

Bundesländer: Reaktionen und Details

Zufriedenheit in Niederösterreich, Wien, Tirol und Oberösterreich – Geteilte Meinungen in Kärnten, Salzburg und Vorarlberg

Niederösterreich: Pröll und Onodi zufrieden

Niederösterreichs Landeshauptmann Erwin Pröll (ÖVP) nannte das Investitionsprogramm einen "wichtigen Fortschritt für die künftige Entwicklung Niederösterreichs". Die Anliegen des Landes seien in den Rahmenplan aufgenommen worden und würden umgesetzt.

Auch die niederösterreichische Landeshauptmann-Stellvertreterin Heidemaria Onodi (SPÖ) zeigte sich am Montag sehr zufrieden. "Niederösterreich hat sich durchgesetzt und den Prioritäten des Bundeslandes für den Ausbau von Schiene und Straße wurde umfassend Rechnung getragen", so Onodi in einer Aussendung.

Projekte in NÖ

In Niederösterreich wird im Bereich der Schiene der 4-gleisige Lückenschluss der Westbahn zwischen Ybbs/Donau und Amstetten mit Baubeginn 2008 angegangen, die bereits in Bau befindlichen Abschnitte werden fertiggestellt. Die St. Pöltner Güterzugumfahrung wird weitergebaut und mit der Inbetriebnahme der 1. Baustufe bzw. dem Baubeginn der zweiten Baustufe ist im Jahr 2012 zu rechnen, so Onodi.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Wien nach Marchegg sollen im Jahr 2012 gestartet werden, der zweigleisige Ausbau der Pottendorferlinie zwischen Inzersdorf-Metzgerwerke und Wampersdorf ein Jahr früher, im Jahr 2011. „Besonders wichtig ist auch die Errichtung der Neubaustrecke vom Flughafen Wien Schwechat nach Götzendorf, wo der Baubeginn vorbehaltlich des zügigen Ablaufs des Genehmigungsverfahrens mit 2011 festgesetzt wurde. Zu den wichtigsten Bahnhofprojekten zählen die Fertigstellung des St. Pöltner Hauptbahnhofes und der Bahnhofsumbau von Absdorf-Hippersdorf mit Start noch im heurigen Jahr“, so die Landeshauptmann-Stellvertreterin.

Bei den Straßenprojekten stehe die Fortsetzung der begonnenen Ausbauprojekte der S1, der S2 und der A5 außer Streit. Für den Bau der vierspurigen Donaubrücke Traismauer wird in den nächsten Wochen die Bauausschreibung erfolgen, „ebenso wichtig ist die klare Zusage der Realisierung der S34-Traisentalschnellstraße“. Hier soll der Baubeginn nach Abwicklung der noch ausstehenden Verfahren im Jahr 2010 erfolgen, die beabsichtigte Verkehrsfreigabe im Jahr 2014.

Mit dem S1-Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn soll im Jahr 2011 gestartet werden, die S3, die Weinviertler Schnellstraße von Hollabrunn Süd bis zur Staatsgrenze im Jahr 2010. Für die S8, die Marchfelder Schnellstraße, ist mit einem Baubeginn im Jahr 2015 zu rechnen, "diese steht ja in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Ausbau und dem Fortschritt der Nordostumfahrung Wiens", so Onodi.

Wien: Bürgermeister Häupl zufrieden

Für Wien bringt die Neuordnung von Straßen- und Eisenbahnprojekten einige bittere Einschnitte. So soll die Nordost-Umfahrung (S1) erst im Jahr 2018, und nicht wie bisher angekündigt 2014/15 fertig gestellt werden. Die Zukunft der Hansson-Spange (A24) und der

Verlängerung der Donauufer-Autobahn (A22) zur Ostautobahn (A4) ist sogar völlig ungewiss. Bürgermeister Michael Häupl (SPÖ) zeigte sich dennoch zufrieden.

Die neue Asfinag-Prioritätenreihung weist für das S1-Teilstück Schwechat-Süßenbrunn (inklusive des von Umweltschützern angefochtenen Lobau-Tunnels) einen Baubeginn im Jahr 2011 und eine Verkehrsfreigabe 2018 aus. Damit kommt die Straße um bis zu vier Jahre später als noch 2005 von Häupl mit dem damaligen Verkehrsminister Hubert Gorbach (BZÖ) vereinbart. Damals wollte man den Bau von 2008 bis 2014 realisieren, was die Asfinag später auf 2009 bis 2015 verschob. Gleich geblieben sind zumindest die Projektkosten: Sie werden mit 1,602 Mrd. Euro angegeben.

Etwas später, nämlich 2016 statt 2015, kommt auch die nördliche Verlängerung der Südost-Tangente (A23) Richtung S1. Starten will man 2012, die Kosten betragen 384 Mio. Euro. Vorerst gar nicht gebaut wird die Verbindungsspanne zwischen A22 und A4. Für dieses Teilstück, das ebenfalls eine Donauquerung vorgesehen hätte, gilt nun der Status "in Überarbeitung". Auf einer aktuellen Grafik des Verkehrsministeriums ist es "nach 2013" ausgewiesen.

Ein noch traurigeres Schicksal erleidet die so genannte Hansson-Spanne, also die Verbindung zwischen A23 und S1 im Süden. Auch sie ist "in Überarbeitung", auf der Ministeriumsgrafik scheint sie aber gar nicht mehr auf. Stattdessen ist nur eine zusätzliche S1-Abfahrt vorgesehen, mit der das Stadterweiterungsgebiet Rothneusiedl angebunden werden soll. Bauzeit: 2011 bis 2012, Kosten 20 Mio. Euro.

Wiener Hauptbahnhof im Plan

Keine Änderung des zuletzt genannten Zeitplanes gibt es beim Wiener Hauptbahnhof. Die Teillinbetriebnahme ist laut neuem ÖBB-Rahmenplan für 2013 angesetzt, der Vollbetrieb soll 2015 anlaufen. Die Gesamtkosten werden mit 886,4 Mio. Euro angeführt. Auch der Bahnhof Wien-Mitte ist Teil des Rahmenplans.

Häupl nahm die Pläne positiv auf. "Ich bin sehr zufrieden damit, weil zentrale Verkehrsprojekte wie der Zentralbahnhof, Wien-Mitte und die Nordostumfahrung darin enthalten sind", sagte er zur APA. Bei der S1 ist aus Häupls Sicht eine Realisierung "in politischer Ruhe" wichtig. "Ich kann damit leben, auch wenn mir jedes Jahr früher lieber wäre", meinte er: "Wichtig ist, dass die Nordost-Umfahrung und der Tunnel außer Streit stehen."

Zufrieden zeigte sich auch Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker (SPÖ). Die bis zu vierjährige Verspätung der Umfahrung bezeichnete er gegenüber der APA als "leichte Verzögerung", die man angesichts der A23-Verlängerung zum Flughafen Aspern und weiter zur S1 akzeptieren könne. Für die A22-Verlängerung gebe es eine - wenn auch stark belastete - Alternative über A4 und A23, und statt der Hansson-Spanne bekomme man ja immerhin eine S1-Abfahrt. Insgesamt handle es sich um ein objektives Papier, so Schicker: "Wien wurde nicht bevorzugt und nicht benachteiligt."

Die Wiener FPÖ begrüßte in einer Aussendung die Fixierung von Lobau-Tunnel und Nordost-Umfahrung. Infrastrukturminister Faymann solle sich von den "grünen Jammerlappen und ihren Fußtruppen von Global 2000" nicht beirren lassen, meinte Gemeinderat Toni Mahdalik. "Alle Projekte kommen, zum Teil noch rascher als geplant", wunderte sich dagegen der Umweltsprecher der Wiener Grünen, Rüdiger Maresch. Dafür gebe es nur zwei Erklärungen: "Entweder zahlen die Steuerzahler voll drauf oder die Regierung hat einen Goldesel gefunden." Unzufrieden zeigte man sich auch bei der ÖVP. Ohne die A24 drohe das Projekt Rothneusiedl in einem riesigem Verkehrschaos zu versinken, warnte Planungssprecher Alfred Hoch.

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2819849>