie ihrer Lage zu Siedlungsgebieten. Unterschiede der Gesamtsituation aufgrund

dieser Faktoren können somit weitgehend ausgeschlossen werden. Das Heranziehen des Faktors „Topographie und Trassierung“ erscheint bei Betrachtung der gesamten S1 von Bedeutung. Im Abschnitt von Schwechat bis Süßenbrunn wurden eine Querung der Donau und vor allem eine Querung des Nationalparks Donauauen projektiert. Die geplante Nationalparkquerung hat bei NGOs zu enormer Reaktion geführt, die Gründung von mehreren Bürgerinitiativen bewirkt und starke mediale Beachtung gefunden. Ein derartig markantes Merkmal der öffentlichen Aufmerksamkeit weisen die Abschnitte Süd und West nicht auf. Am Abschnitt S1-Süd kam erstmals bei einem Straßenbauvorhaben dieser Größenordnung das UVP-G zum Tragen. Dies bedeutete für den Projektwerber ein deutlich größeres Arbeitsvolumen und die gesetzlich verpflichtende Einbindung der betroffenen Öffentlichkeit. Aus den ersten Erfahrungen konnten seitens der ASFINAG sicher Lehren für spätere Projekte gezogen werden. Es war jedoch nicht möglich im Zuge dieser Diplomarbeit entscheidende Unterschiede sowohl im Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren sowie an der Reaktion der betroffenen Öffentlichkeit zu erkennen. Eine Abweichung ist an den durch Öffentlichkeitsbeteiligung bewirkten Projektmodifikationen ersichtlich: Bei der Oberflächengestaltung des Tunnel Schwechat gab es weit reichende Mitbestimmung. Auch wenn es sich dabei nur um die Gestaltung eines Spielplatzes und die Lage eines Radweges gehandelt hat, so ist es doch ein Beispiel für kooperative Beteiligung. Beispiele für Änderungen bei der Trassierung, die auf kooperative Öffentlichkeitsbeteiligung zurückzuführen sind, sind nicht bekannt. Am Abschnitt West kam es durch Einflussnahme einer Bürgerinitiative und durch eine Gemeinde zur Projektierung des Tradenberg隧nells.

11.8 „Lessons Learned“

Folgendes haben Projektwerber angegeben, bei einem ähnlichen Projekt künftig f anders machen zu wollen:

- Die betroffenen Bürger sollten früher informiert werden;
- Konkretes Eingehen auf die Interessen der Gemeinden;
- Die Sensibilität für die Anliegen der Betroffenen ist gestiegen. Ein schnelleres Eingehen auf Beschwerden während der Bauphase ist möglich;
- Prinzipiell ist man mit der bisherigen Vorgehensweise zufrieden.

Wünsche der Projektwerber an die betroffenen Bürger:

- Regelmäßiger Besuch der Informationsveranstaltungen. Sachverhalte ändern sich ständig. Information über Nachbarn werden oft falsch wiedergegeben und können zu Gerüchten führen;
- Mehr Interesse;
- Wünsche und Beschwerden sollten sofort gemeldet werden. Im Nachhinein ist es immer schwierig Änderungen vorzunehmen.
- Projektgegner sollen Verständnis für Bürger haben, die den Straßenbau befürworten;
- Mehr Ehrlichkeit.

Wünsche an die verantwortliche Behörde:

- Die Menge an Informationen in den UVP – Gutachten ist schwierig zu bewältigen. Die UVP – Gutachter sollten früher ins Projekt einbezogen werden und Schwerpunkte setzen.

Folgendes hat die betroffene Öffentlichkeit angegeben, bei einem ähnlichen Projekt künftig anders machen zu wollen:

- Weniger Teilnahme an den offiziellen Beteiligungsverfahren. Auf anderen Schauplätzen agieren. Bürobesetzungen, Bauplatzbesetzungen, Pressekonferenzen, Gegenstudien, weniger Zeit für Beteiligungsverfahren an sich. Nutzen der Parteienstellung als NGO als Plattform und Forum für lokale Bürgerinitiativen und betroffene Bürger.
- Weniger Engagement, da sich der Großteil der Bevölkerung nicht für das Projekt interessiert und großes Vertrauen in den Projektwerber setzt. Das Engagement verursacht Kosten und einen sehr hohen Zeitaufwand. Das Ergebnis des Engagements lohnt die Bemühungen nicht. Bei optimaler Zusammenarbeit mit dem Projektwerber wäre aber künftig ein weiteres Engagement denkbar.

Wünsche der betroffenen Bürger an die Projektwerber:

- Frühzeitige und ehrlich gemeinte Beteiligung. Die Aufforderung an die Bevölkerung mitzuarbeiten. Das kann Kosten sparen und kann auch Vorteile für das Projekt bringen.
- Menschlicherer Umgang, kooperativer. Einbeziehen verschiedener Sichtweisen. Abrücken von kurzfristiger, betriebswirtschaftlicher Sichtweise.

Wünsche an die verantwortliche Behörde:

- Klimaverträgliche Verkehrspolitik.
- Unvereinbarkeiten beenden: Das Land Niederösterreich ist Planer, Behörde und ihre Beamten weisungsfreie Gutachter. Rolle der Gutachter und Planer ist offensichtlich beliebig wechselbar. Sehr kleiner Personen- und Firmenkreis. Es bestehen viele Abhängigkeiten.
- Die Planung der S1 wurde schon in einem Generalverkehrsplan festgelegt. Dabei gab es kein Mitspracherecht. Die Entscheidung ist ausschließlich auf politischer Ebene erfolgt.

11.9 Analyse Zufriedenheit, Akzeptanz und Zusammenarbeit

In den Interviews wurden die Befragten um eine Einschätzung auf einer siebenteiligen Skala zu folgenden Fragestellungen gebeten:

Die Befragten werden zwei Gruppen zusammengefasst: die Gruppe der „Projektanten“ mit Projektwerbern, Planungsbüros und Ländervertretern, deren Gemeinsamkeit darin besteht, mit der Realisierung des Straßenbauprojektes beauftragt zu sein. Dem gegenüber steht die Gruppe der „betroffenen Öffentlichkeit“ mit betroffenen Bürgern, Standortgemeinden und NGOs.

Frage 1: Wie zufrieden sind Sie mit dem Ablauf des Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens?
 [Skala von unzufrieden bis zufrieden]

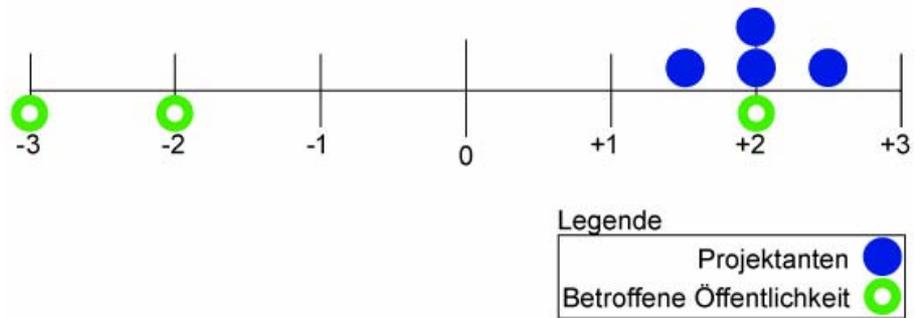


Abb. 10 – Auswertung Frage 1
 (eigene Erstellung)

Frage 2: Wie zufrieden sind Sie mit dem fachlichen Gesamtergebnis?
 [Skala von unzufrieden bis zufrieden]

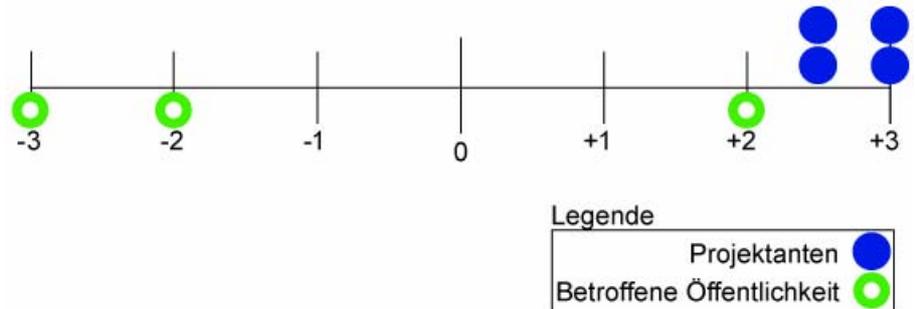


Abb. 11 – Auswertung Frage 2
 (eigene Erstellung)

Frage 3: Wie würden Sie Ihre Akzeptanz gegenüber dem Ergebnis einordnen?
 [Skala von unakzeptabel bis akzeptabel]

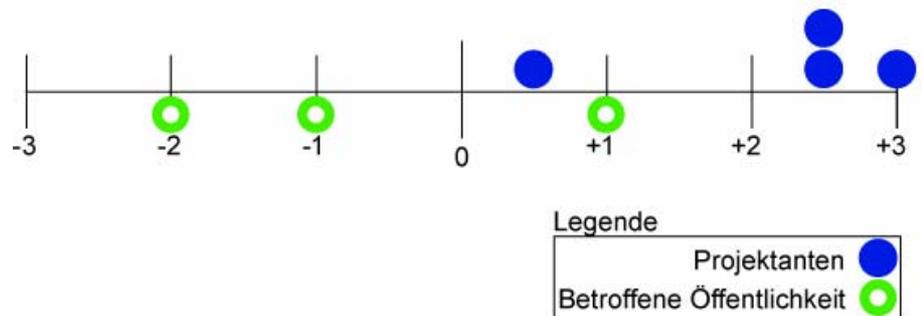


Abb. 12 – Auswertung Frage 3
 (eigene Erstellung)

Frage 4: Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern/dem Projektwerber?

[Skala von keine Zusammenarbeit bis sehr gute Zusammenarbeit]

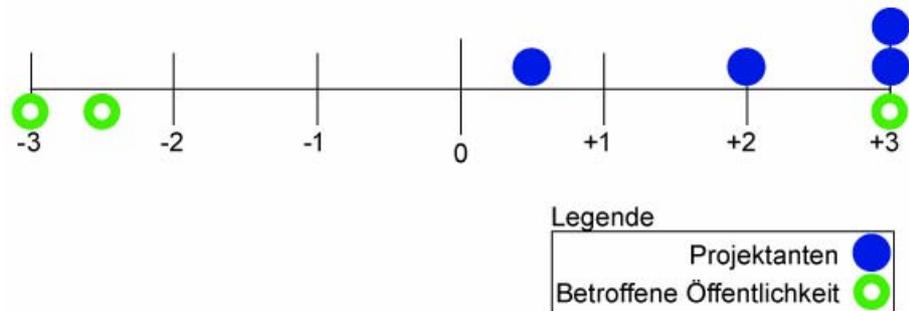


Abb. 13 – Auswertung Frage 4
(eigene Erstellung)

Anmerkung: In Interview 4, Frage 3 wurde die Akzeptanz durch die Bevölkerung eingeschätzt und nicht jene aus Sicht des befragten Projektwerbers.

Eine Abweichung von den in der Gruppe üblichen Werten zeigt sich bei Interview 8, Frage 4: Der Befragte war Projektleiter in der Planungsphase S1-Süd. Bei diesem Projekt war Öffentlichkeitsbeteiligung erstmals durch das UVP-G gesetzlich vorgeschrieben. Offenbar gab es zu diesem Zeitpunkt noch wenig Erfahrung mit Öffentlichkeitsbeteiligung bei großen Infrastrukturprojekten. Eine weitere Abweichung ist im Interview 6 ersichtlicht. Der Befragte ist Bürgermeister einer Standortgemeinde. Seine Wünsche wurden im Projekt großteils berücksichtigt. Generelle Unterschiede zwischen beiden Gruppen sind augenscheinlich. In der Gruppe „Projektanten“ finden sich durchwegs positive Einschätzungen, während in der Gruppe „Betroffene Öffentlichkeit“ die Einschätzungen mehrheitlich negativ sind.

11.10 Vergleich der Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren an der S1 und an der HL-Strecke Wien – St. Pölten

Die Öffentlichkeitsbeteiligung der der HL-Strecke Wien – St. Pölten ist durch das regelmäßige Abhalten von Gemeindeforen gekennzeichnet. Die Gemeindeforen wurden sowohl vor Einreichung der UVE als auch während des Baubetriebes abgehalten. Dadurch wurde eine ständige Einbindung der betroffenen Bürger gewährleistet. Effektiv wurden eigentlich nur weitere Lärmschutzmaßnahmen erreicht. Doch wurde den Betroffenen ein verstärktes Maß an Wertschätzung ihrer Wünsche und Beschwerden vermittelt. An der S1 hatten die Gemeindeforen vor allem informativen Charakter. Eine Begleitung der Betroffenen während der Bauphase wurde mittels eines Ombudsmannes erreicht. Sicherlich kann durch eine ständig verfügbare Anlaufstelle die Lösung plötzlich aufgetretener Probleme rasch weiterverfolgt werden. Der Vergleich der Beteiligung an der S1 und an der HL-Strecke zeigt, dass in beiden Fällen keine kooperative Form der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Anwendung kam.

11.11 Analyse der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren anhand der Definition von Öffentlichkeitsbeteiligung

DI Steiner legt in dem Interview vom 20.06.2008 die Grundsätze des Projektwerbers bezüglich Öffentlichkeitsbeteiligung dar. Darin betont er den gesetzlichen Auftrag des Projektwerbers zur Realisierung von Straßenbauprojekten. Gemäß den gültigen Gesetzen ist der Projektwerber verpflichtet mit öffentlichen Auflagen die Bevölkerung über ein geplantes Projekt zu informieren. Außerdem gibt es im UVP – Verfahren für jedermann die Möglichkeit zum Vorhaben Stellung zu nehmen. Diese Stellungnahmen müssen vom Projektwerber berücksichtigt werden. Somit liegt gemäß der Definition der Intensität von Öffentlichkeitsbeteiligung laut Arbter eine konsultative Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Es bleibt dem Projektwerber frei den Einfluss der Stellungnahmen zu steuern. Der Schritt zur nächst höheren Stufe der Beteiligung, der kooperativen Beteiligung, wäre die Öffentlichkeit mitbestimmen zu lassen.

12. Schlussfolgerung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit bei Neubauvorhaben des hochrangigen Straßennetzes ist im Bundesstraßengesetz, im Gesetz über die strategische Umweltprüfung und im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz geregelt. Gemäß diesen Gesetzen muss ein Entwurf zu einem Straßenbauprojekt öffentlich aufgelegt zu werden. Die Auflage ist kundzumachen und ist an eine zeitliche Frist gebunden. Es gibt für jedermann die Möglichkeit zu diesem Entwurf eine Stellungnahme abzugeben. Das UVP – Verfahren sieht darüber hinaus für gewisse Betroffene Parteienstellung vor, welche die Durchsetzung subjektiver Rechte gewährleisten soll. In einer öffentlichen Erörterung wird durch Projektwerber, die UVP – Behörde oder auch die UVP – Gutachter auf Fragen und Stellungnahmen der Betroffenen eingegangen. Es gibt für die betroffene Öffentlichkeit keine gesetzlich festgelegte Möglichkeit der Mitbestimmung oder Mitgestaltung. Vielfach wird aber von den Betroffenen unter dem Begriff „Beteiligung“ ein aktives Einbeziehen in den Planungsprozess verstanden. Diese Diskrepanz könnte der Projektwerber beseitigt, indem er die betroffene Öffentlichkeit über die geplanten Möglichkeiten der Beteiligung frühzeitig informiert.

Die Beteiligungspolitik des Projektwerbers sieht bei derartigen Straßenbauvorhaben eine intensive Information der Betroffenen über den Projektlauf vor. Während der Bauphase steht ein Ombudsmann für Beschwerden und Anregungen zur Verfügung. Stellungnahmen aus den diversen gesetzlichen Verfahren zum Entwurf werden teilweise berücksichtigt und eingearbeitet. Über den gesetzlichen Rahmen hinaus werden den Betroffenen keine Möglichkeiten der Mitgestaltung angeboten und keine Entscheidungskompetenzen zugesprochen. Der Projektwerber verfolgt strikt seinen gesetzlichen Auftrag zur Realisierung des geplanten Vorhabens.

Die Intensität der Beteiligung betreffend, liegt eine konsultative Beteiligungsform vor, die sich über die Information und das Recht zur Stellungnahme definiert. Aus Sicht der betroffenen Öffentlichkeit wird teilweise eine kooperative Beteiligungsform erwartet. Die dargebotene Information erscheint manchen Betroffenen als nicht zweckmäßig. Einerseits sei die Qualität der Informationsunterlagen des Projektwerbers unzureichend. Andererseits ist die Dichte und Menge der Information aus den öffentlich aufgelegten UVP – Unterlagen für Nichtfachleute sehr groß und schwierig zu erfassen.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass der Prozess der Beteiligung eine zeitliche Notwendigkeit hat, die im Gegensatz zur Abwicklung vergangener Projekte, welche noch keiner UVP zu unterziehen waren, zu Verzögerungen im Projektlauf geführt hat. Es ist jedoch zu beachten, dass durch eine frühzeitige Auseinandersetzung mit den Anliegen der Betroffenen, mögliche Protestaktionen zu einem späteren Zeitpunkt verhindert werden könnten. Die Berücksichtigung von Wünschen und Beschwerden Betroffener – die vor allem den Lärmschutz betreffen – führen zu erhöhten Kosten.

Seitens des Projektwerbers zeigt man sich mit dem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren, dem Ergebnis und der Zusammenarbeit mit den Betroffenen zufrieden. Dies wird durch die Tatsache unterstrichen, dass keine signifikanten Änderungen der Gestaltung des Beteiligungsverfahrens des Abschnittes S1-West erkannt werden konnten. Die Vorgehensweise am Abschnitt S1-Süd war offensichtlich zufrieden stellend. Seitens der betroffenen Öffentlichkeit ergibt sich eine deutlich negativere Sichtweise. So wird zB. die Zusammenarbeit mit dem Projektwerber teilweise als sehr schlecht beurteilt. Das Gefühl als Partner ernst genommen zu werden konnte den Betroffenen durch den Projektwerber nicht vermittelt werden.

Eine Überschneidung zwischen den Interessen der Betroffenen und der Projektwerber zeigt sich im Wunsch nach früherer Information. Auch die Schwierigkeit die öffentlich aufgelegten UVP – Unterlagen als Betroffener zu erfassen, wird von Projektwerberseite erkannt. Hier gibt es für künftige Projekte Handlungsbedarf, diese Unterlagen zur Einsichtnahme adäquat aufzubereiten.

Die Kritik seitens der betroffenen Öffentlichkeit richtet sich vor allem an das fehlende Mitspracherecht. Das Interesse und die Betroffenheit der Anrainer ist in frühen Planungsstadien – also noch vor der Entwurfsphase – gering und steigen erst mit der Konkretisierung des Trassenverlaufes. Schließlich erfolgt die Festlegung auf eine bestimmte Trasse im zur UVP eingereichten Entwurf. Oft erkennen Anrainer erst dann, dass sie vom Projekt tatsächlich betroffen sind und reagieren. Die Aufgabe der UVP ist ausschließlich – wie schon der Titel besagt – die Prüfung eines geplanten Straßenbauvorhabens auf Umweltverträglichkeit. Wie schon oben erwähnt, sieht die UVP keine Möglichkeit der aktiven Mitgestaltung vor. Die Reaktion der Betroffenen erfolgt also zu spät. Auch abgesehen von den gesetzlichen Rahmenbedingungen erscheint eine kooperative Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Fortschritt des Planungsprozesses nicht mehr zielführend. Eine tatsächliche Mitgestaltung und Mitentscheidung müsste in einem viel früheren Planungsstadium passieren. Dafür wäre auch eine sehr eingehende Information der betroffenen Öffentlichkeit zu einem sehr frühen Zeitpunkt erforderlich. Zu überlegen ist auch die Art und Weise der Mitgestaltung und Mitentscheidung. Der Wunsch und das Interesse bestehen seitens der Betroffenen.

13. Quellenverzeichnis

13.1 Literaturverzeichnis

ARBTER, TRATTNIGG (2005): Standards zur Öffentlichkeitsbeteiligung – Auf dem Weg zu effizienter und effektiver Partizipation. Veröffentlicht in: Bauer, H., Biwald, P., Dearing, E. / KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung (Hrsg.) (2005): Public Governance – Öffentliche Aufgaben gemeinsam erfüllen und effektiv steuern, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Graz – Wien.

ARBTER (2004a): SUP Strategische Umweltprüfung. Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Wien-Graz.

ARBTER (2004b): Fallbeispiel SUP. Online im Internet:
http://www.partizipation.at/fileadmin/media_data/Downloads/Praxisbeispiele/super_now.pdf, letzter Zugriff: 09.01.2009.

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (s.a. a): Regionenring. Online im Internet:
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=74>, letzter Zugriff: 16.10.2006.

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (s.a. b): Regionenring. Online im Internet:
<http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=287&fid=ddownload2&pid=49>, letzter Zugriff: 13.03.2007.

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (s.a. c): Regionenring. Online im Internet:
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=74>, letzter Zugriff: 10.10.2007.

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (s.a. d): Straßenbauprojekte Niederösterreich. Online im Internet:
<http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=29>, letzter Zugriff: 10.10.2007.

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (s.a. e): Wiener Außenringschnellstraße S1, Vösendorf - Schwechat. Online im Internet:
<http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=287&pid=27>, letzter Zugriff: 14.05.2007.

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (s.a. f): Wiener Außenringschnellstraße S1, Kn. Eibesbrunn (A5/B7) – Kn. Korneuburg (A22). Online im Internet:
<http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&func=viewpub&tid=287&pid=12>, letzter Zugriff: 15.05.2007.

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (s.a. g): UVP-Umweltverträglichkeitsprüfung. Online im Internet: <http://www.asfinag.at/index.php?idtopic=86>, letzter Zugriff: 10.01.2009.

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (2005): Wiener Außenringschnellstraße S1, Kn. Eibesbrunn (A5/B7) – Kn. Korneuburg (A22). Online im Internet: <http://www.asfinag.at/backend/index.php?module=Photoshare&type=show&func=viewimage&iid=584>, letzter Zugriff: 15.05.2007.

ASFINAG – Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (2006): Wiener Außenringschnellstraße S1, Vösendorf – Schwechat. Online im Internet: <http://www.asfinag.at/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=287&fid=ddownload1&pid=27>, letzter Zugriff: 20.03.2007.

BUCHGRABER (2001): Die Umweltverträglichkeitsprüfung als Planungsprozess, Diplomarbeit am Inst. für Freiraumgestaltung und Landschaftspflege, BOKU Wien.

13.2 Amtliche Quellen

BMVIT – BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2003): Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten („Projektierungsdienstanweisung“). Online im Internet: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autobahn/straplanung/downloadsstrassenplanung/projektdienstjaen06.pdf>, letzter Zugriff: 08.10.07.

BMVIT – BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (sa): Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung. Online im Internet: http://www.partizipation.at/standards_oeb.html, letzter Zugriff: 19.01.09.

BST-G – BUNDESTRASSENGESETZ (1971): BGBl. Nr. 286/1971 idF 31/1997.

EUROPÄISCHE KOMMISSION (2005): Transeuropäisches Verkehrsnetz – TEN-V – vorrangige Achsen und Projekte 2005, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.

SVP-G – GESETZ ÜBER DIE STRATEGISCHE PRÜFUNG IM VERKEHRBEREICH (2005): BGBl. I Nr. 96/2005.

UMWELTBUNDESAMT (s.a. a): Strategische Umweltprüfung (SUP). Online im Internet: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/sup/>, letzter Zugriff: 07.03.2007.

UMWELTBUNDESAMT (s.a. b): Strategische Umweltprüfung (SUP). Online im Internet: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/sup/aufgaben_sup/, letzter Zugriff: 07.03.2007.

UMWELTBUNDESAMT (s.a. c): Strategische Umweltprüfung (SUP). Online im Internet: http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/sup/sup_umsetzung/, letzter Zugriff: 07.03.2007

UMWELTBUNDESAMT (s.a. d): Strategische Umweltprüfung (SUP). Online im Internet: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/verfahrensablauf/>, letzter Zugriff: 14.03.2007.

UVP-G – UMWELTVERTRAGLICHKEITSPRÜFUNGSGESETZ (2000) : BGBl. Nr. 697/1993 idF. 2/2008.

14. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 (Teil 1) – Prinzipschema für den Verfahrensablauf mit den erforderlichen Verfahrensschritten	4
Abb. 2 (Teil 2) – Prinzipschema für den Verfahrensablauf mit den erforderlichen Verfahrensschritten	5
Abb. 3 – Typen der Öffentlichkeit	6
Abb. 4 – Ablaufschema der Trassen – UVP	11
Abb. 5 – Übersichtskarte Regionenring Ost	22
Abb. 6 – Übersichtskarte Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn	23
Abb. 7 – TEN - Achse Gdansk – Wien bzw. Bratislava	24
Abb. 8 – Übersichtskarte S1 Vösendorf – Schwechat S1-Süd	28
Abb. 9 – Knoten Eibesbrunn – Knoten Korneuburg	32
Abb. 10 – Auswertung Frage 1	53
Abb. 11 – Auswertung Frage 2	53
Abb. 12 – Auswertung Frage 3	53
Abb. 13 – Auswertung Frage 4	54

15. Tabellenverzeichnis

Tab. 1 – Zeittafel Öffentlichkeitsbeteiligung Neubaustrecke Wien - St. Pölten	16
Tab. 2 – Abschnitte Regionenring Ost	21
Tab. 3 – Darstellung von Abschnittsparametern	26
Tab. 4 – Chronik und Meilensteine des Projektes S1-Süd	29
Tab. 5 – Technische Daten S1-Süd	30
Tab. 6 – Projektablauf S1-West	33
Tab. 7 – Stichprobenermittlung	35
Tab. 8 – Fragenübersicht	36
Tab. 9 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.1	39
Tab. 10 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.5	40
Tab. 11 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.8	41
Tab. 12 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.2	42
Tab. 13 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.3	44
Tab. 14 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.4	45
Tab. 15 – Zufriedenheit, Akzeptanz Interview Nr.6	46

16. Abkürzungsverzeichnis

ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen – Finanzierungs – Aktiengesellschaft
ASFINAG BMG	ASFINAG Baumanagement GmbH
AST	Anschlussstelle
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMWA	Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
BST-G	Bundesstraßengesetz
CBO	community - based organisation
HL - AG	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken Aktiengesellschaft
idF.	in der Fassung
NGO	non - governmental organisation
PAG	Projektbegleitenden Arbeitsgruppe
PGO	Planungsgemeinschaft Ost
PPP	public private partnership
s.a.	sine anno
SPV-G	Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich
SUP	Strategische Umweltprüfung
SUPerNOW	Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens
UO	Umweltorganisation
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
WWPO	Wasserwirtschaftliches Planungsorgan

Anhang

16.1 A Interview mit DI Thomas Steiner (ASFINAG BMG)

Das Interview wurde am 20.06.2008 durchgeführt (Dauer: 32 min).

DI Thomas Steiner ist Projektleiter am Abschnitt S1 Schwechat – Vösendorf und an der A23. In diesem Interview erörtert er die Grundsätze der ASFINAG bezüglich Öffentlichkeitsbeteiligung.

„Die ASFINAG arbeitet immer im Rahmen eines gesetzlichen Auftrages. Das ergibt den Unterschied zu anderen Projekten und damit auch einen anderen Zugang zur Bürgerbeteiligung. Dazu kommt die lange Projektdauer: von der ersten Idee bis zur Verkehrsfreigabe vergehen oft 10 bis 15 Jahre. Alle Projektphasen die hier abgewickelt werden haben unterschiedliche Ansprüche.

Grundsätzliche Projektabwicklung bei der ASFINAG:

Die Phase vom Start bis zur Auswahl der Trasse macht schon einen maßgeblichen Bestandteil der gesamten Projektdauer aus; kann sogar die Hälfte in Anspruch nehmen. Erst dann weiß man wie eine Auswahltrasse aussieht. Anfangs hat man es mit sehr vielen Betroffenen zu tun. Da gibt es einen breiten Korridor mit mehreren Varianten. Da schaut natürlich eine Beteiligung bzw. Information anders aus, als wenn sich das Ganze konkretisiert. Daher ist es in dieser Phase auch sehr wichtig, dass man nur sehr wenig formale Anknüpfungspunkte einer Bürgerbeteiligung hat.

Der erste wirklich konkrete Schritt ist nach dem Vorprojekt. Da gibt es dann eine Variantenempfehlung und es wird ein Bundesstraßenplanungsgebiet bestimmt. Dieser Korridor wird öffentlich aufgelegt. An diesem Punkt ist man das erste Mal formal so weit, dass die Bürger über ein Projekt informiert werden. Es wäre aber verfehlt, vorher keine Bürgerbeteiligung zu machen und so wird schon im Vorfeld eine intensive Bürgerinformation gemacht. Diese erfolgt über mediale Präsenz und Ausstellungen zu konkreten Projektmeilensteinen, sowie über eine Darstellung auf der Website der ASFINAG. Dazu gibt es auch Folder, wie zB. „S1 aktuell“, die im Planungsgebiet verteilt werden. Es ist also das Ziel, vor den formalen Prozessen Kontakt mit den Bürgern aufzunehmen und das Projekt zu kommunizieren.

Es muss auch betont werden, dass die ASFINAG in einem solchen Projekt eine gesellschaftliche Verantwortung hat. Es kann nicht darum gehen, es jedem Recht zu machen. Es gibt eben den gesetzlichen Auftrag, dass die ASFINAG als Autobahnerbauer und -betreiber, dass eine Verkehrsinfrastruktur errichtet wird, die auch funktioniert. Daher ist es nicht das Ziel einen Konsens unter allen Beteiligten zu erreichen. Es wird immer jemanden geben der von einem Projekt betroffen oder besonders gefährdet ist und daher nicht zu überzeugen ist. Die ASFINAG will auch niemanden überzeugen bzw. überreden. Die wesentlichen Punkte sind: Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Reproduzierbarkeit. Das heißt, die ASFINAG möchte ein klar begreifbares Projekt umsetzen. Dazu wird sich auch eines sehr professionellen externen Managements bedient. Das sind Unternehmen, die die ASFINAG in der Abwicklung des Informationsprozesses unterstützen.

Udenkbar ist auch, sich auf die formalen Beteiligungsprozesse zurückzuziehen, da es auch wichtig ist die Themenführerschaft zu haben, denn wenn die ASFINAG nicht kommuniziert, dann wird anders kommuniziert. Es werden Gerüchte und Fehlinformationen verbreitet, die Dinge schaukeln sich auf und sind nicht mehr unter Kontrolle zu bringen.

Ein UVP-Verfahren hat nicht den Sinn ein Projekt zu unterstützen oder zu verhindern. Dieses Instrument gibt es auf einer anderen Ebene, zB. bei der „strategischen Prüfung Verkehr“. Nach den neuen EU-Richtlinien sind Projekte, wenn sie verordnet werden sollen, einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen. Genau dort muss die Frage geklärt werden, ob ein Projekt unter den gegebenen Rahmenbedingungen sinnvoll ist, ist es eine Unterstützung für die Infrastruktur oder gefährdet es nachhaltig einen Raum. Die UVP ist aus zwei Gründen von sehr großer Bedeutung: die Anforderungen sind durch die UVP in den letzten Jahren gestiegen; auch durch andere Gesetzgebungen, die sehr viel strenger geworden sind. Das heißt, die Aufgabe der ASFINAG ist es in den vorgelagerten Projektphasen ein Projekt so zu optimieren, dass man davon ausgehen kann, dass es umweltverträglich ist. Der zweite Aspekt ist, dass sich während der UVP sehr wohl noch einige Änderungen ergeben können. Es können seitens der Behörden noch viele Auflagen kommen, die da noch abzuwickeln sind. Das kann auch bis zu einem Monitoring im Betriebsfall gehen, es sind Beweissicherungsmaßnahmen während der Bauphase zu treffen. Da ist die Latte höher gelegt worden, was aber auch der Qualität der Projekte dient.

Je konkreter ein Projekt wird, umso kleiner wird der Planungshorizont und umso kleiner wird der Kreis der Betroffenen. Man kann dann in der Ausführungsphase gerade in Bereichen wo man sehr nahe an Siedlungsgebieten ist mit verschiedenen gezielten Maßnahmen die Auswirkungen minimieren. Deshalb ist es wichtig, dass man konstruktiv mit der Bevölkerung an der Umsetzung eines Projektes arbeitet.

Man kann bei den Betroffenen unterschiedliche Charaktere erkennen. Einerseits hat man es mit einer sehr großen schweigenden Befürwortermehrheit zu tun. Befragungen an der S1 haben ergeben, dass bis zu 90% für das Projekt sind, da sie sich verschiedene Vorteile erwarten und erhoffen. Mit diesen Personen hat man nicht viel zu tun. Dann gibt es einen kleineren Kreis, die Interessierten, die Kritischen, die das Projekt sehr intensiv verfolgen, aber eine mehr oder weniger neutrale Position einnehmen. Weiters gibt es eine Gruppe, die gegen bestimmte Maßnahmen im Projekt auftreten, weil sie sich in einer gewissen Weise gefährdet fühlen und weil sie eine Nichtgefährdung von der ASFINAG nachgewiesen haben wollen. Bei einem Teil davon ist schließlich aber keine Betroffenheit gegeben oder sie kann durch begleitende Maßnahmen reduziert werden. Somit gibt sich dieser Teil damit zufrieden. Andere wollen das nicht glauben oder nachvollziehen. Diese hat man weiter als Projektgegner, wobei man da versucht in der Bauphase die Bedenken auszuräumen. Und dann gibt es noch eine Gruppe, die sich von Anfang an zum Projektgegner erklären, die ein Projekt grundsätzlich ablehnen. Auch mit diesen Personen versuchen wir einen transparenten und offenen Dialog zu führen. Dabei müssen auch beide Gruppen ihre Grenzen erkennen können.

Zu den Kommunikationsformen der ASFINAG ist folgendes zu sagen:

Auf Planungsausstellungen wird den Bürgern das Projekt erklärt. Das Internet und Printmedien bieten nicht die Möglichkeiten Sachverhalte unmittelbar von Experten erläutern zu können. Es könnten Fehl- oder Missinterpretationen entstehen und die ASFINAG ist plötzlich mit einer Argumentation konfrontiert, der sachlich leicht zu begegnen gewesen wäre. Man versucht ausreichend zu informieren, um Sorgen und Ängste abzubauen.“

16.2 B Interviewleitfaden

Die Fragen sind in mehrere Blöcke zusammengefasst, die jeweils einen sinngemäßen Zusammenhang darstellen:

- „Gesprächseröffnung“

Die Art und Weise der Fragestellung kann den Befragten die Tendenz des Interviewers zu einem erwünschten Ergebnis erkennen lassen, auch wenn dies vom Interviewer nicht beabsichtigt ist. Um eine davon unbeeinflusste Antwort zu erhalten, wurden zu Beginn des Interviews jene Gedanken abgefragt, die der Interviewte spontan mit dem Thema Öffentlichkeitsbeteiligung am betrachteten Abschnitt assoziiert. Weiters sollte über positive bzw. negative Erinnerungen berichtet werden.

Wie haben Sie die Bürgerbeteiligung am Abschnitt S1 Süd empfunden? Was war positiv, was negativ?

Gibt es zum Abschnitt S1 Süd ein Bürgerbeteiligungskonzept/Bürgerbeteiligungsplanung?

Können Sie mir dieses Konzept erläutern?
--

Wann wurde das Bürgerbeteiligungskonzept ausgearbeitet? - Zeitpunkt im Projektablauf
--

Wer hat es erstellt? - Wer wurde einbezogen?
--

Beteiligte Bürger werden befragt, wie sie informiert wurden, was ihre Motivation war sich zu engagieren und das Ausmaß des Engagements.

Wie und wann haben Sie vom geplanten Vorhaben S1 Abschnitt West/Süd erfahren?

Wie haben Sie darüber hinaus informiert? bzw. wie ist die Öffentlichkeit informiert worden?

Welche Informationen haben Sie über die einzelnen Verfahrensschritte?

Weshalb haben Sie sich engagiert?

Können Sie in etwa einschätzen wie viel Zeit haben Sie aufgewendet haben?

An welchen Veranstaltungen haben Sie teilgenommen?
--

- Effekte von Bürgerbeteiligung:

Der folgende Fragenteil soll Auskunft über die Auswirkungen von Bürgerbeteiligung geben und die Möglichkeiten der betroffenen Bürger zur Einflussnahme erörtern.

Wie wirkt sich das BB-Verfahren auf den Verlauf des Gesamtprojektes aus?
--

Woran kann man Auswirkungen erkennen?

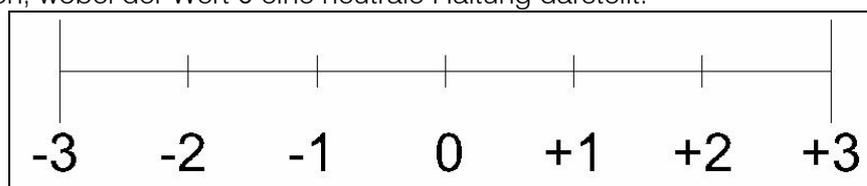
Welche Möglichkeiten gibt es für die beteiligten Bürger Einfluss auf das Projekt auszuüben?

In welchem Projektstadium sind die Möglichkeiten der Einflussnahme am Größten?
--

Können Sie Beispiele nennen, an denen Änderungen im Gesamtprojekt erkennbar sind, die auf BB zurückzuführen sind?

- „Zufriedenheit/Akzeptanz“:

In einem vom Befragten selbst auszufüllenden Teil des Interviews wird die Zufriedenheit und Akzeptanz des Befragten mit dem Ergebnis sowie die Zusammenarbeit mit weiteren Beteiligten erfragt. Die Einschätzung war auf einer Skala mit Werten von -3 bis +3 einzutragen, wobei der Wert 0 eine neutrale Haltung darstellt.



Wie zufrieden sind Sie mit dem Ablauf des Bürgerbeteiligungsverfahrens?

[Skala von unzufrieden bis zufrieden]

Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?

Wie zufrieden sind Sie mit dem fachlichen Gesamtergebnis?

[Skala von unzufrieden bis zufrieden]

<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>
<i>Wie würden Sie Ihre Akzeptanz gegenüber dem Ergebnis einordnen? [Skala von unakzeptabel bis akzeptabel]</i>
<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>
<i>Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern? [Skala von keine Zusammenarbeit bis sehr gute Zusammenarbeit]</i>
<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>

- „Lessons Learned“:

Der letzte Teil beschäftigt sich mit der Frage was die Befragten, wenn sie erneut in eine solche Situation kommen, anders machen würden bzw. was sie sich von anderen Beteiligten wünschen würden. Dieser Teil soll die Erkenntnisse der Befragten aus dem Projekt darlegen und mögliche Verbesserungsvorschläge bringen.

<i>Stellen Sie sich vor, wieder in eine solche Situation zu kommen.</i>
<i>Was würden Sie persönlich anders machen?</i>
<i>Was würden Sie sich seitens der beteiligten Bürger wünschen?</i>
<i>Was würden Sie sich seitens der Projektwerber wünschen?</i>
<i>Was würden Sie sich seitens der beteiligten Behörden wünschen?</i>

16.3 C Interviews (Transkripte)

C1 Transkript Interview Nr. 1

11.04.08, Dauer: 25 min

Der Befragte ist Mitarbeiter in einem für die Planung des Abschnittes S1 Süd verantwortlichen Planungsbüros.

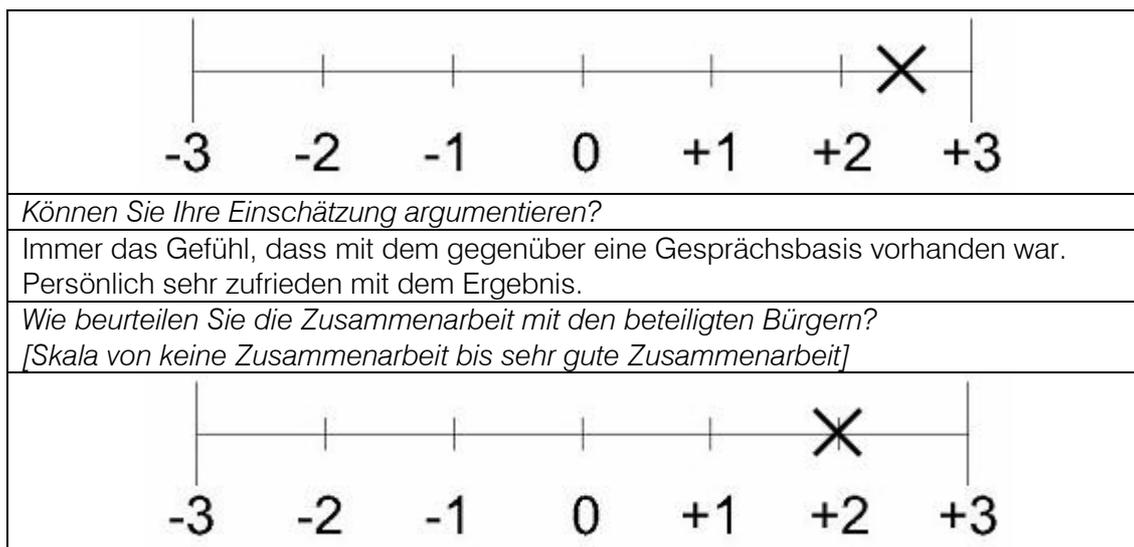
<i>Wie haben Sie die Bürgerbeteiligung am Abschnitt S1 Süd empfunden? Was war positiv, was negativ?</i>
Positiv: offener Zugang zum Thema Bürgerbeteiligung seitens ASFINAG; weitgehend freie Hand. Bürgerbüro (Bürgerinfo) in Maria Lanzendorf (Planungsphase) seitens der Bevölkerung gut angenommen. Informationsfolder (bei vorherigen Projekten noch nicht). Viele Bürgerinformationsveranstaltungen und Diskussionen.
Negativ: Rahmenbedingungen bei Bürgerdiskussionen in Wirtshäusern (überfüllt, Essen und Trinken während der Veranstaltung störend, Alkohol) Information konnte so nicht richtig weitergegeben werden, nur „Schreier“ kommen zu Wort → Umstellung auf Infonachmittage (Planausstellung)

<i>Gibt es zum Abschnitt S1 Süd ein Bürgerbeteiligungskonzept/Bürgerbeteiligungsplanung?</i>
Kein wirkliches Konzept im Vorfeld. Gemeinsam mit Projektleitung ist vor allem ausprobiert worden. Manches hat gut funktioniert manches weniger.
<i>Wann wurde das Bürgerbeteiligungskonzept ausgearbeitet? - Zeitpunkt im Projektablauf</i>
Bürgerbeteiligung wurde von Planungsbüro in Abstimmung mit der Projektleitung durchgeführt.

<i>Wie wirkt sich das BB-Verfahren auf den Verlauf des Gesamtprojektes aus?</i>
Zeitlich positive Auswirkung, da viele Fragen mit Gemeinden und Interessensgemeinschaften rascher abgehandelt werden konnten, weil offensive

Informationspolitik betrieben wurde
<i>Woran kann man Auswirkungen erkennen?</i>
Auch finanzielle Auswirkungen. Keine genauen Größenordnungen bekannt. Inwieweit finanziell gegengerechnet werden kann ist nicht bekannt.
<i>In welchem Projektstadium sind die Möglichkeiten der Einflussnahme am Größten?</i>
Konsensuale Gemeinden können in jeder Phase etwas erreichen. Geht die Gemeinde auf Konfrontation ist es schwierig etwas zu erreichen. Wenn man zusammenarbeitet erreicht man mehr als mit Konfrontation. Die Gemeinden haben in jeder Phase viel erreicht. In der Vorprojektsphase eher nur projektbegleitend, haben sich noch nicht so konkret eingearbeitet. Ergebnisse erst im Einreichprojekt. Kleinigkeiten im Bauprojekt.
<i>Können Sie Beispiele nennen, an denen Änderungen im Gesamtprojekt erkennbar sind, die auf BB zurückzuführen sind?</i>
Sehr intensiv im Bereich Schwechat. Es hat einen Bürgerbeirat gegeben. Treffen 1x/Monat. Konkrete Maßnahmen im Ort, wie zB. Oberflächengestaltung über dem Tunnel („sie haben sich das sehr konkret anschauen können, ob der Radweg da oder dort geht, ob der Kinderspielplatz der wiedererrichtet wird da oder dort liegen soll“). Aber vor allem. im Bauprojekt. Im Einreichprojekt ist auch sehr viel passiert: Grobkonzept Straße + Begleitmaßnahmen wie zB. Ortsumfahrungen. Auch schon im Vorprojekt. TW. Haben sich Gemeinden konstruktiv eingebracht. Manche haben sich dagegen gestellt. In Summe ist ein Konzept entstanden, dass dann gebaut wurde und mit dem jeder zufrieden ist.

<i>Wie zufrieden sind Sie mit dem Ablauf des Bürgerbeteiligungsverfahrens?</i> [Skala von unzufrieden bis zufrieden]
<i>Können Sie Ihre Einschätzung argumentieren?</i>
Deshalb so zufrieden, weil gesetzte Maßnahmen wie das Bürgerbüro so gegriffen haben. Diskussionen in Planungsausstellungen bei denen man nachher erkannt hat dass „man ihnen Sachen erklären kann“, „man kann sie aufklären und Informationen geben“. Art wie Bürgerinfo organisiert war. Zeitgerechte Info, gute Veranstaltungsorte
<i>Wie zufrieden sind Sie mit dem fachlichen Gesamtergebnis?</i> [Skala von unzufrieden bis zufrieden]
<i>Können Sie Ihre Einschätzung argumentieren?</i>
Es gibt immer Sachen die man besser machen könnte. Auch nach mehrmaligem Befahren keine groben Fehler aufgefallen. Ähnliche Herangehensweise bei einem weiteren Projekt.
<i>Wie würden Sie Ihre Akzeptanz gegenüber dem Ergebnis einordnen?</i> [Skala von unakzeptabel bis akzeptabel]



<i>Stellen Sie sich vor, wieder in eine solche Situation zu kommen.</i>
<i>Was würden Sie persönlich anders machen?</i>
Laufend solche Projekte. Ständiges Verändern. Gelerntes einarbeiten. ZB. falsche Location Bürgerinfo, Podiumsdiskussion. Sehr früh mit den Infos hinausgehen.
<i>Was würden Sie sich seitens der beteiligten Bürger wünschen?</i>
Ehrlicher sein. Man darf nicht alles glauben. Man muss auch die Leute verstehen. Deshalb bin ich ihnen auch nicht böse, wenn sie gegen die Straße sind. Kann mir nur wünschen, dass sie mit mir reden. Diskussionsbereitschaft. Man kann ruhig lange diskutieren mit unterschiedlichen Standpunkten, es muss ja nicht immer Konsens herauskommen.
<i>Was würden Sie sich seitens der Projektwerber wünschen?</i>
Informationsveranstaltungen öfter und vor allem kleinräumiger. Konkretes Eingehen auf die Anliegen der Gemeinden. Kommt aber immer auf den Projektleiter an.

C2 Transkript Interview Nr. 2

18.04.2008, Dauer: 68 min

Der Befragte ist Vertreter einer Bürgerinitiative.

<i>Wie haben Sie die Bürgerbeteiligung am Abschnitt S1 West/Süd empfunden?</i>
<i>Was war positiv, was negativ?</i>
Positiv war dass es BB gibt. Negativ: im Wesentlichen ist die BB eine Alibishow. Man versucht die BB schnell abzuhandeln damit man sagen kann man hat es gemacht.
<i>Wie und wann haben Sie vom geplanten Vorhaben S1 Abschnitt West/Süd erfahren?</i>
Plakat zu einer Informationsveranstaltung. In weiterer Folge diese Informationsveranstaltung einer nichtoffiziellen Gruppe. Folgeveranstaltung von Gemeinde, den Grünen und Klimabündnis im Rathaus. Dabei wurde eine BI gegründet, wobei ich die Stelle des Sprechers übernommen habe.
<i>Wie haben Sie darüber hinaus informiert? bzw. wie ist die Öffentlichkeit informiert worden?</i>
Offizielle Information: öffentliche Ausschreibung im Amtsblatt.
<i>Welche Informationen haben Sie über die einzelnen Verfahrensschritte?</i>
Alle Informationen selbst besorgt. Keine offizielle Information. Informationsaustausch durch eine Vereinigung verschiedener BI in Österreich. Bei einer direkten Anfrage bei der ASFINAG wird man auf das Planungsbüro verwiesen, welches aber das Projekt in

höchsten Tönen lobt und praktisch keine Kritik zulässt.
<i>Weshalb haben Sie sich engagiert?</i>
Weil ich hergezogen bin um im Grünen zu leben, in guter Luft, weil ein Kind unterwegs war. Weil es mit dem Autobahnbau so nicht weitergehen kann. Ich sehe den Sinn im Autobahnbau nicht. In Paris gibt es achtspurige Autobahngürtel um die Stadt und die sind voll. Die Lebensqualität geht hinunter.
<i>Können Sie in etwa einschätzen wie viel Zeit haben Sie aufgewendet haben?</i>
Von 2002 bis 2008. Schubweise viel zu tun. Ca. ein halbes Jahr Arbeit.
<i>An welchen Veranstaltungen haben Sie teilgenommen?</i>
Zwei Präsentationen in Korneuburg von der ASFINAG. Keine Befragung, nur Präsentation.... Man kann auch den Sinn des Projektes nicht erkennen. Der einzige Effekt ist, dass man schneller beim Stau ist. Weiteres Problem: Einengung des Planungshorizontes. Es wird ein Gesetz beschlossen, dass in einem vorgegebenen Planungshorizont eine Autobahn zu errichten ist. Man nimmt sich daher die Möglichkeit die Autobahn um zB. 10 km zu verschieben, wenn dies sich als sinnvoller herausstellt. Auf die Frage warum die Autobahn genau dort sein muss erhielt man die Antwort: die Pläne gibt es schon seit den 70er Jahren. Bei der öffentlichen Erörterung wurde auf die Frage warum es diese Autobahn überhaupt gibt darauf verwiesen, dass das im Bundesgesetz steht. Es hat sich also offensichtlich keiner überlegt ob das überhaupt sinnvoll ist. Weiters hat der Rechnungshof zu S1-Süd und West bemängelt, dass es keinerlei Aussagen gibt ob das überhaupt volkswirtschaftlich sinnvoll ist, weil die Kosten extrem sind. Auf welcher Grundlage ist es möglich eine Autobahn in ein Feinstaubsanierungsgebiet zu bauen.
<i>Welche vom Projektwerber zur Verfügung gestellten Möglichkeiten gibt es für Betroffene Einfluss auf das Projekt auszuüben?</i>
Gründen einer Bürgerinitiative. Unterschriften sammeln. Dann Parteienstellung im UVP-Verfahren, wobei es dann aber zu spät ist, weil auch die ASFINAG dann nichts mehr tun kann. <i>[Was stellt der Projektwerber außerhalb des gesetzlichen Rahmens an Möglichkeiten zu Verfügung]</i> Er macht nur Werbung für das Projekt. Für die ASFINAG waren wir nur die, die Kosten verursacht haben. Sie hat nur darauf zu achten, dass sie das Projekt möglichst billig in irgendeiner Form durchbringt. Die ASFINAG hätte sich viel Zeit und Geld sparen können wenn man früher eingebunden hätte.
<i>Welche Möglichkeiten gibt es außer der vom Projektwerber angebotenen?</i>
Gar nix.
<i>In welchem Projektstadium sind die Möglichkeiten der Einflussnahme am Größten?</i>
So früh wie möglich...wenn es noch Möglichkeiten zur Variation geben würde. So ergeht der Auftrag an ein Planungsbüro, dass dann ein fertiges Projekt präsentiert an dem mehr kaum was verändern kann....also in der Planungsphase.
<i>Können Sie Beispiele nennen, an denen Änderungen im Gesamtprojekt erkennbar sind, die auf BB zurückzuführen sind?</i>
Viel. Zeitlich im Bescheidverfahren. Zwei Drittel der Gutachter nicken nur ab und sagen es ist ok. Zwei Gutachter haben sich scheinbar Gedanken gemacht. ...Die freiwillige Feuerwehr ist jetzt plötzlich zuständig. Wesentliche Verbesserung des Lärmschutzes, auch während der Bauphase. Tunnelbau. <i>[An wendet man sich wenn man das Gefühl hat, es werden Vorschriften während der Bauphase nicht eingehalten?]</i> Ökologische Bauaufsicht. ...Nicht begrünte Lärmschutzwälle sorgen für Staubeentwicklung. Gatschige Reifen der LKW.
<i>Wie zufrieden sind Sie mit dem Ablauf des BB-Verfahrens?</i> <i>[Gänzlich unzufrieden bis völlig zufrieden]</i> <i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>

<p>Wenn es permanente Beteiligung geben würde, in denen man auch wirklich über etwas reden kann. Wenn man nicht nur als Querulant betrachtet wird der Geld kostet. Das ist keine Bürgerbeteiligung. Man ist nicht wahrgenommen worden. Fehlende Diskussion über die prinzipielle Sinnhaftigkeit des Projektes.</p>
<p>Wie zufrieden sind Sie mit dem fachlichen Gesamtergebnis? <i>[Gänzlich unzufrieden bis völlig zufrieden]</i></p>
<p>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</p>
<p>Wäre besser gewesen wenn Zusammenarbeit besser gewesen wäre.</p>
<p>Wie würden Sie Ihre Akzeptanz gegenüber dem Ergebnis einordnen? <i>[total unakzeptabel.....]</i></p>
<p>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</p>
<p>Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern? <i>[unmöglich, wir sind ständig in den Sitzungen aneinandergekracht...konstruktiv, fair, künftig wieder so]</i></p>
<p>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</p>

<p><i>Stellen Sie sich vor wieder in eine solche Situation zu kommen.</i></p>
<p><i>Was würden Sie persönlich anders machen?</i></p>
<p>Nicht mehr so stark engagieren, weil sich ein Großteil der Bevölkerung nicht für dieses Thema interessiert und glaubt dass die Projektwerber schon richtig handeln werden. Kosten- und Zeitfrage. Aufgewandte Arbeit zum Ergebnis nicht optimal. In guter Zusammenarbeit mit dem Projektwerber könnte das ganz anders ausschauen.</p>
<p><i>Was würden Sie sich seitens der Projektwerber wünschen?</i></p>
<p>Frühe und echt Bürgerbeteiligung, nämlich auch so dass der Wunsch danach besteht. ZB. die Aufforderung, dass Mensch die mitarbeiten wollen sich dort und dort melden sollen. Also dass sich die ASFINAG darum kümmert dass es BB gibt. Dann schaut das alles ganz anders aus. Dadurch kann man sich auch Kosten sparen. Würde auch dem Projektwerber viel bringen.</p>
<p><i>Was würden Sie sich seitens der Behörden wünschen?</i></p>
<p>Autobahnplanung wurde in einem Generalverkehrsplan festgelegt. Dabei gibt es schon kein Mitspracherecht. Das ist ein reiner Beschluss der Politik.</p>

C3 Transkript Interview Nr. 3

21.04.2008, Dauer 45 min

Der Befragte ist Vertreter einer österreichischen Umweltschutzorganisation.

<p><i>Wie haben Sie die Bürgerbeteiligung am Abschnitt S1 West empfunden? Was war positiv, was negativ?</i></p>
<p>Negativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Effekt durch Anwesenheit bei den Hearings im UVP-Verfahren. Man kann Fragen stellen, Kritik äußern, aber das hat keine Auswirkungen. - Man versucht den Menschen zu verstehen zu geben, dass man auf Augenhöhe mit ihnen redet, man spricht von Gleichberechtigung, aber es zählt nur das was der Projektwerber macht. Prinzipielles ist nicht zu entscheiden. Eher Beschäftigungstherapie. Mitarbeit ist nur bei Details möglich. - Zeitpunkt der Veranstaltungen werktags untertags, Arbeitende müssen sich Urlaub nehmen. - Unterlagen sind für normale Bürger nicht zu bewältigen. - Man wird nur informiert was gebaut wird, aber nicht warum. Ernsthafte Alternativen werden nicht aufgezeigt. - Man kann eigentlich nicht von Bürgerbeteiligung sprechen. - UVP-Verfahren ist nicht dazu da das beste Projekt zu finden, sondern ein gesetzeskonformes. <p>Positiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eigentlich nur, dass es zumindest diese Form der BB gibt. - Einzig, dass die Proteste um den Tradenbergtunnel vielleicht dazu geführt haben, dass man sich die Geologie dort genauer angeschaut hat.
<p><i>Wie und wann haben Sie vom geplanten Vorhaben S1 Abschnitt West erfahren?</i></p>
<p>Meist über lokale BI. Global2000 wird nicht speziell informiert.</p>
<p><i>Wie haben Sie darüber hinaus informiert? bzw. wie ist die Öffentlichkeit informiert worden?</i></p>
<p>Zur Verfügung gestellt in den Gemeinden und im Ministerium, manchmal auch im Internet. Unterlagen sind so detailliert und so viel, dass eine wirkliche Information nicht möglich ist. Alternativstudien. Alte Landesverkehrskonzepte, SUPER NOW. Sowie bunte Folder, bei denen man aber keine genaue Information herauslesen kann.</p>
<p><i>Weshalb haben Sie sich engagiert?</i></p>
<p>Bewusst am Verkehrsthema engagiert. Einstieg war B301 und Abschnitt Lobau (hier sind viele Probleme, die auch für andere Vorhaben gelten zusammengefasst).</p>
<p><i>Können Sie in etwa einschätzen wie viel Zeit haben Sie aufgewendet haben?</i></p>
<p>Ca. 2/3 der Arbeitszeit für Widerstand (Presseaussendungen, Aktionen planen, Durchführen) gegen diese Projekte, aber wenig Teilnahme an dem BB-Verfahren.</p>
<p><i>An welchen Veranstaltungen haben Sie teilgenommen?</i></p>
<p>Öffentliche Hearings des UVP - Verfahrens, Infoveranstaltung des Landes NÖ in Hagenbrunn</p>
<p><i>Welche vom Projektwerber zur Verfügung gestellten Möglichkeiten gibt es für Betroffene Einfluss auf das Projekt auszuüben?</i></p>
<p>Sehr wenig. Mit den Hochglanzbroschüren ist nichts anzufangen. Die eigentlichen UVE - Unterlagen sind zu detailliert.</p>
<p><i>Welche Möglichkeiten gibt es außer der vom Projektwerber angebotenen?</i></p>
<p>Für den einzelnen Bürger gibt es kaum Möglichkeiten, eher noch für Gemeinden. Vor allem. außerhalb des UVP - Verfahrens. Wenn schon nicht verhindern, dann verzögern. Neue Autobahnprojekte werden somit vielleicht verhindert.</p>

Öffentlicher Druck, Bewusstseinsbildung, Aktionen, Demonstrationen, Gegenstudien
<i>In welchem Projektstadium sind die Möglichkeiten der Einflussnahme am Größten?</i>
Möglichst früh.
<i>Können Sie Beispiele nennen, an denen Änderungen im Gesamtprojekt erkennbar sind, die auf BB zurückzuführen sind?</i>
Mehr Lärmschutz. Mehr Sorgfalt beim Tradenbergtunnel. Mehr Widerstand führt aber schon zu punktuellen Verbesserungen.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Ablauf des BB-Verfahrens? [Gänzlich unzufrieden bis völlig zufrieden]

<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>
Man hatte nie das Gefühl durch seine Mitarbeit etwas bewirken zu können. Geringer Spielraum. Führt zu Frustration. Alles wirkt wie ein abgekartertes Spiel
Wie zufrieden sind Sie mit dem fachlichen Gesamtergebnis? [Gänzlich unzufrieden bis völlig zufrieden]

--

Wie würden Sie Ihre Akzeptanz gegenüber dem Ergebnis einordnen? [total unakzeptabel.....]

Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit dem Projektwerber? [unmöglich, wir sind ständig in den Sitzungen aneinandergekracht...konstruktiv, fair, künftig wieder so]
--

--

<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>
Kaltschnäuzigkeit gegenüber Vertreten verschiedener Gemeinden. Projekt wird ohne Rücksicht durchgesetzt. Warum wird hier so agiert? Man fragt sich warum sich die ASFINAG hier Feinde schaffen will. Warum wird kein Einvernehmen gesucht, vielleicht braucht man diese Partner noch. In der Wiederholung des Verfahrens wurde auf die Verfehlungen der Baufirmen (Bauzeiten, Staub, Lärm,...) in keinsten Art u Weise eingegangen. Keine Entschuldigung seitens ASFINAG. Ombudsmann nicht erreichbar.

Stellen Sie sich vor wieder in eine solche Situation zu kommen.
Was würden Sie persönlich anders machen?

Weniger Teilnahme an offiziellen Mechanismen. Auf anderen Schauplätzen agieren. Bürobesetzungen, Bauplatzbesetzungen, Pressekonferenzen, Gegenstudien, weniger Zeit für BB-Verfahren an sich. Nutzen der Parteienstellung. Plattform und Forum für lokale BI und Bürger. Verborgenen des Status von Global2000.
<i>Was würden Sie sich seitens der Projektwerber wünschen?</i>
Projektwerber ist nicht Hauptgegner. Menschlicherer Umgang, kooperativer. Einbeziehen verschiedener Sichtweisen. Abrücken von kurzfristiger, betriebswirtschaftlicher Sichtweise.
<i>Was würden Sie sich seitens der Behörden wünschen?</i>
Klimaverträgliche Verkehrspolitik. Unvereinbarkeiten: Land NÖ ist Planer, Behörde, ihre Beamten weisungsfreie Gutachter. Rolle der Gutachter und Planer ist offensichtlich beliebig wechselbar. Sehr kleiner Personen- und Firmenkreis. Viele Abhängigkeiten.

C4 Transkript Interview Nr. 4

16.06.2008, Dauer 25 min

Der Befragte war Projektleiter für Großprojekt des Landes Niederösterreich.

<i>Wie haben Sie die Bürgerbeteiligung am Abschnitt S1 Süd empfunden? Was war positiv, was negativ?</i>
Wichtig bzgl. BB: Einbinden der Bevölkerung in jedem Planungsschritt. Planungswerkstätten in den Standortgemeinden wurden eingerichtet in denen die Leute über die Planungsschritte informiert wurden. Für den weiteren Planungsprozess sind nur noch wenige Bürger übergeblieben. Die meisten haben sich nach zwei Bürgerveranstaltungen verabschiedet. Entweder waren sie dafür oder es war ihnen gleichgültig. Übergeblieben sind die Kritischen, die auch bis zum Schluss geblieben sind.
<i>Gibt es zum Abschnitt S1 Süd ein Bürgerbeteiligungskonzept/Bürgerbeteiligungsplanung?</i>
Einerseits gesetzliche Verpflichtung der Information über zB. Planaufgaben. Wie zB. die Planungsgebietsverordnung nach der Trassenentscheidung, die in den Standortgemeinden aufgelegt werden muss. Das ist eben der verordnete Planungskorridor der ca. 200-300 m breit ist und der sich aus der Kosten-Nutzenrechnung des Ministeriums ergeben hat. Andererseits während des UVP - Verfahrens und schließlich während der Verhandlung.
<i>Wer hat es erstellt? - Wer wurde einbezogen?</i>
Diese Information hat seitens der Projektsteuerung stattgefunden. Die Projektsteuerung ist die ausgelagerte Projektleitung, die die Koordination durchführt. Diese hat die Protokolle geführt. Dabei waren auch die einzelnen Fachplaner.
<i>Wie wirkt sich das BB-Verfahren auf den Verlauf des Gesamtprojektes aus?</i>
Sowohl zeitlich als auch finanziell. Je mehr man an die Bürger herantritt, desto exakter muss man den Zeithorizont abstecken. D.h. aber nicht dass man schneller ist. Wenn man mit den Menschen beieinander ist beansprucht das einfach eine gewisse Zeit. Wenn man das aber nicht machen würde, hätte man nachher die Schwierigkeiten. Man kann nicht darüber fahren, weil sich das irgendwann rächt. Man muss die einzelnen Planungsschritte immer mit den Leuten abstimmen. Probleme ergeben sich organisatorisch durch Sommerferien oder Winterferien. Termine müssen rechtzeitig ausgeschrieben werden.
<i>Welche Möglichkeiten gibt es für die beteiligten Bürger Einfluss auf das Projekt</i>

<i>auszuüben?</i>
<p>Im Zuge der Planungswerkstätten wurden Vorschläge eingebracht, die immer ernst genommen wurden. <i>[Worauf beziehen die sich meistens?]</i> Trassenverlauf, Trassenlagen, Höhenlagen, Lärmschutz. Für den Lärmschutz gibt es allerdings Richtlinien, das muss man den Leuten klar machen. Dazu gibt es auch Visualisierungen, womit man den Leuten Ängste nehmen kann. Allerdings kann man den Leuten im Planungsprozess nichts vormachen, das muss einfach stimmen.</p> <p>BB hat nicht nur den Sinn ein Gesetz zu vollziehen, sondern auch dass man den Leuten eine Straße vor die Tür setzt, die einigermaßen akzeptabel ist.</p> <p>Schön war wenn man nach einer BB hinausgekommen ist und das Gefühl gehabt hat nicht nur Wünsche aufgenommen zu haben sondern auch Wünsche erfüllt zu haben. Die natürlich sinnvoll und im Kostenrahmen waren. Es darf kein Luxus sondern betrieben werden, sondern nur eine Notwendigkeit.</p>
<i>In welchem Projektstadium sind die Möglichkeiten der Einflussnahme am Größten?</i>
<p>So früh wie möglich. Schon bei der Idee. Schon wenn erste Studien herauskommen. Sobald die Straße im Gesetz existiert und es schon Korridore gibt muss man hinausgehen. Im neuen Gesetz ist eine strategische Prüfung im Vorfeld vorgesehen, wobei man Korridoruntersuchungen in der Region macht. Dabei sind dann Interessensvertreter von zB. von der Jagd, Wirtschaftskammer, NGOs</p>
<i>Können Sie Beispiele nennen, an denen Änderungen im Gesamtprojekt erkennbar sind, die auf BB zurückzuführen sind?</i>
<p>Tradenbergtunnel: Dieser Tunnel ist entstanden aus Gründen des Lärmschutzes entstanden. Tunnellage ist sehr teuer. Um allerdings das gleiche Ergebnis zu erzielen, hätte man die Trasse einhausen müssen. Über einen längeren Abschnitt. In Summe war der Tunnel die bessere Variante und schließlich auch die günstigere.</p>
<i>Wie zufrieden sind Sie mit dem Ablauf des Bürgerbeteiligungsverfahrens?</i> <i>[Skala von unzufrieden bis zufrieden]</i>
<p style="text-align: center;">-3 -2 -1 0 +1 +2 +3</p>
<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>
<p>Es wird von den Projektgegnern oft überzeichnet. Sie fühlen sich oft in der Mehrheit. Verfälschen damit ein bisschen das Verfahren. Es gibt Leute, die konstruktiv mitarbeiten wollen. Es gibt Welche, die grundsätzlich dagegen sind und so muss man die Bedürfnisse ein bisschen unterscheiden. Es gibt eben auch den gesetzlichen Auftrag das Projekt zu bauen.</p>
<i>Wie zufrieden sind Sie mit dem fachlichen Gesamtergebnis?</i> <i>[Skala von unzufrieden bis zufrieden]</i>
<p style="text-align: center;">-3 -2 -1 0 +1 +2 +3</p>
<i>Wie würden Sie Ihre Akzeptanz gegenüber dem Ergebnis einordnen?</i> <i>[Skala von unakzeptabel bis akzeptabel]</i>

<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>
Die Akzeptanz ist dann gegeben, wenn die Leute sagen "Bitte wann fangt ihr endlich zum Bauen an?". Es gibt aber auch Leute die grundsätzlich dagegen sind; diese wird man auch nicht überzeugen können/wollen. Bei diesen ist die Akzeptanz natürlich nicht gegeben. Bei den BI die dann t. w. auch politisch agieren und die tw. auch nur für eine Legislaturperiode sich konstituieren ist das Interesse nach der Planung oft nicht mehr gegeben.
<i>Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern?</i> <i>[Skala von keine Zusammenarbeit bis sehr gute Zusammenarbeit]</i>
<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>
War recht gut. Nachdem man sich auch schon seit Monaten und auch Jahren kennt. Es kommen zu 80% auch immer die Gleichen. Manchmal kommen auch Rechtsvertreter dazu. Man kann auch die Angst verstehen. Die Sache wurde emotionslos dargelegt. Das Verständnis war gut.
<i>Stellen Sie sich vor, wieder in eine solche Situation zu kommen.</i>
<i>Was würden Sie persönlich anders machen?</i>
Viele BI versuchen auf formaler Ebene etwas zu ändern. So sind die Verfahren beeinträchtigt worden, weil zB. ein Datum nicht gestimmt hat. Das verursacht natürlich enorme Kosten. An der Sache hat sich nichts geändert. Die Verordnung ist wiederholt worden, es hat länger gedauert, die Baustelle war länger offen, die Staubentwicklung natürlich dementsprechend. Wenn das unter dem Deckmantel der BB geschieht, hat das einen fahlen Beigeschmack. Der VGH hat auch gesagt, dass das Verfahren zu wiederholen ist, dass sich die Leute beteiligen können. Nachdem das Projekt aber schon fertig war und alles ausdiskutiert war, ist es zu keinen Änderungen gekommen. Es sind auch die gleichen Leute gekommen und haben geglaubt sie können es verhindern. Es hat auch eine Bürgerbeteiligung gegeben, die wollte dass das Projekt so schnell wie möglich durchgeführt wird.
<i>Was würden Sie sich seitens der beteiligten Bürger wünschen?</i>
Wenn Termine angekündigt werden, dass die Leute selbst kommen und nicht den Nachbarn fragen. So kommen oft Gerüchte raus. Wenn die Leute nur ein Mal kommen, glauben sie das ist der Endstand. Viele Dinge ändern sich aber. So ein Projekt ist etwas Lebendes. So gibt es dann oft Überraschungen. Außer es ist ihm egal, dann braucht er nicht kommen. Bei kleineren Projekten gibt es dann auch Workshops.

C5 Transkript Interview Nr. 5

20.06.08, Dauer 27 min

Der Befragte war Projektleiter in der Bauphase seitens des Projektwerbers.

*Wie haben Sie die Bürgerbeteiligung am Abschnitt S1 Süd empfunden?**Was war positiv, was negativ?*

Reges Interesse. Über 30 BI. Mit Baubeginn von der Bildfläche verschwunden. Ein paar

haben sich dann noch eingebracht. Bis zum Schluss hat nur eine BI durchgehalten. In der Planung ist schon konkret auf Wünsche eingegangen worden. Damit war schon viel mit der vor der UVP erledigt.

Positiv: Die Bürger haben sich damit beschäftigt. Wie das Endprodukt fertig war, hat es keinen Widerstand mehr gegeben. Viele haben sich nicht vorstellen können, dass das so gut funktioniert. BI sind t. w. mit einer skeptischen Haltung hineingegangen und waren dann positiv überrascht. Viele der Anliegen konnten berücksichtigt werden.

Negativ: Einige waren recht hartnäckig dagegen. Es hat sogar Baustellenbesetzungen gegeben. Sie waren nur darauf aus, es anhängen zu können.

Gibt es zum Abschnitt S1 Süd ein

Bürgerbeteiligungskonzept/Bürgerbeteiligungsplanung?

Zur Planungsphase wird eher Hr. Seidl Auskunft geben können.

In der Bauphase wurden Ombudsmänner installiert. Sobald mit einem größeren Bauabschnitt begonnen wurde, wurden Informationsveranstaltungen gemacht, sodass die Leute sehen was auf sie zukommt. Vor allem bei der offenen Tunnelbauweise kommt es zu Lärmentwicklung. Die Rückmeldung auf diese Veranstaltungen war oft sehr positiv. Kontakt zu den Gemeinden war sehr gut, da diese näher an den Bürgern sind.

Dazu Informationsschrift 'S1-Aktuell', die 2 - 4 mal im Jahr erschienen ist. zu den Informationsveranstaltungen kommen natürlich nicht alle. Die Auflage der Informationsbroschüre war 35.000. Überwiegend positive Resonanz.

Natürlich hat man die Situation auch objektiv dargestellt. Etwas zu beschönigen ist total falsch.

Wie wirkt sich das BB-Verfahren auf den Verlauf des Gesamtprojektes aus?

Zeitlich eher behindernd. Viele Betroffene sind Fachleute.

Viele Wünsche wurden berücksichtigt. Aber oft werden Wünsche auch erst sehr spät geäußert. Das führt dann natürlich zu Verzögerungen. Oft auch erst nach der Fertigstellung.

Welche Möglichkeiten gibt es für die beteiligten Bürger Einfluss auf das Projekt auszuüben?

Mit konkreten Vorstellungen ist vieles möglich. Reines Beschimpfen der Planer bringt überhaupt nichts. Damit kann nichts erreicht werden. Wenn sich die Gegner auf einige konkrete Dinge konzentriert hätten wäre einiges möglich gewesen.

In welchem Projektstadium sind die Möglichkeiten der Einflussnahme am Größten?

Möglichst früh. Vorschläge möglichst konkret. Muss natürlich auch sinnvoll sein. Darf zB. zu keiner Gefährdung der Verkehrssicherheit führen. Dazu war die ASFINAG immer bereit.

Können Sie Beispiele nennen, an denen Änderungen im Gesamtprojekt erkennbar sind, die auf BB zurückzuführen sind?

ZB. Tunnel Rastenfeld ist länger geworden. Dort war die Gemeinde und eine BI sehr stark. Jetzt ist das Ergebnis sicher optimal. Ursprünglich wurde ein bergmännischer Tunnel gefordert. Wirklich erforderlich wäre das nicht gewesen, wobei man auch immer die Windrichtungen beachten muss.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Ablauf des Bürgerbeteiligungsverfahrens?

[Skala von unzufrieden bis zufrieden]

Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?
Die meisten BI waren dann mit dem Ergebnis zufrieden
Wie zufrieden sind Sie mit dem fachlichen Gesamtergebnis? [Skala von unzufrieden bis zufrieden]
Wie würden Sie Ihre Akzeptanz gegenüber dem Ergebnis einordnen? [Skala von unakzeptabel bis akzeptabel]
Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern? [Skala von keine Zusammenarbeit bis sehr gute Zusammenarbeit]
Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?
Derartig gute Erfahrungen. Bis auf eine BI, die geglaubt hatte, dass die S1 ein zweites Zwentendorf würde und dass sie das verhindern könnten. Es gibt aber keine Möglichkeit mehr das Projekt zu verhindern. Diese BI hatte keine Wünsche. Bis zum Schluss haben sie mit Rechtsanwälten gekämpft.

Stellen Sie sich vor, wieder in eine solche Situation zu kommen.
Was würden Sie persönlich anders machen?
Schwer zu sagen, aber es ist sehr gut gelaufen. Das Interesse bei den Informationsveranstaltungen hat zum Ende hin stark abgenommen. Probleme hat es 2004 im trockenen Sommer mit der Staubentwicklung gegeben. In dieser Phase hat es die meisten Anrainerbeschwerden gegeben. Es wurde eine Sprinkelanlage installiert. Es war aber nicht im Vorhinein abzuschätzen, wie trocken der Sommer werden würde. So kann man auch nicht sagen, dass man das nächste Mal besser machen würde. Aber vielleicht ist die Sensibilität gestiegen und man würde vielleicht schneller reagieren. Man hätte in einer Situation mit einem Überhang an Material noch einen Damm schütten können. Sachlich wäre das aber nicht wirklich gerechtfertigt gewesen. Es ist auch immer die Wirtschaftlichkeit einer solchen Maßnahme zu beachten.
Was würden Sie sich seitens der beteiligten Bürger wünschen?
Sofort anrufen und sofort Missstände in melden. Auch Ideen sofort bekannt geben. Hinterher ist es schwierig.

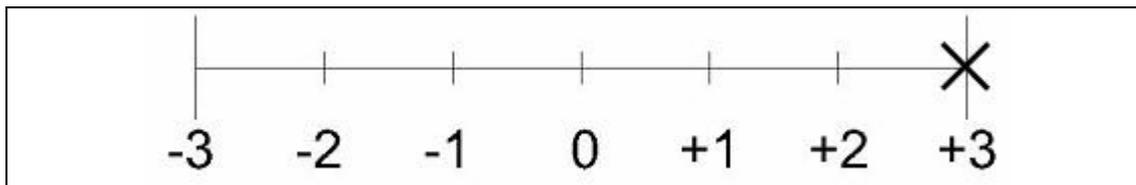
C6 Transkript Interview Nr. 6

24.06.2008, Dauer: 7 min

Der Befragte ist Bürgermeister in einer Anrainergemeinde.

Wie haben Sie die Bürgerbeteiligung am Abschnitt S1 West empfunden? Was war positiv, was negativ?
Sehr zäh, aber sehr positiv. Positiv: man hat die Bedenken und Wünsche der Gemeinde ernst genommen. Vom ersten Tag an. Negativ: Es ist ein politisches Hick-Hack, ein Abtausch und ein zähes Ringen des Beamten.
Wie und wann haben Sie vom geplanten Vorhaben S1 Abschnitt West erfahren?
Direkt von der Planungsgruppe. Gleich am Anfang.
Wie haben Sie sich darüber hinaus informiert? bzw. wie ist die Öffentlichkeit informiert worden? Musste die Gemeinde darüber hinaus informiert werden?
Gemeinde wurde selbstständig informiert. Weniger über das Informationsmaterial der ASFINAG. Es gab eher keine Möglichkeit sich am Planungsprozess zu beteiligen. Die Beteiligung war am ehesten Information
Welche vom Projektwerber zur Verfügung gestellten Möglichkeiten gibt es für Gemeinden Einfluss auf das Projekt auszuüben?
Keine, außer Netzwerke, Beziehungen und als Grundeigentümer
Können Sie Beispiele nennen, an denen Änderungen im Gesamtprojekt erkennbar sind, die auf BB zurückzuführen sind?
Einhausung. Der Plan war die Straße auf 8 m hohen Stelzen zu führen. Oder auch der Tradenbergtunnel wäre nicht gebaut nicht gebaut.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Ablauf des Bürgerbeteiligungsverfahrens? [Skala von unzufrieden bis zufrieden]
<p style="text-align: center;">-3 -2 -1 0 +1 +2 +3</p>
Wie zufrieden sind Sie mit dem fachlichen Gesamtergebnis? [Skala von unzufrieden bis zufrieden]
<p style="text-align: center;">-3 -2 -1 0 +1 +2 +3</p>
Wie würden Sie Ihre Akzeptanz gegenüber dem Ergebnis einordnen? [Skala von unakzeptabel bis akzeptabel]
<p style="text-align: center;">-3 -2 -1 0 +1 +2 +3</p>
Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern? [Skala von keine Zusammenarbeit bis sehr gute Zusammenarbeit]



Stellen Sie sich vor, wieder in eine solche Situation zu kommen.

Was würden Sie persönlich anders machen?

Nichts. Genau das gleiche noch mal, vielleicht ein bisschen pointierter. Die Gemeinde hat von Anfang an einen Experten zugezogen. Viele Herumredereien würde ich mir sparen. Vom Ablauf aber passt es.

Was würden Sie sich seitens der Projektwerber wünschen?

Grundsätzlich zufrieden.

C7 Transkript Interview Nr. 7

29.06.2008, Dauer: 40 min

Der Befragte war Projektleiter in der Planungsphase seitens des Projektwerbers.

Wie haben Sie die Bürgerbeteiligung am Abschnitt S1 Süd empfunden?

Was war positiv, was negativ?

Anstrengend und mühsam; positiv: Es ist doch eine Vielzahl von Anregungen seitens der Bürger gekommen, die wir nach rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten versucht haben in das Projekt aufzunehmen

Gibt es zum Abschnitt S1 Süd ein

Bürgerbeteiligungskonzept/Bürgerbeteiligungsplanung?

Bundesstraßengesetz sieht eine gewisse Vorgangsweise vor. Das sog. §14-Verfahren im Gesetz, der das UVP-Verfahren vorgeschaltet ist, hat auch ein wesentliches Ziel, die Bürger über das Projekt zu informieren bzw. zu beteiligen. *[Wie hat diese Beteiligung ausgesehen?]* Es wurden von der ASFINAG, den Projektanten und der Projektleitung Informationsveranstaltungen durchgeführt. BB kann nur funktionieren wenn entsprechende Informationen bereitgestellt werden. Das waren Publikumsveranstaltungen in den Gemeinden, politischen Parteien, Interessensvertretern. Dadurch konnten sich die betroffenen Bürger ein Bild über das Projekt machen und haben dann in den vom Gesetz vorgesehenen Möglichkeiten – öffentliche Auflagen – ihre Einwände und Änderungsvorschläge vorbringen können, die dann vom Projektanten oder von der Behörde selbst der ASFINAG vorgeschrieben wurden. *[Wer hat diese Veranstaltungen organisiert?]* Vom Projektwerber. Ausgenommen Veranstaltungen mit zB. der Handelskammer Schwechat.

Wie wirkt sich das BB-Verfahren auf den Verlauf des Gesamtprojektes aus?

Es hat zeitlich ausgewirkt. Im Vergleich zu früher auf alle Fälle zeitlich ausgewirkt. Es hat länger gedauert. Auch Auswirkung auf die Kosten. Es war auch das erste große Straßenbauvorhaben das einer UVP zugeführt wurde. Erstes Ziel war es ein Projekt zu erstellen, das umweltverträglich ist. Das hat schon ein sehr hohes Level gehabt. Dann kam es auch durch Anrainervorschläge, BB, Gemeindeforderungen zu zusätzlichen Forderungen, die natürlich das Projekt verteuert haben. Verfahren früher sind rascher gewesen, dafür haben sich aber dann die Leute an die Bagger gekettet. Oft in der entscheidenden Baubeginnsphase, was auch zu hohen Kosten geführt hat. Es ist besser im Vorfeld alles abzuklären, um dann die Baumaßnahmen zügig durchführen zu können.

Welche Möglichkeiten gibt es für die beteiligten Bürger Einfluss auf das Projekt

<i>auszuüben?</i>
Erstens Information: Informationsveranstaltungen. Zweitens: Einsichtnahme bei den zuständigen Gemeinden und Ämtern, was natürlich sehr mühsam und schwierig ist, weil die Materie sehr technisch ist. Gründung eine Bürgerinitiative. Das gibt Parteienstellung im Verfahren. Politische Parteien und Interessensvertretungen, die grundsätzlich gegen das Projekt sind, sind oft die Anlaufstelle für Gegner. Es gab kaum Interessensgruppen die für das Projekt waren. Im UVP-Verfahren: Öffentliche Anhörung. Gezielte Fragestellung an zB. Gutacher. Im Vorfeld sind es aber die Informationsveranstaltungen. Es wurden auch Bürgerforen in den Gemeinden gegründet, wodurch der Aufwand für den Einzelnen reduziert wurde. Dort wurde auch das Projekt diskutiert und dann bei den Infoveranstaltungen kamen die Fragen, Ablehnung, die dann mit dem Projektwerber ausdiskutiert wurden.
<i>Können Sie Beispiele nennen, an denen Änderungen im Gesamtprojekt erkennbar sind, die auf BB zurückzuführen sind?</i>
Sehr starke Gruppe in Schwechat, die sich im Bürgerforum engagiert haben. Mit denen wurde die Wiederherstellung der Oberfläche über den Tunnel Rannersdorf besprochen. Meistens waren es Verlängerungen von Tunneln oder Lärmschutzmaßnahmen. Gutachter haben diese Maßnahmen dann als Auflage weitergegeben

<i>Wie zufrieden sind Sie mit dem Ablauf des Bürgerbeteiligungsverfahrens?</i> [Skala von unzufrieden bis zufrieden]
<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>
Es ist einfach die radikale Stimmung der Gegner, z.t. auch nur aus rein subjektiven Gründen, die dazu beigetragen hat, dass sich das Verfahren nicht so entwickeln konnte, wie man sich das vorgestellt hatte. Fünf Tage lang war eine öffentliche Anhörung im Austria-Center. Wenn man dabei ständig hört was man für ein Verbrecher ist, wenn eine Straße plant und wenn dann andere Bürger zu einer Äußerung veranlasst werden wozu sie überhaupt da sind, sie kommen gar nicht zu Wort, wo Interesse an der Hochwassersicherheit bezüglich des Tunnels war, dann kann ich keine Bestnote geben. Es ist auch von der Behörde dagegen etwas gemacht worden. Es gibt auch Leute die Vorteile sehen in der Straße.
<i>Wie zufrieden sind Sie mit dem fachlichen Gesamtergebnis?</i> [Skala von unzufrieden bis zufrieden]
<i>Wie würden Sie Ihre Akzeptanz gegenüber dem Ergebnis einordnen?</i> [Skala von unakzeptabel bis akzeptabel]
<i>Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den beteiligten Bürgern?</i>

<i>[Skala von keine Zusammenarbeit bis sehr gute Zusammenarbeit]</i>
<i>Was hat gefehlt, damit Sie um (1-2) Stufen besser geurteilt hätten?</i>
Es war eine gewisse Vorreiterrolle da und es ist auch viel bei den folgenden Projekten verbessert worden. Es erfordert auch viel Engagement und Einsatz. Sehr viel Kontakt hat es auch mit den Grundeigentümern gegeben, die wussten dass sie verkaufen mussten. Deren Interesse lag natürlich darin den Preis in die Höhe zu treiben. Die waren z. T. natürlich gegen das Projekt.
<i>Stellen Sie sich vor, wieder in eine solche Situation zu kommen.</i>
<i>Was würden Sie persönlich anders machen?</i>
Das ist eine gute Frage. Es wurden viele Aufwendungen bezüglich der Umweltuntersuchungen gemacht, der zum Schluss kaum zum Tragen gekommen ist. Bürger haben sich zum Teil sehr intensiv damit beschäftigt. Der Umfang, die Masse der Informationen ist aber kaum mehr zu bewältigen. Vielleicht müsste man sich überlegen, was sind die wesentlichen Fragestellungen. Es sollten die Gutachter früher ins Verfahren einbezogen werden um die relevanten Schwerpunkte festzulegen. An der reinen Vorgangsweise, wie zB. die Bürgerforen und Termine, hat sich eigentlich gut bewährt. Es hat auch sehr viele anrainende Gemeinden gegeben, was auch erschwerend dazugekommen. Die Straße wurde auch im unmittelbaren Bereich der Stadt geführt. Es gibt eben sehr viele Betroffene. Man kommt zwangsläufig immer in die Nähe eines Siedlungsgebietes. Deshalb ist auch ein Viertel der Strecke als Tunnel geführt. Es muss ein Lernprozess eingeleitet werden auch bei den Politikern. Die ASFINAG kann jetzt aber ganz anders agieren. Es gibt heute politisch den Willen Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln.
<i>Was würden Sie sich seitens der beteiligten Bürger wünschen?</i>
Etwas mehr Verständnis für die berechtigten Forderungen von Straßenbefürwortern.

C8 Transkript Interview Nr. 8

17.07.2008, Dauer: 60 min

Der Befragte ist UVP-Koordinator der zuständigen Behörde.

<i>Wie haben Sie die Bürgerbeteiligung am Abschnitt S1 Süd empfunden?</i>
<i>Was war positiv, was negativ?</i>
Das erste große UVP-Verfahren. Es hat für weitere Verfahren einen gewaltigen Anstoß gegeben. Z.B in der Qualität der Unterlagen von Projektwerberseite ist gestiegen. Weiters hat man gemerkt, dass die vorgängige Stufe der Strategischen Umweltprüfung fehlt. Die einzige Rechtfertigung für das Projekt war, dass es im BST-G steht und damit umzusetzen ist. Natürlich ist die Frage gekommen, wie es dort hineingekommen ist. Sicherlich hat man sich zu Netzüberlegungen Gedanken gemacht, aber nicht so, wie es in der SPV vorgesehen ist. Diese Defizite werden von den BI gesehen. Es hat überwiegend Gesamtgegner der Trasse gegeben. Die direkt Betroffenen waren in der Minderheit, was auch die Diskussionen überlagert hat. Man versucht jetzt den Anrainern von Zeitablauf gesehen auch zu Wort kommen zu lassen. Es gibt sicher Projekte, die weniger im verkehrspolitischen Spannungsfeld stehen. Dort kommt dem Bürger mehr Stellung zu. Bei der S1-West hat es im Gegensatz zur S1-Süd auch ein paar vehement Betroffene gegeben.

Die Argumentation der Gegner bezog sich immer darauf, warum die Straße nicht realisiert werden darf.

An der S1-West hat es schon im Vorfeld eine Abstimmung mit den Gemeinden und weniger mit den einzelnen Bürgern gegeben, obwohl die auch eingeladen waren. Man ist den Gemeinden da sehr entgegengekommen. Es wurde hier gewissen Wünschen generell nachgekommen. Wenn z.B. die räumliche Entwicklung einer Gemeinde gefährdet war.

Wie wirkt sich das BB-Verfahren auf den Verlauf des Gesamtprojektes aus?

Das Ministerium ist bei gewissen Eckpunkten des Projektes dabei. Es gibt davor das Trassenfestlegungsverfahren nach dem BST-G. Durch die Fristenläufe die unter anderem im UVP-G vorgesehen sind entstehen gewisse Längen, die aber auch dazu führen, dass nicht unendlich lang ausgedehnt werden kann. Es bestehen eben zeitliche Notwendigkeiten. Um eine Beschleunigung im Planungsprozess zu erreichen ist eben das Ministerium bei manchen Eckpunkten der Planung eingebunden, bevor eingereicht wird.

Bei der BB gibt es die Formalparteien, das sind die mitwirkenden Behörden, Man hat die Einzelbürger, die teilweise auch falsch informiert werden.

Welche Möglichkeiten gibt es für die beteiligten Bürger Einfluss auf das Projekt auszuüben?

Eigentlich gar keine. In der SVP kann eine Stellungnahme abgegeben werden. Es kann niemand zum Höchstgericht gehen und sagen, er wurde bei der Variantenauswahl übergangen. Allerdings ist eine Konfrontationsstrategie der ASFINAG auch nicht klug.

In welchem Projektstadium sind die Möglichkeiten der Einflussnahme am Größten?

Vor der UVP. Dort ist das Meiste zu machen. Umso weiter ein Projekt fortgeschritten ist, geht es nur mehr um Ausgleichsmaßnahmen bis hin zu Behübschungsmaßnahmen.

Können Sie Beispiele nennen, an denen Änderungen im Gesamtprojekt erkennbar sind, die auf BB zurückzuführen sind?

Bereich Schwechat. Die gesamte Südumfahrung wurde um 3 m eingetieft. Es gibt noch weitere kleine Abänderungen.

Stellen Sie sich vor, wieder in eine solche Situation zu kommen.

Was würden Sie persönlich anders machen?

Mehr auf den Bürger eingehen und weniger auf die gesetzlichen Vorschriften. Allerdings muss es Rahmenbedingungen geben.

Was würden Sie sich seitens der beteiligten Bürger wünschen?

Was sollen Bürger anders machen? Eine gewisse Sachlichkeit.

Dateiname: Entwurf 230309
Verzeichnis: C:\Dokumente und Einstellungen\Volker\Eigene
Dateien\Diplomarbeit\Arbeit
Vorlage: C:\Dokumente und
Einstellungen\Volker\Anwendungsdaten\Microsoft\Vorlagen\Normal.dot
Titel:
Thema:
Autor: Volker
Stichwörter:
Kommentar:
Erstelldatum: 08.01.2009 10:55:00
Änderung Nummer: 134
Letztes Speicherdatum: 23.04.2009 09:57:00
Zuletzt gespeichert von: Volker
Letztes Druckdatum: 23.04.2009 09:58:00
Nach letztem vollständigen Druck
Anzahl Seiten: 86
Anzahl Wörter: 25.090 (ca.)
Anzahl Zeichen: 158.070 (ca.)