

Südost-Tangente: Verlängerung zum Flughafen - mehrere Varianten

Das Geld ist mehr als knapp, trotzdem werden die Planungen zum 400-Millionen-Vorhaben vorangetrieben - mit Grafik

Die Vorbereitungen für die Verlängerung der Südost-Tangente kommen in die heiße Phase. Sie soll das Flughafen Aspern erschließen und zur Nordostumfahrung führen. Wann gebaut wird, ist offen.



Noch ist das Flughafen Aspern eine gewaltige G'stätten. Wird es zum größten Stadtentwicklungsgebiet Wiens, soll es mit der U2, der Schnellbahn (S80) und einer Verlängerung der A23 erschlossen werden

Wien – Das Geld ist mehr als knapp und derzeit ist es noch höchst ungewiss, wann überhaupt gebaut werden kann. Trotzdem werden die Planungen für die großen Straßenprojekte im Raum Wien von der Asfinag unvermindert vorangetrieben. Eines dieser Großvorhaben kommt nun in die entscheidende Planungsphase: Die Verlängerung der meistbefahrensten Autobahn Österreichs, der Südost-Tangente (A23) um 8 Kilometer.

Ziel des 400-Millionen-Vorhabens: Mit der Verbindung zwischen der jetzigen A23 (Knoten Stadlau/Hirschstetten) zur geplanten Nordost-Umfahrung S1 (Anschlussstelle Raasdorf) soll das Stadtentwicklungsgebiet am ehemaligen Flughafen Aspern mit einer Hochleistungsstraße direkt erschlossen werden.

Die Vorbereitungen werden auf Hochtouren betrieben: "Derzeit laufen die Variantenuntersuchungen", berichtet Projektleiter Thomas Steiner. Am Donnerstag startet eine erste Ausstellung zum aktuellen Stand der Dinge. Wobei es bei einem Gutteil der Strecke "eigentlich keinen wirklichen Variantenspielraum" gebe, so Steiner. Die Straße soll weitgehend nördlich der bestehenden Eisenbahnlinie des Marchegger Astes (S80) verlaufen.

Haarige Anbindung

Haarig wird es allerdings bei der Frage, wo die genaue Einbindung im Raum Hirschstetten/Stadlau in die bestehende A23 erfolgen soll. "Natürlich wäre es grundsätzlich sinnvoll, die Straße gleich bis nach Stadlau zu führen", erläutert Steiner. Doch diese Möglichkeit sei "nicht wirklich realisierbar". Die Straße käme in Konflikt mit der Bahntrasse und gleichzeitig müsste das bestehende Tunnelbauwerk der A23 für die Rampe über hunderte Meter hinweg angeknabbert werden – und das im Grundwasserbereich.

Teure Variante

Daher soll der Anschluss weiter nördlich im Raum Hirschstetten erfolgen. Aber auch hier sind mehrere Varianten im Spiel, von denen es die eine und andere in sich hat. Teuer und kompliziert wäre die Unterquerung von Hirschstetten in einem drei Kilometer langen Tunnel, der in geschlossener Bauweise errichtet würde. Bei den anderen beiden Routen würden Tunnels mit einer Länge zwischen einem und eineinhalb Kilometern errichtet, wobei man entweder quer durch die städtischen Blumengärten Hirschstetten oder zwischen

Gemeindebausiedlungen graben müsste. Wobei man derzeit bei den Untersuchungen "noch vollkommen variantenneutral" sei, betont Steiner.

Entscheidung im März

Wann die Pläne dann tatsächlich umgesetzt werden können, entscheidet Infrastrukturminister Werner Faymann (SP) Ende März im Zuge der Prioritätenreihung für die nächsten Bundesprojekte. Frühest möglicher Fertigstellungstermin für die A23 ist 2015. Wobei für Wien mehrere Großprojekte im Spiel sind: Wie etwa die Nordostumfahrung (S1) samt Lobautunnel – eine Grundvoraussetzung für die Tangenten-Verlängerung, "sonst würde die A23 als Sackgasse enden", erläutert Steiner. Ein weiteres Projekt in der Schwebe ist die Anbindung des Stadtentwicklungsgebietes Rothneusiedl an den fertigen Süd-Abschnitt der S1. Ausstellung zu den A23-Plänen im Haus der Begegnung Donaustadt: Donnerstag 17–20, Freitag 16–19 Uhr. (Roman Maria David-Freihsl, DER STANDARD Printausgabe 8.3.2007)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2796604>