

MARCHFELD-SCHNELLSTRASSE

Nowohradsky: „60.000 Autos hält niemand aus“

„Ich habe Verständnis, dass vor der Wien-Wahl keine klare Stellungnahme aus der Bundeshauptstadt zu hören ist. Aber dann muss Klartext geredet werden. Ich habe die persönliche Zusage des Landeshauptmannes, dass in NÖ zwei Straßenprojekte absolute Priorität haben, das ist die S 8, die Marchfeldschnellstraße, und die Nordautobahn.“



NÖ. Der Bezirk braucht die S 8 und den Ring um Wien.“

Die Geduld von Präs. Herbert Nowohradsky in der wichtigen Frage der Infrastruktur des Bezirkes neigt sich dem Ende zu: „Im Bezirk fahren täglich 60.000 Autos bei Deutsch Wagram, Raasdorf und Gr. Enzersdorf Richtung Wien und wieder zurück.“

Damit schlagen wir – im negativen Sinne – alle anderen Regionen in

Es sei schade, dass von Beginn an die Möglichkeiten einer Brücke viel zu wenig ins Spiel gebracht wurden. Nowohradsky hatte sich bei einem Lokalaugenschein bei der Brücke Hainburg davon überzeugen können, dass der Durchquerte Auwald mit seiner Tierwelt durch den Betrieb der Brücke nicht gestört sei. Herbert Nowohradsky: „Eine Brücke wäre die vernünftigste Lösung. Die Donauquerung darf das Projekt S 8 nicht blockieren.“

BIM-MANN REHM

„S8-Trasse ist Märchen“

Gegen „Märchenerzähler die die Öffentlichkeit in Sachen S8 und S1 zu täuschen versuchen“ wendet sich die Umweltorganisation VIRUS. Wolfgang Rehm - als Sprecher der BürgerInitiative Marchfeld (BIM) bekannt - winkt ab: „Im Gegensatz zu diesen Darstellungen ist die S8 von einer Trassenfestlegung Lichtjahre entfernt!“

Wie VIRUS betont sei bis heute von einer § 14 Verordnung noch nichts zu sehen, die zur befristeten Festlegung von „Bundesstraßen-

planungsgebiet“ dient. Dabei handelt es sich um einen breiten Trassenkorridor mit Bauverbot in den die Trasse hineingeplant wird. Das ausschließlich zu diesem Zweck erarbeitete Vorprojekt sei bereits im März 2009 öffentlich aufgelegt worden.

„Mag sein, dass sich einige Herren bei der ASFINAG jetzt intern ausgeschnapst haben, wo sie mit der Autobahn durchfahren wollen. Eine verbindliche Trassenfestlegung kann aber erst am Ende einer UVP erfolgen,... und das dauert noch Jahre“, so Rehm. Dass eine allfällige Brücke

„neben“ der bestehenden Eisenbahnbrücke Marchegg zu liegen kommen würde, sei eine Binsenweisheit, aber ein Staatsvertrag über den Grenzübergangspunkt gibts nicht.

„Das erinnert an die A5 wo es so etwas auch jahrelang nicht gegeben hat, aber im Monatsrhythmus eine Vereinbarung als abgeschlossen präsentiert wurde“, kritisiert Rehm, und weist darauf hin, dass die slowakische UVP-Behörde begründeterweise die Untersuchung einer Tunnelvariante verlangt hat.

Auch die UVP zur S1 zwischen Schwechat und Süßenbrunn sei nicht im Laufen sondern im Warten.