

26. März 2007
wien.ORF.at

Ausbaupläne Ja zu Hauptbahnhof & Lobautunnel

Für Zentralbahnhof und Nordost-Umfahrung inklusive Lobautunnel sei finanziell Vorsorge getroffen, hat Verkehrsminister Werner Faymann (SPÖ) im ORF-Wien-Interview bestätigt. Zumindest die Wiener Stadtregierung ist zufrieden.

"Gewaltiger Betrag an Investitionen"

Das lange Hin und Her rund um die Bauvorhaben begründete Faymann im ORF-Wien-Interview damit, dass es sich um einen "gewaltigen Betrag an Investition handelt, der im Budget so nicht eingestellt war."

Auch habe es Verzögerungen bei den Genehmigungen gegeben und Sicherheitsbedenken mussten überdacht werden.

Für den Hauptbahnhof sollen noch heuer die Vorarbeiten am Südtiroler Platz beginnen. "Bei so großen Bauvorhaben kann man sich nicht auf den Tag genau festlegen", sagte er.

Weichen für Zukunft gestellt

Der Zentralbahnhof soll bis 2013 gebaut werden. Die Wiener Nordostumfahrung mit dem umstrittenen Lobautunnel wird bis 2015 umgesetzt. Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker (SPÖ) kann damit gut leben. "Die Weichen sind gestellt, um die zukünftigen Verkehrsmaßnahmen in der Region zu unterstützen", so Schicker.

Für Schicker sind die Ausbaupläne aber keine Überraschung. Die Projekte in der Ostregion hätten ganz besondere Bedeutung für Österreich, daher sei das auch keine Bevorzugung Wiens.

Ähnlich die Meinung von Bürgermeister Michael Häupl (SPÖ) gegenüber dem ORF Wien. Er sei "sehr, sehr glücklich" und "rundum zufrieden". Häupl weiter: "Man merkt, der Infrastrukturminister ist ein Wiener."

Umbau Westbahnhof schon ab 2008

Der Umbau des Wiener Westbahnhofs wird von 2008 bis 2011 umgesetzt - obwohl das Projekt im Rahmenplan erst später enthalten ist. Möglich sei dies, weil die ÖBB das Projekt aus Immobilienerlösen vorfinanzieren könne, sagte ein Sprecher der ÖBB. So wird der Westbahnhof trotz Budgetknappheit ab 2008 generalsaniert und zur "Bahnhofcity" umgebaut.

Aus für Hansson-Spange & A22-Verlängerung

Die Neureihung von Straßenprojekten bringt für Wien aber auch 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) ist sogar völlig ungewiss. Laut Schicker würde man aber auch ohne diese Verbindung auskommen.

Ebenfalls keine konkreten Pläne gibt es mehr für die Verlängerung der Donauuferautobahn (A22) zur Ostautobahn (A4).

"Wir mussten Prioritäten setzen"

Warum die Verlängerung der Donauuferautobahn inklusive neuer Donaubrücke nicht gebaut werden, die die Praterbrücke entlasten sollten, begründete Faymann im Gespräch mit ORF-Wien-Chefredakteur Paul Tesarek damit, dass die Priorität bei Lobautunnel und Zentralbahnhof lag: "Wir investieren in Straße und Schiene bis 2020 mehr als fünf Milliarden Euro. Da muss man Prioritäten setzen."

Kritik von Grünen & ÖVP, Lob von FPÖ

Scharfe Kritik an den Plänen kam von den Wiener Grünen. Sie sprachen von einem "Rückschritt in die verkehrspolitische Steinzeit". Alle Projekte würden kommen, zum Teil noch rascher als geplant. Dafür gebe es nur zwei Erklärungen: "Entweder zahlen die Steuerzahler voll drauf oder die Regierung hat einen Goldesel gefunden", hieß es.

Die Wiener ÖVP bezeichnete die Pläne "zwar gut für Österreichs Transit, aber schlecht für Wien". Es sollen zwar für Österreich wichtige Transitwege ausgebaut werden, in Wien hingegen bleiben dringend notwendige Straßen- und Schienenbauvorhaben auf der sprichwörtlichen Strecke."

Die Wiener FPÖ begrüßte hingegen die Pläne von Faymann. Dieser solle sich von den "grünen Jammerlappen und ihren Fußtruppen von Global 2000" nicht beirren lassen, meinte Gemeinderat Toni Mahdalik.

Link zum Online-Artikel:

<http://wien.orf.at/stories/181204/>