

Nordost-Umfahrung: Megakreisverkehr rund um Wien Vierspurige Umfahrung soll ab 2014 Verkehr umleiten – oder anziehen - Achteinhalb Kilometer Tunnel unter Nationalpark geplant

Wien - Die Erfahrung, dass "die kürzeste Verbindung zweier Orte nicht unbedingt gleichzeitig die schnellste ist", habe schon jeder Verkehrsteilnehmer einmal gemacht: Mit dieser Umfahrungsphilosophie eröffnet die Errichterin des Regionerings, die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag), das diesbezügliche Informationskapitel auf ihrer Homepage.

Betonband ab dem Jahr 2014

Als Königabschnitt des geplanten vierspurigen, 19 Kilometer langen und geschätzten 1,6 Milliarden Euro teuren Straßenrings um Wien, der – laut Homepage – "Menschen, Orte, Regionen sowie Lebens- und Wirtschaftsräume in der Vienna Region" vereinen soll, entspricht die Nordostumfahrung (S1) dieser Definition durchaus. Von Schwechat aus soll sich das Betonband ab dem Jahr 2014 erst über Wiener Stadtgebiet in nordöstlicher Richtung per Tunnel unter der Donau erstrecken: Die geplante geschlossene Bauart in den Sedimenten unterhalb des Stromes mit seinem gebirgsbachähnlichen Geschiebe bezeichnen Techniker als ökologisch-technische Herausforderung.

Achteinhalb Kilometer unter der Lobau

Auch nördlich des Flusses wird es dann unterirdisch weitergehen: In zwei Röhren über achteinhalb Kilometer Länge soll die S1 unterhalb der Lobau – und somit des Nationalparks – verlaufen. Das macht rigide Umweltschutzauflagen nötig, beim Bauen ebenso wie später im Betrieb. Schon die Probebohrungen mussten in die vegetationslose Zeit zwischen November und März verlegt werden. Um die Fledermäuse zu schonen, darf in der kommenden Wintersaison überdies nur tagsüber gebuddelt werden.

Eingehaust

Aus dem Untergrund auftauchen wird die Nordostumfahrung erst wieder bei Großenzersdorf – um gleich in eingehauste Bauweise überzugehen. Ab Raasdorf, dann auf niederösterreichischem Gebiet, wo die Nordautobahn A5 als Straßenverbindung aus Richtung Tschechien einmünden wird, ist sie als Schnellstraße geplant – so wie die geplante S1-Fortsetzung in Richtung Eibesbrunn und Korneuburg.

Starker Verkehr aus und in den Osten

Im Jahr 2020 werden auf dem Megakreisverkehr rund um die Bundeshauptstadt "abschnittsspezifisch zwischen 33.000 und 50.000 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt unterwegs sein", begründet Asfinag-Sprecherin Anita Oberholzer die intensive Bauplanung. Würden Nordostumfahrung und Regionerings nicht errichtet, der "Verkehr aus dem Osten sowie der Lokalverkehr" würden sich stattdessen durch die Stadt und über ihre bis dahin völlig unzureichenden Schnellverbindungen wälzen.

Dieser Sicht der Dinge widerspricht – als einer aus einer Reihe von Umfahrungsgegnern – der niederösterreichische Grünen-Landtagsabgeordnete Martin Fasan. Nicht der Verkehr mache neue Straßen nötig, sondern die neuen Straßen machten den Verkehr, bezieht er sich auf einen altbekannten Kritikpunkt aller Straßenprojektgegner: "Zum Vergleich: Seit der Semmering-Straßentunnel eröffnet worden ist, herrschen dort brennerähnliche Lkw-Transitverhältnisse".

Schattenmaut

Einer anderen Gruppe von Menschen hingegen macht die Aussicht auf viel Verkehr auf der S1 Freude. Gemeint sind die Mitglieder des Konsortiums Bonaventura, das Anfang September den Zuschlag für die Errichtung und Bewirtschaftung des Wien näheren Abschnitts der Nordautobahn (A5) sowie des S1-Abschnitts zwischen Süßenbrunn und Korneuburg im Rahmen eines PPP-Modells erhalten hat. Laut Vertrag soll das Konsortium das Straßenband dreißig Jahre ab Fertigstellung betreiben. Je mehr Autoverkehr prognostiziert wird, umso höher sind die Einnahmen aus der Schattenmaut, mit denen gerechnet werden kann.

Teilprivatisierung als Versuch

Dieses PPP-Errichtungsmodell sei eine Art Versuchsballon, erläutert Oberholzer: "Wir werden sehen, wie es sich während der ersten A5-Bauphase bewährt und unsere Schlüsse ziehen", Schlüsse unter anderem, was die Tauglichkeit dieser Art Teilprivatisierung für die Errichtung weiterer Regionenringabschnitte angeht. Immerhin fehlt in den öffentlichen Kassen das Geld für derartige Megastraßenpläne – mit ein Grund für den Grünen Fasan, von einer "im Grunde unsicheren Finanzbasis für die Wiener Nordostumfahrung" zu sprechen. (Irene Brickner, DER STANDARD Printausgabe 14.9.2006)



Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2585495>