

VERKEHR / Nach Verschiebung des S-8-Baus erklärt Raasdorfs VP-Bürgermeister Walter Krutis: „Ich kann meine Bevölkerung nicht mehr daran hindern, die Straße zu sperren.“

Die Region ist fassungslos

VON ULLA KREMSMAYER

MARCHFELD / „Die Prioritäten sind gemeinsam mit den Landeshauptleuten gesetzt worden“, erklärt die Sprecherin von SP-Verkehrsminister Werner Faymann, erst nach der Bundesländer-Tournee sei das Paket präsentiert worden. Und tatsächlich: Auf Nachfrage in den zuständigen Politbüros der Länder trifft man nur auf Liebe und Grißschmarren. In Wien freut man sich über die unerhofft frühzeitige Freigabe für den Zentralbahnhof, in NÖ über Traisen- und Weinviertel-Schnellstraße sowie die Donaubrücke bei Traismauer. „NÖ hat sich durchgesetzt“, so die blau-gelbe VP in einer Aussendung: „Alle wichtigen Projekte sind im Verkehrsplan bis 2012 berücksichtigt.“

Gegen Wien und NÖ hätte Faymann nicht agiert

Gegen Wien und NÖ hätte Faymann auch nicht agieren können. Er hätte aber auch nicht gegen einen polternden steirischen Landeshauptmann, der sich im Schulterschluss mit Jörg Haider für den Koralmtunnel stark gemacht hatte, entscheiden können. Und so sind eben alle mit dem zufrieden, was sie haben. NÖ hat bis zum Jahr 2012 den Löwenanteil für Straße und Schiene zugeteilt bekommen,

deutlich mehr als alle anderen.

Deutlich weniger als erwartet bekam hingegen das Marchfeld. Die Freigabetermine für die S 1 sind um drei Jahre nach hinten geschoben, die Marchfeld-Schnellstraße S 8 muss bis 2018 warten. Die S-8-Gegner, wie der Naturschutzbund oder BIM-Sprecher Wolfgang Rehm, begrüßen „die Nachdenkpause für

ren, die zur Nachdenkpause geführt haben. „Baubeginn wäre ohnedies nicht vor 2011 gewesen, also hat man die Budgetmittel umgeschauelt.“ Die Überraschung der Asfinag über die Verschiebung war also wohl nur Teil der Inszenierung. „Wir sind einfach die vergessene Region“, schäumt hingegen Raasdorfs Bürgermeister Walter Krutis.



Der ecoplus-Park in Marchegg bleibt länger verwaist. FOTO: SCHINDLER

die Natur und für jene, die ihr Heil nur im Autobahnbau sehen“. Auch die Anti-S-1-Kämpfer wittern Morgenluft: „Da gab es zu viel Widerstände, zudem ein schwieriges Terrain unter der Lobau - auf Sand gebaut, im engsten Wortsinne“, meint Ramon Cahnbley, selbst ehemaliger Tunnelbauer, heute Greenpeace-Aktivist.

Aus dem Büro des Kanzlers hört man, dass es sehr wohl die technischen Schwierigkeiten wa-

„Der Kuschelkurs von unserem Landeshauptmann mit Wiens Bürgermeister“ dürfe nicht länger zu Lasten der Region gehen. „Ich kann meine Bevölkerung nicht mehr daran hindern, die Straße zu sperren.“

Auch der ecoplus-Park in Marchegg wird weiterhin verwaist bleiben. Wirtschaftskammer-Obmann Herbert Röhrer: „Jetzt hätten wir noch die Chance gehabt, an der zentraleuropäischen Entwicklung“ - spricht am Boom

der Automobilindustrie - „mitzunaschen. Das Marchfeld könnte Drehscheibe für Zulieferer und Logistiker sein - entsprechende Verkehrsverbindungen vorausgesetzt.“

Die rote Bezirkshälfte ist ebenso bestürzt. Clemens Nagel, Gänserndorfer Obmann des „Bundes Sozialdemokratischer Akademiker“, will Christa Kranzl, Staatssekretärin im Infrastrukturministerium, bei einer Veranstaltung am 11. April in Strasshof „schon sehr kritisch fragen“, wie diese Entscheidungen zustande kamen. „Denn nicht nur der Straßenbau, auch der Ostbahnausbau wurde auf den St. Nimmerleinstag verschoben.“

„Haben wir als Region überhaupt keine Stimme?“

Tatsächlich erhielt die Spange Götzendorf, also die Trasse über den Flughafen Schwechat, eindeutig Priorität eingeräumt, obwohl zuletzt auch die ÖBB für die Vorziehung des Marchegger Astes plädierte - als die schnellste Verbindung zwischen Wien und Bratislava. „Wo sind unsere Abgeordneten, ob schwarz oder rot, gewesen?“, setzt Krutis nach. „Haben wir als Region überhaupt keine Stimme?“

Nun will man seitens des Landes deswegen wieder Gespräche mit dem Bunde über die S 8 aufnehmen.