



24. Juni 2011, Groß Enzersdorf

Bürgermeister Ing. Hubert Tomsic
Rathausstraße 5
2301 Groß Enzersdorf

OFFENER BRIEF AN

Ing. Hubert Tomsic, Bürgermeister von Groß Enzersdorf

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Tomsic,

wir ersuchen Sie, angesichts der Verkehrsentwicklung in den „neuen“ Autobahn-Anrainergemeinden entlang der A5 und dem schon gebauten Teilstück der S1 Ihre Haltung zur geplanten Lobau-Autobahn „Süßenbrunn – Schwechat“ ernsthaft zu überdenken und „Nein“ zu diesem Projekt zu sagen.

Mit der Lobau-Autobahn würde unsere Gemeinde für immer ihr Gesicht ändern: Der Verkehr rund um und durch das Stadtl würde massiv zunehmen. Das zeigen sowohl Asfinag-Zahlen (Anhang 1) als auch Erfahrungsberichte aus anderen Anrainergemeinden (Anhang 2).

Groß Enzersdorf würde zu einer Durchzugsortschaft mit Lagerhallencharakter verkommen, die Gesundheit der Bevölkerung massiv unter Emissionen (Schadstoffen, Feinstaub, Lärm) leiden und Häuser und Grundstücke an Wert verlieren. Die Straßen in und um Groß Enzersdorf würden zu Autobahnzubringern mutieren. Zwischen Essling und Groß Enzersdorf ist ein Autobahnknoten geplant. Was denken Sie, wo der Zubringerverkehr herkommen würde?

Immer wieder wird argumentiert, der Verkehr würde auf jeden Fall sinken, gäbe es zusätzlich zur Lobau-Autobahn die Umfahrung von Groß Enzersdorf. Wir fragen Sie: Wer würde die Ortsumfahrung nützen? Die Masse der Pendlerinnen und Pendler will möglichst rasch nach Wien. Die Ortsdurchfahrt durch Essling ist und bleibt der kürzere Weg.

Auch in der Politik ist es nicht verboten, seine Meinung zu überdenken und zu ändern. – Wir bitten Sie: Lernen Sie aus den Erfahrungen anderer Ortschaften und sagen Sie „Nein“ zum Bau der Lobau-Autobahn!

Wir ersuchen höflichst um Ihre Stellungnahme.
Für ein Gespräch stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Christian Hiebaum & Margit Huber
für die BürgerInitiative Marchfeld – Groß Enzersdorf (BIM)
Kastanienallee 25, 2301 Groß Enzersdorf

Anhang 1 und Anhang 2 – siehe Folgeseiten

Anhang 1

1. Vergleich: Verkehrszahlen jetzt und nach Eröffnung der Lobau-Autobahn

Die Zahlen stammen aus der letzten Präsentation der Asfinag im Jahre 2009. Aktuellere Zahlen liegen derzeit nicht vor. Grundsätzlich kann von einer Prognosetoleranz von +/- 30% ausgegangen werden (siehe „Verkehrsprognosen - Kultur der Fehlinformation“, Wien 2008).

Die nachfolgende Tabelle stellt die Verkehrszahlen der o. a. Veranstaltung dar:

Ort	2005	2025 mit S1	Toleranzbereich
Groß Enzersdorf Mitte	8.700	11.300	7.910 – 14.690
Groß Enzersdorf Umfahrung	2.600	7.000	4.900 – 9.100
Grenze Wien	k.A.	17.700	12.390 – 23.010
S1	0	39.500	27.650 – 51.350

Hier noch die Originalfotografien zu den Daten:



Es ist selbst aus den Daten der Asfinag ersichtlich, dass das Projekt S1-Lobau-Autobahn keine Entlastung für Groß Enzersdorf bringen wird. Im Gegenteil, der Zubringerverkehr und der induzierte Verkehr durch die Autobahn erhöhen das Verkehrsaufkommen bei uns!

2. Artikel aus den Niederösterreichischen Nachrichten vom 7. März 2008

„S 1 entlastet keine Ortskerne“

GROSS-ENZERSDORF / Die Straßenplaner der Nation präsentierten dem Gemeinderat von Groß-Enzersdorf die neuen Details zur S 1. Dieser war nicht sonderlich erfreut.

VON ULLA KREMSMAYER

Keine Kosten und Mühen habe man seitens der Asfinag gescheut, scherzte Projektleiter Thomas Steiner, um den Stadtler Gemeinderat von der neuen Trassenführung zu überzeugen.

Mehr als ein Dutzend Planer marschierten auf, Geologen, Luftchemiker, Verkehrsplaner, Landschaftsplaner, der Architekt und eine Abordnung der PR-Agentur, um die Groß-Enzersdorfer von der neuen S 1 zu überzeugen. Man habe doch nun die Mehrzahl der geforderten Punkte aus dem Vorprojekt erfüllt.

Nirgendwo reiche der Schallpegel allzu hoch ins Siedlungsgebiet, die Ablufttürme - nun sind es zwei niedrigere statt einem hohen - seien von einem Top-Architekten entworfen, es sei das Siegerprojekt eines Wettbewerbs.

Drei Autobahnkreuze sorgen für erhebliche Aufregung

Zudem, Groß-Enzersdorf werde nun durch die zusätzliche Anschlussstelle voll erschlossen. Man habe sich doch immer neue Betriebsansiedlungen gewünscht. Doch genau dies bleibt weiterhin der Aufreger.

Denn binnen rund vier Kilometer gibt es nun drei Autobahnkreuze: Die Halbanchlussstelle Eßling, die keine Verbindung nach Norden vorsieht, die Anschlussstelle Groß-Enzersdorf knapp einen Kilometer weiter nördlich hinter dem Betriebsgebiet Guntherstraße und der Knoten Raasdorf, „der nun deutlich abgespeckt werden kann“, so Steiner. Doch die Halbanchlussstelle (HAST) Eßling wird auch deutlich mehr Verkehr nach Groß-Enzersdorf und Eßling bringen.

In der Prognose für 2025 werden auf Höhe Smola-Kaserne mit HAST rund 11.500 Fahrzeuge pro Tag erwartet, ohne den zusätzlichen Anschluss wären es „nur“ 5.400. In Richtung Eßling wäre das Aufkommen noch größer, die Eßlinger bekämen im letzten Stück vor der S 1 16.500 Fahrzeuge auf die Eßlinger Hauptstraße, ohne immerhin auch noch 12.700.

„Dass die S 1 die Ortskerne entlastet, haben wir nie versprochen“, beteuert Asfinag-Planer Steiner, das müsse durch zusätzliche Umfahrungen bewerkstelligt werden. Doch wenn schon die Anschlussstelle Groß-Enzersdorf nicht genutzt würde, wer würde dann die Umfahrung nützen? Das fragen sich die Gemeindeväter ebenso, wie denn ein Öffi-Korridor, von der Wiener Stadtplanung versprochen, auf einer noch mehr verstopften B 3 funktionieren könne.

Wer will denn nur nach Schwechat, fragen nun nicht mehr nur die Autobahngegner, sondern auch die S 1 Befürworter. Die Wünsche der Stadtler seien kaum berücksichtigt, man wollte keinen Turm und eine Untertunnelung bis auf Höhe der Herzergrüne, nun tauche die S 1 gleich hinter dem Logistikzentrum (ehemals Röhrer) auf. Nur eine Lärmschutzwand schirmt das nördliche Stadtl ab. Zudem verlange die HAST eine Verlegung der Autokinostraße, sie soll dann nach Osten Richtung Stadt verschwenkt werden. Die B 3 wird bei der Einmündung mindestens fünfspurig.

Anhang 2

Artikel aus dem Kurier, 25. April 2011

Umfahrung Harmannsdorf

Baubeginn steht in den Sternen

Die Prognosen, dass der Verkehr sinkt, sind nicht eingetreten. Die Bürgerinitiative macht bei Pröll Druck.

VON STEFAN STRAKA

Staub, Lärm, Abgase: Tausende Fahrzeuge rollen täglich durch die enge Ortsdurchfahrt auf der B 6. Und der Verkehr wird – nachgewiesen durch die letzte Zählung – nicht weniger. Doch die Entlastungssperre lässt weiter auf sich warten. Die

Anrainer befürchten, dass die Entlastungsstraße im wahrsten Sinn des Wortes selbst unter die Räder gekommen ist.

„Unser Hauptargument ist, dass wir in unmittelbarer Nähe zu Schnellstraße und Autobahn sind und die Bevölkerung in der Region weiter zunimmt“, sagt Engelbert Kirchmaier von der örtlichen Bürgerinitiative. Seit mittlerweile zehn Jahren wird um die Umfahrung gekämpft. Doch die politisch versprochene Eröffnung für 2011 dürfte sich nicht mehr ausgehen.

Dass die Straßenplaner die Umfahrung (Baukos-

ten rund 20 Mio. Euro) in eine Schublade gesteckt haben, kann man zwar nicht sagen. Doch oberste Priorität genießt die Spange in der Praxis offensichtlich nicht. Zu weit sind die Detailpläne schon gediehen. Etwa im Bereich der Eisenbahnkreuzungen, die im Vorjahr ausverhandelt wurden.

Die anfänglich benötigten Brücken über die Schienen sind demnach nicht mehr notwendig. „Das ist natürlich ein Vorteil für uns“, sagt Rudolf Schwarz, oberster Straßenplaner des Weinviertels. Doch die Tücken liegen in neuen Details. Gemeint sind Wasserschutz-

bauten im Bereich des Donaueingangs. Eine Sitzung vor Ostern wurde nach Ostern verschoben. „Da geht es um eine Lösung für den Hochwasserschutz. Der Ausflutungsbereich muss gewährleistet sein“, sagt Bürgermeister Norbert Hendl. Die Sorgen, dass sich der Bau der Entlastungsstraße noch um Jahre verzögert, teilt der Ortschef mit den Anrainern nicht. „Ich hoffe, dass wir bald einen neuen Baubeginn haben“, sagt Hendl. Ein pikantes Detail ist auch noch ein bewohntes Haus, das sich unmittelbar auf der Trasse befindet. „Die Ablöseverhand-



Straßenplaner Schwarz und sein Team projektieren weiter



Harmannsdorf, eine Gemeinde an der S1, leidet unter einer Steigerung der LKW-Fahrten um 14% in gut einem Jahr. Die versprochene Umfahrung, die eine Entlastung bringen sollte, verzögert sich, der Verkehr wird – nachgewiesen durch die letzte Zählung – nicht weniger.

Die Situation in Groß Enzersdorf ist ungleich kritischer, da die Autobahn wesentlich näher an bebautem Gebiet ist und von vornherein mehr Verkehr bereits in den Prognosen vorgesehen ist.

Artikel aus dem Gänserndorfer Bezirksblatt Nr. 19, 11. Mai 2011



Nicht genug, dass einer der meistbefahrenen Straßen Ostösterreichs direkt an Aderklaa vorbeiführt. Seit der Autobahneröffnung strömt morgens und abends dichter Verkehr mitten durch die Ortschaft und schneidet sie mitten entzwei. Das ist zuviel! In der Bevölkerung formiert sich Widerstand. Es wird nicht mehr hingenommen, dass sich in kürzester Zeit der Verkehr durch unser Wohngebiet mehr als verzehnfacht hat.

In Zusammenarbeit mit unserer Regionautin
Maria Harbich-Engels





Aderklaaer appellieren an die Einsicht der Autofahrer, die Umfahrung zu wählen.

Foto: Seidl

Aderklaaer leiden trotz der Umfahrung unter Autoflut

134 Autos in 30 Minuten während der Stoßzeiten zerstören Dorfidylle

Die prekäre Verkehrssituation entlang der B8 hat sich durch den Autobahnknoten Aderklaa dramatisch verschärft.

ADERKLAA (ks). „Zwischen Aderklaa und Wagram andachtsvoll das Auge schweift...“ heißt es in einem berühmten Gedicht, das die Gräuel der Napoleon-Schlacht bei Deutsch-Wagram beschreibt. Ein Gräuel ist auch vielen zeitgenössischen Pendlern die Autoschlange, die sich von der Autobahnabfahrt Knoten Aderklaa bis tief ins Herz Deutsch-Wagrams zieht. An fünf Tagen der Woche, morgens und abends.

Abkürzung Aderklaa

Um dem zu entgehen, wählen viele Autofahrer die rasche „Abkürzung“ durch das beschauliche Bauerndorf Aderklaa. Die Bewohner sind darüber naturgemäß nicht sehr erfreut. Da man sich

der Problematik, eine Durchzugsstraße zu haben, bereits sehr früh bewusst war, wurde bereits in den 1960er-Jahren die B8 mittels einer Umfahrung um den Ortskern herumgeleitet. Ein Umstand, der es der Dorfbevölkerung weiterhin erlaubte, ein ruhiges relativ verkehrsloses Leben zu führen – bis zur Eröffnung der neuen Autobahn.

Der Unmut in der Bevölkerung wächst. Gemeinderätin Eveline Schlederer und Maria Harbich-Engels fordern die Autofahrer zu mehr Verantwortung und Respekt vor der Lebensumgebung anderer auf. „Alle ziehen ins Grüne, nur auf dem Weg zwischen zu Hause und Arbeitsplatz zerstören sie das Ruhegebiet anderer“, empört sich Maria Harbich-Engels.

„Bei der Neugestaltung und Sanierung unserer Straße wollten wir Zebrastreifen beim Spielplatz und bei der Bushaltestelle. Das Land lehnte dies mit der Begrün-

dung, es gäbe zu wenige Fußgänger, ab“, erzählt Eveline Schlederer. Jetzt müssen die Kinder ohne gesicherten Übergang die stark befahrene Straße überqueren.

In einer ersten Aktionswelle sollen Plakate die Autofahrer für die Problematik sensibilisieren. Sperraktionen werden zum jetzigen Zeitpunkt ebenfalls nicht ausgeschlossen. Parallel dazu laufen Gespräche der Gemeinde mit Vertretern des Landes, wie man die Verkehrssituation der Wiener Randgemeinden lösen oder zumindest entschärfen kann.

Zählung

Seit Mitte Mai läuft nun eine Zählung, die belegen soll, wie hoch die Belastung für die Bevölkerung tatsächlich ist. „Wir haben ja schon eine Umfahrungsstraße mit 26.000 Fahrzeugen pro Tag. Das treibt uns bereits an die Grenzen der zumutbaren Belastung“, appelliert Eveline Schlederer.

Protest gegen Lkw-Lawine

Klein-Harraser fordern Fahrverbot für Schwerverkehr auf der L15

Trotz der neuen Autobahn wenige Kilometer von Klein-Harras entfernt, wälzt sich der Schwerverkehr durch die Ortschaft.

KLEIN-HARRAS (up). Die Bevölkerung hatte gehofft, dass der Lkw-Verkehr auf der Ortsdurchfahrt von Klein-Harras, nach der Eröffnung der Nordautobahn A5 abnehmen würde – was nicht eingetreten ist. „Viele Mautflüchtlinge weichen auf die L15 aus, die Verkehrsbelastung steigt“, weiß Bürgermeisterin Claudia Weber (SPÖ). Die Bürger fordern jetzt ein Fahrverbot für Schwerverkehr auf der L15. „Sowohl bei der Abfahrt von der A5, als auch beim Kreisverkehr – Autobahnabfahrt



Anrainern reicht: Der Schwerverkehr muss aus dem Ort raus. Foto: privat

Hochleiten und in Bad Pirawarth, bei der Kreuzung der L 15 mit der B 220, müssen Hinweistafel für ein 3,5-Tonnen-Fahrverbot errichtet werden“, sagt VP-Gemeindeobfrau Elisabeth Tichy. Um klare Fakten zu erhalten, wird dieser Tage eine Verkehrszählung durchgeführt, die von den VP-Gemeinderäten Erhard Wötzl

und Josef Zauninger angefordert wurde. „Aus dem Ergebnis wird sich der richtige Handlungsbedarf ableiten lassen“ hofft Tichy. Vergangene Woche hat eine Verkehrsverhandlung stattgefunden. Die Ortschaften unterstützen jede Initiative zur Verkehrsberuhigung.