

2. Dezember 2021

### **LR Schleritzko/Sima/Lobner/Nevrivy: Verhöhnung der verkehrsgeplagten Ostregion**

#### **Wien und NÖ pochen auf Bau des baufertigen Nordteils der S1 sowie der S8 Marchfeldschnellstraße**

Eine sofortige Entlastung der verkehrsgeplagten Ostregion fordern heute Niederösterreichs Mobilitätslandesrat Ludwig Schleritzko und Wiens Planungsstadträtin Ulli Sima. Für den gesamten Osten Österreichs, der stärksten Wirtschaftsregion, ist die gestrige Absage der Nordostumfahrung sowie der Marchfeldschnellstraße durch die Grüne Verkehrsministerin Gewessler ein Schlag ins Gesicht der Menschen in Wien und Niederösterreich und eine Bedrohung für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Großraums. Gemeinsam mit dem Bezirksvorsteher der massiv von der Entscheidung betroffenen Donaustadt, Ernst Nevrivy, und dem Bürgermeister aus Gänserndorf, Rene Lobner, skizzierten sie die dramatischen Folgen der Entscheidung Gewesslers für den Großraum Wiens.

Für NÖ Mobilitätslandesrat Ludwig Schleritzko ist die Entscheidung der Ministerin „ein Schlag ins Gesicht der gesamten Ost-Region“: „Es war ein ideologisch und parteipolitischer Prozess und kein sachlicher und transparenter, der hier zu Entscheidungen geführt hat. Was aber schwerer wirkt: Es war ein Prozess, bei dem auf die Menschen im Land vergessen wurde. Ministerin Gewessler beweist mit ihrem Vorgehen Gleichgültigkeit gegenüber den Problemen der Marchfelderinnen und Marchfelder. Aber das verwundert nicht: Sie hat diese ja nicht einmal angehört.“

Beide Projekte würden vor allem aber viele Chancen für die Region nördlich und östlich von Wien bieten, so Schleritzko: „Der Bau der S8 würde Tausende vom täglichen Durchzugsverkehr in den Ortschaften des Marchfelds befreien. Er würde es endlich wieder ermöglichen, dass sich Betriebe ansiedeln, die zurzeit einem Widmungsstopp wegen fehlender Verkehrsanbindung unterliegen. Der Bau von S1 und S8 würde neue Verbindungen vom Weinviertel in den Süden Niederösterreichs aber auch in die Slowakei ermöglichen. Ganz ohne durch den Flaschenhals Wien müssen und die dort lebende Bevölkerung zu belasten. Die S1 würde damit positive Auswirkungen auf das gesamte Weinviertel haben, aber auch die A4 südlich der Donau entlasten. Alles Chancen, die man gestern am Altar der grünen Parteipolitik geopfert hat.“

Der Landesrat zeigt dabei auch auf, dass die Evaluierung auch einem Zahlenvergleich nicht standhält: „Bei der zugesagten S10 wird 2035 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 20.000 Fahrzeugen erwartet. An der B8 in Deutsch-Wagram, einer der Gemeinden, die von der S8 entlastet werden sollen, sind es heute schon 35.000 Fahrzeuge täglich. Die

## NK Presseinformation

Ministerin hat damit bewiesen, dass nur ein Maß gilt, nämlich die Frage: Was verkauft sich gut?“ Das Land Niederösterreich werde daher mögliche Rechtsmittel der Stadt Wien in Sachen S1 unterstützen und die eigenen Rechtsmittel in Sachen S8 vorantreiben.

„Vor mehr als 15 Jahren wurde die Marchfeld Schnellstraße durch den Nationalrat ins Bundesstraßengesetz aufgenommen. Vor mehr als zehn Jahren wurde das zugehörige UVP-Verfahren gestartet. 18.000 direkte Anrainerinnen und Anrainer entlang der B8 warten seither sehnlichst auf die zugesagte Entlastungsstraße vom Durchzugs- und Schwerverkehr. Durch diese einseitige Entscheidung der Ministerin steht nun die Zukunftsperspektive für eine ganze Region auf dem Spiel. Unzählige Tonnen vermeidbares CO2 werden tagtäglich auf den Staus entlang der B8 und auf der Südosttangente produziert. In der Region und im NÖ Landtag gibt es das klare Bekenntnis für die S8 – wir werden deshalb in jedem Fall weiterkämpfen. Hinter uns stehen mehr als 10.000 Gänserndorferinnen und Gänserndorfer, die bisher unsere überparteiliche Initiative ‚Ja-zur-S8‘ unterzeichnet haben und unzählige weitere die direkt oder indirekt von dieser fragwürdigen Absage durch die Ministerin betroffen sind – egal ob Familien, die ihre Lebensqualität zurückhaben möchten oder Unternehmen, die dringend neue Entwicklungsmöglichkeiten brauchen“, betont Landtagsabgeordneter und Gänserndorfs Bürgermeister René Lobner.

„Die Bewohnerinnen und Bewohner entlang der B8 ersticken im Verkehr von bis zu 35.000 Fahrzeugen pro Tag. Die S8 würde ein mehr an Verkehrssicherheit bringen und den Leuten in der Region wertvolle Lebenszeit im Stau ersparen. Über S1, S8 und Lobautunnel wurde jahrelang diskutiert, sie wurden auf vielen verschiedenen Ebenen geprüft. Immer hat sich eine Mehrheit für diese Projekte ausgesprochen – darüber kann auch die Ministerin nicht hinwegsehen. Wir werden deshalb weiter für diese so wichtigen Projekte in der Ostregion kämpfen“, so Lobner.

Für Wiens Planungsstadträtin Ulli Sima ist es inakzeptabel, dass es nun keinen Lückenschluss im Regionenring um Wien geben soll und damit der gesamte Verkehr, vor allem auch der internationale Transitverkehr, weiter durch die Stadt donnern wird. „Denn eines ist klar, der Verkehr löst sich nicht in Luft auf, die Belastung der Wienerinnen und Wiener ist enorm und wird weiter steigen“, so Sima.

„Jede kleinere Stadt hat eine Umfahrung, nur die Millionenstadt Wien nicht! Für die knapp 3.000-Seelen-Gemeinde Rainbach in Oberösterreich hat Ministerin Gewessler kürzlich grünes Licht für eine Umfahrung gegeben, um die Menschen vor dem Durchzugsverkehr und Lärm zu schützen. Für die Wienerinnen und Wiener gilt das nicht. Hier wird der Verkehr weiter durch die Stadt donnern“, so Sima.

Die Zahlen liegen am Tisch: Wie schon ein Expertengutachten im Auftrag der ehemaligen Grünen Verkehrsstadträtin Vassilakou 2017 gezeigt haben, wird der Verkehr auf der

## **NK** Presseinformation

Südosttangente zunehmen: Schon heute sind es 230.000 Fahrzeuge, die täglich auf der A23 fahren, im Jahr 2030 werden es an die 260.000 sein. Durch den Regionenring ist Wien im Norden und Süden an einen „Autobahnring“ angeschlossen, mangels der nun abgesagten Nordostumfahrung (dem Lückenschluss) wälzt sich der gesamte Verkehr aber weiterhin über die Südosttangente quer durch die Stadt, anstatt außen herum geführt zu werden, das ist für Wien inakzeptabel. „Der Transit muss raus aus der Stadt, wir sprechen von rund 900.000 Transit-LKWs pro Jahr auf der Tangente“, so Sima. Ziel der Stadt war es, nach Fertigstellung der Nordostumfahrung, die Tangente für den Transitverkehr zu sperren.

Die genannte Expertenstudie aus 2017 im Auftrag Vassilakous zeigt klar auf, dass mit Nordostumfahrung und Zusatzmaßnahme wie flächendeckendem Parkpickerl und Öffi-Ausbau der Verkehr auf der Südosttangente um rund 77.000 Fahrzeuge pro Tag zurückgehen würde: „Wien hat seine Hausaufgaben längst gemacht, wir führen mit März das flächendeckende Parkpickerl ein und bauen die Öffis massiv aus, vor allem auch in den Flächenbezirken, wie aktuell die Linie 27“, betont Sima.

Die von Gewessler angekündigten Alternativenprüfung für den baureifen Nordteil sind für Sima nach 20 Jahren Projekt-Planung nur eine fadenscheinige Verzögerungstaktik. „Wir sprechen von weiteren 15 bis 20 Jahren, das ist inakzeptabel und sobald eine neue Variante am Tisch liegt, wäre diese dann wieder überholt“, so Sima. Die ASFINAG hätte zudem „morgen“ mit dem Bau des Nordteils der S1 beginnen können. Sima fordert daher die sofortige Umsetzung des baureifen Nordteils der S1, nur dadurch wird eine spürbare Entlastung für die Wienerinnen und Wiener möglich.

Mit dem Grünen Licht für die Stadtstraße Aspern und die S1 Spange durch Ministerin Gewessler wird das Ziel zur Erschließung der Seestadt Aspern erfüllt. Beide Projekte sind Auflage in der UVP und natürlich wird die Stadt Wien die Stadtstraße wie geplant errichten. Im Nordosten entstehen leistbare Wohnungen für rund 60.000 Menschen, für diese ist die Erschließung mittels Stadtstraße unerlässlich. Im Fokus steht natürlich der Ausbau der Öffis, aber klar ist, dass man Wohngebiete in diesen Dimensionen nicht ohne Straßenanbindung errichten kann.

Der zweite, ganz zentrale Aspekt ist die Entlastung der Wohngebiete in der Donaustadt, die mit der 3,2 km langen Stadtstraße Aspern erfolgt. „Denn der Verkehr wird gebündelt und auf die höherrangige Südosttangente geleitet, weg aus den Wohngebieten, den Schulen und Kindergärten“, betont der Donaustädter Bezirksvorsteher Ernst Nevrivy. Für die Ortskerne in der Donaustadt gibt es klare Zahlen zur Entlastung durch die Stadtstraße: Für Aspern bringt die Stadtstraße 8.000 Autos weniger pro Tag, für Hirschstetten 6.000 pro Tag.

Weitere Informationen: Büro LR Schleritzko, Florian Krumböck, BA, Telefon 02742/9005-

## **NK** Presseinformation

13546, E-Mail [florian.krumboeck@noel.gv.at](mailto:florian.krumboeck@noel.gv.at)