

Von Brücken und Lücken

Straßenbau. Welche Projekte rund um Wien und in der Ostregion im Gespräch sind. TEXT: CHRISTOPH MANDL

VOR EIN paar Jahren beschleunigten Länder und Bund den Takt im Straßenbau der Ostregion. Die Wiener Außenring-Schnellstraße S 1 zwischen Vösendorf und Schwechat, eröffnet Ende April 2006, ist ein Beispiel dafür.

Doch kommt der Straßenbau rund um Wien wieder ins Stocken – wie auch der Verkehr, der sich täglich über Südosttangente und andere neuralgische Verbindungen wälzt?

Wenn nichts geschieht, passiert etwas. Eine alte Wiener Redensart. Was alles geschieht: Die S 5 als Fortsetzung der Autobahn Stockerau-Krems und von dort nach St. Pölten wird 2008 fertig sein. Und dann vor allem dem Schwerverkehr eine exzellente Ge-

legenheit bieten, die unbequeme, weil wintereisige, steile und kurvige Alländer Autobahn, A 21, zu umgehen.

Münden werden die Ströme jedoch – wieder über die Donauuferautobahn A 22 auf der Südosttangente. Dort sind heute schon 230.000 Kfz dicht an dicht unterwegs oder stehen still.

Ebenso wird es mit der A 5, der Nordautobahn Wien-Brno, gehen, deren erster Abschnitt 2009 fertig sein soll. Diese Verbindung wird zwar Ostösterreich exzellent mit den nordöstlichen Nachbarn Südschwechien und Nordwestslowakei verbinden. Nur: auch wer 2012 auf der A 5 nach Wien kommt, wird stauen.

Fertig werden soll schon im Jahr 2007 die Spange Kittsee-Parndorf, also die Verbindung der Ostautobahn A 4 zur slowakischen Grenze. Nur mehr ganz Ahnungslose werden jetzt noch nicht erraten haben, wo die A 4 in Wien mündet.

Der „Regionenring“, die komplette Umrundung der Bundeshauptstadt, hat eine ganz massive Schwachstelle.

S 1 bis nach Süssenbrunn

Und so wie eine Kette nur so stark ist, wie das zarteste Glied, so wird auch die Leistungsfähigkeit des Regionenringes nur dann voll gegeben sein, wenn die S 1 von Schwechat zügig Rich-

tung Süssenbrunn weitergeführt wird. Im wahrsten Sinne des Wortes „unten durch“ ist derzeit die Stimmung bei Straßenbauern und Planern, wenn die Rede auf dieses Thema kommt.

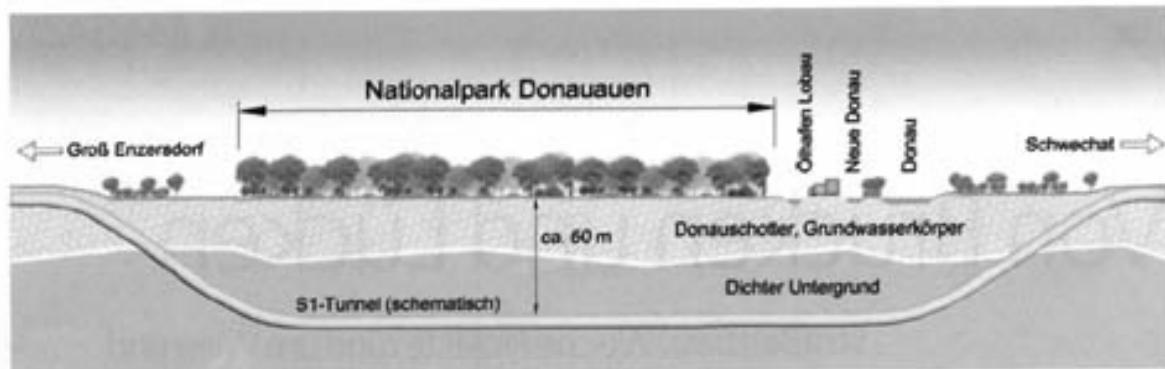
Die projektierende Asfinag wartet daumendrehend auf Probebohrungen, die für eine Untertunnelung der Lobau – endlich – heuer im Herbst/Winter – durchgeführt werden müssen.

Die Stadt Wien starrt gebannt auf Bürgerbewegte, die mit „Hainburg 2“ drohen, sollte die Lobau unterquert werden.

Dass es anders nur quer durch ginge, ist den Ökos egal. Sie wollen nämlich gar keine Verbindungsstraße. Milliarden schwere

WICHTIGE VERBINDUNG: Auf der Wiener Südosttangente sind heute schon die Fahrzeuge dicht an dicht unterwegs. Die S 1 schafft Abhilfe





HEIKLES PROJEKT: Die Weiterführung des S 1 Richtung Norden (bis nach Süßenbrunn) unter der Donau und dem Nationalpark Donauauen

Last auf dem ganzen Projekt ist überdies die Unterföhrung der Donau, die gleich zweimal im Bereich Albern und bei Mannswörth projektiert wird. Eine schnelle zusätzliche Donauquerung wäre – durch die Fortsetzung der A 22 Donauuferautobahn über die Raffineriestraße eine wirkliche Entlastung: so könnte die Südosttangente für den Südostverkehr freigehalten werden, während Westostverkehr

über A 22 und A 4 sowie S 1 geführt werden könnte.

Für den ARBÖ ist die Fortsetzung der S 1 überhaupt kein Diskussionssthema. „Wir brauchen diese leistungsfähige Verbindung. Dass bei den bestehenden Verkehrsströmen Straßen noch Verkehr erzeugen, ist ein Unsinn, das hat die bestehende S 1 bewiesen, die die Südosttangente massiv entlastete“, heißt es.

Es wird wichtig sein, Brücken zu schlagen statt Barrieren zu bauen

ARBÖ-Wien-Präsident Dr. Rudolf Ertl will jedenfalls die Unterquerung der Donau nicht als Dogma betrachtet wissen: Auch eine „eingehauste“ Donaubrücke könnte erste Abhilfe schaffen und wäre ökologisch sicher machbar.

Es wird mehr denn je wichtig sein, Brücken zu schlagen statt Barrieren zu bauen und Gräben zu graben. In beiderlei Wortsinn. ■