

Neue Ost-West-Verbindung und Entlastung der Ortskerne: Niederösterreich kämpft um Verkehrsprojekt Marchfeld- statt Lobau-Autobahn

Von Christian Mayr

- Niederösterreichs oberster Planer drängt auf Alternative zum Lobau-Tunnel.
- Kurz-S1 und Trasse Richtung Slowakei bis 2015 mit Landesgeld.



Friedrich Zibuschka.
Foto: NÖ

Wien/St. Pölten. Die Lobau-Autobahn samt Tunnel unter der Donau und dem Nationalpark ist um Jahre nach hinten verschoben – die "Wiener Zeitung" berichtete. Zum einen hat der Bund dieses Zwei-Milliarden-Euro-Projekt aus finanziellen Gründen aufgeschoben, zum anderen stellt es keinen Stolperstein für die rot-grünen Koalitionsverhandlungen in Wien dar.

Mit dieser Realität hat sich auch das Land Niederösterreich, das vehement auf diesen S1-Abschnitt gedrängt hat, bereits abgefunden: "Offiziell wurde uns die Verzögerung noch nicht mitgeteilt, aber ich kann mir das gut vorstellen", erklärt Friedrich Zibuschka, oberster Verkehrsplaner des Landes unter der Enns.

Im Gespräch mit der "Wiener Zeitung" formuliert Zibuschka nun Niederösterreichs Strategie, wie eine leistbare Alternative zur Lobau-Autobahn aussehen könnte – nämlich in Form einer S1-Kurzvariante und dem ersten Abschnitt der S8-Marchfeld-Schnellstraße (siehe Grafik). "Wir müssen jetzt ein Signal setzen und können nicht noch sechs Jahre warten, bis wir beim Lobau-Tunnel vielleicht weitertun – der dann noch sieben Jahre Bauzeit hätte. Das ist für uns keine Perspektive", so Zibuschka. Derzeit sei man mit dem Infrastrukturministerium "mitten in Gesprächen" über die Finanzierung der S8. "Mehr wird momentan nicht gehen. Das Ganze war ja wegen der Lobau ausgeklint, man wollte die Wien-Wahl und die Regierungsverhandlungen abwarten", so Zibuschka.

Konkret würde in der vorgeschlagenen Variante nur eine rund zwei Kilometer lange S1-Trasse vom Knoten Süßenbrunn bis zur Anschlussstelle an die S8 errichtet; in weiterer Folge dann in zwei Etappen die Schnellstraße durchs Marchfeld bis zur Staatsgrenze mit gesamt 34 Kilometern Länge um insgesamt 608 Millionen Euro. In weiterer Ferne sei dann aber noch die Brücke über die March nach Bratislava, erklärt Zibuschka. Wichtig ist für ihn aber, dass die Kurz-S1 kein verlorener Aufwand sei, weil die Weiterführung Richtung Schwechat unter der Lobau ja später immer noch realisiert werden könnte.

Mit dieser Lösung, so Zibuschka, wäre zwar der Regionenring um Wien nicht geschlossen, aber eine leistungsfähige neue Ost-West-Verbindung geschaffen: Man würde dann vom Marchfeld rasch Richtung Wiener Zentrum (via S2 und der Südosttangente) gelangen; aber auch in den Westen via S1 Richtung Korneuburg und der Donauuferautobahn. Durch die neue Donaubrücke Traismauer ist mittlerweile auch eine rasche Anbindung an die Westautobahn gegeben.

Entlastung für Ortskerne

Das Hauptaugenmerk liege aber auf der Entlastung der vom Verkehr geplagten Marchfeldgemeinden: "Dort haben wir täglich die Pendler-Kolonnen in den Ortschaften. Wir

reden seit 20 Jahren über die S8 und haben 23 Bürgermeister hinter uns." Daher sei der Bau der S8 ein "Muss": "Sonst wünsche ich jedem viel Glück, weiter ins Marchfeld zu kommen." Das Projekt könnte in Kürze zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht und 2012 begonnen werden – nach drei Jahren wäre dann die Eröffnung geplant.

Den Bau begünstigen könnte eine Vorfinanzierung durch das Land, wie es Landeshauptmann Erwin Pröll bereits 2007 zur Beschleunigung vorgeschlagen hatte. Dadurch würden für Niederösterreich jährlich 20 bis 30 Millionen Euro Zinskosten anfallen. Am Donnerstag bekräftigte Pröll erneut den Ausbau der Infrastruktur in Niederösterreich und nannte dabei explizit die S8 – nicht aber die Lobau-Querung.

Zugeknöpft gibt sich die Asfinag: Die angekündigte Prioritätenliste des Infrastrukturministeriums werde in den nächsten Tagen Klarheit bringen, sagte ein Sprecher.



Link zum Online-Artikel:

<http://www.wienerzeitung.at/DesktopDefault.aspx?TabID=3941&Alias=wzo&cob=525575>