

NORDAUTOBAHN / MARCHFELD-SCHNELLSTRASSE

ASFiNAG-Chef scheint beide Projekte bauen zu wollen!

Eine durchgehende Hochleistungsstraße zwischen Wien und Brunn scheint bis auf weiteres Zukunftsmusik zu bleiben. Das meldet der NÖ Wirtschaftspresdienst.

Denn nicht nur auf tschechischer Seite sind alle vorgesehenen Ausbaumaßnahmen zur Zeit wegen Finanzierungsproblemen gestoppt, auch im Weinviertel spießt es sich beim Weiterbau der A5.

Und das aus einem kuriosen Grund: Die Errichtungsgesellschaft ASFiNAG hält nämlich einen Bescheid in Händen, der ihr vorschreibt, dass sie den nächsten A5-Teilabschnitt (Schrick/Poysbrunn) nur dann bauen darf, wenn der Grenzort Drasenhofen eine Umfahrung erhält.

Die laut Bescheid geforderte Umfahrung würde sich mit der Verlängerung der A5 von Poysbrunn bis an die Staatsgrenze praktisch von selbst ergeben, jedoch: „Wir sind derzeit nicht daran interessiert, das Teilstück Poysbrunn/Drasenhofen zu bauen“, stellt ASFiNAG-Vorstandsdirektor Alois Schedl gegenüber dem NÖ Wirtschaftspresdienst: klar. Solange es nämlich in Tschechien nur zweispurig weitergehe, „brauchen wir keine vierspurige A5 bis zur Grenze.“

Erreichen will die ASFiNAG jedenfalls, dass der vorliegende Bescheid abgeändert wird. Dann könne man das Teilstück Schrick/Poysbrunn rasch in Angriff nehmen, denn „die Umweltverträglichkeitsprüfung ist positiv erledigt“, teilt Schedl mit.

Und zur Verkehrsentlastung von

Drasenhofen suche man derzeit nach einer Umfahrlösung.

Bei einem weiteren wichtigen ASFiNAG Projekt im Weinviertel, der Marchfeld-Schnellstraße S8, ist die Trasse fixiert worden: Der Grenzübergang soll bei Marchegg Richtung Bratislava führen.

Laut Schedl wird neben der bestehenden Eisenbahnbrücke eine Autobrücke errichtet. Diesbezügliche Gespräche mit den slowakischen Behörden verliefen sehr positiv.

Um mit der S1 den Ring um Wien gänzlich zu schließen, fehlt noch der Abschnitt Schwechat/Süßenbrunn, der den Lobau-Tunnel und das Teilstück Großenzersdorf/Süßenbrunn beinhaltet. Für beide Teilstücke läuft derzeit die UVP.

Auf die hohen Baukosten dieses Abschnitts von 1,7 Mrd. € angesprochen, meint Schedl: „Das Projekt hat eine Bauzeit von sieben Jahren, auf die die Kosten aufgeteilt werden. Intern haben wir jährlich eine Milliarde für den Um-, Aus- und Neubau budgetiert. Sollte es bei der S1 eng werden, müssen wir andere Projekte zurückstellen.“

Werden die Projekte, wie oben beschrieben, umgesetzt, hat die ASFiNAG die politische Quadratur des Kreises (im Weinviertel) geschafft. Damit wäre dann wohl der Poysdorfer Bürgermeister Karl Wilfing (immerhin Verkehrssprecher der mächtigen VP im NÖ Landtag) zufrieden, weil der Durchzugsverkehr aus seiner Stadt verbannt würde.

Aber auch für die Marchfelder Bür-

germeister wäre Licht am Ende des täglichen Stau-Tunnels in Groß Enzersdorf, Raasdorf und Deutsch Wagram erkennbar. Sie haben bereits mehrfach durch Straßensperren auf die Dringlichkeit der S8 hingewiesen.