

Was wird wann gebaut **Die Südbahn soll in den nächsten Jahren eine Aufwertung erfahren**

Niederösterreich/Steiermark/Kärnten: Engpässe auf der Südbahn

Die über die Jahre stiefmütterlich behandelte Südbahn soll in den nächsten Jahren eine Aufwertung erfahren. Zwar nicht am neuralgischen und für die ÖBB wichtigsten Punkt, dem Semmering, dafür aber im Großraum Wien. Hier werden erstmals Bedürfnisse der ÖBB berücksichtigt, insbesondere des Güterverkehrs, indem für den völlig überlasteten Streckenabschnitt zwischen Wien-Inzersdorf und Wiener Neustadt eine Entlastung gebaut wird: der zweigleisige Ausbau der Pottendorferlinie. Mit ihr werden auf der dicht befahrenen Südstrecke Trassen für Schnellbahn und Schnellzüge frei gemacht.

"Bitte warten" heißt es hingegen beim wichtigsten Engpass, der mit dem Semmeringbasistunnel beseitigt werden sollte. Die Ghega-Strecke wird ausgebaut, insgesamt gehen in die Bestandsstrecke, auf der hohe Tonnagen mit Containern derzeit nur bedingt möglich sind, mehr als 200 Millionen Euro (der STANDARD berichtete).

Fix im Milliardenbauprogramm bleibt der zweigleisige Ausbau südlich von Graz-Werndorf nach Spielfeld. Diese Strecke ist bereits in Bau. Nicht im Bauprogramm: Die Schnellbahn in Graz, die sich Landeshauptmann Franz Voves von seinem Parteikollegen und Verkehrsminister Werner Faymann sehnlich gewünscht hatte. Dafür bekommt Voves den Koralmtunnel, zu dem er aber 140 Mio. Euro dazuzahlen muss.

Wien: Hauptbahnhof als Bindeglied

Der Hauptbahnhof Wien, früher von den Stadtplanern auch "Zentralbahnhof" oder gar "Bahnhof Wien – Europa Mitte" genannt, ist ein Schlüsselprojekt für die Durchbindung internationaler Reisezüge von der Westbahn in Richtung Osten. Eine Voraussetzung dafür ist der "Lainzer Tunnel", der in Wien eine Verbindung zwischen West- und Südbahn schaffen soll und der bereits in Bau ist. Der Lainzer Tunnel soll wie auch der Hauptbahnhof bis 2013 fertiggestellt sein.

In Richtung Osten sollen die Züge dann über den Flughafen Wien-Schwechat und weiter über die "Götzendorfer Spange" nach Bratislava fahren. Die Götzendorfer Spange soll bis 2015 fertig sein.

Der Hauptbahnhof selbst soll auf dem Gelände zwischen dem derzeitigen Süd- und Ostbahnhof mit Haupteingang am Südtiroler Platz errichtet werden – der bestehende Südost-Bahnhof wird abgerissen und soll einem Stadtentwicklungsprojekt Platz machen. Der neue Bahnhof soll direkt an die U-Bahnlinie U1 angebunden werden. Die Erlöse aus den Grundstücksverwertung sollen bei der Finanzierung des neuen Bahnhofes mithelfen – reichen aber bei Weitem nicht aus. Im Gegenteil: Die geschätzten Kosten für den Hauptbahnhof waren im Laufe der Planungen auf 886,4 Millionen Euro explodiert – zuletzt fehlten 180 Mio. Euro für die vollständige Finanzierung.

Niederösterreich/Burgenland: Straße kommt vor Schiene

Seit 18 Jahren wird in Niederösterreich an der Verbesserung der Verkehrsverbindungen in die Nachbarstaaten herumgeplant – und zuletzt auch schon gebaut. Herzstück dabei sind

Straßen und Bahnen in Richtung Bratislava, die die slowakische und österreichische Hauptstadt verbinden.

Straßenseitig wichtig sind hier vor allem die Spange Kittsee im A6-Verlauf und der Autobahnknoten bis zur slowakischen Staatsgrenze, die schon im heurigen November für den Verkehr freigegeben werden sollen.

Für die von Anrainern schwer bekämpfte Marchfelder Schnellstraße soll hingegen erst 2015 Baubeginn sein.

Mindestens noch bis 2015 wird die Ostregion auch auf neue und bessere Schienenstrecken in Richtung Bratislava warten müssen. Die Prioritätenliste reiht hier die Elektrifizierung und den Ausbau des Marchegger Astes zwischen Wien-Stadlau und der Staatsgrenze nach dem Bau der Spange Götzendorf.

Von Wien nach Norden hin – also in Richtung Tschechien – steht hingegen ein Autobahnprojekt im Vordergrund: An der Nordautobahn A5, die als erste hochrangige Straße Österreichs in privat-öffentlicher Finanzierung (PPP) errichtet wird, wird seit Ende Februar 2007 gebaut. Wenn auch nur an der von Wien aus ersten Hälfte des geplanten Verlaufs, 62 km bis Schrick um 933 Millionen Euro.

Von Schrick aus weiter wird ein Bau erst ab 2010 ins Auge gefasst. Auf tschechischer Seite fehlt die direkte Straßenanbindung.

Im Südburgenland wird die Schnellstraße S7 von der Südautobahn A2 zur ungarischen Grenze bei Heiligenkreuz gebaut, wo die burgenländische Landesholding Wibag ihren größten Wirtschaftspark neben dem Lenzing-Werk stehen hat.

Tirol/Salzburg: Lärmschutz nach 30 Jahren

Den Bewohnern der wohl am stärksten belasteten Wohngegend Österreichs - der Siedlung in Amras bei Innsbruck - wurde jetzt nach mehr als 30 Jahren Auseinandersetzung ein Lärmschutz versprochen. "An den Gedanken muss ich mich erst gewöhnen", sagt Susanne Berger (42), die hier aufgewachsen ist. "Ich habe vor 20 Jahren den Kampf aufgegeben", sagt Herbert Schuh (65): "Jetzt glaub ich erstmals dran." 70.000 Fahrzeuge, davon 12.000 Lkws, fahren hier täglich auf Augenhöhe vorbei, auf Europas meist befahrener Nord-Süd-Achse.

Der Dauerlärm von fast 85 Dezibel liegt um das Dreifache über dem österreichischen Grenzwert. Bis vor Kurzem wollte die Asfinag nur eine Schutzwand finanzieren, hatte sich gegen eine (um fünf bis sieben Millionen) teurere Einhausung gewehrt. Kontinuierliche private Lärmmessungen von Transitforum und Anrainern hatten - gepaart mit öffentlichen Veranstaltungen und der Blockade-Drohung - die Wende gebracht. Geplanter Baubeginn: 2008.

Im neuen Paket enthalten ist auch die Fortführung des Bahnausbaus im Unterinntal: Erstmals ist die Verdoppelung der Kosten festgehalten, von 1156 Mio. Euro (2002) auf nun 2034,8 Millionen. Geplant ist auch der Bau des Tschirgantunnels (2011 bis 2016) für 170 Millionen Euro. Nicht im Paket ist der Brennerbasistunnel: Dafür ist eine Sonderfinanzierung nötig.

Für Salzburg ist der Neubau des Hauptbahnhofes in der Landeshauptstadt sowie der bereits in Bau befindliche Ausbau der S-Bahn-Strecke nach Freilassing im Programm vorgesehen. Auf der Straße sollen zunächst neben dem Bau der zweiten Röhren des Katschberg- und Tauerntunnels die als Ausgleich dafür versprochenen Lärmschutzmaßnahmen verwirklicht werden.

Wien: Umfahrung mit Abstrichen

Die Wiener Nordostumfahrung S1 und vor allem der Tunnel unter Donau und Nationalpark Donauauen war eines jener Projekte, dessen Realisierbarkeit und vor allem Finanzierbarkeit bis zuletzt angezweifelt wurde. Bürgermeister Michael Häupl hatte aber darauf bestanden: ohne Tunnel keine Umfahrung.

Jetzt ist das Projekt auf Faymanns Prioritätenliste festgeschrieben: 1,6 Milliarden Euro soll die Umfahrungsstraße kosten, ab 2011 soll gebaut, ab 2018 umfahren werden. Sie soll an die bestehende S1 in Schwechat anschließen, Donau und Lobau unterqueren und dann am Stadtrand nach Süßenbrunn und zur Nordautobahn führen.

Allerdings mit einer Einschränkung: Bisher galt die geplante Verbindung zwischen Donauufer- und Flughafenautobahn (A22-A4) als historischer Kompromiss, sodass kein Anschlussknoten in der Lobau errichtet werden muss. Diese Verbindung wurde nun aber auf "nach 2013" und also auf St. Nimmerlein verschoben. "Entscheidend ist, dass wir eine Lösung für den Nord-Süd-Transit bekommen", erklärt nun Wiens Planungsstadtrat Rudi Schicker (SP). Jetzt könne man "feilen, wie und ob überhaupt" man die Verbindung zur A22 brauche.

Im Süden ist die S1 bereits fertig gestellt - aber auch dort wurde ein ergänzendes Projekt auf die Zeit nach 2013 verschoben: Die "Verbindungsspange Rothneusiedl A24" ("Hanssonkurve"). Die Pläne für das Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl seien dadurch aber nicht gefährdet, betont Schicker, da laut Rahmenplan um 20 Millionen Euro ein alternativer Anschluss von der S1 an Rothneusiedl bis 2012 errichtet werden soll. Wobei Schicker "die Gesamtentwicklung und nicht nur die Stadion- und EKZ-Pläne von Frank Stronach wichtig sind". (ung, frei, bri, szem, bs DER STANDARD, Print-Ausgabe, 27.03.2007)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2820241>