

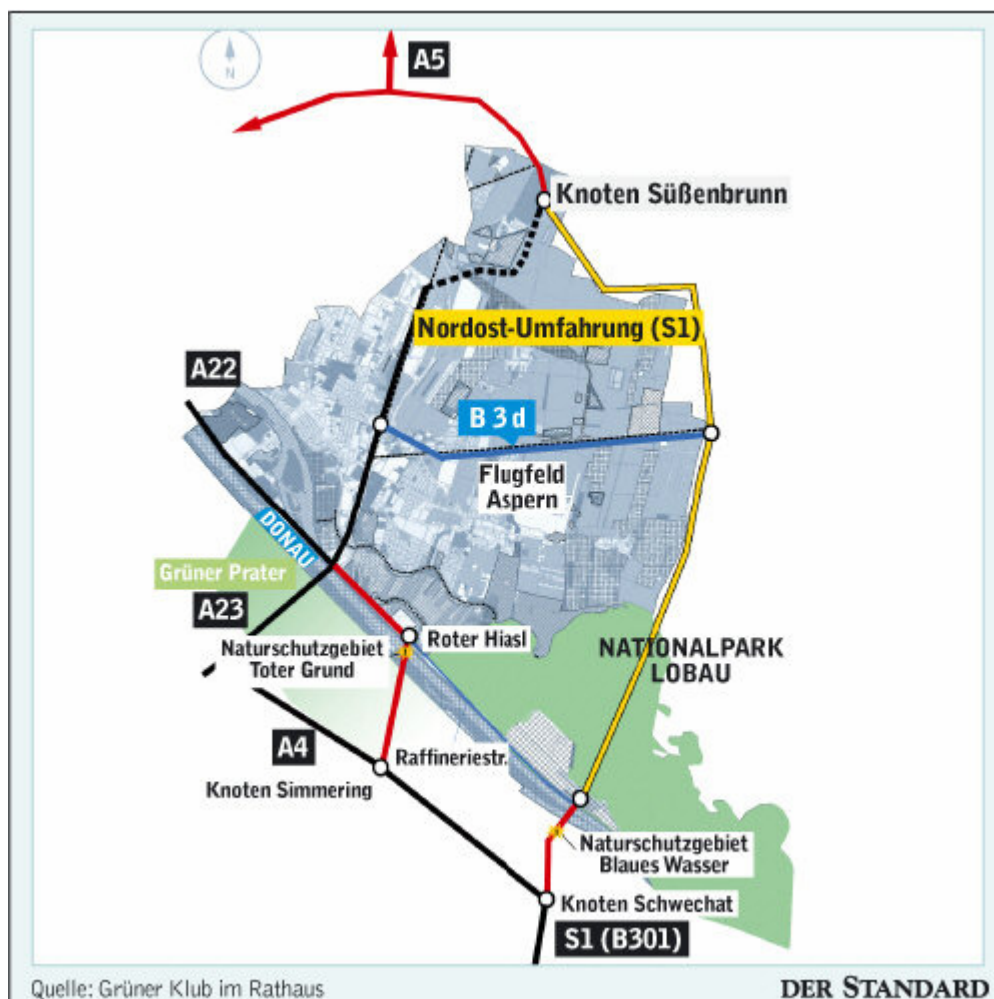
## Wien-Umfahrung mit zweiter Donauquerung

Die Asfinag präsentierte Donnerstagabend ihre neuesten Planungen für die Wiener Nordostumfahrung (S1). Unter anderem ist eine neue Verbindung zwischen Tangente und Anschlussstelle Schwechat fixiert worden.

VON ROMAN DAVID-FREIHSL

Wien – Die Donau soll auf zwei neuen Trassen gequert werden: Einmal die Nordost-Umfahrung, die nach Schwechat als Tunnel unter dem Fluss und dem Nationalpark Lobau durchtauchen - und danach Wien entlang der Stadtgrenze umfahren soll. Und ein weiteres Mal soll mit der Verlängerung der A 22 zwischen Südost-Tangente und der Flughafenautobahn eine zweite Verbindung geschaffen werden. Dies fixierte nun die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG (Asfinag).

Die neuen Planungen wurden Donnerstagabend von der Asfinag präsentiert - die Verlängerung der A 22 zwischen A 23 und A 4 werde ebenfalls „voraussichtlich als Tunnel“ unter der Donau realisiert, erklärte Alois Schedl, Geschäftsführer der Asfinag Baumanagement GmbH. Denn: „Geologisch wissen wir, dass ein Tunnel möglich ist - und da wir hier ebenfalls unmittelbar neben dem Nationalpark queren, hätten wir mit einer Brücke die gleichen Probleme wie weiter unten.“



## **Der Kompromiss**

Diese neue Variante war beim jüngsten Verkehrsgipfel zwischen Vizekanzler Hubert Gorbach (damals noch FPÖ, jetzt BZÖ) und Bürgermeister Michael Häupl (damals wie heute SPÖ) aufgetaucht. Der Vorteil: Bei der Verlängerung der Donauufer-Autobahn (A22) zur Nordostumfahrung (S1) muss die Raffineriestraße neben dem Nationalpark nicht ausgebaut werden.

Bei der B3d, der Verbindung zwischen Tangente und S 1 über das Flugfeld Aspern wird noch geprüft, wie viel der Straße tatsächlich unter die Erde kommt. Bei Siedlungsgebieten sei der Lärmschutz selbstverständlich - „wenn beim Flugfeld im Bereich der Straße vor allem Betriebsansiedlungen geplant werden, müssen wir nicht unbedingt unter die Erde“, so Schedl.

Der weitere Fahrplan: Für den Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn der Umfahrungsstraße S 1 soll in zweieinhalb bis drei Jahren das Umweltverträglichkeitsverfahren abgeschlossen sein. Vorteil der neuen Variante: Es werden keine Naturschutzgebiete von Bauarbeiten betroffen. Weder das Natura 2000-Gebiet südlich der Donau, noch die Lobau. Auch seien keine Lüftungseinbauten im Nationalpark nötig. 2008 bis 2014 soll dieser Abschnitt gebaut werden - und rund 1,6 Milliarden Euro kosten. Und: Die Trasse unterquert nun nicht mehr das Tanklager - was heikel gewesen wäre - sondern quert ein Stück weiter flussabwärts.

Die beiden anderen Verbindungsstrecken, die zweite Donauquerung zwischen A 23 und A4 sowie die B3d zwischen der Tangente und der S 1 sollen 2011 bis 2014 errichtet werden. Die Verlängerung der A 22 soll rund 700 Mio. Euro kosten - die B3d in etwa 345 Mio. Euro.