

# Südumfahrung der Südumfahrung

Im Burgenland wird der Bau eines zweiten Transitwegs südlich von Wien befürchtet

Wolfgang Weisgram

**Schützen am Gebirge** – Wer durch Schützen fährt – und das tun die meisten: durchfahren –, wird kaum anders können, als Mitleid mit den Schützenern zu haben. Ihr dörfliches Leben, das machen sie auf zahllosen Transparenten deutlich, ist eine Verkehrshölle. „Schützen erstickt im Verkehr“, steht da zum Beispiel, „Nordumfahrung muss her.“ Oder: „Umfahrung errichten – statt Dorf vernichten.“

Tatsächlich, das wurde im Jahr 2003 erhoben, passieren täglich rund 14.500 Fahrzeuge den Ort. 2006 wurde ein Lkw-Fahrverbot verhängt, das reduzierte den Schwerverkehrstransit um 400 Lkws pro Tag. Hochgerechnet auf 2025, sei dennoch, sagen die einschlägigen Analysten, mit 20.000 Fahrzeugen täglich zu rechnen. Grund genug für Bund, Land und Asfinag, an der Baufront eine Entlastungs-offensive zu starten.

Freilich steckt, wie überall, so auch hier der Teufel im Detail. Im Jahr 2001 wurde über das Projekt einer „kleinräumigen Umfahrung“ abgestimmt,

eine „Südvariante“ erhielt den Vorzug. Und da die Landesregierung im Vorfeld erklärt hatte, das Ergebnis der lokalen Volksabstimmung sei „bindend“, hielt man die Wiese für gemäht.

Erst drei Jahre später hörte man gerüchteweise von einer „Nordvariante“, und im Juni 2005 wurde diese dann als „endgültige Trasse“ präsentiert. Bauträger sei die Asfinag, die allerdings „kleinräumige Umfahrungen“ gar nicht bauen darf, weshalb sie nun also die S 31 von ihrem Ende in Eisenstadt um Schützen herum bis kurz vor Donnerskirchen verlängern wird – wenn auch nur zweispurig. Seither

wissen auch Wiener Politiker, dass hier nicht nur das Edelwirthaus Taubenkobel daheim ist.

2004 konstituierte sich eine Bürgerinitiative (BIS) gegen die Schnellstraßenpläne. Aus der ging 2007 das Unabhängige Bürgerforum (UBF) hervor, das auf Anhieb fünf Gemeinderatsmandate holte, was die ÖVP die Absolute kostete.

BIS, UBF und die Grünen befürchten, dass die Umfahrungspläne weitreichende Konsequenzen haben werden. Nämlich den Lückenschluss zwischen der Ostautobahn bei Neusiedl und Eisenstadt, quer durch das ausgewiesene „sensible Gebiet“ der sogenann-

ten Kirschblütenregion – was Landeshauptmann Hans Niessl und Infrastrukturminister Werner Faymann vehement bestreiten. Die von der Asfinag ab 2010 zu errichtenden – vom Land vorfinanzierten – zehn Kilometer seien keineswegs der Beginn einer Südumfahrung der Wiener Südumfahrung.

Manchem fehlt freilich der Glaube. Deshalb will die BIS am 11. September in der nahen Cselley-Mühle dem Projekt auf den Grund gehen.

